



**HAL**  
open science

# Les déplacements quotidiens des Niaméens. Un état des lieux

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet

► **To cite this version:**

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet. Les déplacements quotidiens des Niaméens. Un état des lieux. [Rapport de recherche] LAET. 1999, 189 p. halshs-02158198

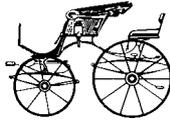
**HAL Id: halshs-02158198**

**<https://shs.hal.science/halshs-02158198v1>**

Submitted on 18 Jun 2019

**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.



# LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS DES NIAMÉENS

UN ÉTAT DES LIEUX

**L. DIAZ OLVERA, D. PLAT, P. POCHE**



## ***SOMMAIRE***

<b>INTRODUCTION</b>	<b>5</b>
<b><i>CHAPITRE 1 : L'ENQUETE</i></b>	<b>13</b>
<b><i>CHAPITRE 2 : L'ECHANTILLON</i></b>	<b>25</b>
<b><i>CHAPITRE 3 : DES FLUX DIVERSIFIES, MARQUES PAR LA PROXIMITE</i></b>	<b>45</b>
<b><i>CHAPITRE 4 : LA MOBILITE QUOTIDIENNE DE SEMAINE</i></b>	<b>57</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>111</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>125</b>
<b>TABLE DES MATIERES</b>	<b>129</b>
<b><i>ANNEXES</i></b>	<b><i>131</i></b>



## INTRODUCTION

Le contexte urbain des pays de l'Afrique subsaharienne est marqué par une forte croissance de la population, concentrée notamment dans les capitales, et entraînant un important étalement spatial tandis que les ressources rares, aussi bien publiques que privées, ne permettent pas de fournir un niveau minimal de services et d'équipements urbains à la grande majorité des citoyens. Ce contexte pèse lourdement sur le fonctionnement du secteur des transports, dont les problèmes sont généralement abordés dans une optique très technocratique, focalisée sur la définition de l'offre, alors même que les travaux disponibles ne permettent pas d'identifier correctement les besoins de déplacement des citoyens. Non seulement l'adaptation offre-demande s'avère donc difficile, mais une allocation optimale des ressources est loin d'être obtenue à travers les maigres investissements réalisés dans le secteur des transports urbains.

C'est pour essayer de remédier à ces carences que l'activité du LET concernant les transports urbains dans des villes africaines a principalement porté sur l'analyse des comportements et des besoins de mobilité des citoyens. Elle s'appuie sur deux enquêtes-ménages réalisées à l'occasion d'opérations contractuelles, l'une à Ouagadougou début 1992, l'autre à Bamako fin 1993. Bien que les objectifs aient sensiblement différé (GODARD, *ss la dir*, 1993 ; POCHET *et alii*, 1995), la compatibilité des deux enquêtes a pu cependant être préservée pour l'essentiel et a permis des analyses comparatives (DIAZ OLVERA *et alii*, 1998). Dans les deux villes, les comportements de mobilité se structurent en fonction de trois déterminants socio-économiques majeurs et de leurs interactions : le genre, la position dans le cycle de vie et le statut d'occupation. Cependant, d'autres facteurs, tels que les formes d'insertion de l'individu en milieu urbain (origine urbaine ou rurale, ancienneté dans la ville pour les migrants, migrations internationales) et la localisation résidentielle (localisation spatiale, accessibilité du quartier de résidence) viennent se greffer et contribuent à structurer partiellement les comportements de mobilité. De même, les rythmes de vie imposés par les conditions de travail (journée continue ou non) modifient sensiblement les besoins de déplacement. Des analyses secondaires ont permis d'aborder d'autres aspects de la mobilité, plus directement centrés sur les questions d'offre de transport collectif et d'accès aux véhicules particuliers. Les travaux sur les usages et images de deux modes individuels mais aux caractéristiques techniques fortement contrastées, la bicyclette et la voiture, montrent l'existence d'une hiérarchie modale marquée, la dévalorisation de l'image du vélo, voire des transports collectifs, et au contraire, le surclassement de la voiture.

Si ces analyses menées sur Ouagadougou et Bamako ont apporté des éléments de cadrage clairs concernant la mobilité quotidienne et ses déterminants majeurs, elles ont également montré un certain nombre de limites des données disponibles. Plus encore que dans les villes du Nord, aux caractéristiques démographiques, urbaines et économiques plus stables, une meilleure compréhension de la mobilité quotidienne et de ses possibilités d'évolution dans les villes africaines, en rapide et constante mutation, impose de dépasser le seul champ du transport. Le recueil de l'itinéraire résidentiel des individus, de leurs modes de vie, des réseaux de sociabilité, voire de la perception de l'espace paraissent en effet susceptibles

d'améliorer notre compréhension des mécanismes de formation de la demande de transport. Grâce à des financements incitatifs de recherche de l'ENTPE, l'occasion d'approfondir certains thèmes s'est présentée et deux voies étaient alors possibles : travailler à nouveau sur l'une des deux villes ou « investir » un troisième contexte géographique qui garderait néanmoins certaines similitudes socio-économiques avec les deux premiers. Les opportunités de travail de terrain nous ont amené à retenir cette dernière solution et nous avons alors choisi une troisième capitale sahélienne, Niamey, capitale du Niger. En plus des chercheurs ayant travaillé sur les deux premiers cas, deux doctorantes sont venues se joindre à l'équipe : Cécile CLÉMENT dont le travail de thèse porte sur les relations entre parcours spatial et mobilité quotidienne des Niaméens (CLÉMENT, 1998, 1999a, 1999b) et Bibata DILLE, qui travaille sur les effets d'une frontière sur les activités économiques et la mobilité quotidienne de la population d'une ville moyenne nigérienne, Birnin Konni (DILLE, 1998, 1999) et qui a grandement facilité les contacts sur place. L'ensemble de l'équipe a participé activement aux différentes étapes de la production des données : conception du questionnaire, organisation matérielle de l'enquête, supervision et contrôle lors de sa réalisation, codage des questionnaires et apurement des fichiers informatiques. L'enquête proprement dite a été réalisée en décembre 1996 et porte sur 757 ménages et 2732 individus de 14 ans et plus.

Ce rapport se veut une première mise à plat de la mobilité des citoyens niaméens. Afin de mettre en place le cadre de l'enquête, cette Introduction fournit une brève présentation du Niger, de la ville de Niamey et de l'offre de transport collectif. La méthodologie et le zonage spatial de l'enquête sont présentés dans le premier chapitre. La description de l'échantillon d'enquête, en termes de ménages, d'individus recensés et d'individus enquêtés, à travers différents indicateurs démographiques et socio-économiques, suit dans le deuxième chapitre. Le troisième chapitre est consacré aux flux de transport, étudiés selon quatre angles de vue : les horaires, les configurations spatiales, les modes de transport et les motifs de déplacement. La mobilité quotidienne de semaine, caractérisée par ces quatre dimensions, est abordée dans le quatrième chapitre. Il s'organise autour des trois principaux déterminants de la mobilité, le genre, l'âge et le statut d'occupation. Enfin, dans la Conclusion, les principaux traits de la mobilité sont résumés tandis que les premiers éléments pour la suite des travaux, approfondissement du cas niaméen et comparaisons avec les deux autres capitales, sont posés.

## LE NIGER

Le Niger est, comme le Burkina Faso et le Mali, un pays enclavé d'Afrique subsaharienne. Sur une superficie de 1 267 000 km<sup>2</sup> (à peine plus que le Mali, mais 4,6 fois le Burkina Faso et 2,5 fois la taille de la France), réside une population de 9 151 000 habitants en 1988<sup>1</sup>. Néanmoins, la zone saharienne, qui couvre la moitié du territoire, est très peu peuplée et 80 % de la population habite dans la zone sahélienne (ENCYCLOPAEDIA UNIVERSALIS, 1995).

Au cours des années 70, l'exploitation d'importants gisements d'uranium a certes favorisé la croissance des investissements publics comme internationaux (projets agricoles et pastoraux, construction de routes, écoles, dispensaires..., la capitale du pays étant plus favorisée que le

---

<sup>1</sup> Le Burkina Faso comptait 10 200 000 habitants en 1985 et le Mali 10 800 000 habitants en 1987.

reste du pays<sup>2</sup>) et la relance de l'économie nigérienne. Ainsi, le budget du pays est passé de 14 milliards de FCFA en 1974 à 93 milliards en 1982 (BERNUS *et alii*, 1994). Mais cette croissance s'est essoufflée au début des années 80 du fait de la diminution de la demande internationale d'uranium et de la chute de son cours. Si la vente du minerai fournissait 44 % des recettes de l'Etat (13,5 % du PIB) en 1980, elle ne contribuait plus qu'à hauteur de 10 % (6,5 % du PIB) en 1986 (BERNUS *et alii*, 1994).

Les déséquilibres économiques et la pression des bailleurs de fonds ont contraint le pays à adopter dès 1982 une politique d'ajustement structurel. Simultanément, l'économie nationale a ressenti les effets de l'évolution de l'environnement économique international (dévaluation de la naira, contraction de la demande d'uranium...) et la sécheresse des années 83-85. Ces évolutions ont entraîné la diminution des dépenses publiques, notamment dans les secteurs sociaux (éducation, santé). En matière d'emploi, le secteur moderne a subi directement les conséquences des mesures de réduction de personnel et de libéralisation de l'économie recommandées par la politique d'ajustement. En milieu urbain, les « compressés » et les chômeurs se sont alors tournés vers le secteur informel. Si, pour la période 1981-1987, la population niaméenne a augmenté d'environ un tiers, le nombre d'établissements sédentaires de ce secteur a augmenté d'environ 125 % (AZAM *et alii*, 1993).

Au début des années quatre-vingt-dix, le Niger, qui appartient à la zone Franc, reste alors classé parmi les pays les plus pauvres du monde : l'Indice de Développement Humain était de 0,207<sup>3</sup> en 1992, et le PIB par habitant à parité de pouvoir d'achat de 800 \$ en 1994<sup>4</sup> (ETAT DU MONDE 1997, 1996).

## LA VILLE DE NIAMEY

Le village de Niamey apparaît au début du dix-neuvième siècle. Sa fondation est attribuée soit à des Kalle (sous-groupe zarma) soit à des Maouris qui seraient venus du pays haoussa (hypothèse la plus probable selon BERNUS, 1969). Les conquérants maouris se seraient d'abord établis sur l'île de Néni, en face de Goudel, avec l'autorisation des autochtones zarmas. Plus tard, ayant perdu la guerre contre les Peuls, ils auraient quitté ce lieu pour « s'installer sur la rive gauche face à l'endroit précis (« mé ») où se trouverait un arbre (« gna ») d'où le nom de Gnamé transcrit Niamé puis Niameï et enfin Niamey et que certains

---

<sup>2</sup> La concentration des investissements dans la capitale ne s'est pas limitée à la période du boum de l'uranium. Elle a été observée tant avant qu'après celui-ci, avec toutefois des différences selon l'origine des investissements. Ceux provenant des organismes internationaux ou de pays autres que la France ont également profité aux villes secondaires, tandis que les investissements français ont principalement concerné la capitale, mais avec des différences entre quartiers, comme le signale S. DULUCQ (1997 : 270) : « ... ces investissements [français] ne furent pas destinés à répondre aux problèmes concrets de l'agglomération et de sa population. Ils se localisèrent dans les lieux névralgiques du pouvoir, et surtout dans la ville moderne, les quartiers privilégiés, le centre-ville. Ils contribuèrent à renforcer la façade occidentale de la capitale nigérienne, accusant encore la dichotomie caractéristique entre quartiers modernes et traditionnels, entre citoyens aisés et urbains défavorisés. »

<sup>3</sup> L'Indice de Développement Humain (IDH), élaboré par le PNUD, « permet de mieux cerner la réalité du développement grâce à la prise en compte d'un grand nombre de critères socioculturels relativisant la place de l'économie » (POURTIER, 1995 : 92). Selon cet indicateur, le Niger, le Burkina Faso et le Mali se trouvent classés parmi les dix derniers Etats mondiaux (IDH de 0,228 pour le Burkina et 0,222 pour le Mali).

<sup>4</sup> Pour la même année, le PIB par habitant à parité de pouvoir d'achat du Burkina est de 770 \$, du Mali 520 \$ et de la France 19 955 \$ (1995).

appelaient « Maourey-Koira », « le village des Maouri » (SIDIKOU, 1980 : 7)<sup>5</sup>. A ce premier noyau viennent s'agglomérer rapidement des Kallé, puis des Peuls, des migrants djermas de la région de Téra et enfin, des Sonraï de Gao. Tout en se mélangeant par des mariages inter-ethniques avec les populations les ayant précédées, ces communautés se sont établies dans de nouveaux quartiers, contribuant ainsi à la croissance pluri-ethnique et spatiale de Niamey.

La première mention écrite de Niamey remonte à 1896 et se trouve dans les documents de la mission HOURST, où plusieurs « gros villages » apparaissent sur une carte (Niamey, Goudel, Yantala, Gamkallé). En 1901, Niamey devient un poste provisoire de transit, puis, en 1903, le chef-lieu du cercle du Zarma. Cependant, un an plus tard, l'administration transfère à Dosso le chef-lieu et crée le canton de Niamey, qui devient capitale du Territoire Militaire jusqu'en 1909, date à laquelle cette fonction est transférée à Zinder. Après la transformation du Territoire en Colonie du Niger, Niamey redevient la capitale, officiellement en 1926 et effectivement en 1927 (Poitou, 1984).

A cette époque, la ville est constituée de six quartiers principaux : Maourey-Ganda, Maourey-Béné ou Kwaratégui, Gandatié, Kalley, Gaweye et Foulani Kwara (POITOU, 1984). Elle s'est développée sur un plateau d'une altitude moyenne de 220 m (MOTCHO, 1991) dominant le Niger et fendu par une vallée desséchée, le Gunti Yéna (« la mare aux eaux fraîches »), qui sépare la ville blanche à l'ouest, avec ses quartiers administratif et résidentiel, de la ville noire à l'est<sup>6</sup>, suivant ainsi le modèle traditionnel de la ville coloniale (BERNUS, 1969). En 1930, le village dépasse à peine les 1 600 habitants (MOTCHO, 1991). Vers la fin des années 30, les quartiers indigènes sont déplacés vers le nord afin que la ville européenne puisse s'étendre vers l'est du thalweg. « Des parcelles gratuites furent distribuées et obligation a été faite de construire en banco. Les entités ethniques originelles vont éclater et feront place à des groupements hétéroclites ayant généralement conservé les anciens noms et à de nouveaux quartiers » (SIDIKOU, 1980 : 52). La configuration de la ville d'alors préfigure déjà le noyau de la ville actuelle.

Après des taux de croissance de la population variables dans les années 40, les années 50 connaissent des rythmes plus soutenus qui s'accroissent encore au lendemain de l'indépendance, en août 1960. Selon BERNUS (1969), la population passe ainsi de 7 500 habitants en 1945, à 15 000 en 1953 et 34 500 en 1960. Cette croissance repose en grande partie sur l'apport migratoire rural. En 1981, sur une population de 241 000 habitants, 44 % étaient des migrants, les trois-quarts étaient arrivés à Niamey depuis moins de 10 ans et un tiers depuis moins de 5 ans (SEYBOU, 1995). Le recensement de la population de 1988 fait état de 400 000 habitants mais la croissance s'est ralentie dans la période 1978-1988<sup>7</sup>, avec un taux annuel moyen de 5 % qui reste élevé, la diminution des flux migratoires étant partiellement compensée par des taux de natalité encore élevés. Durant la même période, les plus fortes croissances démographiques sont observées dans les quartiers périphériques, les quartiers anciens présentant des évolutions plus modérées, voire basses (MOTCHO, 1991). Avec près de 480 000 habitants en 1992 (SEYBOU, 1995), Niamey concentre aujourd'hui une part notable de la population urbaine du pays : alors que selon le dernier recensement (1988) elle accueillait 35 % des citoyens, elle en regrouperait actuellement environ la moitié (SEYBOU, 1995).

---

<sup>5</sup> L'interprétation des Kalle est, bien évidemment, différente. Niamey désignerait « l'endroit où la mère va chercher de l'eau », donc le bord du fleuve.

<sup>6</sup> A Niamey Bas, plus ou moins à l'emplacement actuel du quartier Terminus (SIDIKOU, 1980 : 305).

<sup>7</sup> Le recensement prévu pour la fin des années 90 est toujours en attente.

Jusqu'au début des années 60, la croissance spatiale de la ville s'inscrit dans les limites administratives prévues<sup>8</sup> et peut sembler contrôlée. Mais après l'indépendance, la croissance démographique trop rapide conduit à une densification des quartiers anciens, entre et dans les concessions, et à l'apparition de quartiers « spontanés » (MOTCHO, 1991). « On assista à un véritable décollage à partir de la décennie 1960... Les difficultés démographiques s'accumulèrent donc précisément dans une période de retrait politique et financier partiel de la métropole : l'aménagement de la nouvelle capitale ne pouvait qu'en souffrir » (DULUCQ, 1997 : 218). L'extension spatiale de la ville est initialement concentrée sur la rive gauche. Mais, au début des années 70, la construction du Pont Kennedy favorise l'urbanisation sur la plaine marécageuse de la rive droite, avec notamment l'installation de l'Université et un peu plus tard le transfert du quartier Gaweye. En 1979, la ville s'étend sur 3 360 ha (DULUCQ, 1997 : 221) et atteint 4 848 ha en 1987 (MOTCHO, 1991), soit une croissance de 44 % en moins de 10 ans. Il en résulte une extension de la ville dans toutes les directions et l'intégration de nombreux villages périphériques, tels que Gamkallé, Goudel, Saga sur la rive gauche et Lamordé et Kirkissoye sur la rive droite. D'ailleurs, pour une population estimée de moins de 500 000 habitants en 1992, c'est la totalité de la zone prévue dans le SDAU de 1984 pour 750 000 habitants qui est occupée.

Au plan administratif, Niamey a été érigée en Communauté Urbaine en novembre 1988. Elle regroupe trois communes dirigées chacune par un maire, l'ensemble étant géré par un préfet-maire assisté d'un conseil de développement communautaire (RÉPUBLIQUE DU NIGER, 1994b). Cette évolution institutionnelle ne s'est toutefois pas accompagnée du transfert des moyens financiers correspondants. Le désengagement de l'Etat, qu'aggrave l'extension urbaine horizontale, amplifie encore les manques d'équipements et de réseaux urbains et laisse largement à l'initiative privée la charge de divers secteurs considérés auparavant comme étant du ressort du secteur public, tels que l'éducation, la santé, l'habitat (SEYDOU, 1995). Le transport collectif est également touché par ce phénomène.

## **L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF**

L'offre de transport collectif à Niamey repose actuellement sur deux composantes : le transport public offert par la SNTN (Société Nationale des Transports Nigériens) et le transport par des taxis urbains et des « talladjé-talladjé » proposé par des opérateurs privés.

Jusqu'en 1977, le transport public à Niamey était à la charge de la SNTU (Société Nationale des Transports Urbains). Société d'économie mixte devenue fortement déficitaire, elle est alors rachetée par la SNTN. Celle-ci, créée en 1963, est une entreprise semi-publique (Etat, 53 % ; SAGA, 47 %) qui mène parallèlement des activités de transport de marchandises (elle dispose du monopole du transport des hydrocarbures et des produits miniers) et de transport de voyageurs en urbain et interurbain (YATTA, 1996).

---

<sup>8</sup> Ce sont le Plan d'aménagement de la ville de Niamey de 1937 et le Plan HERBÉ de 1952 qui ont façonné de manière déterminante la structure de la ville. Les plans suivants, celui de 1964 comme le SDAU de 1984, ont eu moins d'effets, le premier parce qu'il a vite été rendu caduc par la rapide croissance démographique de la ville qu'il n'avait pas intégrée, le second parce que sa mise en œuvre a été limitée du fait des mesures liées à l'ajustement structurel et au déclin du rôle de l'Etat (SEYDOU, 1995).

Fin 1996, la SNTN dessert Niamey avec une trentaine d'autobus<sup>9</sup> sur un réseau d'environ 190 km organisé en 16 lignes<sup>10</sup>, dont 4 ayant pour destination des communes à l'extérieur de Niamey<sup>11</sup>. Certaines lignes, dites « commerciales », sont ouvertes à tous les publics et fonctionnent avec des fréquences très irrégulières. D'autres lignes, appelées « ADM », indépendantes des lignes commerciales ou en constituant un prolongement ou une variante, assurent le transport des fonctionnaires entre les quartiers administratifs et les quartiers résidentiels, et circulent alors uniquement du lundi au vendredi aux heures de « montée » et de « descente » du travail (autour de 7h 30, 12h, 15h 30 et 18h 30). Le tarif public est actuellement de 100 FCFA en zone urbaine et oscille entre 125 et 250 FCFA selon la distance en zone suburbaine, l'Etat subventionnant toutefois une partie des titres de transport des fonctionnaires<sup>12</sup>.

Le service de transport urbain de la SNTN est, de longue date, fortement déficitaire. Déjà au début des années 80, les recettes ne couvraient que 47 % des frais d'exploitation. La SNTN comble, au moins partiellement, le déficit d'exploitation grâce aux bénéfices de ses autres activités, notamment le transport de marchandises. Les difficultés de la société s'expliquent certes partiellement par les incohérences de sa tutelle (obligation de service public sans contrepartie financière suffisante, problèmes d'organisation interne dus à l'excédent de personnel mais sans possibilité de licencier...), mais aussi par d'autres facteurs, fraude de la part du personnel roulant en ce qui concerne les titres de transport vendus, faible solvabilité de la clientèle... Il en résulte une faible couverture spatiale du service et des fréquences irrégulières de passage des véhicules.

Les taxis urbains collectifs, appelés aussi « taxis-ville » ou « taxis tête rouge », opèrent principalement dans le périmètre urbain et suppléent, au moins partiellement, les faiblesses du service public aussi bien en termes de fréquence que de couverture spatiale. En 1983, les autorités avaient contingenté le nombre de licences à 800, mais, un an plus tard, seules 600 avaient été attribuées et on estimait que moins de 500 véhicules étaient effectivement en circulation (BCEOM, 1986). Actuellement, les estimations sont tout aussi incertaines. Les opérateurs seraient environ 1 100 en 1996 selon le Syndicat des Propriétaires de Taxis, mais seulement entre 450 et 600 selon la SNTN. Malgré les propositions d'augmentation du tarif de la part de la municipalité à la fin des années 80, c'est seulement à la suite de la dévaluation du FCFA de 1994 et des augmentations des prix de carburant, pièces détachées, assurances... que le tarif est passé de 100 à 150 FCFA.

Les « talladjé-talladjé » sont généralement des Peugeot 504 break assurant un transport mixte (personnes et marchandises) entre le centre de Niamey et certains de ses quartiers périphériques. Ce type de service est apparu dans les années 70 pour relier le centre de la ville avec le nouveau quartier périphérique de Talladjé (POITOU, 1987). Bien que ce quartier ait

---

<sup>9</sup> En 1976, le parc de transport public était composé d'une quinzaine de véhicules de marques diverses. En 1984, ils étaient une trentaine, dont 12 Mercedes, 9 Berliet et 9 Fiat (DULUCQ, GEORG, 1989). Le parc actuel comporte essentiellement des véhicules Isuzu.

<sup>10</sup> Ligne 2 : Wadata-Yantala Bas ; Ligne 6 : Lazaret-Yantala Bas ; Ligne 9 : Aéroport-Petit Marché ; Ligne 10 : Talladjé-Kouara Kano ; Ligne 11 : Karadjé-Petit Marché ; Ligne 12 : Kirkissoye-Gaweye-Petit Marché ; Ligne 13 : Tondibia-Petit Marché ; Ligne 14 : Yantala-Yantala Haut ; Ligne 15 : Lamordé-Petit Marché ; Ligne 21 : Kouaratégui-Petit Marché ; Ligne expérimentale : Goudel-CHU ; Ligne ADM : Saga-CEG 5.

<sup>11</sup> Ligne 5 : Grand Marché-Kollo ; Ligne 20 : Wadata-Handalaye ; Ligne 11 : Karadjé-Karégourou ; Ligne expérimentale : Petit Marché-Kahé.

<sup>12</sup> Ils constituaient en 1985 la moitié de la clientèle pour les déplacements domicile-travail (BCEOM, 1986).

ensuite été complètement englobé par la ville et que le service se soit largement étendu avec le développement d'autres aires périphériques, les véhicules ont gardé leur nom. En 1984, on en comptabilisait 163, leur nombre étant jugé excédentaire par rapport à la demande (BCEOM, 1986). Actuellement, on ne dispose pas d'estimations fiables de leur nombre.

Nous mentionnerons enfin, pour mémoire, les « voitures de marché », principalement des véhicules Hiace avec une quinzaine de places, qui, tout en fournissant essentiellement un service interurbain entre Niamey et les communes plus ou moins proches, proposent également un transport urbain entre les quartiers centraux de la ville et sa périphérie.

En dépit de l'absence de coordination entre transport public et transport privé, celui-ci pallie partiellement les déficiences du premier<sup>13</sup>. Cependant, du fait de leurs propres difficultés liées aux conditions d'exercice de l'activité et d'exploitation des véhicules, leur service est loin d'être optimal et pour certaines destinations, plus éloignées ou considérées comme moins rentables, l'usager n'a d'autre choix que d'accepter des tarifs plus élevés ou de marcher. Des projets de restructuration de l'activité transport urbain de la SNTN, voire de l'ensemble du système de transport collectif, ont vu le jour dans le passé mais sans qu'aucun se concrétise jusqu'à présent. Soumis à de fortes restrictions budgétaires, comme dans d'autres villes des pays du Sud, mais aussi, peut être, sans réelle volonté d'intervention de la part des pouvoirs publics, les transports collectifs niaméens se retrouvent donc dans une situation de *statu quo*. Une augmentation des tarifs aurait, dans un contexte de forte tension sur les budgets des ménages, des conséquences très défavorables pour les usagers.

---

<sup>13</sup> L'évaluation du poids des différents opérateurs n'est pas connue. Selon l'enquête-ménages réalisée par le BCEOM en 1985 (694 ménages et 2551 personnes de 7 ans et plus), les bus de la SNTN assuraient alors 2,5 % des déplacements, les taxis urbains 12 % et les « talladjé-talladjé » seulement 0,7 %, la marche étant le premier mode de transport avec 47 % des déplacements (BCEOM, 1986). Nous verrons plus loin que les chiffres fournis par l'enquête LET de 1996 sont légèrement différents, même s'ils confirment la suprématie des taxis collectifs sur les autres modes de transport collectifs.



## **CHAPITRE 1**

### **L'ENQUÊTE**

Le choix de conserver une comparabilité maximale avec les travaux effectués sur Ouagadougou et Bamako tout en enrichissant les questionnaires en fonction de certaines limites relevées lors des analyses antérieures a déterminé l'ensemble de la démarche menée sur Niamey. Nous précisons dans un premier temps quelques aspects de la méthodologie retenue, avant de présenter plus longuement le zonage spatial sur lequel repose notre échantillonnage.

#### **1.1. METHODOLOGIE**

Sans rentrer dans l'ensemble de la démarche adoptée pour le travail de terrain, nous rappelons quelques points essentiels de la démarche : la définition des unités d'enquête, les grandes lignes des questionnaires et, enfin, la réalisation concrète du recueil de données.

##### **1.1.1. Les unités d'enquête**

L'enquête-ménages repose sur la définition de deux niveaux principaux d'observation : les ménages et les individus rattachés à ces ménages.

La définition du ménage (« ordinaire ») adoptée lors du dernier recensement nigérien, effectué en 1988, a été retenue pour cette enquête : « *Le ménage est un ensemble de personnes qui habitent dans un même logement et qui mangent la nourriture préparée sur un même feu* ». Selon cette définition, plusieurs couples avec enfant(s) peuvent faire partie du même ménage s'ils sont tous sous la responsabilité d'un seul chef de ménage. Celui-ci est la personne qui a une autorité et un pouvoir de décision financière, indépendamment du niveau de son revenu ou de sa participation dans les dépenses du ménage. Dans un couple avec enfant(s) ou dans une famille polygame, le chef est le mari. Mais il existe des cas de figure plus complexes, comme, par exemple, plusieurs frères mariés habitant ensemble, une femme seule avec ses enfants adultes, une femme épouse de polygame vivant dans une résidence séparée, un homme adulte sans conjoint vivant avec ses parents âgés... Dans ces cas-là, le chef de ménage est la personne résidant dans la concession qui a été désignée spontanément par les membres adultes du ménage.

Dans chaque ménage, seuls ont été retenus les résidents permanents et les personnes séjournant au moins 6 mois par an dans ce logement, y compris les personnes sans aucun lien de parenté avec le chef de ménage (domestique, ami hébergé...). S'ils dorment dans le même logement et partagent les repas du ménage, ils sont considérés comme membres du ménage à part entière. Par ailleurs, si plusieurs ménages habitent dans une même concession, un seul devait être enquêté.

### 1.1.2. Le questionnaire

L'enquête s'appuie sur deux types de questionnaires (cf. Annexe 1) : la fiche ménage et la fiche individu.

La fiche ménage vise à recueillir des renseignements généraux sur le chef de ménage, sur la composition du ménage, sur le logement et sur les véhicules de transport appartenant au ménage. Cette fiche est remplie auprès du chef de ménage, avant les fiches individus. La fiche individu concerne tous les individus de 14 ans et plus, y compris le chef de ménage. Dans cette fiche sont abordés les caractéristiques socio-économiques et démographiques de l'enquêté, son accès aux différents moyens de transport et les dépenses afférentes, ses opinions sur la ville et sur les modes de transport, son itinéraire migratoire (uniquement pour les chef de ménage et son ou ses épouses), des éléments concernant son style de vie, ses réseaux de sociabilité et les caractéristiques de l'ensemble des déplacements effectués la veille du jour d'enquête.

Certains aspects, notamment ceux concernant le suivi des parcours migratoires ou le repérage précis de l'activité professionnelle (tout particulièrement pour les actifs non salariés, voire... les inactifs), demeurent encore perfectibles. Néanmoins, ces fiches, reprenant et enrichissant celles utilisées dans les deux autres capitales sahéniennes, ont été testées, et amendées, deux fois sur le terrain avant le lancement de l'enquête en vraie grandeur.

### 1.1.3. La réalisation de l'enquête

Un compromis entre le budget disponible, le taux de sondage souhaitable, la typologie de l'espace niaméen que nous avons élaborée (Cf. section suivante) et le temps nécessaire à la passation du questionnaire nous ont amenés à définir une taille d'échantillon de l'ordre de 750 ménages (soit le même ordre de grandeur qu'à Ouagadougou), répartis dans 29 zones.

La Direction de la Statistique du Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan du Niger a accepté de mettre à notre disposition 25 enquêteurs et 5 superviseurs, moyennant la rémunération directe du personnel participant. Ce personnel a été complété par 4 enquêteurs et 1 superviseur recrutés par ailleurs et n'appartenant pas à la profession. Il y a donc eu cinq groupes de 5 enquêteurs et un groupe de 4 enquêteurs, chacun contrôlé par un superviseur. Le rôle du superviseur était non seulement de faire une première vérification du travail de l'enquêteur mais aussi d'intervenir directement auprès des ménages réticents à l'enquête. L'encadrement de l'ensemble du personnel était assuré par les membres de l'équipe.

La formation des enquêteurs et des superviseurs a eu lieu pendant deux journées et demi, dont une journée complète de réalisation d'enquêtes « à blanc ». Une fois la formation terminée, l'affectation des enquêteurs aux quartiers d'enquête et la reconnaissance des lieux ont constitué la phase précédant le lancement d'enquête. L'affectation s'est faite en fonction d'une part du lieu de résidence des enquêteurs, afin de minimiser les distances de déplacement tout en évitant qu'ils enquêtent dans leur propre quartier, et d'autre part, de la correspondance entre les langues parlées par l'enquêteur et la composition ethnique du quartier.

L'enquête s'est déroulée du 26 novembre au 11 décembre 1996, période incluant deux week-

ends auxquels il faut ajouter un jour férié impromptu pour la Fonction Publique<sup>14</sup>. La passation du questionnaire d'enquête s'est faite au domicile des ménages. Chaque enquêteur devait interroger 26 ménages dans la zone qui lui était attribuée, leur choix s'effectuant selon des règles précises<sup>15</sup>. Des réunions fréquentes avec les enquêteurs et les superviseurs ont permis d'apporter des précisions sur des situations particulières qui se sont présentées au cours de l'enquête ou même sur des items du questionnaire qui n'avaient pas été bien compris. En ce qui concerne la mobilité quotidienne, on a veillé tout particulièrement au recensement correct des déplacements de proximité (petits achats dans le quartier, sorties pour la religion, visites...).

Le recours à des enquêteurs professionnels (contrairement à Bamako et Ouagadougou) et leur suivi continu ont permis d'atteindre les objectifs quantitatifs que nous nous étions fixés (nombre d'enquêtes, délais, taux de remplissage...) et d'éviter un certain nombre d'erreurs d'interprétation. Les informations disponibles paraissent ainsi d'une qualité satisfaisante, d'autant que le zonage spatial sur lequel reposait leur recueil s'est révélé pertinent.

## 1.2. QUARTIERS ET ZONES D'ENQUETE

La réalisation d'une typologie des quartiers de Niamey constituait un préalable indispensable à la réalisation de l'enquête. En effet, l'objectif d'une enquête-ménages est d'assurer une représentation la plus fidèle possible des populations vivant dans les différents quartiers de l'aire urbanisée, tout en demeurant de taille limitée, notamment pour des raisons de budget. Cette contrainte oblige alors à :

- enquêter dans des contextes et auprès de populations variés ;
- assurer que les différentes zones géographiques sont correctement prises en compte dans l'échantillon d'enquêtes ;
- et donc opérer une sélection, parmi les 60 quartiers habités de Niamey, des quartiers à enquêter, et plus précisément, à l'intérieur de ceux-ci, d'un périmètre d'enquête plus restreint (afin de rendre possible le travail de supervision quotidien des enquêteurs) et représentatif des caractéristiques du quartier tout entier.

En fonction des quelques informations dont nous disposions, nous avons alors élaboré *a priori* une typologie de l'espace urbanisé niaméen. Il est possible, une fois l'enquête réalisée, d'en tester le bien fondé.

### 1.2.1. Une typologie *a priori* de l'espace niaméen

Pour réaliser un zonage de la ville de Niamey, nous nous sommes appuyés sur la typologie spatiale réalisée par JAMBES (1994)<sup>16</sup>, sur une analyse bibliographique de l'historique du

---

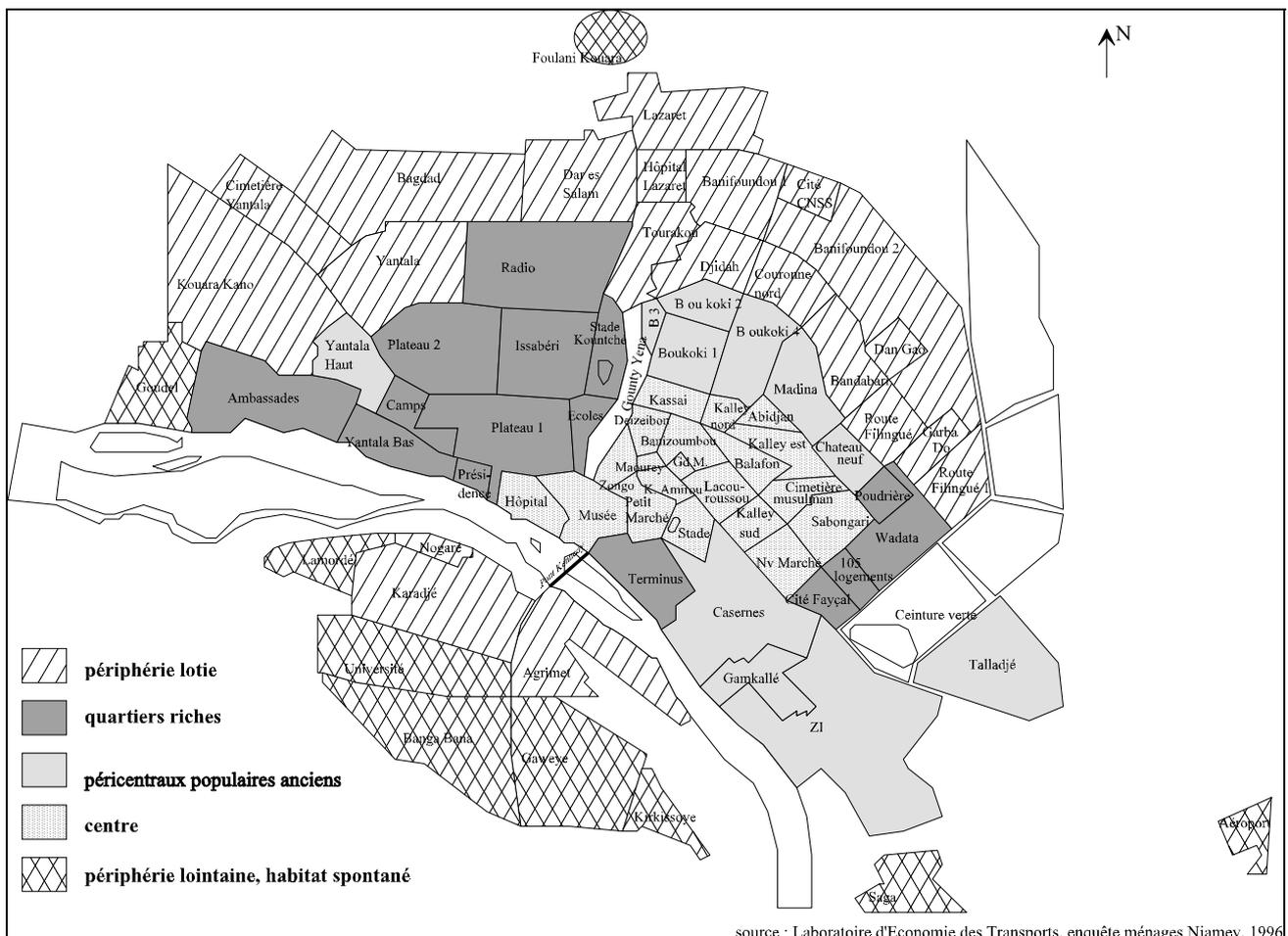
<sup>14</sup> L'équipe de football des Forces Armées du Niger ayant gagné la coupe de l'Afrique de l'Ouest, le lundi 9 décembre a été déclaré férié par décision présidentielle.

<sup>15</sup> Les enquêteurs devaient enquêter dans une concession toutes les 3 concessions. Dans le cas où plusieurs ménages résidaient dans la concession, seul le deuxième à droite en entrant était sélectionné.

<sup>16</sup> Dans sa thèse, J. P. JAMBES met en évidence 5 groupes de quartiers à partir d'analyses factorielles :  
- les quartiers du centre traditionnel (22% de la population de la ville) : *Zongo, Gandatché* (Deizeibon), *Banizoumbou, Abidjan, Sabongari, Kalley Est* (qui intègre une partie de Madina), *Nouveau Marché, Kalley* (composé de Kalley Sud, Lacouroussou, Stade, Centre, Kalley Amirou et une partie de Balafon)

développement urbain de Niamey (voir notamment BERNUS, 1969 ; MOTCHO, 1991 ; POITOU, 1984 et 1987), ainsi que sur les résultats généraux du recensement de la population de 1988 (RÉPUBLIQUE DU NIGER *et alii*, 1994a, b, c). Nous avons ainsi identifié cinq groupes de quartiers, en fonction de la position géographique, de l'ancienneté de l'urbanisation, de la composition sociale et des caractéristiques de l'habitat (Tableau 1 et Carte 1).

Carte 1 : Les quartiers d'enquête



- les quartiers péricentraux populaires anciens (entourant le centre et où domine un habitat en banco), qui regroupent la moitié de la population de la ville : *Yantala Bas, Gamkallé Golleye, Gamkallé Sébangeye, Aéroport, Gaweye, Pont Kennedy, Nogaré, Lamordé, Karadjé, Boukoki 1 à 4, Lazaret, Couronne Nord* (bien que celui-ci soit plus proche du type semi-urbain), *Talladjé*.
- les zones semi urbaines et très pauvres de la grande périphérie (4%) : *Goudel, Kirkissoye, Banga Bana*
- les quartiers résidentiels, riches (à peine 10%) : *Présidence, Terminus, Poudrière, Fayçal, Plateau* (même si ce dernier contient des « poches de cases traditionnelles »).
- les quartiers mixtes, classe de quartiers hétérogènes (riches et pauvres) : *Yantala Haut, Filingué, Madina*.

Tableau 1 : Classement des quartiers en cinq groupes\*

Centraux	Péricentraux populaires anciens	Riches	Périphériques lotis	Périphériques lointains et spontanés
environ 25 % de la population	environ 25 % de la population	environ 10 % de la population	environ 20 % de la population	environ 20 % de la population
6 zones enquêtées	7 zones enquêtées	3 zones enquêtées	7 zones enquêtées	6 zones enquêtées
<b>Abidjan</b> Kalley Nord Kalley Sud Cimetière musulman Lycée Kassāï <b>Banizoumbou</b>	<b>Boukoki 1</b> Boukoki 2 Boukoki 3 <b>Boukoki 4</b> <b>Gamkallé Golleye</b> Gamkallé Sébangeye Gounti Yena <b>Madina</b> Bandabari <b>Talladjé***</b> <b>Yantala haut</b> Château 9	Cité Fayçal <b>Poudrière</b> Terminus Radio Ecoles Yantala Bas  <b>Plateau 1</b> <b>Plateau 2**</b> <b>Issabéri**</b>	Cimetière Yantala Banifoundou <b>Couronne Nord</b> Dan Gao <b>Dar es Salam</b> Djidah  Nogaré <b>Lazaret</b> <b>Route Filingué</b> <b>Yantala</b> <b>Garba Do</b> Kouara Kano Bagdad <b>Cité Caisse</b>	<b>Banga Bana</b> <b>Goudel</b> <b>Kirkissoye</b> <b>Lamordé</b> Gaweye Karadjé  Tondibia Aéroport <b>Saga</b> <b>Foulani Kouara</b>
<b>Lacouroussou</b> Grand Marché <b>Sabongari</b> Balafon Kalley Nord Zongo Maourey <b>Deizeibon</b> Kalley Est Nouveau Marché Petit Marché Kalley Amirou <b>Maisons Economiques</b>				

\* Les quartiers d'enquête sont indiqués en caractères gras

\*\* Une seule zone d'enquête, à cheval sur Issabéri et Plateau 2

\*\*\* Comprend 2 zones d'enquête : Talladjé sud et Talladjé nord

**Les quartiers centraux** de Niamey, entourant le Grand et le Petit Marchés, englobent les Kalley, jusqu'à Abidjan au nord, Maisons Economiques au sud, Sabongari et Nouveau Marché à l'est, l'hôpital et la coupure verte à l'ouest. Quartiers denses, bien équipés et bien desservis, ils abritent une population installée depuis longtemps, et dans l'ensemble assez peu favorisée. Ils regroupent environ le quart de la population. Six quartiers ont été retenus (Tableau 1).

**Les quartiers péricentraux populaires anciens** (six quartiers retenus) sont tout aussi denses et populaires. Ils sont proches (les Boukoki, Madina...) ou plus éloignés du centre (Talladjé), généralement lotis (à l'exception des quartiers très peuplés de Gamkallé Golleye et Gamkallé Sébangeye) et situés à proximité de voies bitumées. Un quart environ de la population de Niamey y vit.

**Les quartiers « riches »**, peu denses, ne regroupent au total qu'un habitant sur dix environ (quatre quartiers sélectionnés). Ce sont, essentiellement, le quartier Poudrière à l'est, le quartier Terminus proche du fleuve, et les deux Plateaux. Si la plupart de leurs résidents sont assez ou très aisés, ces quartiers ne sont pas totalement homogènes : Plateau 1 compte, à côté des villas à l'européenne, des poches d'habitat précaire ; à Poudrière, la Cité Fayçal est plus favorisée que les zones situées au nord.

**Les quartiers périphériques proches lotis** (sept quartiers sélectionnés) reprennent et

élargissent la catégorie que Jean-Pierre JAMBES avait dénommée « quartiers mixtes ». Ils constituent un regroupement assez peu homogène, même si leurs points communs sont peut-être la faible densité de population et leur situation géographique, en première couronne périphérique. Ils sont donc desservis, ou proches, des voies goudronnées. Les populations sont assez différentes d'un quartier à l'autre. Cité Caisse, zone récemment lotie, accueille des fonctionnaires plutôt aisés, tout comme Dar es Salam. Kouara Kano est lui-même un quartier favorisé et de lotissement récent, alors que Yantala, Banifoundou, Couronne Nord ou encore Route Filingué, paraissent beaucoup plus hétérogènes, juxtaposant habitat loti et non loti, classes moyennes et pauvres. Du fait de leur développement récent mais rapide, il est difficile d'évaluer exactement leur population, aux environs d'un cinquième à un quart de la zone urbaine.

**Les quartiers périphériques lointains, d'habitat spontané** (six quartiers retenus) cumulent les désavantages, du point de vue des conditions de déplacement, d'être à la fois les plus éloignés du centre-ville, les plus pauvres et les moins accessibles. Lamordé et Kirkissoye, en particulier, paraissent très enclavés et, même si les autres quartiers de ce groupe sont situés le long de routes bitumées et desservis par les transports collectifs, dans l'ensemble, les véhicules à quatre roues y pénètrent très difficilement du fait de l'étroitesse des voies (Goudel côté fleuve, Saga...), ce qui peut générer de longs trajets terminaux à pied. De densité moyenne ou faible, ce sont généralement d'anciens villages intégrés progressivement à la ville (Goudel, Saga, Lamordé), ou d'anciens campements peuls qui se sont progressivement élargis à d'autres groupes de population (Foulani Kouara, Kirkissoye)<sup>17</sup>. Ils gardent donc un caractère rural ou semi-urbain, même si le quartier Gaweye comporte des zones loties (la partie la plus proche du Pont Kennedy). Là encore, ce groupe de quartiers connaît un développement démographique certain, et représente, peut-être, un cinquième de la population de la capitale nigérienne.

En termes de hiérarchie socio-économique, le groupe des quartiers « riches » est bien évidemment le plus favorisé, même si l'on trouve dans le groupe « périphérie proche lotie » des quartiers aisés qui se sont développés. Les quartiers « centraux » et « péricentraux populaires anciens » sont déjà beaucoup plus pauvres dans l'ensemble, mais sans doute un peu moins que les quartiers que nous avons dénommés « périphériques lointains à habitat spontané ». L'examen de l'échantillon confirme largement la pertinence de notre typologie.

### 1.2.2. Des quartiers contrastés

Des zones d'enquête<sup>18</sup> plus réduites ont ensuite été identifiées au sein des quartiers

<sup>17</sup> Dans l'ensemble, les quartiers abritent des ethnies diverses. En particulier, ces quartiers se sont ouverts à d'autres groupes de population, et les Peuls y sont très nettement minoritaires (13 % à Kirkissoye et même seulement 4 % à Foulani Kouara). On retrouve proportionnellement plus de Peuls à Lamordé (où ils sont majoritaires) et à Banga Bana (plus de 30 % de la population), voire à Madina (14 %), Boukoki 4 (11 %), Dar es Salaam (10 %). Mais, les Peuls ne représentent que 8 % des Niaméens, loin derrière les Djermas (48 %, surreprésentés en périphérie, lotie ou non) et les Haoussas (31 %, relativement plus présents dans les quartiers péricentraux ou dans certains quartiers centraux comme Abidjan, Sabongari, Maisons Economiques). Les Touaregs, quant à eux, se retrouvent assez fréquemment dans les enclaves non loties des quartiers riches (les deux Plateaux, Yantala, Cité Caisse). Enfin, les membres d'autres ethnies (8 % de la population), qui sont souvent nés dans d'autres pays d'Afrique, se concentrent soit dans les quartiers centraux (17 % à Deizeibon et Banizoumbou, 14 % à Abidjan), et dans les quartiers aisés (24 % à Plateau 2, 12 % à Plateau 1).

<sup>18</sup> Les périmètres d'enquête précis au sein des quartiers, ont été -lorsque cela était possible- calqués sur ceux des zones de dénombrement (zonage spatial de base du recensement général de la population de 1988).

sélectionnés, en essayant de respecter la répartition géographique de la population au sein du groupe et, afin de faciliter la réalisation matérielle de l'enquête, en s'assurant de ne pas avoir de zones d'enquête trop peu peuplées ou de superficie trop importante. 29 zones ont ainsi été choisies, à raison d'une zone par quartier (sauf à Talladjé et à Boukoki où, du fait de leur grande taille, deux zones ont été sélectionnées et à Issabéri et Plateau 2 où une seule zone, à cheval sur les deux quartiers, a été retenue). Les zones effectivement enquêtées ne constituent donc généralement qu'une partie des quartiers choisis. Or, on peut penser que dans certains cas, ces quartiers ne constituent pas des entités homogènes, tant socialement que du point de vue de l'habitat et de l'équipement des ménages. Leurs caractéristiques moyennes sont alors le fait de la juxtaposition de zones très hétérogènes.

Ces zones d'enquêtes reflètent-elles correctement les spécificités de leur type spatial d'appartenance, ou présentent-elles des spécificités marquées ? Plus largement, la typologie des quartiers que nous avons élaborée, si elle intègre nécessairement (par « construction ») la diversité spatiale au sein de l'agglomération, permet-elle également de rendre compte de sa diversité sociale ?

Pour dessiner le profil global de chaque zone à partir de l'échantillon de 26 ménages enquêtés, nous avons retenu plusieurs indicateurs :

- des indicateurs de positionnement socio-économique :

- . niveau d'instruction des 18 ans et plus : sans, niveau primaire, secondaire, supérieur ;
- . secteur d'activité : agriculture, commerce, artisanat, services, BTP, industrie, secteur public ;
- . fonction dans l'activité après regroupement en quatre modalités : ouvrier-tâcheron-apprenti-aide familial, travailleur indépendant, employé, technicien-cadre moyen ou supérieur-patron<sup>19</sup>.

- des indicateurs plus centrés sur le logement, permettant à la fois de qualifier les conditions d'habitat et le niveau de vie :

- . le statut d'occupation : propriétaire locataire, hébergé gratuitement,
- . le type de parcelle : lotie, non lotie,
- . le type de logement : concession, villa, « célibatérium » (chambré louée dans une concession),
- . le matériau de construction des murs : dur, semi-dur, banco, paille,
- . le raccordement de la concession aux réseaux d'eau et d'électricité,
- . la possession de la télévision,
- . l'équipement du ménage en véhicules : aucun véhicule, deux-roues moteur, bicyclette(s), voiture(s) particulière(s), véhicule(s) utilisé(s) comme taxi.

D'un quartier à l'autre, du fait du nombre limité de ménages enquêtés, on note parfois des fluctuations importantes. Les tableaux détaillés, pour les différents indicateurs et quartier par quartier, figurant à l'Annexe 2, seuls deux tableaux récapitulatifs ne reprenant que certains des indicateurs sont présentés ici. Le Tableau 2 donne les valeurs moyennes des indicateurs par type de quartier, tandis que le Tableau 3 donne les valeurs extrêmes.

---

<sup>19</sup> Le revenu brut moyen par ménage n'a pas été utilisé à ce stade de l'analyse : le taux de réponse par quartier est assez différent, de même que la taille des ménages, ce qui rend son interprétation délicate.

Tableau 2 : Valeurs moyennes des indicateurs, selon les différents types de quartiers

Indicateur	Centraux	Péricentraux	Riches	Périphériques lotis	Périphériques spontanés
<i>Population</i>					
% niveau d'éducation élevé*	55	36	56	43	23
% CSP faible**	21	23	22	23	32
% CSP élevée***	24	20	52	30	11
% dans le public (y.c. armée)	29	22	41	34	20
% dans les activités agricoles	1	4	0	1	14
<i>Habitat et équipement</i>					
% de propriétaires	39	52	28	37	61
% de parcelles loties	100	85	99	95	36
% murs en dur	31	21	81	66	12
% avec l'eau	57	38	87	66	29
% avec l'électricité	81	63	81	66	32
% sans véhicule	65	60	36	48	72
% avec voiture(s)	14	14	38	23	5

\* Part des 18 ans et plus ayant dépassé le niveau d'école primaire

\*\* Part des actifs classés dans aide familiale, apprenti, tâcheron ou ouvrier

\*\*\* Part des actifs classés dans technicien, cadre moyen ou supérieur ou chef d'entreprise

Tableau 3 : Valeurs extrêmes des indicateurs, selon les différents types de quartier

Indicateur	Moyenne	Quartiers les moins favorisés	Quartiers les plus favorisés
<b>Quartiers centraux</b>			
<i>Population</i>			
% niveau d'éduc. élevé*	55	39 Banizoumbou, 48 Sabongari	74 M. Eco, 67 Abidjan
% CSP faible**	21	29 Lacour., 28 Sabong., 27 Dzbon	7 Maisons Eco, 12 Abidjan
% CSP élevée***	24	9 Bzbou, 15 Sabongari	41 Abidjan, 33 Maisons Eco
% dans public (y.c. armée)	29	18 Sabong., 23 Bzbou, 25 Lacour.,	43 Mais Eco, 35 Abidjan
% dans activités agricoles	1	5 Deizeibon	autres à 0
<i>Habitat et équipement</i>			
% de propriétaires	39	31 Deizeibon	46 Lacouroussou
% de parcelles loties	100	-	-
% murs en dur	31	8 Deizeibon, 11 Sabong. 12 Lacour.	77 M. Eco., 46 Abidjan
% avec l'eau	57	35 (Banizoumbou et Deizeibon)	89 Abidjan et Maisons Eco.
% avec l'électricité	81	67 Sabongari Lacouroussou	92 Abidjan, 89 M.E., Bzoumbou
% sans véhicule	65	77 Lacouroussou, 70 Sabongari	58 M.Eco, Deizeibon, 61 Abidjan
% avec VP	14	4 Banizoumbou, 8 Lacouroussou	27 M. Eco, 23 Deizeibon
<b>Quartiers péricentraux populaires anciens</b>			
<i>Population</i>			
% niveau d'éduc. élevé*	36	14 Madina, 22 Gamkallé, 28 T. Sud	66 Boukoki 4, 48 Talladjé Nord
% CSP faible**	23	37 Yantala Haut, Madina, 30 Bouk. 1	8 Boukoki 4, 9. T. Nord, 13 T. Sud
% CSP élevée***	20	4 Gamkallé, 13 T. Sud, 17 Madina	37 Talladjé Nord, 30 Boukoki 4
% dans public (y.c. armée)	22	15 Madina, Gam., T. Sud, 16 Bouk. 1	43 Yantala Haut, 32 Talladjé Nord
% dans activités agricoles	4	22 Gamkallé	autres à 0
<i>Habitat et équipement</i>			
% de propriétaires	52	31 Yantala Haut	88 Gamkallé
% de parcelles loties	85	0 Gamkallé	sinon presque tous à 100%
% murs en dur	21	4 Boukoki 1, Gamkallé, Y. Haut	42 Bouk. 4, 38 T. Sud, 31 Madina
% avec l'eau	38	8 Gamkallé, 19 Y. Haut, 23 Madina	88 Talladjé Nord, 61 Boukoki 4
% avec l'électricité	63	23 Madina	88 Talladjé Nord
% sans véhicule	60	81 Madina, 77 Gamkallé	31 Talladjé Nord, 46 Yantala Haut
% avec VP	14	0 Gamkallé, 8 Madina	38 Talladjé Nord, 15 Boukoki 4

Tableau 3 : Valeurs extrêmes des indicateurs, selon les différents types de quartier (suite)

Indicateur	Moyenne	Quartiers les moins favorisés	Quartiers les plus favorisés
<b>Quartiers riches</b>			
<i>Population</i>			
% niveau d'éduc. élevé*	56	44 Poudrière	68 Plateau 2, 56 Plateau 1
% CSP faible**	22	37 Plateau 1	14 Poudrière, 16 Plateau 2
% CSP élevée***	52	46 Plateau 1	60 Plateau 2, 50 Poudrière
% dans public (y.c. armée)	41	35 Plateau 1	46 Plateau 2, 42 Poudrière
% dans activités agricoles	0	-	tous à 0
<i>Habitat et équipement</i>			
% de propriétaires	28	27 Poudrière, Plateau 2	31 Plateau 1
% de parcelles loties	99	-	presque tous à 100%
% murs en dur	81	65 Plateau 1	88 Poudrière, Plateau 2
% avec l'eau	87	77 Plateau 1	100 Poudrière
% avec l'électricité	81	65 Plateau 1	100 Poudrière
% sans véhicule	36	42 Plateau 1, 38 Plateau 2	27 Poudrière
% avec VP	38	19 Poudrière	50 Plateau 2, 46 Plateau 1
<b>Quartiers périphériques lotis</b>			
<i>Population</i>			
% niveau d'éduc. élevé*	43	22 Couronne Nord, 43 Yantala	68 C. Caisse, 52 Garba do, 51 DeS
% CSP faible**	23	34 DeS, 30 Yantala, 29 Cour. Nord	10 Cité Caisse, 11 Garba do
% CSP élevée***	30	11 C. Nord, 17 Yantala, 23 Gar. do	69 Cité Caisse, 47 Dar es Salam
% dans public (y.c. armée)	34	8 C. Nord, 25 Yantala, 25 Garba do	76 Cité Caisse, 47 Dar es Salam
% dans activités agricoles	1	8 Couronne Nord	autres à 0
<i>Habitat et équipement</i>			
% de propriétaires	37	4 Cité Caisse	54 Garba do, 38 Lazaret
% de parcelles loties	95	70 Rte Filingué	sinon presque tous à 100%
% murs en dur	66	42 Couronne Nord, Yantala	100 C. Caisse, 81 Garba do, DeS
% avec l'eau	66	11 Couronne Nord, 38 Yantala	100 Cité Caisse, Dar es Salam
% avec l'électricité	66	19 Couronne Nord, 46 Yantala	100 Cité Caisse, 96 Garba do
% sans véhicule	48	81 Couronne Nord, 69 Yantala	19 Cité Caisse, 31 Lazaret, 42 DeS
% avec VP	23	4 Yantala, 8 Couronne Nord	46 Cité Caisse, 38 Dar es Salam
<b>Quartiers périphériques spontanés</b>			
<i>Population</i>			
% niveau d'éduc. élevé*	23	9 F. Kouara, 13 Kirkissoye	40 Goudel, 28 Saga, 26 Bga Bana
% CSP faible**	32	41 Saga, 35 Bga Bana, 33 Kirkiss.	23 F. Kouara
% CSP élevée***	11	3 Kirkiss., 4 F. K., Lamordé, 9 Saga	30 Banga Bana
% dans public (y.c. armée)	20	12 F. Kouara, 16 Saga, 21 Kirkiss.	26 Bgbana, 24 Lamordé
% dans activités agricoles	14	29 Saga, 24 Lamordé, 12 F. Kouara	4 Kirkissoye, 6 Bgabana
<i>Habitat et équipement</i>			
% de propriétaires	61	42 Goudel	77 Foulani Kouara
% de parcelles loties	36	0 Goudel, Saga	100 Foulani Kouara
% murs en dur	12	0 Kirkiss., F. K., 4 Saga, Lamordé	42 Bgabana, 19 Goudel
% avec l'eau	29	0 F. Kouara, 4 Kirkissoye	96 Goudel
% avec l'électricité	32	0 Kirkissoye, 4 F. Kouara	65 Goudel
% sans véhicule	72	92 F. Kouara, 81 Kirkissoye	52 Saga
% avec VP	5	0 Kirkissoye, 0 Lamordé, 4 F. K.	15 Banga Bana

\* Part des 18 ans et plus ayant dépassé le niveau d'école primaire

\*\* Part des actifs classés dans : aide familiale, apprenti, tâcheron ou ouvrier

\*\*\* Part de actifs classés dans : technicien, cadre moyen ou supérieur ou chef d'entreprise

Le groupe des quartiers **centraux** constitue dans l'ensemble une zone d'habitat populaire, souvent située dans la moyenne de l'ensemble des quartiers sélectionnés dans l'enquête pour les critères socio-économiques et de conditions de logement présentés. Plutôt bien raccordés aux réseaux d'eau et d'électricité, les ménages vivent en revanche un peu moins souvent dans des maisons en dur et sont un peu moins souvent que la moyenne propriétaires de leur maison comme d'un mode de transport individuel. Les individus ont, par contre, un niveau d'éducation un peu plus élevé que la moyenne. Cette zone apparaît relativement homogène, même si des différences se dégagent, Maisons Economiques et Abidjan apparaissant nettement plus aisés que les quatre autres quartiers, Banizoumbou, Deizeibon, Lacouroussou et Sabongari.

Le groupe des quartiers **péricentraux** confirme son caractère populaire au vu de nos indicateurs. Vivant généralement dans des zones loties (à l'exception de Gamkallé), mais dans des logements en banco ou en semi-dur, ils sont aussi moins bien raccordés au réseau d'eau courante que la moyenne. Le niveau moyen d'instruction des adultes est relativement faible, tout comme l'est le pourcentage d'actifs travaillant dans la fonction publique (à l'inverse de la participation au secteur informel, élevée ici). Au sein de ce groupe, Gamkallé tient une place un peu à part. Plus pauvre que la moyenne, il tend à se rapprocher, par les conditions de logement, des quartiers périphériques spontanés : absence de plan de lotissement, ruelles impraticables en voiture, maisons en banco (en propriété) et accès aux réseaux déficient... De même, la persistance d'activités agricoles (22% des actifs), rappelle un caractère semi-urbain à l'instar de certains « villages » comme Saga, même si, proximité de la zone industrielle aidant, une part relativement importante d'ouvriers y vit (22% travaillent dans les secteurs du bâtiment et de l'industrie). Trois autres quartiers apparaissent plus pauvres que la moyenne de ce groupe : Madina, à forte hétérogénéité sociale (il semble que la zone enquêtée appartienne aux parties les plus pauvres de ce quartier) et, dans une moindre mesure, Yantala Haut et Boukoki 1. A l'inverse, Boukoki 4 et Talladjé Nord apparaissent comme les deux quartiers les plus favorisés du groupe, alors que Talladjé Sud se situe quant à lui dans la moyenne des quartiers péricentraux.

La situation privilégiée des 3 zones d'enquête du groupe des **riches** (à Plateau 1, Plateau 2-Issabéri et Poudrière-Wadata) se vérifie dans l'enquête, quel que soit l'indicateur étudié : habitat en dur, raccordement aux réseaux, importance de l'emploi public (quatre actifs sur dix), niveau d'instruction et revenus. La zone du Plateau 1 est la moins homogène des trois, les poches d'habitat précaire la rendant en moyenne, moins riche et moins bien équipée que les deux autres (ce qui confirme d'ailleurs les analyses menées par JAMBES, 1994).

Le groupe des quartiers **périphériques lotis** constitue, après le sous-ensemble des trois quartiers riches, le deuxième groupe le plus favorisé en moyenne selon nos indicateurs : proportion relativement élevée de fonctionnaires (un actif sur trois) vivant dans des maisons en dur généralement bien raccordées aux réseaux d'eau et d'électricité, taux d'équipement en véhicules relativement élevé pour Niamey. Toutefois ces moyennes cachent des disparités plus importantes dans ce groupe que dans les autres :

- Dar es Salam et Cité Caisse, quartiers de lotissement assez récent, se rapprochent très fortement, par leur composition sociale, des quartiers riches ;
- à l'opposé, Couronne Nord, et dans une moindre mesure Yantala, ressemblent par certains aspects aux zones les plus lointaines et les plus « rurales » de la ville : logements plus précaires et moins équipés, occupés par des ménages appartenant à des milieux populaires ;
- entre ces deux groupes très typés, Route Filingué, Garba do et Lazaret apparaissent comme des quartiers « moyens ».

Enfin, les quartiers **périphériques lointains et spontanés** regroupent les zones les moins favorisées de Niamey. Cette situation transparait quels que soient les indicateurs socio-économiques ou d'habitat : plus pauvres, moins motorisés, moins urbains, dotés d'un niveau d'éducation plus faible, disposant des logements les plus précaires et les moins bien équipés. Le seul avantage de leurs résidents sur ceux des quatre autres groupes est d'être plus fréquemment propriétaires de leur logement. La hiérarchie interne fait apparaître deux quartiers extrêmement pauvres, Kirkissoye et Foulani Kouara, alors qu'à l'inverse, Goudel et surtout Banga Bana paraissent un peu plus privilégiés, Saga et Lamordé occupant une position intermédiaire. Ces deux derniers quartiers se singularisent toutefois par leur caractère rural affirmé, plus du quart des actifs travaillant aux champs.

Tant en ce qui concerne les critères socio-économiques que les caractéristiques de l'habitat, et au delà des différences entre zones au sein d'un même groupe, ce panorama montre donc à la fois une assez forte similitude entre les tendances qui se dégagent des résultats de l'enquête et les profils des groupes tels qu'ils pouvaient être présumés à partir de nos informations initiales ainsi qu'une nette séparation entre les groupes eux-mêmes. En particulier, des différences de niveau de vie ressortent nettement d'une classe à l'autre de la typologie.

## CHAPITRE 2

### L'ECHANTILLON

L'échantillon final est composé de 757 ménages qui regroupent 4 883 personnes, dont 40,5 % sont des enfants de moins de 14 ans et n'ayant donc pas fait l'objet d'un questionnaire individuel. Au total, 2 732 individus de 14 ans et plus ont ainsi été enquêtés. Nous présentons diverses caractéristiques de cet échantillon, en considérant successivement les ménages, les individus répertoriés et enfin les individus enquêtés.

#### 2.1. LES MÉNAGES

La taille moyenne des ménages enquêtés est de 6,5 personnes. Les ménages de 6 personnes et moins représentent ainsi plus de la moitié des ménages, les ménages de 4 à 5 personnes composant à eux seuls le quart des ménages (Tableau 4 et Tableau A3.1 en Annexe 3). Environ un ménage sur six est composé de 10 personnes ou plus mais les grands ménages (plus de 12 personnes) sont aussi nombreux que les ménages d'une seule personne.

Tableau 4 : Taille des ménages enquêtés

	Nombre de ménages	%
1 personne	53	7,0
2-3	110	14,5
4-6	260	34,3
7-9	202	26,7
10-12	80	10,6
>12	52	6,9
Total	757	100

##### 2.1.1. Caractéristiques démographiques des chefs de ménage

Les ménages sous la responsabilité d'un homme constituent toujours le cas le plus courant et ceux ayant à leur tête une femme sont peu nombreux, avec moins d'un ménage sur six (Tableau 5). Les femmes assument principalement la responsabilité du ménage à cause du décès du mari (la moitié de ces ménages « féminins »), son absence temporaire, tout comme le divorce, n'en étant la cause qu'une fois sur cinq. Les ménages dirigés par une femme se déclarant célibataire sont extrêmement rares, moins d'un ménage « féminin » sur quatorze, soit 1 % seulement de l'ensemble des ménages niaméens. Ces dernières proportions sont d'autant plus remarquables que la part des chefs masculins célibataires est assez différente : ils se trouvent à la tête d'un ménage « masculin » sur neuf et de 9 % des ménages niaméens.

Le faible effectif de certaines catégories de ménages selon le statut matrimonial du chef rend difficiles les comparaisons structurelles entre ménages « féminins » et « masculins ». Il faut toutefois remarquer que, à statut matrimonial égal et sauf pour les marié(e)s, les femmes chefs

de ménage seraient légèrement plus âgées que leurs homologues masculins, et qu'il y aurait, proportionnellement, plus d'enfants dans les ménages féminins (Tableau A3.2 en Annexe 3). Par ailleurs, les ménages féminins seraient d'une taille plus grande que les ménages dont le chef est un homme.

Tableau 5 : Taille des ménages enquêtés, selon les caractéristiques du chef de ménage

Sexe	Chef de ménage		Nombre de ménages	%	Ménage	
	Statut matrimonial	Age moyen			Taille moyenne	% pop <14 ans dans le ménage
Femme	Célibataire	32	8	6,8	2,8	18,2
	Divorcée	45	24	20,5	4,2	36,6
	Mariée	45	25	21,4	6,4	39,1
	Veuve	53	60	51,3	6,3	31,2
	<i>Total</i>	<i>48</i>	<i>117</i>	<i>15,5*</i>	<i>5,6</i>	<i>33,5</i>
Homme	Célibataire	30	71	11,1	1,9	11,6
	Divorcé	44	10	1,6	3,6	30,6
	Marié	45	554	86,6	7,3	42,8
	Veuf	49	5	0,7	3,6	22,2
	<i>Total</i>	<i>43</i>	<i>640</i>	<i>84,5*</i>	<i>6,6</i>	<i>41,6</i>
Ensemble		44	757	100	6,5	40,5

\* Pourcentages calculés par rapport au total des ménages enquêtés

Un quart des chefs de ménage (homme ou femme) sont d'origine niaméenne (Tableau 6). Par contre, on trouve plus de femmes en provenance d'autres villes nigériennes ou de l'étranger que d'hommes. L'origine rurale est alors plus marquée chez les hommes que chez les femmes.

Tableau 6 : Lieu de naissance des chefs de ménage

	Nombre				%			
	Niamey	Autre ville	Village	Etranger	Niamey	Autre ville	Village	Etranger
Femme	28	44	29	16	24	38	25	14
Homme	148	176	250	64	24	28	40	10
Ensemble	176	220	279	80	23	29	37	11

Les femmes chefs de ménage d'origine urbaine sont un peu plus âgées que celles qui sont nées au village mais l'écart se creuse par rapport à celles nées à l'étranger (Tableau 7). Chez les hommes, peu de différences apparaissent.

Tableau 7 : Age moyen des chefs de ménage, selon le lieu de naissance

	Niamey	Autre ville	Village	Etranger
Femme	49	50	47	41
Homme	43	42	44	44
Ensemble	44	43	44	44

### 2.1.2. Une typologie démographique des ménages

Selon le lien du chef de ménage avec les autres membres, nous avons défini une typologie des ménages en 4 grands groupes :

- Ménage « célibataire », avec un chef sans conjoint dans le ménage (indépendamment de son statut matrimonial) et sans enfant, mais avec éventuellement d'autres personnes ;
- Ménage « monoparental », avec un chef toujours sans conjoint dans le ménage (indépendamment de son statut matrimonial) mais avec des enfants ;
- Ménage « biparental », le chef de ménage et son conjoint habitant dans le ménage ; il peut y avoir ou non des enfants du chef de ménage ;
- Ménage « polygame », avec un chef de ménage polygame et ses épouses habitant dans le ménage, avec présence ou non d'enfants du chef de ménage.

Par ailleurs, tous ces groupes peuvent encore être segmentés selon deux facteurs. Le premier est la présence ou non de dépendants dans le ménage (sauf pour les ménages « célibataires » où, par définition, s'il y a d'autres membres dans le ménage, ce sont des dépendants), les ménages devenant « élargis » s'il y en a<sup>20</sup>. Le second est le sexe du chef de ménage. On arrive ainsi à une typologie des ménages niaméens en 10 groupes :

- Célibataire, chef de ménage femme
- Monoparental, chef de ménage femme
- Monoparental élargi, chef de ménage femme
- Célibataire, chef de ménage homme
- Monoparental, chef de ménage homme
- Monoparental élargi, chef de ménage homme
- Biparental, chef de ménage homme
- Biparental élargi, chef de ménage homme
- Polygame, chef de ménage homme
- Polygame élargi, chef de ménage homme

Le Tableau 8 montre la répartition des différents types de ménages entre ces dix groupes. Plusieurs commentaires en découlent :

- Un ménage sur huit est « célibataire » mais il y a 5 fois plus de ces ménages avec un chef masculin qu'avec un chef féminin. Dans la moitié de ces ménages, il n'y a qu'une personne mais ce phénomène est deux fois plus fréquent chez les hommes (presque six ménages célibataires sur 10) que chez les femmes (trois ménages célibataires sur dix) ;
- Plus d'un ménage sur sept est monoparental. Contrairement à ce qui se passe chez les célibataires, plus de 80 % sont sous la responsabilité d'une femme ; 60 % de ces ménages monoparentaux accueillent des dépendants ;
- L'ensemble des ménages biparentaux est le plus nombreux (trois ménages sur cinq) et un peu plus de la moitié ne sont constitués que du noyau familial ;
- Les ménages polygames sont aussi nombreux que les ménages « célibataires » avec un chef homme, et comme dans les ménages biparentaux, ils sont plus nombreux à ne pas accueillir de dépendants qu'à en accueillir ;
- L'accueil de dépendants n'est pas la règle dans les ménages niaméens et plus de la moitié sont des ménages nucléaires. L'accueil est proportionnellement beaucoup plus fréquent dans les ménages monoparentaux (trois ménages sur cinq), essentiellement d'ailleurs chez ceux ayant un chef féminin.

<sup>20</sup> Par opposition au ménage « élargi », le terme « nucléaire » sera utilisé pour se référer aux ménages composés uniquement du noyau familial : chef de ménage, conjoint, enfants.

Tableau 8 : Typologie des ménages

Type Ménage	Nbre de ménages	% de ménages
Célibataire	101	13,3
Monoparental	109	14,4
Biparental	460	60,8
Polygame	87	11,5
Nucléaires*	397	52,4
Elargis	360	47,6
<i>Ch. de mén. femme</i>		
Célibataire	17	2,2
Monoparental	41	5,4
Monoparental élargi	59	7,8
<i>Ch. de mén. homme</i>		
Célibataire	84	11,1
Monoparental	3	0,4
Monoparental élargi	6	0,8
Biparental	251	33,2
Biparental élargi	209	27,6
Polygame	49	6,5
Polygame élargi	38	5,0
Ensemble	757	100

\* Ils incluent 53 ménages célibataires d'une seule personne (5 femmes et 48 hommes)

Le Tableau 9 et le Tableau A3.3 (Annexe 3) présentent les principales caractéristiques démographiques de ces différents types de ménages. Les deux groupes monoparentaux de chef masculin ayant de très faibles effectifs, nous les regrouperons par la suite en un seul groupe « monoparental », réduisant ainsi la typologie précédente à 9 groupes.

La complexité de la structure du ménage avec l'âge moyen du chef. Les chefs des ménages nucléaires sont ainsi plus jeunes, en moyenne, que ceux des ménages élargis. Les chefs des ménages « célibataires hommes » sont particulièrement jeunes, avec 11 ans d'écart par rapport aux ménages « célibataires femmes » et presque 20 ans de moins que les chefs les plus âgés (« polygames élargis »).

Fort logiquement, la taille du ménage augmente avec la complexité de la structure du ménage. Ainsi, par exemple, dans les ménages féminins, les « monoparentaux élargis » sont 2,6 fois plus grands que les « célibataires ». Dans les ménages masculins, les « biparentaux élargis » sont 2,4 fois plus grands que les « célibataires » et les « polygames élargis », 7 fois.

Dans les ménages féminins, le nombre d'enfants<sup>21</sup> dans les ménages nucléaires et dans les ménages élargis est identique. Par contre, au sein des ménages masculins, les enfants sont plus nombreux dans les ménages élargis, sauf dans le cas des ménages biparentaux. Pour ceux-ci, l'augmentation de taille résulte de l'arrivée de dépendants et non pas d'une augmentation du nombre d'enfants.

<sup>21</sup> Le terme « enfant » renvoie à la filiation par rapport au chef de ménage et non pas à l'appartenance à une classe d'âge.

Logiquement, au sein d'un même groupe de ménages, le nombre moyen de personnes de moins de 14 ans, et plus globalement, le nombre d'inactifs, est plus élevé dans les ménages élargis que dans les ménages nucléaires, et cela aussi bien dans les ménages féminins que dans les ménages masculins. Par contre, le nombre moyen d'actifs demeure pratiquement constant, sauf dans les ménages polygames où les ménages élargis comptent pratiquement un actif de plus que les ménages nucléaires.

La charge des actifs, mesurée par le rapport entre le nombre d'inactifs dans le ménage et le nombre d'actifs, varie fortement selon le type de ménage. Les ménages « célibataires » avec un chef masculin présentent la charge la plus faible et les ménages « polygames nucléaires », la plus élevée, avec un rapport de 1 à 6 entre les deux. Il faut cependant remarquer la situation particulièrement fragile des ménages féminins : les « célibataires féminins » ont une charge deux fois plus élevée que les « célibataires masculins », la charge des ménages « monoparentaux féminins élargis » est identique à celle de l'ensemble des ménages biparentaux.

Tableau 9 : Caractéristiques démographiques moyennes des ménages, selon leur type

	Age du chef	Taille du ménage	Nbre épouse(s)	Nbre enfant(s)	Nbre dépend.	Nbre indiv <14 ans	Nbre inactifs*	Nbre actifs >13 ans**	Total Inac/Act >13 ans
<i>Ch. de mén. femme</i>									
Célibataire	43	2,8	0,0	0,0	1,8	0,8	1,7	1,1	1,6
Monoparental	46	4,5	0,0	3,5	0,0	1,7	2,9	1,5	2,0
Monoparental élargi	50	7,3	0,0	3,4	2,9	2,4	5,0	1,6	3,1
<i>Ch. de mén. homme</i>									
Célibataire	32	2,0	0,0	0,0	1,0	0,2	0,9	1,1	0,8
Monoparental	45	4,8	0,0	2,3	1,4	1,6	3,2	1,6	2,1
Biparental	43	5,7	1,0	3,7	0,0	2,6	4,2	1,4	3,0
Biparental élargi	45	7,3	1,0	3,1	2,2	2,9	5,3	1,7	3,1
Polygame	51	10,7	2,2	7,4	0,0	5,1	8,7	1,8	4,9
Polygame élargi	53	14,1	2,1	7,7	3,3	5,7	10,9	2,6	4,3
Ensemble	44	6,5	0,9	3,4	1,2	2,6	4,7	1,5	3,0

\* Somme du nombre d'inactifs de 14 ans et plus et du nombre d'individus de moins de 14 ans, en faisant l'hypothèse que ces derniers n'exercent pas d'activité économique rémunérée. Ne sont comptabilisés ici que les inactifs de 14 ans et plus enquêtés (Cf. ci-dessous).

\*\* Ne sont comptabilisées ici que les personnes actives ayant été enquêtées. Rappelons qu'un certain nombre de personnes de plus de 13 ans n'ont pu être enquêtées pour des raisons diverses et que nous ne disposons pas d'informations sur leur statut professionnel.

La fragilité de certains types de ménages peut également être observée à travers deux autres indicateurs : la part des ménages n'ayant pas d'actifs et la répartition des ménages selon le statut du travail (salarié, non salarié) de ses membres actifs (Tableau 10).

Si, en moyenne, un ménage sur neuf ne compte pas d'actif, ce taux dépasse un sur huit chez les ménages « célibataires hommes » et l'ensemble des ménages « monoparentaux féminins », et monte jusqu'à un sur trois chez les ménages « célibataires femmes ». Les activités non salariées sont plus développées dans les ménages « monoparentaux nucléaires » féminins (huit ménages sur dix) et l'ensemble des ménages polygames (trois ménages sur quatre). Les ménages « polygames élargis » jouissent d'une relative sécurité économique, sept ménages sur dix comptant au moins un salarié.

Tableau 10 : Part des ménages comptant au moins un actif (%)\*

Type de ménage	>= 1 salarié	>= 1 non-salarié	>= 1 actif
<i>Ch. de Men. femme</i>			
Célibataire	29,4	41,2	64,7
Monoparental	19,5	80,5	87,8
Monoparental élargi	35,6	55,9	83,1
<i>Ch. de Men. homme</i>			
Célibataire	61,9	32,1	86,9
Monoparental	55,6	66,7	100,0
Biparental	56,2	51,8	92,4
Biparental élargi	63,2	53,6	94,3
Polygame	32,7	75,5	98,0
Polygame élargi	68,4	76,3	97,4
Ensemble	53,6	54,7	91,4

\* La somme en ligne de ces pourcentages n'a pas de sens du fait de doubles comptes, un même ménage pouvant avoir plus d'un actif, avec des combinaisons diverses entre salariés et non-salariés.

Mode de lecture du tableau : dans les ménages « célibataires femmes », 45 % comptent au moins un salarié (mais il peut y avoir ou non des non-salariés), 64 % au moins un non-salarié (mais il peut y avoir ou non des salariés) et 65 % comptent au moins un actif, salarié ou non.

L'analyse de la composition du ménage selon le statut professionnel des individus enquêtés (Tableau 11) montre que dans les deux types de ménages « célibataires » ainsi que chez les ménages « monoparentaux nucléaires » féminins, les individus économiquement actifs sont majoritaires. Par contre, leur part est inférieure à la moyenne dans les ménages féminins « monoparentaux élargis » et plus particulièrement, dans l'ensemble des ménages polygames, où, avec des tailles importantes, les deux tiers des membres sont inactifs.

Tableau 11 : Structure des ménages, selon le statut professionnel des individus enquêtés (%)

Type de ménage	Salariés			Non-salariés			Total actifs	Inactifs				Total inactifs
	Occ.	Perm.	Total	Occ.	Perm.	Total		Chôm.	Scol.	Retr.	Autre	
<i>Ch. de Men. Femme</i>												
Célibataire	0,0	21,2	21,2	6,1	27,3	33,3	54,5	6,1	15,2	3,0	21,2	45,5
Monoparental	0,9	9,1	10,0	10,9	33,6	44,5	54,5	1,8	22,7	0,9	20,0	45,5
Monoparental élargi	2,7	12,2	14,9	5,5	17,6	23,1	38,0	7,8	31,0	0,0	23,1	62,0
<i>Ch. de Men. Homme</i>												
Célibataire	6,8	34,0	40,8	8,8	15,0	23,8	64,6	10,9	16,3	0,0	8,2	35,4
Monoparental	3,4	20,7	24,1	3,4	20,7	24,1	48,2	6,9	10,3	6,9	27,6	51,7
Biparental	1,4	22,2	23,6	6,8	16,6	23,4	47,0	3,2	23,0	1,8	25,1	53,0
Biparental élargi	2,8	19,0	21,7	5,7	14,0	19,8	41,5	5,4	23,9	1,4	27,8	58,5
Polygame	0,8	5,3	6,1	8,0	18,7	26,7	32,8	3,4	18,3	0,8	44,7	67,2
Polygame élargi	2,7	11,8	14,5	6,8	11,5	18,2	32,8	1,4	32,4	2,0	31,4	67,2
Ensemble	2,3	17,6	19,9	6,7	16,3	23,0	42,9	4,6	24,0	1,4	27,2	57,1

A l'exception des ménages « célibataires hommes », le salariat est peu développé, et cette situation est encore plus marquée dans l'ensemble des ménages célibataires monoparentaux féminins, ainsi que chez les ménages polygames.

La population inactive est majoritairement composée de scolaires et d'autres inactifs, les premiers étant surreprésentés dans deux types de ménages élargis, les monoparentaux féminins et les polygames, les seconds l'étant chez les « polygames nucléaires ». On remarque également la part relativement faible des autres inactifs dans l'ensemble des ménages féminins et surtout chez les « célibataires hommes », où les ménages d'une personne sont fréquents.

Les différents types de ménages se retrouvent donc dans des situations contrastées au regard des statuts d'occupation de leurs membres. Il en résulte des écarts en matière de conditions de vie.

### 2.1.3. L'équipement des ménages

Les taux moyens d'équipement des ménages sont très variables en fonction des biens et services considérés. Maximal pour la radio (79 % de ménages équipés), ils sont sensiblement plus faibles en ce qui concerne le raccordement aux réseaux (électrique et eau) et la possession d'une télévision et chutent pour le réfrigérateur (un ménage sur trois). Ils sont encore plus réduits en ce qui concerne la disponibilité de moyens de transport : 22 % pour les deux-roues moteur, 17 % pour la voiture et 6 % pour le vélo. Ces taux d'équipement en modes individuels de transport sont toutefois très variables selon le type de ménage (Tableau 12). Les ménages dont le chef est féminin sont les plus défavorisés tandis que certains ménages de chef masculin (les « polygames élargis » notamment) présentent des taux de possession de la voiture très élevés.

Tableau 12 : Disponibilité de véhicules individuels, selon le type de ménage (%)\*

Type de ménage	Sans véhicule	Bicyclette	2 roues moteur	Voiture
<i>Ch. de m. femme</i>				
Célibataire	88	0	6	6
Monoparental	88	0	2	10
Monoparental élargi	69	7	15	9
<i>Ch. de m. homme</i>				
Célibataire	60	2	30	8
Monoparental	44	0	11	44
Biparental	61	6	15	18
Biparental élargi	46	3	25	26
Polygame	55	4	20	20
Polygame élargi	37	2	16	45
Ensemble	58	4	19	19

La colonne Voiture inclut les ménages possédant un taxi. Si un ménage dispose d'un deux-roues moteur (respectivement un vélo) en plus d'une voiture (respectivement un deux-roues moteur), il est classé dans la catégorie voiture (respectivement deux-roues moteur).

Une analyse factorielle des correspondances multiples permet de retrouver cet ordonnancement des taux d'accès aux différents équipements et de le relier à certaines caractéristiques du logement (Figure 1). Le premier axe est très clairement un axe d'équipement décroissant du ménage, sur lequel se succèdent les différents biens que nous venons d'évoquer, les types d'habitat (du plus onéreux, la villa, au plus modeste, la case en paille) et la possession de moyens de transport (de la voiture au deux-roues moteur puis au

vélo et enfin à l'absence de véhicule). On y retrouve également une opposition entre deux formes d'hébergement gratuit, d'un côté les logements de fonction clairement associés à la villa et à la voiture, de l'autre les cases en banco, voire en paille, sans aucun équipement, réservés notamment à ces « gardiens » que le propriétaire d'un terrain tolère sur une parcelle inoccupée. L'opposition entre locataires et propriétaires apparaît sur le deuxième axe. Si les premiers correspondent plutôt à des « ménages moyens » en termes de condition d'habitat, les seconds regroupent tant des ménages aisés demeurant en villa que des ménages défavorisés pour qui des murs et un toit en matériaux bon marché sont la seule possession.

Cette analyse permet de repérer des différences sensibles entre types démographiques de ménage. C'est tout d'abord une opposition forte selon le sexe du chef, les ménages féminins étant dans une situation plus défavorable. C'est le cas tout particulièrement des « célibataires féminins » et des « monoparentaux nucléaires » dont 80 % résident dans des cases en banco ou en paille et 88 % ne disposent d'aucun moyen de transport. Chez les hommes, si l'on met à part le cas des ménages « monoparentaux » très peu nombreux et pour lesquels les informations sont à considérer avec précaution, on constate tout d'abord une situation plus favorable pour les ménages élargis que pour les ménages nucléaires, qu'ils soient biparentaux ou polygames. L'accueil de dépendants est en effet d'autant plus facile que le ménage est aisé, cet accueil permettant simultanément d'accroître le nombre d'actifs au sein du ménage. La situation spécifique des « célibataires hommes » doit également être relevée. Contrairement à leurs homologues féminins, ils paraissent globalement dans une situation relativement favorable que leurs caractéristiques d'activité (avec en particulier une charge moyenne des actifs faible) laissaient supposer.

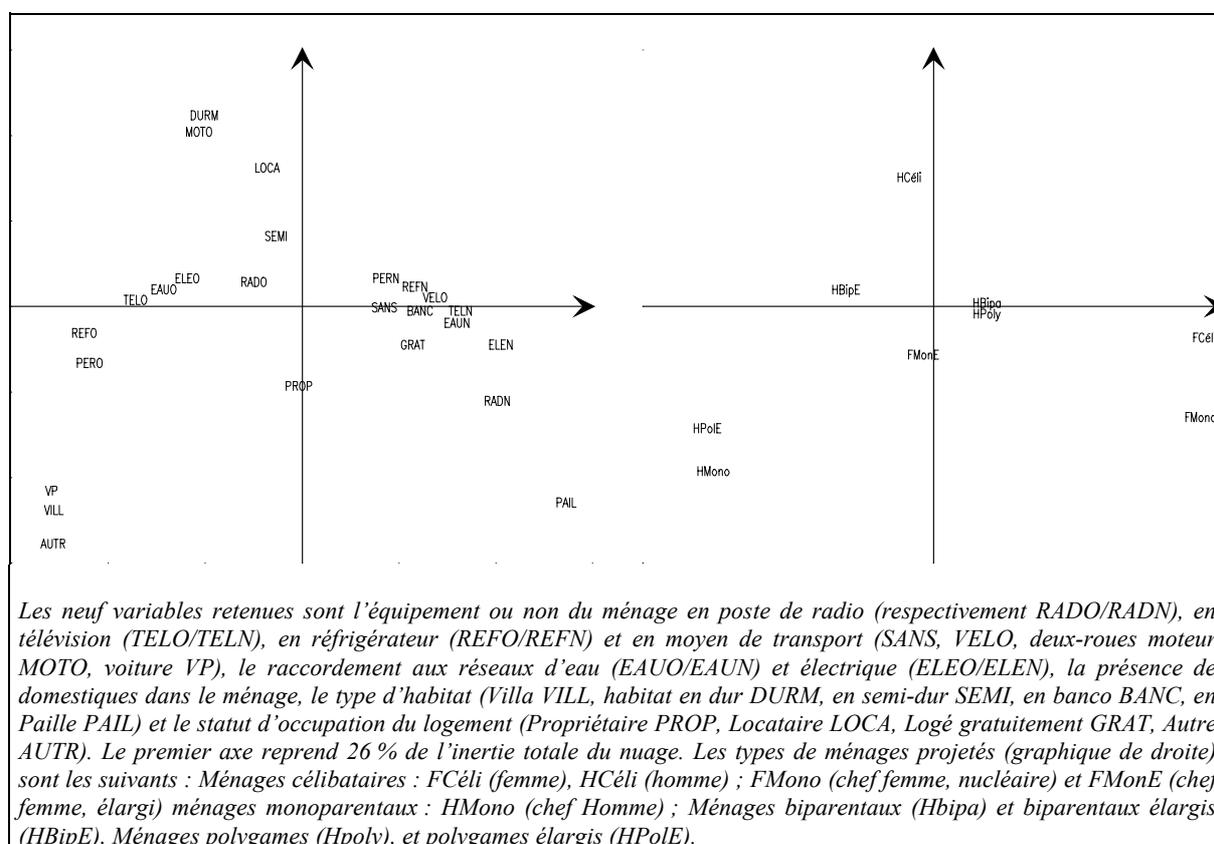


Figure 1 : Equipement des ménages, selon le type démographique

#### 2.1.4. Conclusion

Quelques traits des ménages niaméens peuvent alors être relevés. Si la structure démographique du ménage joue nécessairement sur la taille de celui-ci, elle s'accompagne également de transformations dans sa position économique et son accès aux biens d'équipement. Les ménages conduits par une femme sont les plus fragiles car ils cumulent une taille élevée, un taux d'actifs non salariés proportionnellement plus élevé et, surtout, une proportion plus forte de ménages sans actifs. Il en résulte des conditions d'habitat médiocres et des taux d'équipement réduits. A l'opposé la fragilité des ménages « célibataires hommes », qui ne comprennent généralement qu'un seul actif, semble plus apparente que réelle. En effet, cet actif jouit fréquemment d'une certaine stabilité économique, par son statut de salarié ; de plus, dans bon nombre de cas, il est le seul individu du ménage. Enfin, l'accueil de dépendants, qui sont le plus souvent inactifs (moins de la moitié étant scolaires), augmente la charge des actifs dans tous les groupes. Seuls les ménages « polygames élargis » échappent à cette situation, en accueillant plus d'actifs. Ils se retrouvent alors dans la position la plus favorable et cumulent les équipements.

### 2.2. LA POPULATION REPERTORIEE

Pour l'ensemble des individus appartenant aux ménages enquêtés (y compris les moins de 14 ans), seuls le sexe, l'âge et la position dans le ménage sont connus. Nous essaierons, autant que faire se peut, de comparer nos données avec celles du recensement, tout en sachant qu'en 8 ans, bien des évolutions ont pu avoir lieu et qu'un tel exercice ne peut donc être qu'indicatif.

#### 2.2.1. Le sexe et l'âge

Parmi les 4 883 personnes répertoriées, 50,7 % sont des hommes, soit un taux tout à fait similaire à celui de 50,6 % pour les ménages « ordinaires » obtenu lors du recensement de 1988.

Cette population répertoriée est jeune, avec environ 80 % des individus ayant moins de 35 ans et 40 % étant des enfants de moins de 14 ans (Tableau 13). Si pour l'ensemble de l'échantillon, les proportions d'hommes et de femmes sont pratiquement identiques, des différences apparaissent selon les différentes tranches d'âge, surtout aux extrêmes. Pour les 14-34 ans, le rapport de masculinité (nombre d'hommes pour 100 femmes) montre un léger déficit d'hommes tandis que, pour les 35-55 ans, on observe au contraire un peu plus d'hommes que de femmes. En ce qui concerne les catégories extrêmes, les hommes deviennent majoritaires, tant chez les enfants que dans la population la plus âgée, où l'écart entre les deux sexes est particulièrement net. Une décomposition plus fine de ces derniers montrerait néanmoins des variations internes importantes, voire des inversions de tendance, mais la faiblesse des effectifs incite à la prudence (Tableau A3.4 en Annexe 3).

Par rapport au recensement effectué en 1988, la population des 15-64 ans est surreprésentée dans l'enquête-ménages au détriment des enfants de moins de 15 ans. Si cette situation est observée aussi bien chez les hommes que chez les femmes, c'est parmi ces dernières que les écarts sont les plus importants (Tableau 14). Une éventuelle baisse de la fécondité depuis pourrait expliquer une partie de ces écarts.

Tableau 13 : Répartition de la population répertoriée, selon l'âge et le sexe

	Nombre			%			Rapport de masculinité* *
	F	H	Total	F	H	Total	
Enfants 0-13 ans	952	1 023	1 978*	48,1	51,7	40,5	107,5
Jeunes 14-18 ans	320	308	628	50,9	49,0	12,9	96,3
Adultes jeunes 19-34 ans	644	637	1281	50,3	49,7	26,2	98,9
Adultes 35-55 ans	405	409	814	49,7	50,2	16,7	101,0
Pers. âgées >55 ans	81	101	182	44,5	55,5	3,7	124,7
<b>Total</b>	<b>2 402</b>	<b>2 478</b>	<b>4 883</b>	<b>49,2</b>	<b>50,7</b>	<b>100,0</b>	<b>103,2</b>

\* Inclut 3 enfants pour lesquels on ne connaît pas le sexe

\*\* Nombre d'hommes pour 100 femmes

Le rapport de masculinité pour l'ensemble de la population répertoriée est très proche de celui de 1988 mais de fortes variations apparaissent chez les enfants et les adultes (Tableau 14 et Tableaux A3.4 et A3.5 en Annexe 3). Chez les enfants de moins de 15 ans, le recensement donne un déficit de garçons tandis que dans l'enquête, ils sont plus nombreux que les filles. Pour le groupe des 15-64 ans, le recensement faisait état d'un excès d'hommes alors que selon l'enquête la parité est presque atteinte.

Tableau 14 : Comparaison des populations enquête ménage 1996 et recensement 1988, selon la tranche d'âge et le sexe

	Enquête 1996 (%)			Recensement 1988** (%)			Rapport de masculinité	
	F	H	Total	F	H	Total	Enquête	Recensement
0-14	41,9	43,3	42,7	49,5	46,7	48,1	106,6	96,7
15-64	56,2	55,2	55,7	48,1	50,8	49,5	101,3	108,2
>64	1,8	1,5	1,7	1,6	1,3	1,4	84,1	83,0
n.d.	-	-	-	0,8	1,2	1,0	-	151,3
<b>Total</b>	<b>49,2</b>	<b>50,7</b>	<b>100,0</b>	<b>49,4</b>	<b>50,6</b>	<b>100</b>	<b>103,2</b>	<b>102,5</b>

\*\* Source : RÉPUBLIQUE DU NIGER, MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT SOCIAL, DE LA POPULATION ET DE LA PROMOTION DE LA FEMME, 1994b.

### 2.2.2. La position dans le ménage

Au sein des ménages enquêtés, un peu plus de la moitié de la population répertoriée est classée « enfant » du chef de ménage et presque trois personnes sur dix sont « chef du ménage » ou « épouse » (Tableau 15 et Tableau A3.6 en Annexe 3). Les personnes extérieures au noyau familial (composé du père, de la mère et des enfants) représentent seulement 18 % des membres du ménage : à peine une personne sur six a un autre degré de parenté avec le chef de ménage et une sur soixante n'a aucun lien de parenté avec lui. Il y a donc dans chaque ménage, en moyenne, 0,9 épouse, 3,5 enfants, 1,0 autre parent et 0,1 domestique ou autre.

Le Tableau 15 montre également que les « enfants », les « autres parents » et les « autres » sont un peu plus souvent des hommes que des femmes. Cependant, l'analyse détaillée de la catégorie « autres parents » met en évidence des différences selon le type de parenté (Tableau 4 de l'Annexe 2). En effet, il y a plus de frères et de neveux que de soeurs et de nièces du chef de ménage tandis que plus de petites filles et d'autres parentes (mère, tante, cousine...) sont accueillies dans le ménage au détriment de leurs homologues masculins.

Tableau 15 : Répartition et âge moyen de la population répertoriée, selon la position dans le ménage et le sexe

	Nombre			%			Age moyen		
	F	H	Ensemble	F	H	Ensemble	F	H	Ensemble
Chef	117	640	757	15,5	84,5	15,5	48	43	44
Epouse	650	0	650	100,0	0,0	13,3	35	--	35
Enfant	1 215	1 379	2 597*	46,8	53,1	53,1	12	12	12
Autre parent	381	414	795	47,9	52,0	16,3	21	19	20
Autre	39	45	84	46,4	53,6	1,7	19	20	20
Total	2 402	2 478	4 883	49,2	50,7	100	21	21	21

\* Inclut 3 enfants pour lesquels on ne connaît le sexe

Les femmes chefs de ménage sont en moyenne plus âgées (presque 5 ans) que leurs homologues masculins mais l'écart est encore plus sensible par rapport aux épouses (13 ans). Les « enfants », filles et garçons, ont le même âge moyen et peu de différences sont visibles selon le sexe. Cependant, de plus gros écarts apparaissent au sein des « autres parents » : les neveux sont un peu plus âgés que les nièces (19 et 15 ans, respectivement) et le reste de la parenté féminine (sauf soeur et petite-fille) est bien plus âgé que sa contrepartie masculine (31 et 22 ans en moyenne, respectivement).

Parmi les moins de 14 ans, dont l'âge moyen est de 7 ans, plus de 90 % sont des enfants ou des petits-enfants du chef de ménage, les enfants représentant plus de quatre mineurs sur cinq, dont 52 % de garçons (Tableau 16). Les petits frères ou petites soeurs du chef de ménage ainsi que les mineurs sans lien de parenté (domestique ou autre) sont très peu présents dans les ménages niaméens. Ceux-ci accueillent donc plus facilement des neveux ou des nièces que des collatéraux.

Tableau 16 : Répartition et âge moyen de la population recensée de moins de 14 ans, selon le lien avec le chef de ménage

	Effectif	%	% par rapport au total recensé	Age moyen
Enfant	1 670	84,4	64,1	7
Frère, soeur	22	1,1	12,8	11
Neveu, nièce	63	3,2	35,6	10
Petit-enfant	138	7,0	82,6	6
Autre parent	60	3,0	22,3	10
Domestique	10	0,5	22,2	13
Autre	15	0,8	38,5	9
<b>Total</b>	<b>1 978</b>	<b>100,0</b>	<b>40,5</b>	<b>7</b>

Les 14 ans et plus constituent 60 % de la population recensée et huit individus sur dix sont membres du noyau familial (Tableau 17). Dans les catégories autres que les chefs de ménage et leurs épouses, la présence des hommes est plus fréquente que celle des femmes, sauf pour les petits-enfants et, surtout, les « autres parents », pour lesquels presque trois sur cinq sont des femmes. Pour les catégories « frère, soeur », « neveu, nièce » et « autre » la présence masculine est particulièrement marquée, entre 60 et 70 % des individus de la catégorie. En ce qui concerne l'âge moyen, peu de différences entre hommes et femmes apparaissent au sein des différentes catégories, à l'exception des « autres parents », des « autres » et à moindre degré des « neveux, nièces ». Les premiers présentent l'écart d'âge moyen le plus important, les femmes étant nettement plus âgées que leurs homologues masculins et d'un âge moyen plutôt proche des épouses.

Tableau 17 : Répartition et âge moyen de la population recensée de 14 ans et plus, selon la position dans le ménage

	Nombre			%			Age moyen		
	F	H	Ensemble	F	H	Ensemble	F	H	Ensemble
Chef	117	640	757	15,5	84,5	26,1	48	43	44
Epouse	650	0	650	100,0	0,0	22,4	35	--	34
Enfant	422	505	927	45,5	54,5	31,9	20	20	20
Frère, soeur	47	103	150	31,3	68,7	5,2	25	23	24
Neveu, nièce	45	69	114	39,5	60,5	3,9	20	22	21
Petit-enfant	15	14	29	51,7	48,3	1,0	19	18	19
Autre parent	128	91	219	58,4	41,6	7,5	36	26	32
Domestique	17	18	35	48,6	51,4	1,2	19	23	21
Autre	9	15	24	37,5	62,5	0,8	30	25	27
<b>Total</b>	<b>1 450</b>	<b>1 455</b>	<b>2 905</b>	<b>49,9</b>	<b>50,1</b>	<b>100,0</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>39</b>

Nous allons maintenant décrire plus en détail la population enquêtée.

### 2.3. LA POPULATION ENQUÊTÉE

2 905 individus de 14 ans et plus sont répertoriés mais seulement 2 732, soit 94 %, ont pu être réellement enquêtés (Tableau 18). En d'autres termes, dans 104 des 757 ménages enquêtés (14 %), au moins une personne de 14 ans et plus n'a pu être enquêtée. La maladie, l'âge

avancé, l'absence temporaire, le refus... expliquent cette différence et un peu plus de femmes que d'hommes n'ont pas répondu. Par rapport à la population répertoriée, il y a donc légèrement plus d'hommes que de femmes.

Tableau 18 : Répartition des populations répertoriée et enquêtée, selon le sexe

	Pop. Répertoriée	Pop. enquêtée	
	(%)	Nombre	%
Femmes	49,9	1 345	49,2
Hommes	50,1	1 387	50,8

### 2.3.1. L'âge

Comme vu précédemment, la population est jeune, les femmes un peu plus que les hommes. Deux tiers des enquêtés ont moins de 35 ans tandis que seulement un sur quinze a plus de 55 ans (Tableau 19 et pour une décomposition plus fine des tranches d'âge, voir le Tableau A3.8 de l'Annexe 3).

Tableau 19 : Répartition de la population enquêtée, selon le groupe d'âge

	Nombre			%		
	Femme	Homme	Ensemble	Femme	Homme	Ensemble
Jeunes 14-18	295	287	582	21,9	20,7	21,3
Jeunes adultes 19-34	605	595	1200	45,0	42,9	43,9
Adultes 35-55	379	406	785	28,2	29,3	28,7
Adultes âgés >55	66	99	165	4,9	7,1	6,0

### 2.3.2. La position dans le ménage

La répartition selon la position dans le ménage est proche de celle observée pour la population répertoriée (Tableau 20). 81 % des enquêtés appartiennent au noyau familial (chef de ménage, son ou ses conjoints, leurs enfants). Pour chacune des catégories autres que les chefs de ménage et leurs épouses, la population masculine est largement dominante. Enfin, le nombre d'individus sans liens familiaux avec le chef de ménage est extrêmement réduit.

Tableau 20 : Répartition de la population enquêtée, selon la position dans le ménage

	Nombre					%				
	Chef	Epouse	Enfant	Autre parent	Autre	Chef	Epouse	Enfant	Autre parent	Autre
Femme	117	614	386	202	26	8,7	45,7	28,7	15,0	1,9
Homme	638	0	464	251	34	46,0	0,0	33,5	18,1	2,5
Ensemble	755	614	850	453	60	27,6	22,5	31,1	16,6	2,2

### 2.3.3. Le statut matrimonial

La jeunesse allant de pair avec le célibat, la population célibataire est un peu plus nombreuse que celle qui est mariée, avec des différences entre hommes et femmes (Tableau 21). Les premiers sont plus souvent célibataires (plus de la moitié), les deuxièmes plus souvent

mariées (la moitié). Cette forte proportion d'hommes célibataires s'explique par la jeunesse de la population niaméenne et le fait que les hommes se marient plus tard que les femmes. En effet, la structure d'âge des enquêtés montre que la moitié des femmes de 24 ans sont mariées (voire déjà divorcées) tandis que pour les hommes l'âge médian n'est que de 33 ans. Par ailleurs, si le divorce et le veuvage restent relativement marginaux, il s'agit de situations beaucoup plus communes chez les femmes.

Tableau 21 : Répartition de la population enquêtée, selon le statut matrimonial

	Nombre				%			
	Célibataire	Divorcé	Marié	Veuf	Célibataire	Divorcé	Marié	Veuf
Femme	515	66	668	96	38,3	4,9	49,7	7,1
Homme	788	11	582	6	56,8	0,8	42,0	0,4
Ensemble	1303	77	1250	102	47,7	2,8	45,8	3,7

#### 2.3.4. Le lieu de naissance

A l'instar des autres villes africaines, Niamey est une ville d'immigration : à peine plus de deux enquêtés sur cinq y sont nés et environ un quart de la population provient soit d'une autre ville, soit du milieu rural (Tableau 22). A part une proportion à peine plus importante d'hommes natifs de la capitale, peu de différences homme-femme apparaissent dans le lieu de naissance.

Tableau 22 : Répartition de la population enquêtée, selon le lieu de naissance

	Nombre				%			
	Niamey	Autre ville	Village	Etranger	Niamey	Autre ville	Village	Etranger
Femme	565	322	356	102	42,0	23,9	26,5	7,6
Homme	624	313	355	95	45,0	22,6	25,6	6,8
Ensemble	1189	635	711	197	43,5	23,2	26,0	7,2

Les comparaisons avec le recensement de 1988 ne sont pas réalisables ici, car nos chiffres ne portent que sur les 14 ans et plus. On peut raisonnablement penser que la proportion de personnes nées à Niamey est régulièrement en hausse, la croissance naturelle prenant de plus en plus le pas sur le solde migratoire. Ainsi, selon notre enquête, chez les 14 ans et plus, les Niaméens de naissance sont en moyenne beaucoup plus jeunes (25 ans pour les femmes, 26 ans pour les hommes) que le reste de la population (respectivement 34 et 36 ans).

#### 2.3.5. L'origine ethnique

Un peu moins de la moitié des enquêtés sont d'origine djerma et trois sur dix sont haoussas, avec proportionnellement un peu plus de femmes djermas que d'hommes (Tableau 23).

Tableau 23 : Répartition de la population enquêtée, selon l'origine ethnique

	Nombre						%					
	Dj*	Ha	Pe	To	Autre	n.d.	Dj	Ha	Pe	To	Autre	n.d.
Femme	662	390	116	72	104	1	49,2	29,0	8,6	5,4	7,7	0,1
Homme	638	449	116	76	107	1	46,0	32,4	8,4	5,5	7,7	0,1
Ensemble	1 300	839	232	148	211	2	47,6	30,7	8,5	5,4	7,7	0,1

\* Dj=Djerma Ha=Haoussa Pe=Peul To=Touareg

### 2.3.6. La religion

Le recensement de 1988 indiquait que 96,3 % de la population était de religion musulmane et l'enquête ne fait que confirmer la stabilité de cet ancrage islamique de la population niaméenne (Tableau 24). La majorité des individus s'étant déclarés non-musulmans sont d'ailleurs nés en dehors du Niger.

Tableau 24 : Répartition de la population enquêtée, selon la religion

	Nombre			%		
	Musulmane	Autre	nd	Musulmane	Autre	nd
Femme	1 296	47	2	96,4	3,5	0,1
Homme	1 338	49	0	96,5	3,5	0,0
Ensemble	2 634	96	2	96,4	3,5	0,1

### 2.3.7. Le niveau d'étude et le type d'établissement scolaire fréquenté

Selon le recensement de 1988, 46 % de la population de 6 ans et plus de Niamey n'avaient reçu aucune instruction, la proportion étant plus importante chez les femmes (54 %) que chez les hommes (38 %). L'enquête (Tableau 25) montre la persistance d'un écart important entre hommes et femmes (respectivement 26 % et 41 % sans instruction), mais à un niveau sensiblement plus faible qu'à l'occasion du recensement<sup>22</sup> (un tiers de la population). Le moindre accès des femmes à l'école se retrouve quel que soit le niveau scolaire envisagé et s'aggrave dès lors que le niveau observé s'accroît. Il n'y a ainsi plus qu'une femme sur vingt à avoir débuté des études supérieures, alors que c'est le cas d'un homme sur sept.

<sup>22</sup> Cet écart pourrait être dû à un biais d'enquête, et donc à une mauvaise représentativité de l'échantillon. Il peut également s'expliquer, au moins partiellement, par le fait que nous ne demandions pas le diplôme le plus élevé obtenu mais simplement le plus haut niveau fréquenté.

Tableau 25 : Répartition de la population enquêtée, selon le niveau d'études

	Nombre				%			
	Sans étude	Primaire	Secondaire	Supérieur	Sans étude	Primaire	Secondaire	Supérieur
Femme	547	324	405	69	40,7	24,1	30,1	5,1
Homme	355	280	551	201	25,6	20,2	39,7	14,5
Ensemble	902	604	956	270	33,0	22,1	35,0	9,9

Les établissements publics constituent toujours les principaux pourvoyeurs de l'enseignement et seulement 10 % des personnes ayant effectué des études ou en cours de scolarité fréquentent d'autres types d'établissements (Tableau 26).

Tableau 26 : Répartition de la population enquêtée scolarisée, selon le type d'établissement scolaire fréquenté

	Nombre					%				
	Publique	Franco-arabe	Islamique	Autre privée	n.d.	Publique	Franco-arabe	Islamique	Autre privée	n.d.
Femme	706	11	2	61	18	88,5	1,4	0,3	7,6	2,3
Homme	924	22	6	59	21	89,5	2,1	0,6	5,7	2,0
Ensemble	1 630	33	8	120	39	89,1	1,8	0,4	6,6	2,1

### 2.3.8. Le statut d'occupation

Dans un contexte où un peu plus de deux enquêtés sur cinq sont actifs, de fortes différences apparaissent selon le type d'occupation (Tableau 27). Si l'inactivité économique (chômeur, scolaire et étudiant, retraité, autre inactif) est majoritairement féminine (trois inactifs sur cinq sont des femmes<sup>23</sup>), à l'opposé, l'activité économique est essentiellement masculine (deux actifs sur trois sont des hommes). Ainsi, seules trois femmes sur dix sont actives contre presque le double pour les hommes. De plus, le salariat est plus développé parmi ces derniers, avec trois hommes pour une femme.

<sup>23</sup> Mais on remarquera, bien évidemment, le déséquilibre inverse en ce qui concerne la population scolarisée, avec deux filles pour trois garçons.

Tableau 27 : Répartition de la population enquêtée, selon le statut professionnel

	Nombre			%		
	Femme	Homme	Ensemble	Femme	Homme	Ensemble
Salariés	136	407	543	10,1	29,3	19,9
Non-salariés	251	377	628	18,7	27,2	23,0
<i>Total actifs</i>	<i>387</i>	<i>784</i>	<i>1 171</i>	<i>28,8</i>	<i>56,5</i>	<i>42,9</i>
Chômeurs	22	103	125	1,6	7,4	4,6
Scolaires	287	369	656	21,3	26,6	24,0
Retraités	3	34	37	0,2	2,5	1,4
Autres inactifs	646	97	743	48,0	7,0	27,2
<i>Total inactifs</i>	<i>958</i>	<i>603</i>	<i>1 561</i>	<i>71,2</i>	<i>43,5</i>	<i>57,1</i>
Ensemble	1 345	1 387	2 732	100	100	100

La fonction la plus répandue est celle d'indépendant qui regroupe près de 40 % des actifs, soit la moitié des femmes actives et près d'un tiers des hommes actifs (Tableau 28a). Viennent ensuite les employés (environ un actif sur sept mais les femmes sont peu présentes) suivis des cadres moyens, avec un actif sur neuf. Il est à noter que si la part de cette dernière catégorie est un peu plus élevée chez les femmes, celle des cadres supérieurs est nettement supérieure chez les hommes, conséquence de différentiels importants dans la scolarisation des deux sexes. Enfin, plus d'un individu sur huit est cantonné à un emploi précarisé (tâcherons, apprentis, aides familiaux).

Tableau 28a : Répartition de la population enquêtée active, selon la fonction

	Nombre			%		
	F	H	Ensemble	F	H	Ensemble
Patron	2	30	32	0,5	3,8	2,7
Indépendant	201	244	445	51,9	31,1	38,0
Cadre supérieur	18	68	86	4,7	8,7	7,3
Cadre moyen	48	82	130	12,4	10,5	11,1
Technicien	12	28	40	3,1	3,6	3,4
Employé	36	139	175	9,3	17,7	14,9
Ouvrier	1	50	51	0,3	6,4	4,4
Tâcheron	0	28	28	0,0	3,6	2,4
Apprenti	34	47	81	8,8	6,0	6,9
Aide familiale	15	31	46	3,9	4,0	3,9
Domestique	20	35	55	5,2	4,5	4,7
n.d.	0	2	2	0,0	0,3	0,2
Total actifs	387	784	1 171	100,0	100,0	100,0

Le commerce, le secteur public et les services constituent les principaux secteurs investis par la population active, avec près de 80 % de l'ensemble (Tableau 28b). Cependant, si la part du secteur public est presque la même chez les hommes et les femmes, le commerce est beaucoup plus présent chez ces dernières, à l'inverse des services.

Tableau 28b : Répartition de la population enquêtée, selon le secteur d'activité

	Nombre			%		
	F	H	Ensemble	F	H	Ensemble
Agriculture	4	49	53	1,0	6,3	4,5
Artisanat	48	52	100	12,4	6,6	8,5
Commerce	187	167	354	48,3	21,3	30,2
Services	51	216	267	13,2	27,6	22,8
BTP	0	48	48	0,0	6,1	4,1
Industrie	1	24	25	0,3	3,1	2,1
Armée	3	18	21	0,8	2,3	1,8
Secteur public	93	208	301	24,0	26,5	25,7
n.d.	0	2	2	0,0	0,3	0,2
<b>Total actifs</b>	<b>387</b>	<b>784</b>	<b>1 171</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Ces différentes informations concernant le statut professionnel, la fonction et le secteur d'activité des individus, peuvent être synthétisées autour d'une douzaine de catégories, quatre pour les inactifs et les salariés, cinq pour les non-salariés (Tableau 29). Au delà du caractère toujours quelque peu arbitraire d'une telle synthèse, on remarquera d'une part, chez les femmes comme chez les hommes, l'importance des « indépendants permanents », c'est-à-dire des artisans et des petites commerçantes, et d'autre part le poids, là encore pour les deux sexes, des scolaires.

Tableau 29 : Répartition de la population enquêtée, selon le statut d'occupation

	Nombre			%		
	F	H	Ensemble	F	H	Ensemble
Chômeurs	22	103	125	1,6	7,4	4,6
Retraités	3	34	37	0,2	2,5	1,4
Scolaires	287	369	656	21,3	26,6	24,0
Autres inactifs	646	97	743	48,0	7,0	27,2
Agriculteurs	4	47	51	0,3	3,4	1,9
Apprentis	48	91	139	3,6	6,6	5,1
Indépendants occasionnels	74	34	108	5,5	2,5	4,0
Indépendants permanents	123	174	297	9,1	12,5	10,9
Patrons	2	32	34	0,1	2,3	1,2
Domestiques	21	40	61	1,6	2,9	2,2
Employés-ouvriers	37	189	226	2,8	13,6	8,3
Professions intermédiaires	60	110	170	4,5	7,9	6,2
Cadres supérieurs	18	67	85	1,3	4,8	3,1
	<b>1345</b>	<b>1387</b>	<b>2732</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

### 2.3.9. L'accès aux modes de transport

Conséquences de faibles taux de possession par les ménages, peu d'individus disposent d'un accès permanent, voire temporaire, à un véhicule individuel (Tableau 30). Comme à Bamako et contrairement à Ouagadougou, la place du vélo paraît singulièrement réduite, en regard de ses coûts d'achat et d'usage, tandis que voiture et deux-roues moteur occupent des places similaires, mais qui restent néanmoins limitées.

Tableau 30 : Niveaux de disponibilité individuelle de différents modes de transport (%)

	Vélo	Deux-roues moteur	Voiture
Jamais	98	93	93
Occasionnellement	0	0	1
En permanence	2	7	6
Tous individus	100	100	100

En dépit de leur faible niveau, ces taux d'accès sont extrêmement variables selon les caractéristiques socio-économiques de l'individu. L'accès, qu'il soit occasionnel ou permanent, paraît tout d'abord exclusivement masculin : c'est pour la voiture que le taux de disponibilité d'un mode individuel est maximal chez les femmes et encore n'en concerne-t-il qu'une sur quarante ! Il en résulte un déséquilibre marqué entre hommes et femmes, la captivité (absence d'accès aux modes individuels) touchant plus de 95 % d'entre elles mais seulement trois hommes sur quatre. 12 % des hommes déclarent disposer en permanence d'un deux-roues moteur et près d'un sur dix d'une automobile.

La jeunesse est également défavorable à la disponibilité d'un mode individuel (Figure 2) : seul un jeune sur vingt entre 14 et 18 ans peut accéder à un mode individuel (la bicyclette principalement<sup>24</sup>). Sur la tranche 19-34 ans, l'accès s'améliore quelque peu, principalement par la disponibilité d'un deux-roues moteur (8 % des individus). La voiture n'apparaît qu'ensuite, pour concerner 15 % des 35-55 ans, la place des deux-roues moteur se maintenant. La vieillesse se traduit par un recul de l'accès aux modes individuels, léger pour la voiture (12 % des Niaméens de plus de 55 ans), quasi total pour le deux-roues moteur. Au delà de son usage effectif, c'est probablement l'image sociale de l'automobile qui justifie que sa disponibilité reste acquise aux individus âgés et, plus précisément, à l'homme chef de ménage.

Si le véhicule est aussi un moyen d'affirmation d'une position sociale (valorisante avec la voiture, dévalorisante avec le vélo), il est également un bien onéreux à l'achat et à l'usage. Aussi reste-t-il très largement l'apanage des actifs aisés. Plus de la moitié des cadres supérieurs et des patrons disposent ainsi en permanence d'une voiture, tout comme un quart des retraités. Cette part tombe à 16 % chez les professions intermédiaires et à 11 % chez les indépendants permanents<sup>25</sup>, ces deux dernières catégories se différenciant d'ailleurs principalement par le taux d'accès au deux-roues moteur (respectivement 35 % et 3 %). Le salariat semble en tout état de cause plus favorable à la disponibilité d'un véhicule que le non-

<sup>24</sup> Ce taux est extrêmement faible si on le compare à la situation ouagalaise où près d'un scolaire ou étudiant sur trois dispose d'une bicyclette.

<sup>25</sup> Mais c'est là une catégorie très hétérogène qui mélange de petits commerçants peinant à assurer leur subsistance et des artisans ou des commerçants mieux établis dont les revenus sont, parfois, très importants.

salariat et, bien sûr, que l'inactivité (Tableau 31).

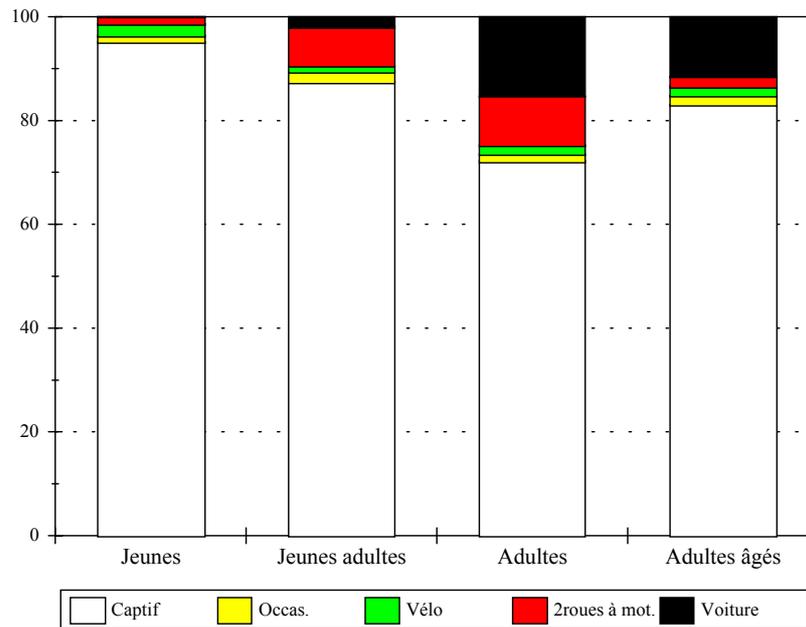


Figure 2 : Accès aux modes individuels, selon le groupe d'âge

Tableau 31 : Accès aux modes individuels, selon le statut d'occupation (%)

	Captif	Occas.	Vélo	2 roues mot.	Voiture	Ensemble
Chômeurs	89,6	2,4	0,8	4,8	2,4	100,0
Retraités	73,0	0,0	0,0	2,7	24,3	100,0
Scolaires	91,0	1,3	2,4	5,0	0,3	100,0
Autres inactifs	98,3	0,9	0,3	0,1	0,4	100,0
Agriculteurs	86,3	5,9	3,9	3,9	0,0	100,0
Apprentis	92,8	3,6	1,4	1,4	0,7	100,0
Indépendants occasionnels	95,4	1,9	1,9	0,0	0,9	100,0
Indépendants permanents	82,8	1,3	1,7	3,4	10,8	100,0
Patrons	29,4	0,0	0,0	14,7	55,9	100,0
Domestiques	95,1	0,0	1,6	1,6	1,6	100,0
Employés-ouvriers	67,7	1,3	4,9	19,0	7,1	100,0
Professions intermédiaires	45,9	3,0	0,0	34,7	16,5	100,0
Cadres supérieurs	24,7	4,7	0,0	16,5	54,1	100,0
Ensemble	84,5	1,6	1,5	6,5	5,9	100,0

## CHAPITRE 3

### DES FLUX DIVERSIFIÉS, MARQUÉS PAR LA PROXIMITÉ

Très classiquement, la configuration des flux sera présentée autour des réponses aux quatre questions « quand ? », « où ? », « comment ? » et « pourquoi ? ». Mais, du fait du poids important des déplacements pédestres, et tout particulièrement de ceux de proximité (un déplacement à pied sur cinq dure au plus 3 minutes), nous présenterons systématiquement les résultats sur l'ensemble des modes et sur les seuls modes mécanisés.

#### 3.1. QUAND ?

La répartition horaire des déplacements présente des différences sensibles selon que l'on inclut ou non les déplacements pédestres (Tableau 32). Si l'on se limite aux seuls déplacements mécanisés, quatre pointes apparaissent très clairement, correspondant aux périodes d'embauche (le matin, de 6 heures 45 à 8 heures 15, et en début d'après-midi, de 14 heures 15 à 15 heures 15) et de descente (de 11 heures 45 à 12 heures 45 et de 17 heures 45 à 18 heures 45), dictées par les horaires du travail mais aussi de l'école. Ces pointes demeurent lorsque l'on considère l'ensemble des déplacements, mais considérablement atténuées, au profit notamment du début de soirée (18 heures 45 à 20 heures 15) qui voit une recrudescence des activités de sociabilité et des pratiques religieuses, aux alentours immédiats du domicile. C'est également le respect des règles religieuses qui explique le poids plus important du petit matin (avant 6 heures 45) tous modes confondus que pour les seuls modes mécanisés.

Tableau 32 : Répartition horaire des déplacements tous modes et mécanisés (heure de départ, ensemble de la semaine)

	Tous modes		Modes mécanisés	
	%	Indice horaire	%	Indice horaire
Avant 6.45	3,7	13,2	1,9	6,8
6.45-8.15	11,9	190,7	16,2	258,6
8.15-11.45	18,3	125,6	16,5	112,9
11.45-12.45	9,1	219,2	12,7	303,9
12.45-14.15	7,0	111,5	6,2	99,3
14.15-15.15	6,6	158,4	9,3	223,2
15.15-17.45	12,6	121,4	10,3	99,0
17.45-18.45	10,1	242,8	11,7	281,6
18.45-20.15	10,7	171,7	7,3	116,8
Après 20.15	9,9	63,1	7,9	50,8
Ensemble	100,0		100,0	

*Indice horaire : 100\*nombre de déplacements par heure durant la période considérée/nombre moyen de déplacements par heure durant l'ensemble de la journée*

Les déplacements effectués pendant la période de pointe durent légèrement plus de temps que ceux réalisés en heures creuses, 16 minutes contre 13. Mais, du fait du poids très important

des déplacements pédestres très courts (moins de 3 minutes), cette différence ne devient plus significative dès lors que l'on observe uniquement les déplacements motorisés (18 minutes contre 17).

Les quatre périodes de pointe cumulent, en seulement 4 heures et demie, près de deux déplacements sur cinq, tous modes confondus, et un déplacement mécanisé sur deux. Du fait d'une quasi-disparition des déplacements scolaires et d'une atténuation des migrations domicile-travail, cette concentration est toutefois moins marquée en fin de semaine, tout particulièrement le dimanche (Tableau 33).

Tableau 33 : Poids des périodes de pointe, selon la position dans la semaine

	Lundi au vendredi	Samedi	Dimanche
Tous modes	40	30	26
Déplacements mécanisés	53	36	34

### 3.2. OÙ ?

L'examen de la configuration spatiale des flux peut être menée à trois échelles distinctes : le domicile, le quartier du domicile, la zone « géographique » au sein de l'agglomération.

Les flux s'organisent essentiellement sous forme d'allers et retours à partir du domicile. En effet, la part des déplacements secondaires (déplacements sans aucune extrémité au domicile) dans l'ensemble des déplacements est faible, 13 %, soit une valeur très proche de celle observée sur Bamako comme sur Ouagadougou, 12 % (DIAZ OLVERA et *alii*, 1998). Cette part est peu sensible à la période de la journée (14 % en heure creuse, 12 % en pointe) ou de la semaine (13 % du lundi au vendredi, 14 % les fins de semaine). Bien évidemment, elle est beaucoup plus importante si l'on considère les seuls déplacements mécanisés : 23 % en moyenne, mais 26 % en fin de semaine (22 % du lundi au vendredi) et jusqu'à 27 % en heure creuse (19 % en pointe).

Pour mettre en évidence la place du quartier dans la distribution des flux, nous avons retenu une décomposition des échanges en cinq types de déplacements :

- internes, pour les déplacements effectués à l'intérieur du quartier ;
- limitrophes, pour les déplacements réalisés entre le quartier et un quartier contigu ;
- radiaux, pour les déplacements entre le quartier et le centre-ville<sup>26</sup> ;
- éclatés, pour les déplacements entre le quartier et une zone n'entrant pas dans une des catégories précédentes ;
- autres, pour les déplacements n'ayant aucune extrémité dans le quartier.

Tous modes confondus, près d'un déplacement sur deux se déroule au sein même du quartier d'habitation, un sur huit permet de se rendre ou de revenir d'un quartier limitrophe (Tableau 34). Cette importance du quartier est encore accrue le week-end, puisqu'un déplacement sur deux est alors interne (contre 44 % en semaine). Ces taux peuvent d'ailleurs être beaucoup plus élevés si l'on observe les flux concernant certains anciens villages ou quartiers périphériques de Niamey (plus de 70 % de déplacements internes au quartier à

<sup>26</sup> Ce centre-ville assure moins de fonctions (Ministères, affaires...) qu'à Ouagadougou ou Bamako.

Goudel, Gamkallé, Lamordé ou Saga).

L'attraction du centre est faible et n'augmente que légèrement en période de pointe (+ 3 %). Cette zone centrale est délaissée au profit du reste de l'agglomération, dont l'attraction est nettement plus forte qu'à Ouagadougou ou Bamako. La prise en compte des seuls modes mécanisés modifie largement ces constatations. Ils sont essentiellement utilisés pour sortir du quartier (et de ses environs proches) et permettent une mobilité à l'échelle de la ville. Néanmoins, cette mobilité de ville reste très largement organisée à partir du quartier de résidence, puisque seul un déplacement sur cinq (un sur dix, tous modes confondus) échappe totalement à cet ancrage sur le quartier, ce taux variant peu dans la journée ou la semaine.

Tableau 34 : Répartition spatiale des flux (% , ensemble de la semaine et de la journée)

	Tous modes	Mécanisés
Internes	46	4
Limitrophes	12	8
Radiaux	13	29
Eclatés	19	38
Autres	10	21
Ensemble	100	100

La partition de l'agglomération en quatre grands ensembles géographiques, le centre, la première couronne en rive gauche, la deuxième couronne en rive gauche et la rive droite, montre la prédominance des flux internes à ces zones sur les échanges entre elles, tous déplacements confondus (Tableau 35).

Tableau 35 : Configuration géographique des flux, selon le lieu d'habitat  
(%, ensemble de la semaine et de la journée)

CENTRE	<i>Tous modes</i>				<i>Mécanisés</i>				
	Centre	Péri. 1	Péri. 2	R. droite	Centre	Péri. 1	Péri. 2	R. droite	
Centre	66	11	4	1	Centre	36	16	9	3
Péri. 1	10	1	1	0	Péri. 1	16	2	1	0
Péri. 2	4	0	0	0	Péri. 2	9	1	1	0
R. droite	1	0	0	0	R. droite	3	0	0	0

PÉRIPH. 1	<i>Tous modes</i>				<i>Mécanisés</i>				
	Centre	Péri. 1	Péri. 2	R. droite	Centre	Péri. 1	Péri. 2	R. droite	
Centre	3	11	1	0	Centre	4	18	1	0
Péri. 1	11	58	6	1	Péri. 1	17	32	8	2
Péri. 2	1	6	1	0	Péri. 2	2	8	1	0
R. droite	0	1	0	0	R. droite	0	2	0	0

PÉRIPH. 2	<i>Tous modes</i>				<i>Mécanisés</i>				
	Centre	Péri. 1	Péri. 2	R. droite	Centre	Péri. 1	Péri. 2	R. droite	
Centre	2	1	6	0	Centre	3	3	16	0
Péri. 1	1	2	9	0	Péri. 1	3	3	15	0
Péri. 2	6	8	63	0	Péri. 2	16	15	19	1
R. droite	0	0	0	0	R. droite	0	0	1	0

R. DROITE	<i>Tous modes</i>				<i>Mécanisés</i>				
	Centre	Péri. 1	Péri. 2	R. droite	Centre	Péri. 1	Péri. 2	R. droite	
Centre	0	0	0	3	Centre	0	0	1	17
Péri. 1	0	0	0	2	Péri. 1	0	0	0	8
Péri. 2	0	0	0	2	Péri. 2	0	0	0	12
R. droite	3	2	2	86	R. droite	17	8	11	22

En rive gauche, l'attrait du centre diminue de la première à la deuxième couronne. Il peut être imputé à un effet de distance, mais il renvoie aussi à un rôle de filtre de la première périphérie qui capte proportionnellement plus de flux issus de la deuxième périphérie qu'elle n'en émet. Enfin, la rive droite paraît tout particulièrement coupée du reste de la ville, tant comme émettrice que comme réceptrice de flux. La prise en compte des seuls déplacements mécanisés conduit à un rééquilibrage entre les différents courants d'échange, les flux internes restant toutefois systématiquement les plus importants en termes relatifs.

### 3.3. COMMENT ?

La répartition modale est marquée par la domination des flux pédestres (Tableau 36). Au sein des modes mécanisés, les transports collectifs se situent juste devant la voiture, elle-même 10 % au dessus des deux-roues moteur, le vélo paraissant totalement délaissé. Si cette répartition est peu sensible au jour de la semaine (utilisation très légèrement plus importante de la marche en fin de semaine), elle varie par contre beaucoup plus nettement durant la journée. L'usage des modes mécanisés est plus notable en période de pointe, mais sans que la hiérarchie entre eux se modifie. Parmi les transports collectifs, les taxis-ville (taxis collectifs) se taillent la part du lion, leur place diminuant toutefois de 83 % en heure creuse à 64 % à la pointe, au profit essentiellement des autobus de la SNTN dont la part croît de 9 à 28 %. La voiture est plus fréquemment utilisée en tant que passager que les deux-roues moteur (respectivement un tiers et 10 % des déplacements de ces deux modes), ces taux diminuant

légèrement en période de pointe.

Tableau 36 : Répartition modale des déplacements (%)

	Marche	Transports collectifs	Vélo	2 roues moteur	Voiture	Autre
Ensemble/ <i>Mécanisés</i>	69	11/37	1/4	8/24	11/34	0/1
Semaine, creuse	75	10	1	6	8	0
Semaine, pointe	58	15	2	10	15	0

La répartition modale dépend fortement de la relation spatiale considérée (Tableau 37). La marche est le mode unique au sein du quartier, voire dans les échanges avec les quartiers limitrophes. Les transports collectifs font pratiquement jeu égal avec la marche sur les liaisons radiales et demeurent le second mode sur les liaisons éclatées. Par contre, sur les relations autres (sans extrémité dans le quartier de résidence) pour lesquelles l'offre est moins bien adaptée, ils sont supplantés par la voiture.

Tableau 37 : Répartition modale, selon la relation spatiale (% , semaine)

	Marche	Transports collectifs	Vélo	2 roues moteur	Voiture	Ensemble
Internes	97	0	1	1	1	100
Limitrophes	80	3	1	7	9	100
Radiaux	33	32	1	14	19	100
Eclatés	38	28	3	14	17	100
Autres	35	15	1	17	32	100

Ces parts relatives ne dépendent toutefois pas uniquement de l'adéquation entre les caractéristiques spatiales de la liaison et les caractéristiques technico-économiques des modes, mais aussi des ressources, en particulier économiques, des populations concernées qui conditionnent l'accès individuel aux différents modes<sup>27</sup> (Tableau 38). Ainsi, en ce qui concerne les flux entre centre et périphérie, la part des transports collectifs s'accroît de la première à la deuxième couronne et de celle-ci à la rive droite, au détriment de la voiture mais aussi des deux-roues moteur, le vélo, en dépit bien évidemment de son très faible usage, se retrouvant tout en bas de la hiérarchie d'usage des modes (DIAZ OLVERA *et alii*, 1998).

Tableau 38 : Répartition modale des flux centre-périphérie, selon la liaison géographique (% , semaine)

	Marche	Transports collectifs	Vélo	2 roues moteur	Voiture	Ensemble
Centre-Périph. 1	47	14 (26)	1 (2)	16 (30)	22 (42)	100
Centre-Périph. 2	18	44 (54)	2 (2)	13 (16)	23 (28)	100
Centre-Rive droite	8	55 (60)	6 (7)	14 (15)	17 (18)	100

Faute de repères suffisamment précis dans la saisie des origines et destinations, il n'a pas été possible d'affecter à chaque déplacement une distance parcourue et nous ne pouvons donc pas

<sup>27</sup> Pour être totalement validée, une telle affirmation demanderait bien évidemment que l'on délaisse la seule observation des flux pour se focaliser sur les comportements des individus, selon le lieu de résidence ou, mieux encore, par catégories de revenus. Néanmoins, une décomposition géographique des liaisons radiales en fournit une première confirmation.

observer l'évolution de l'usage des modes en fonction de la longueur à parcourir. Il est par contre possible d'examiner l'évolution de la répartition horaire par tranche de durée (Figure 3). La part de la marche, maximale pour les déplacements très brefs (3 minutes ou moins), décroît pour atteindre un minimum pour les déplacements d'une vingtaine de minutes, avant de se redresser ensuite. Les modes individuels motorisés enregistrent le mouvement inverse, la part maximale pour l'automobile (durées d'un quart d'heure) survenant toutefois un peu plus tôt que pour les deux-roues moteur (durées d'une vingtaine de minutes). L'usage du vélo montre une évolution beaucoup plus heurtée, mais qui demeure toujours très marginale. Enfin les transports collectifs présentent une part modale toujours croissante avec la durée, sauf peut-être sur les plus longs déplacements.

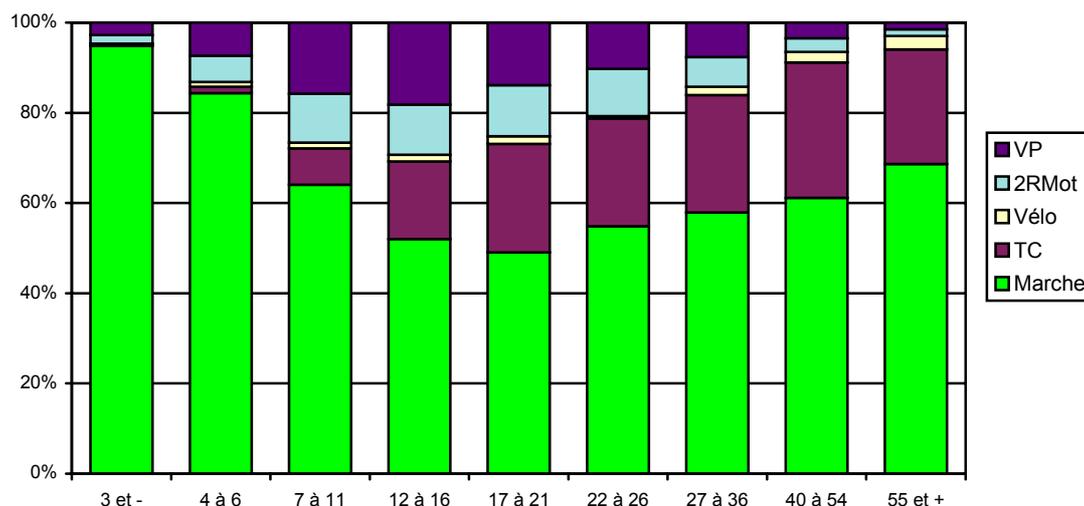


Figure 3 : Répartition modale, selon la durée du déplacement (% par tranche de durée, ensemble de la semaine et de la journée)

Ces répartitions reflètent bien évidemment des écarts dans les vitesses moyennes des différents modes et ne peuvent donc être imputées sans réserve à des variations d'usage avec la distance ; on ne saurait par exemple en conclure que l'usage de la marche est majoritaire sur les longues distances. Néanmoins, ces quelques résultats permettent de penser qu'une part non négligeable des déplacements pédestres correspond à des parcours longs et pénibles. En effet, si un déplacement pédestre sur deux dure au plus cinq minutes, un sur huit (c'est-à-dire, aussi, un déplacement sur douze tous modes confondus) atteint ou dépasse la demi-heure. Si l'on considère une vitesse moyenne de l'ordre de 4 ou 5 kilomètres/heure (Cf. Annexe 4), les parcours correspondants, pour peu qu'ils soient inclus dans des allers et retours, impliquent donc des distances quotidiennes de marche notables et difficiles.

### 3.4. POURQUOI ?

A partir d'une grille initiale en 16 motifs, les motifs de déplacement ont été regroupés dans un premier temps en une petite dizaine de catégories : achats, accompagnements, démarches et services, études, loisirs, religion, travail, visites... A cette occasion, les déplacements secondaires ont été rassemblés en une catégorie autonome. Dans un deuxième temps, cette dizaine de catégories a été organisée autour de trois sphères : la vie active (travail et études), la vie sociale (visites et loisirs) et la vie quotidienne (activités liées au fonctionnement du

ménage telles que les achats et les démarches, mais incluant aussi la religion et les accompagnements)<sup>28</sup>.

En semaine, si l'on adopte l'approche la plus désagrégée, trois groupes se dégagent en fonction de leur poids relatif dans l'ensemble des flux (Tableau 39) :

- autour d'un déplacement sur cinq, les visites, le travail et les études ;
- autour d'un déplacement sur dix, les déplacements secondaires, la religion et les achats ;
- autour d'un déplacement sur trente, les loisirs, les accompagnements, les démarches.

Tableau 39 : Les motifs de déplacement (en % et minutes)

	Travail	Etudes	Visites	Loisirs	Achats	Accomp.	Démarc.	Religion	Second.	Autre
Semaine										
%	17	17	22	3	10	3	3	11	13	1
durée	18	20	15	9	10	11	21	4	14	14
Week-end										
%	11	4	31	5	14	3	3	15	14	0
durée	17	18	13	14	10	10	16	4	13	5

Le week-end, les motifs du troisième groupe évoluent peu (légère augmentation des loisirs), ceux du deuxième groupe croissent modérément pour atteindre un déplacement sur sept. Par contre, le premier groupe éclate. Les visites voient leur poids s'accroître encore pour atteindre pratiquement un déplacement sur trois, à la place du travail (un déplacement sur neuf) et, surtout, des études qui ne captent plus qu'un déplacement sur vingt-cinq.

Les écarts avec les données relevées dans les contextes urbains des pays du Nord sont donc notables. C'est tout d'abord, et peut-être plus encore qu'à Bamako et Ouagadougou, la place de la sociabilité, qui se révèle un motif extrêmement important, pesant sur les emplois du temps et leur organisation. C'est aussi, du fait de l'existence d'un secteur informel vivace, le maintien de flux professionnels non négligeables en fin de semaine, que l'on retrouve d'ailleurs lorsque l'on examine la décomposition des déplacements secondaires entre les trois sphères définies précédemment (Tableau 40). C'est enfin le poids de la religion, qui génère des flux importants mais particulièrement brefs.

Tableau 40 : Les déplacements secondaires (en % et minutes)

	Active	Sociale	Quotidienne	Active/Sociale	Active/Quotid.	Quotid./Sociale
Semaine						
%	16	16	14	15	22	17
durée	16	17	11	16	11	13
Week-end						
%	15	34	6	12	12	21
durée	13	16	10	11	8	11

Le Tableau 41 présente une ventilation des flux selon les trois sphères d'activité. Compte tenu du caractère structurant de la profession dans les emplois du temps et les lieux fréquentés, les déplacements secondaires « Vie active/Vie sociale » et « Vie active/Vie quotidienne » ont été

<sup>28</sup> Un tel regroupement permet de revenir sur les déplacements secondaires, en les affectant à une ou à deux de ces sphères, selon les activités qui les précèdent et les suivent. Ainsi un déplacement secondaire visant à réaliser des achats à partir du lieu de travail est affecté à une catégorie « Vie active/Vie quotidienne ». S'il est suivi d'un autre déplacement secondaire se concluant par des achats, ce dernier relèvera d'une catégorie « Vie quotidienne ».

affectés à la sphère de la vie active. De même, les déplacements secondaires « Vie quotidienne/Vie Sociale » ont été classés dans la sphère de la vie sociale. Il ressort de ce regroupement la forte diminution du poids de la vie active en fin de semaine, au bénéfice essentiellement de la vie sociale et la durée sensiblement plus réduite des déplacements liés à la vie quotidienne (du fait de la religion bien sûr, mais aussi des achats, voire des accompagnements).

Tableau 41 : Répartition des flux selon les trois sphères d'activité (en % et minutes)

	Active	Sociale	Quotidienne	Autre
Semaine				
%	41	29	30	1
durée	18	14	9	15
Week-end				
%	20	44	36	0
durée	15	14	8	5

La part des déplacements internes au quartier d'habitation varie sensiblement selon le motif (Tableau 42). Ils sont logiquement peu nombreux lorsqu'il s'agit de déplacements secondaires. Le travail et les études contraignent également fortement à sortir du quartier, mais dans une moindre mesure. A l'opposé, la religion, dont on avait déjà constaté la brièveté des déplacements qu'elle engendre, se révèle un motif de proximité, la quasi-totalité des déplacements étant internes au quartier d'habitat. Une remarque similaire, mais atténuée, pourrait également être faite pour les achats, pour lesquels deux déplacements sur trois sont effectués dans le quartier.

Tableau 42 : Part des déplacements internes, selon le motif de déplacement (en %)

	Travail	Etudes	Visites	Loisirs	Achats	Accomp.	Démarc.	Religion	Second.	Autre
Semaine	24	29	49	60	68	42	35	94	16	43
Week-end	31	37	45	40	66	56	38	94	17	91

En fin de semaine, le repli sur le quartier relevé précédemment à un niveau global ne se vérifie en fait que pour les deux sphères de la vie active et de la vie quotidienne (Tableau 43). *A contrario*, en matière de vie sociale, le week-end est l'occasion d'une extension des zones fréquentées, peut-être parce qu'un usage familial des modes motorisés (et tout particulièrement de la voiture) est alors plus aisé, notamment pour la participation à des cérémonies collectives (DIAZ OLVERA *et alii*, 1998).

Tableau 43 : Part des déplacements internes, selon les trois sphères d'activité (en %)

	Active	Sociale	Quotidienne
Semaine	24	47	68
Week-end	27	40	74

Cette différenciation spatiale des motifs de déplacement<sup>29</sup> se reflète dans une forte variabilité de la répartition modale (Tableau 44). Si la marche reste toujours le premier mode de déplacement, sa part varie du simple au double entre d'une part le travail, les accompagnements et les déplacements secondaires pour lesquels elle capte un déplacement

<sup>29</sup> Les caractéristiques socio-économiques des individus qui effectuent ces différents déplacements ne sont bien évidemment pas non plus sans influence sur l'usage des modes. Nous y reviendrons par la suite.

sur deux et la religion, voire les achats, qu'elle satisfait presque en totalité. Les transports collectifs restent toujours en deçà d'un déplacement sur cinq, mais dépassent les 10 % pour cinq motifs : le travail, les démarches, les études, les déplacements secondaires et les visites. Cette barrière des 10 % n'est franchie que trois fois par les deux-roues moteur : pour le travail, les déplacements secondaires et les démarches. C'est également le cas de la voiture, mais elle peut assurer alors une part importante des flux : 36 % lors d'accompagnement, 26 % des déplacements secondaires, 16 % pour le travail. Enfin, la part du vélo n'atteint jamais 3 %, même lorsqu'elle est à son maximum (pour les études). On peut ainsi repérer un mode délaissé, le vélo, un mode à tout faire, la marche, un mode aux usages très spécifiques, la voiture, tandis que les transports collectifs et les deux-roues moteur, même s'ils semblent réservés plutôt à des motifs contraints, peuvent moins facilement être caricaturés.

Tableau 44 : Usage des modes, selon le motif de déplacement (en %)

	Marche	Transports collectifs	Vélo	2 roues moteur	Voiture	
Travail	47,6	19,7	1,8	14,8	16,2	100
Etudes	71,9	14,8	2,7	4,8	5,9	100
Visites	72,7	12,1	1,1	7,0	7,1	100
Loisirs	80,2	2,8	0,8	9,6	6,6	100
Achats	87,3	7,3	0,8	1,6	3,0	100
Accompagnements	54,0	4,4	0,0	5,5	36,0	100
Démarches	60,3	17,6	2,2	10,6	9,2	100
Religion	96,7	1,0	0,1	1,3	0,8	100
Secondaires	46,5	12,9	0,8	13,3	26,4	100

Même si la marche y demeure majoritaire, la sphère professionnelle est donc celle des modes mécanisés, sans réelle transformation de la répartition modale entre la semaine et le week-end, tandis que la sphère quotidienne est marquée par le recours à la marche, cette tendance s'accroissant encore en fin de semaine, du fait notamment du renforcement des achats et de la religion au détriment des démarches (Tableau 45). La sphère de la sociabilité est dans une position intermédiaire, plus proche de la vie quotidienne en semaine, plus proche de la vie active lors du week-end, ce qui pourrait traduire un renforcement du poids des actifs au détriment des inactifs dans ce type de pratique en fin de semaine (et notamment des actifs aisés, si l'on se réfère au poids de la voiture).

Tableau 45 : Usage des modes, selon les trois sphères d'activité (en % et minutes)

	Active		Sociale		Quotidienne	
	Sem.	WE	Sem.	WE	Sem.	WE
Marche	56	55	74	64	81	85
Transports collectifs	17	18	10	13	6	6
Vélo	2	2	1	1	0	1
2 roues moteur	11	12	8	9	3	4
Voiture	14	13	7	13	10	4
	100	100	100	100	100	100

### 3.5. CONCLUSION

La diversité des flux s'organise ainsi autour de multiples oppositions : vie quotidienne/vie professionnelle, bref/long, à pied/en voiture, interne au quartier/affranchi du domicile... Or,

ces oppositions qui s'inscrivent dans des dimensions différentes (les activités, l'espace, le temps...) et à diverses échelles présentent à l'évidence des cohérences qu'une analyse factorielle des correspondances multiples<sup>30</sup> permet de visualiser. Deux grandes formes de différenciation se détachent ainsi à la vue du premier plan (Figure 4).

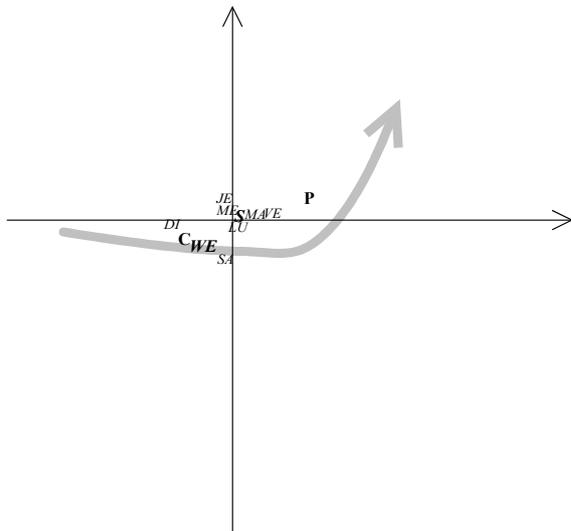
Le premier axe est à l'évidence un axe de taille et renvoie d'abord à l'ordonnement de phénomènes continus. Les durées de déplacement s'y distribuent logiquement des plus brèves aux plus longues. La succession des liaisons géographiques et spatiales comme celle des modes semblent respecter *grosso modo* une logique de distance croissante<sup>31</sup>. Mais, ainsi que pour les autres caractères qualitatifs, des oppositions apparaissent : interne au quartier ou à la zone/non interne ou, plus symboliquement, quartier/ville, voire grande/petite échelle, marche/modes mécanisés, vie quotidienne/vie active... Ces oppositions sont moins marquées en ce qui concerne la position dans la journée ou dans la semaine, même si le dimanche d'une part, les heures creuses d'autre part paraissent plutôt associées au quartier, aux durées brèves...

Si le premier axe se structure ainsi autour d'une différenciation simple/complexe, le deuxième, quant à lui, montre deux formes de complexification des flux. L'une reste ancrée sur le domicile, bâtie sur des allers et retours, passant par le recours au vélo et au bus, et utilisée notamment dans le cadre des études ou du travail. Elle semble placée sous le signe de la contrainte, de la pénibilité. L'autre, plus diversifiée et plus aisée, s'affranchit au contraire du domicile, mais nécessite l'usage de modes individuels plus rapides et plus souples, deux-roues moteur et, surtout, voiture. Encore faut-il maîtriser l'usage de cette dernière, ainsi que le montrent les positions relatives de l'usage en tant que conducteur (très excentrée) et en tant que passager (centrale, proche... du taxi). On retrouve là certaines analyses menées antérieurement sur les différentes pratiques de l'automobile (DIAZ OLVERA *et alii*, 1998). Ces flux se caractérisent encore par les coûts élevés qu'ils impliquent tous deux, mais se distinguent par la nature de ces coûts : pour les uns, il s'agit de temps (l'attente des bus, les faibles vitesses conduisant à des durées importantes), pour les autres, d'argent (à l'usage mais aussi à l'achat). La possibilité de dégager un budget suffisant pour les déplacements quotidiens permet ainsi tout à la fois de s'affranchir du domicile et de le faire sans une trop grande pénibilité. Ce sont alors trois catégories caricaturales de flux qui apparaissent : des flux pédestres de proximité, des flux contraints pénibles, des flux motorisés diversifiés.

---

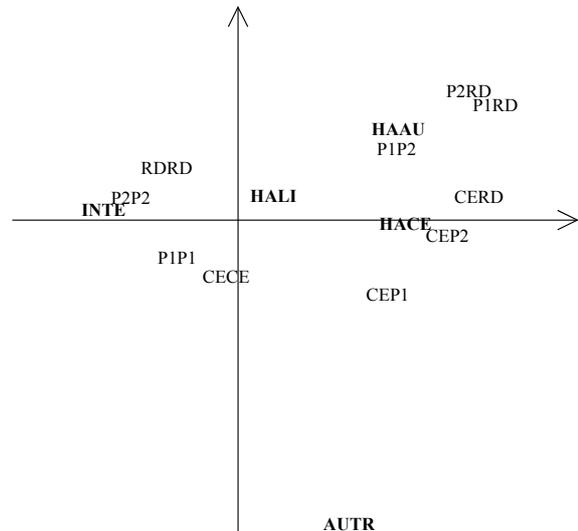
<sup>30</sup> L'analyse factorielle des correspondances multiples porte sur 7 variables (Position dans la journée, Position dans la semaine, Durée, Motif, Mode, Liaison spatiale, Liaison géographique) regroupant 51 modalités. Après élimination des observations pour lesquelles une de ces variables n'était pas disponible, l'analyse a porté sur 11 321 déplacements, soit plus de 96 % de l'échantillon initial. Les deux premiers axes factoriels reprennent respectivement 7 et 5 % de l'inertie totale.

<sup>31</sup> Certes, les distances parcourues ne figurent pas sur le graphique faute des données adéquates, mais certaines positions relatives semblent traduire une succession moins « parfaite » que pour les durées : les liaisons Périphérie 1-Rive Droite plus à gauche que les liaisons Périphérie 2-Rive Droite ou la position excentrée des transports collectifs (Cf. Annexe 4 pour une évaluation des distances moyennes par mode). Ces différentes variables ne sont toutefois que des indicateurs biaisés des distances réelles.



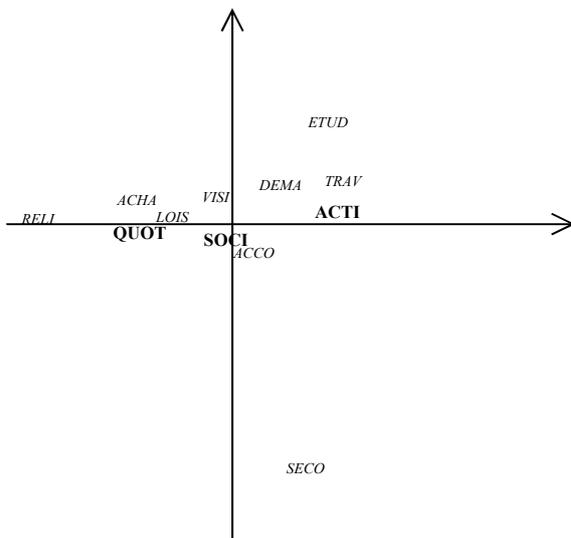
**Quand ?**

Position dans la semaine (jour, Semaine/Week-End)  
 Position dans la journée (Creuse/Pointe)  
 Durée (La flèche grisée renvoie à des durées croissantes)



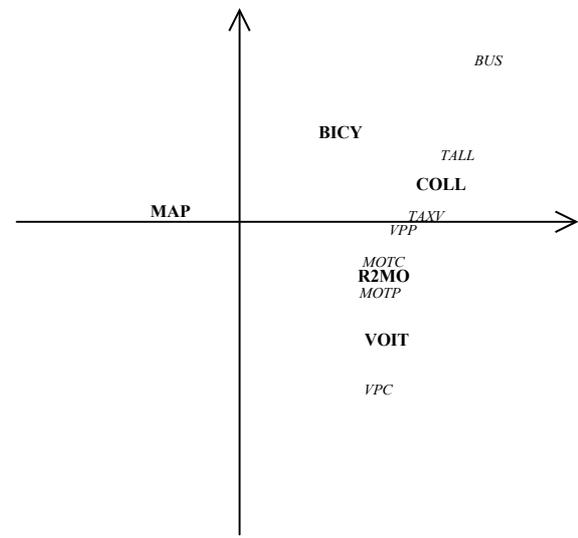
**Où ?**

Liaison spatiale (INTERne, HABitat-Limitrophe, HABitat-Centre, HABitat-Autre, AUTre)  
 Liaison géographique (Centre, Périphérie 1-P1, Périphérie 2-P2, Rive Droite-RD)



**Pourquoi ?**

Les motifs (RELigion, ACHats, LOISirs, VISites, ACCompagnements, DEMArchés, TRAVail, ETUDes, SECONdaires)  
 Les sphères (QUOTidienne, ACTIve, SOCIale)



**Comment ?**

Les modes (Marche-MAP, BICYclette, transports COLLECTifs-BUS, TALLadjé, TAXi Ville-, 2 Roues Moteur-Passager, Conducteur, VOITure-Passager, Conducteur)

Figure 4: Une vision synthétique des différents types de flux



## CHAPITRE 4

### LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DE SEMAINE

Les déclarations des enquêtés permettent de reconstituer leur mobilité de la veille. Le Tableau 46 montre la répartition de l'échantillon d'enquête, en séparant jours de semaine et week-end, selon une typologie très grossière de la mobilité, en quatre formes : sédentaire (individus ne s'étant pas déplacés la veille), urbaine (tous les déplacements en ville), interurbaine (tous les déplacements hors de la ville) et mixte (à la fois des déplacements en ville et hors de la ville). Près d'une personne sur dix ne s'est pas déplacée du tout et les individus qui ont effectué au moins un déplacement interurbain restent très marginaux, de l'ordre d'un sur quarante. Entre jours de semaine (trois quarts des individus interrogés) et week-end, quelques différences apparaissent, avec proportionnellement plus de sédentarité et plus de personnes se déplaçant à l'extérieur de Niamey pendant le week-end que pendant les jours ouvrables<sup>32</sup>.

Tableau 46 : Répartition de l'échantillon d'enquête, selon le jour d'enquête et le type de mobilité

	Nombre			%		
	Semaine	Week-end	Total	Semaine	Week-end	Total
Sédentaire	185	80	265	9,0	12,0	9,7
Urbaine	1 838	556	2 394	89,0	83,4	87,6
Mixte	30	18	48	1,5	2,7	1,8
Interurbaine	12	13	25	0,6	1,9	0,9
Ensemble	2 065	667	2 732	75,6*	24,4*	100,0

\* Pourcentage par rapport au total de personnes enquêtées

Nous nous limitons par la suite à la seule mobilité de semaine, d'abord parce que les analyses antérieures montrent des différences sensibles entre semaine et week-end (et d'ailleurs, durant celui-ci entre samedi et dimanche) mais aussi parce que, « traditionnellement », dans les études plus opérationnelles, c'est elle qui est prise en compte. Notre échantillon de travail porte alors sur 2 065 personnes. Cependant, pour quelques analyses, il s'avérera intéressant de comparer les mobilités de semaine et de week-end et nous les présenterons donc au cas par cas. Nous décrivons successivement les effets liés aux trois déterminants majeurs de la mobilité (DIAZ OLVERA *et alii*, 1998), le genre, l'âge et la position dans le cycle de vie, le statut économique, avant de terminer par quelques facteurs moins prégnants.

<sup>32</sup> Par rapport à Ouagadougou et surtout, Bamako, le taux de sédentarité est plus faible à Niamey, aussi bien en semaine qu'en week-end. Dans la première ville, 10 % des enquêtés ne se sont pas déplacés en semaine et 15 % en week-end ; dans la seconde ville, ces valeurs sont 13 % et 23 %, respectivement. Ces écarts pourraient s'expliquer, au moins en partie, par l'effort supplémentaire entrepris lors de la réalisation de l'enquête niaméenne concernant le recensement des « petits » déplacements, facilement oubliés par les enquêtés eux-mêmes et qui peuvent faire basculer un individu de sédentaire à mobile.

#### 4.1. PRATIQUES DE MOBILITE SELON LE GENRE

Les femmes présentent en moyenne une mobilité de semaine beaucoup plus faible que celle des hommes, plus de 2 déplacements de moins qu'eux (Tableau 47). Pendant le week-end, les niveaux de mobilité diminuent, et l'écart entre hommes et femmes s'accroît encore : le niveau de la mobilité féminine passe de 60 % à 55 % de celui de la mobilité masculine.

Tableau 47 : Niveaux de mobilité en semaine et week-end, selon le genre (nombre de déplacements)

	Semaine		Week-end	
	Effectif	Mobilité totale	Effectif	Mobilité totale
Femme	1 013	3,3	332	2,8
Homme	1 052	5,5	335	5,1
Ensemble	2 065	4,4	667	4,0

La répartition de la population selon le nombre de déplacements urbains (Figure 5 et Tableau A5.1) montre que la moitié de la population féminine fait tout au plus 3 déplacements et qu'à peine plus d'une femme sur cinq effectue 5 déplacements ou plus. Chez les hommes la médiane est de 4 déplacements et un quart réalise au moins 8 déplacements.

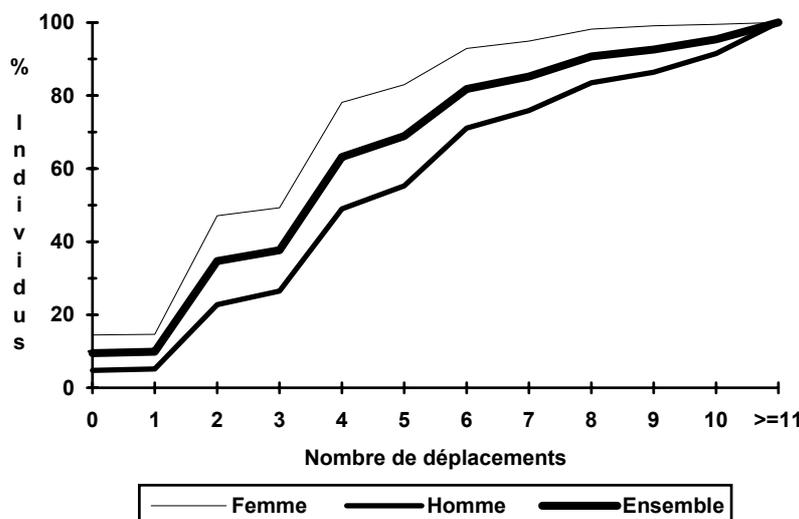


Figure 5 : Répartition cumulée de la population par nombre de déplacements, selon le genre (%)

Les différences entre les mobilités moyennes des hommes et des femmes s'expliquent en partie par la sédentarité, plus fréquente chez les Niaméennes que chez les Niaméens : une femme sur sept ne s'est pas déplacée contre moins d'un homme sur vingt-cinq (Tableau 48). On trouve donc plus de 3 fois plus de femmes sédentaires que d'hommes. Pendant le week-end, la part de la population immobile augmente mais les différences entre hommes et femmes subsistent : près d'une femme sur cinq et d'un homme sur vingt restent chez eux.

Tableau 48 : Les sédentaires

	Semaine			Week-end		
	Pop. totale	Sédentaires	%*	Pop. totale	Sédentaires	%*
Femme	1 013	143	14,1	332	62	18,7
Homme	1 052	42	3,4	335	18	5,4
Ensemble	2 065	185	9,0	667	80	12,0

\* Pourcentage par rapport à la population de semaine ou de week-end

Si les niveaux de mobilité sont sensiblement différents entre genres, les formes en termes de créneaux horaires, de liaisons, de modes et de motifs le sont-elles également ?

#### 4.1.1 Quand se déplace-t-on ?

Les analyses des flux de déplacements ont mis en évidence 4 périodes de pointe dans la journée : le matin (6:45-8:15), à la mi-journée (11:45-12 :45), en début d'après-midi (14:15-15:15) et enfin, en début de soirée (17:45-18 :45). L'importance des pointes est similaire chez les hommes et chez les femmes, en semaine (Tableau 49) comme le week-end (Tableau 50).

Tableau 49 : Mobilité en heure creuse et heure de pointe, selon le genre

	Niveaux de mobilité			%	
	Heure creuse	Heure de pointe	Total	Heure creuse	Heure de pointe
Femme	1,9	1,3	3,3	58,9	41,1
Homme	3,3	2,2	5,5	59,5	40,5
Ensemble	2,6	1,8	4,4	59,3	40,7

Tableau 50 : Mobilité en heure creuse et heure de pointe en week-end, selon le genre

	Nombre de déplacements			%	
	Heure creuse	Heure de pointe	Total	Heure creuse	Heure de pointe
Femme	2,1	0,7	2,8	74,7	25,3
Homme	3,6	1,5	5,1	71,2	28,8
Ensemble	2,9	1,1	4,0	72,5	27,5

#### 4.1.2. Où se déplace-t-on ?

La comparaison des niveaux de mobilité féminins et masculins, selon le type de liaison, montre qu'ils ne sont similaires que dans le cas des déplacements vers les quartiers limitrophes (Tableau 51). Pour tous les autres types de liaisons, les hommes effectuent plus de déplacements que les femmes, avec des écarts allant de 0,3 déplacement (radial) à 0,7 déplacement (interne).

Tableau 51 : Niveaux de mobilité, selon le genre et le type de liaison

	Interne	Limitrophe	Radial	Eclaté	Autre	Total
Femme	1,6	0,5	0,4	0,6	0,2	3,3
Homme	2,3	0,6	0,7	1,1	0,7	5,5
Ensemble	1,9	0,6	0,6	0,8	0,4	4,4

Interne, à l'intérieur du quartier d'habitation ; limitrophe, entre le quartier d'habitation et un quartier contigu ; radial, entre le quartier d'habitation et le centre-ville ; éclaté, entre le quartier d'habitation et un quartier autre que contigu ou en centre-ville ; autre, sans aucune extrémité dans le quartier d'habitation.

Si l'environnement immédiat du domicile reste le lieu privilégié des mobilités féminine et masculine, ce phénomène est plus marqué dans le cas des femmes (Graphique 2). Près des deux tiers des déplacements féminins s'effectuent dans des lieux proches, soit le quartier de résidence (presque la moitié des déplacements), soit les quartiers limitrophes (un déplacement sur six). Un peu plus de la moitié de la mobilité masculine se développe dans ces lieux, deux déplacements sur cinq dans le quartier de résidence et un déplacement sur neuf dans les quartiers limitrophes. Toutefois, on se souviendra qu'en niveau absolu, le quartier reste plus fréquenté par les hommes que par les femmes.

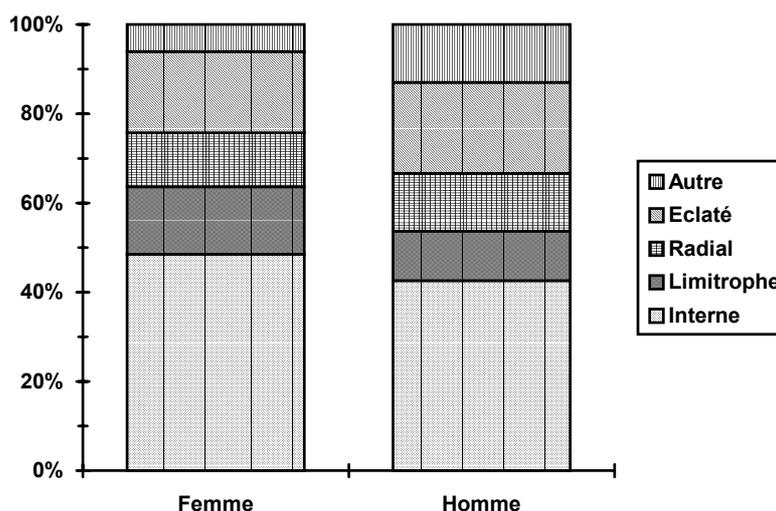


Figure 6 : Structure de la mobilité par type de liaison, selon le genre

La part des déplacements vers le centre est très similaire chez les unes et les autres et les déplacements éclatés sont un peu plus fréquents chez les hommes (un cinquième de déplacements). Par contre, la part des déplacements sans aucune extrémité dans le quartier du domicile est deux fois plus importante dans la mobilité masculine. L'importance d'un autre pôle structurant de la mobilité, le lieu de travail pour les actifs (le plus souvent des hommes) et, à moindre degré, le lieu d'études pour les scolaires et étudiants, explique en partie cette situation. Sur l'ensemble des individus ayant effectué au moins un déplacement sans aucune extrémité dans le quartier de résidence, 62 % sont économiquement actifs (dont 80 % d'hommes) et 20 % sont des scolaires ou des étudiants (parmi ceux-ci les deux tiers des hommes).

Par rapport à la semaine, les niveaux de mobilité interne au quartier, ainsi que les déplacements masculins radiaux, demeurent constants pendant le week-end (Tableau 52). Sur toutes les autres liaisons, la mobilité diminue en valeur absolue et les écarts homme-femme au sein d'une même liaison se conservent. En termes de structure, le poids des déplacements internes s'accroît, particulièrement chez les femmes, au détriment des autres types de liaison (surtout les déplacements « éclatés » chez les femmes), à l'exception des déplacements sans extrémité dans le quartier d'habitation, dont la part reste presque constante.

Tableau 52 : Mobilité par type de liaison le week-end, selon le genre

	Nombre de déplacements					Total	%				
	Interne	Limit.	Radial	Eclaté	Autre		Interne	Limit.	Radial	Eclaté	Autre
Femme	1,6	0,4	0,3	0,4	0,1	2,8	57,4	13,4	11,3	12,8	5,1
Homme	2,3	0,5	0,7	0,9	0,7	5,1	45,1	9,8	13,7	17,6	13,7
Ensemble	2,0	0,4	0,5	0,7	0,4	4,0	50,0	10,0	12,5	17,5	10,0

#### 4.1.3. Comment se déplace-t-on ?

Avec une mobilité piétonne largement dominante aussi bien chez les femmes que chez les hommes, les différentiels de mobilité homme-femme se concentrent d'abord sur elle, les hommes effectuent en moyenne 1,2 déplacements à pied de plus que leurs compagnes. Mais ils concernent aussi et surtout les modes mécanisés, les hommes réalisant un déplacement mécanisé de plus, soit plus du double du taux féminin (Tableau 53). Les déplacements en vélo sont très marginaux, tandis que hommes et femmes effectuent autant de déplacements en transports collectifs, premier mode mécanisé féminin. Chez les hommes, la voiture tient la première place, légèrement devant le deux-roues moteur. L'écart entre hommes et femmes repose donc sur des usages différents des modes individuels. Ainsi, chez les hommes, les deux modes individuels motorisés, voiture et deux-roues, regroupent presque 25 % des déplacements, soit deux fois plus que chez les femmes (Figure 7). Il s'en suit un poids plus faible de la marche (deux déplacements sur trois contre trois sur quatre) et des transports collectifs (9 % contre 15 %).

Tableau 53 : Répartition modale, selon le genre

	Marche	Modes mécanisés			Total	% de la mob.	Total
		Vélo	2RM	Voiture			
Femme	2,4	0,0	0,1	0,3	0,5	0,9	3,3
Homme	3,6	0,1	0,6	0,7	0,5	1,9	5,5
Ensemble	3,0	0,1	0,3	0,5	0,5	1,4	4,4

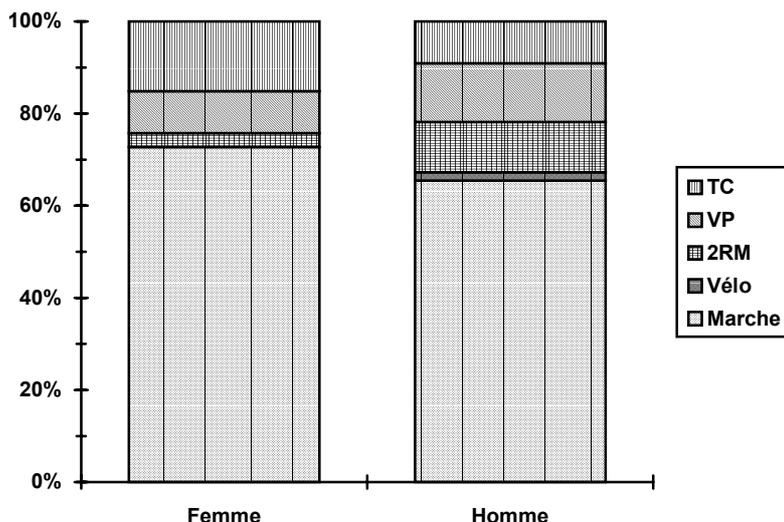


Figure 7 : Répartition modale, selon le genre (% de déplacements)

Les niveaux de mobilité plus faibles le week-end découlent d'un usage encore moins fréquent des modes motorisés chez les femmes et de la marche chez les hommes (Tableau 54). Le profil de la répartition modale masculine le week-end est pratiquement identique à celui des jours ouvrables, tandis que celui des femmes renforce la part de la marche.

Tableau 54 : Répartition modale le week-end, selon le genre

	Marche	Modes mécanisés				Total méc.	Total
		Vélo	2RM	Voiture	TC		
<b>Femme</b>							
nbre dépl.	2,3	0,0	0,0	0,2	0,4	0,6	2,8
%	79,5	0,0	1,1	5,5	13,9	20,5	
<b>Homme</b>							
nbre dépl.	3,3	0,1	0,6	0,6	0,5	1,8	5,1
%	64,4	2,0	11,5	12,1	9,6	35,6	
<b>Ensemble</b>							
nbre dépl.	2,8	0,1	0,3	0,4	0,4	1,2	4,0
%	70,0	2,5	7,5	10,0	10,0	30,0	

Les caractéristiques de la répartition modale, aussi bien en jour ouvrable qu'en week-end, s'expliquent, en partie, par l'accès ou non à un véhicule individuel (Tableau 55 et Tableau A5.3). On a vu précédemment (2.3.9.) les inégalités marquées d'accès aux modes individuels dans un contexte d'extrême rareté des véhicules. Cette rareté, qui limite les possibilités de prêt, se traduit par un usage intensif des véhicules de la part de ceux qui en disposent en permanence (Figure 8). Ce phénomène est observable aussi bien chez les femmes que chez les hommes, même si l'effectif des femmes est très faible. Les utilisateurs permanents ont les niveaux de mobilité tous modes les plus élevés et plus leur véhicule est en haut de la hiérarchie modale (DIAZ OLVERA *et alii*, 1999), plus son usage est exclusif, au détriment de la marche. Ainsi, parmi les hommes, ceux disposant en permanence d'un vélo réalisent presque deux déplacements sur cinq avec lui ; ceux qui disposent de manière permanente d'un deux-roues moteur l'utilisent pour deux déplacements sur trois, ce taux montant à trois sur quatre

pour les citoyens disposant en permanence d'une voiture.

Tableau 55 : Niveaux de mobilité, selon le genre et l'accès à un véhicule individuel

	Effectif	Revenu moyen*	Mobilité totale	Mobilité mécanisée
<i>Femme</i>				
Captive	968	8 313	3,2	0,7
2RM occasionnel	1	0	2,0	0,0
VP occasionnel	7	83 667	3,6	2,6
Vélo permanent	3	0	4,7	4,0
2RM permanent	14	40 303	4,9	4,2
VP permanent	20	139 465	6,1	5,9
<i>Homme</i>				
Captif	777	22 231	5,1	1,0
Vélo occasionnel	9	12 611	3,6	0,0
2RM occasionnel	8	25 313	7,1	1,6
VP occasionnel	8	106 429	5,0	3,9
Vélo permanent	29	12 809	5,7	2,3
2RM permanent	116	86 344	6,7	4,6
VP permanent	105	171 005	6,8	5,6

\* Le revenu moyen pour l'ensemble de la population se déplaçant en semaine est de 25 500 CFA, 11 100 CFA pour les femmes et 41 300 CFA pour les hommes.

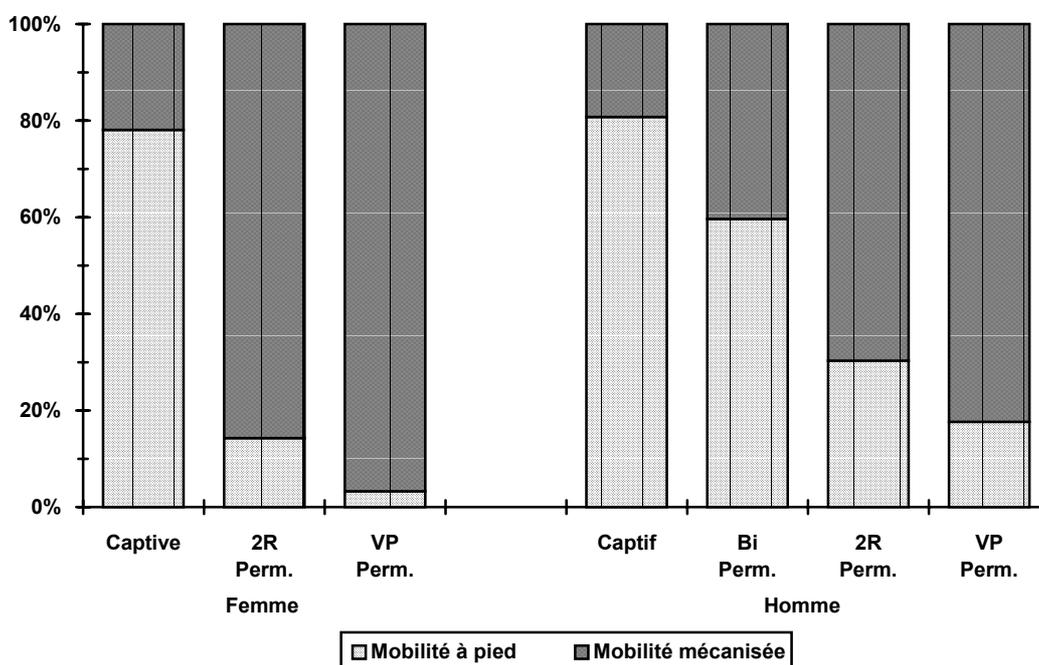


Figure 8 : Répartition de la mobilité à pied et mécanisée, selon le genre et l'accès à un véhicule individuel (%)

Pour compléter cette analyse, on peut observer comment les individus se répartissent en semaine selon leur usage des modes (Tableau 56). Les marcheurs, tout comme les utilisateurs des transports collectifs se répartissent, à peu près également entre hommes et femmes. Par contre, les utilisateurs des modes individuels (vélo, deux-roues moteur et voiture) sont

très majoritairement des hommes, la place des femmes diminuant au fur et à mesure qu'on descend dans la hiérarchie modale. A l'opposé, les sédentaires, individus ne s'étant pas déplacés la veille, sont aux trois quarts des femmes.

Tableau 56 : Les utilisateurs des modes et leur mobilité

	Effectifs			Mobilité (nbre de déplacements)		
	Femme (%)	Homme (%)	Ensemble	Femme	Homme	Ensemble
Sédentaire	77,3	22,7	185	0,0	0,0	0,0
Marcheur (exclusif)	55,0	45,0	1028	3,7	5,2	4,4
Utilisateur de vélo	6,9	93,1	29	6,0	5,7	5,7
Utilisateur de 2RM	12,7	87,3	126	5,1	7,0	6,8
Utilisateur de VP	31,8	68,2	170	5,0	7,0	6,4
Utilisateur de TC	49,6	50,4	379	3,5	5,0	4,3
Utilisateur de plusieurs modes urbains	35,8	64,2	106	5,3	8,0	7,0
Utilisateur de modes urbains et interurbains	10,0	90,0	30	1,7	5,0	4,7
Utilisateur de modes interurbains seulement	33,3	66,7	12	0,0	0,0	0,0

Ces résultats sont bien évidemment cohérents avec la répartition des utilisateurs au sein de chaque genre (Graphique 9). Se rajoutant à une sédentarité plus marquée, le choix modal des femmes se révèle une fois de plus très limité : presque trois femmes sur cinq ne se déplacent qu'à pied, une sur cinq utilise les transports collectifs et seulement une sur dix accède aux autres modes mécanisés, de manière exclusive ou en les combinant. Par contre, chez les hommes, s'il y a autant d'utilisateurs des transports collectifs que chez les femmes, il y a moins de marcheurs (un peu plus de deux sur cinq), et plus d'utilisateurs des modes individuels : un sur dix utilise les deux-roues moteur ou la voiture, un sur quinze utilise plusieurs modes mécanisés et un sur quarante utilise le vélo. Dans l'ensemble de la population, mais encore plus chez les femmes, il est à remarquer la faible proportion d'individus utilisant plusieurs modes mécanisés dans la journée (4 % des femmes et 6 % des hommes). Parmi ceux-ci, plus de quatre sur cinq n'ont pas accès à l'utilisation personnelle d'un deux-roues moteur ou d'une voiture et sept sur dix utilisent les TC, parmi les autres modes. L'usage de plusieurs modes dans la journée semble alors résulter plutôt d'opportunités d'accès aux véhicules individuels à travers l'entourage (ménage, travail) que d'une forme d'organisation quotidienne de ses déplacements.

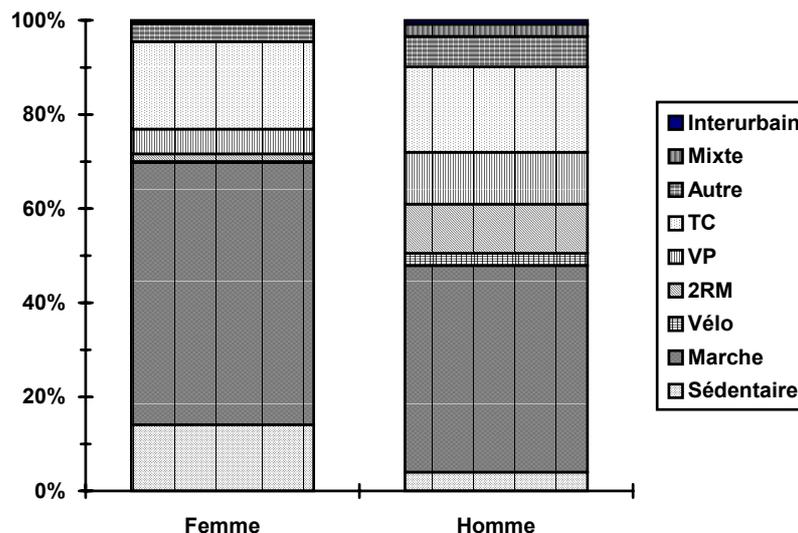


Figure 9 : Répartition de la population selon leur utilisation des modes (%)

Les usagers des modes individuels motorisés effectuent plus de déplacements que ceux des autres catégories<sup>33</sup> et il faut remarquer que les utilisateurs de plusieurs modes présentent des niveaux particulièrement élevés, supérieurs à ceux des utilisateurs exclusifs des autres modes, surtout chez les hommes. Ce résultat conforte l'analyse que nous menions précédemment, les déplacements réalisés en saisissant des opportunités d'être transportés en véhicules individuels venant s'ajouter aux déplacements « réguliers » ? Par ailleurs, quel que soit le type d'utilisateur, les femmes effectuent toujours moins de déplacements que les hommes, les différences étant moindres une fois encore pour la marche et les transports collectifs (- 1,5 déplacements), plus marquées pour les utilisateurs des deux-roues moteur et de la voiture (- 2 déplacements) et maximales pour ceux utilisant plusieurs modes (- 2,7 déplacements).

Dans un contexte où la marche est le support principal de la mobilité quotidienne, les inégalités entre genres ne disparaissent pas : la mobilité masculine se développe grâce au choix modal et à la forte utilisation des modes individuels, tandis que celle des femmes se caractérise par la captivité modale, mal résolue à travers les transports collectifs.

#### 4.1.4. Pour quels motifs se déplace-t-on ?

En regroupant les motifs de déplacement autour des trois grandes sphères de la vie professionnelle (travail ou études), de la vie sociale (visites, cérémonies, loisirs...) et de la vie quotidienne (achats, services, démarches, religion...), on observe que la mobilité masculine est systématiquement supérieure à celle des femmes, l'écart étant de 1 à 2 pour la vie active et de l'ordre de 50 % pour les vies sociale et quotidienne (Tableau 57). En termes de structure, les mobilités sont beaucoup plus proches, les hommes se déplaçant proportionnellement un peu plus pour la vie active, les femmes un peu pour la vie quotidienne (Figure 10).

<sup>33</sup> Les usagers du vélo ont des niveaux de mobilité importants mais ils sont trop peu nombreux, surtout chez les femmes, pour que ces résultats puissent être considérées comme fiables.

Tableau 57 : Niveaux de mobilité, selon le genre et la sphère d'activité

	Vie active	Vie sociale	Vie quotidienne	Total
Femme	1,2	1,0	1,1	3,3
Homme	2,3	1,6	1,6	5,5
Ensemble	1,8	1,3	1,3	4,4

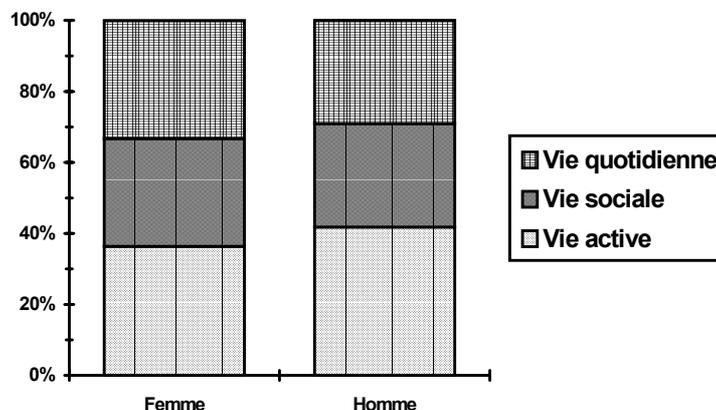


Figure 10: Profil de mobilité, selon le genre et le motif de déplacement

Toutefois, un examen plus détaillé des motifs de déplacements met en évidence des écarts plus significatifs entre hommes et femmes. Ainsi, la religion concerne la majorité des déplacements masculins liés à la vie quotidienne (0,9 déplacement, soit un déplacement masculin sur six) tandis que du fait des préceptes religieux ce motif est pratiquement inexistant dans la mobilité féminine (0,04 déplacement !). Le fonctionnement quotidien du ménage mobilise *in fine* bien peu les hommes (un déplacement sur huit). A cette différence on peut aussi ajouter la part des déplacements secondaires (Tableau A5.4), c'est-à-dire, ceux qui n'ont aucune extrémité au domicile. Ils sont généralement liés à l'activité professionnelle et représentent moins d'un déplacement sur dix chez les hommes tandis qu'ils sont presque inexistants chez les femmes (moins d'un déplacement sur trente).

Pendant le week-end, la sphère professionnelle voit bien évidemment sa place se réduire sensiblement, avec une baisse notable des activités, tout particulièrement chez les femmes (Tableau 58). Le niveau de leur mobilité professionnelle est divisé par trois, la réduction n'étant que de moitié chez les hommes. Par contre, la sociabilité s'intensifie, les déplacements pour les visites augmentant d'un tiers, un peu plus pour les hommes, un peu moins pour les femmes. Enfin, si la mobilité liée à la vie quotidienne reste globalement stable, sa structure se modifie chez les hommes, du fait d'une augmentation de la mobilité liée à la religion, qui passe à 1,2 déplacement en moyenne (la mobilité féminine pour la religion augmente aussi mais pour atteindre... 0,1 déplacement !). Le week-end, les femmes continuent alors à assurer le fonctionnement quotidien du ménage tandis que les hommes diminuent encore leur participation...

Tableau 58 : La mobilité par motif de déplacement pendant le week-end, selon le genre

	Nombre de déplacements				%		
	Vie active	Vie sociale	Vie quot.	Total	Vie active	Vie sociale	Vie quot.
Femme	0,4	1,3	1,1	2,8	15,3	44,6	40,1
Homme	1,2	2,2	1,7	5,1	22,9	43,1	34,0
Ensemble	0,8	1,7	1,4	4,0	20,2	43,6	36,1

#### 4.1.5. Conclusion

Quel que soit l'indicateur pris en compte, les niveaux de mobilité masculins sont toujours supérieurs à ceux de leurs compagnes. Avec des structures de mobilité globalement différentes, les seuls points communs entre hommes et femmes sont l'importance de la mobilité en heure creuse et la prédominance de la marche comme mode de déplacement. Néanmoins, l'utilisation des modes motorisés relève clairement du domaine masculin. Reposant sur des modes plus rapides que la marche, la mobilité masculine, entre vie professionnelle et vie sociale, est aussi plus complexe, du fait d'espaces visités plus lointains et d'une organisation des déplacements laissant une place non négligeable à la mobilité secondaire. De la mobilité féminine, dominée par les activités liées au ménage ou à la profession, sont exclus les deux-roues, motorisés ou non ; elle repose, après la marche, sur les transports collectifs, voire la voiture pour quelques unes, les plus favorisées. Les espaces investis sont alors plus restreints, généralement proches du domicile, car accessibles à pied, et plus rarement éloignés du domicile, car nécessitant l'usage des transports en commun.

## 4.2. AGE, CYCLE DE VIE ET MOBILITE

Différents travaux sur la mobilité quotidienne ont mis en évidence qu'après le genre, l'âge, et plus précisément la position dans le cycle de vie, constitue l'une des variables les plus discriminantes de la mobilité. Nous présentons tout d'abord un premier aperçu de la mobilité au travers d'une partition de la population en 10 classes d'âge. Nous regroupons ensuite ces classes en 4 groupes, assimilables à des étapes dans le cycle de vie. Enfin, comme lors de l'analyse des différences liées au genre, nous examinons les évolutions de la mobilité à travers ces étapes, selon les horaires, les types de liaison, les modes et les motifs. Compte tenu des rôles sociaux très différenciés entre les deux sexes, à chacune des étapes de vie nous distinguons les hommes et les femmes.

### 4.2.1. Age et mobilité

La mobilité moyenne tous modes est maximale chez les plus jeunes (14-15 ans) qui réalisent pratiquement 5 déplacements quotidiens, décroît ensuite légèrement pour se stabiliser autour de 4,5 déplacements et chute fortement et rapidement au delà de 60 ans (Tableau 59). Entre les deux classes d'âge extrêmes, la mobilité quotidienne diminue ainsi de 2 déplacements. Cette évolution s'accompagne d'une réduction de la mobilité pédestre, absolue, durant la totalité du cycle de vie (les plus jeunes réalisent deux fois plus de déplacements à pied que les plus vieux), mais aussi relative, en tout cas jusqu'à 50 ans. La mobilité mécanisée suit un tout autre schéma. Presque nulle pour les plus jeunes, elle augmente progressivement jusqu'à la fin de la trentaine pour atteindre sa valeur maximale, plus de 2 déplacements (soit sept fois la

mobilité des plus jeunes). Elle diminue ensuite faiblement jusqu'à 60 ans, bien plus rapidement ensuite, mais tout en restant supérieure à la mobilité des plus jeunes. Globalement, la mobilité pédestre demeure alors, en moyenne, majoritaire à tous les âges.

Tableau 59 : Niveaux de mobilité, selon l'âge

	Effectif		Totale	Mobilité		
	Nbre	%		A pied	Mécanisée	% Méc
14-15	151	7,3	4,9	4,5	0,3	7,1
16-18	279	13,5	4,7	4,1	0,7	13,9
19-21	218	10,6	4,4	3,4	1,0	22,6
22-24	195	9,4	4,3	3,0	1,3	30,7
25-30	331	16,0	4,4	2,9	1,6	35,6
31-35	205	9,9	4,4	2,5	1,9	43,9
36-40	203	9,8	4,6	2,3	2,2	48,9
41-50	260	12,6	4,2	2,3	1,9	44,7
51-60	147	7,1	4,5	2,8	1,7	38,0
>60	76	3,7	3,0	2,2	0,8	25,8
Ensemble	2 065	100	4,4	3,0	1,4	31,6

L'âge n'influe pas sur la mobilité de la même manière chez les hommes et chez les femmes (Tableau 60 et Tableau A5.5). La mobilité des femmes, très élevée chez les très jeunes, diminue continûment avec l'âge pour atteindre, au delà de 60 ans, des niveaux très faibles (bien moins d'un aller-et-retour quotidien en moyenne, soit le tiers de la mobilité des plus jeunes). En revanche, la mobilité des hommes augmente jusqu'à la fin de la trentaine, et diminue ensuite, tout en restant au dessus de 4 déplacements quotidiens. La chute de mobilité entre les plus mobiles et les moins mobiles (les plus vieux) n'est alors que de 30 %. Les effets de ces évolutions divergentes accentuent alors les différentiels de mobilité homme-femme : à partir de la trentaine, les hommes font environ 3 déplacements de plus que les femmes tandis que, pour les classes d'âge plus jeunes, ces écarts sont plus faibles et vont de 0,4 déplacement (pour les 14-15 ans) à 2,2 déplacements (pour les 25-30 ans). Les effets de l'apprentissage des rôles masculins et féminins apparaissent ainsi clairement.

La mobilité mécanisée suit la même trajectoire chez les femmes et les hommes, mais à un niveau plus élevé pour ceux-ci : très faible pour les plus jeunes, elle augmente à l'âge adulte pour atteindre son maximum à la fin de la trentaine, en même temps que la mobilité totale, et décroît ensuite pour retomber au même niveau que les plus jeunes, chez les femmes, et à celui des jeunes d'une vingtaine d'années, chez les hommes. Les écarts entre hommes et femmes sont maximaux lors de la trentaine, lorsque les rôles sociaux respectifs d'épouse et de chef sont généralement installés<sup>34</sup>. Un regroupement de la population en 4 grandes classes d'âge, rendant partiellement compte des étapes du cycle de vie, permet de synthétiser les évolutions, les niveaux et les différentiels des mobilités féminine et masculine.

<sup>34</sup> Les femmes se mariant beaucoup plus jeunes que les hommes, on peut penser que l'état matrimonial est plus prégnant dans la mobilité des épouses que dans la mobilité du chef de ménage homme : l'écart maximal de 2,4 déplacements mécanisés se produit au début de la trentaine, quand le rôle d'épouse peut être considéré comme acquis, tandis que celui de chef de ménage ne l'est pas encore tout à fait.

Tableau 60 : Mobilité totale et mobilité mécanisée, selon le genre et la classe d'âge

	Effectif		Mobilité totale		Mobilité mécanisée	
	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme
14-15	82	69	4,7	5,1	0,3	0,4
16-18	135	144	3,8	5,5	0,5	0,8
19-21	105	113	3,3	5,4	1,0	1,0
22-24	95	100	3,4	5,2	1,0	1,6
25-30	172	159	3,4	5,6	1,1	2,1
31-35	103	102	2,8	6,0	0,7	3,1
36-40	111	92	3,3	6,0	1,3	3,4
41-50	123	137	2,6	5,7	0,9	2,8
51-60	50	97	3,0	5,2	1,2	2,0
>60	37	39	1,5	4,3	0,4	1,1

#### 4.2.2. Les étapes du cycle de vie

Le mise en évidence de quatre grande phases du cycle de vie confirme l'effet différentiel de l'âge sur la mobilité totale des hommes et des femmes, même si tous connaissent une chute du nombre de déplacements à l'arrivée de la vieillesse. Les écarts de mobilité d'une étape à l'autre sont plus marqués chez les femmes que chez les hommes. Ainsi, le nombre de déplacements varie du simple au double entre les femmes les moins et les plus mobiles, alors que l'abaissement n'est que de 20 % chez les hommes (Tableau 61 ; Tableaux A5.6 et A5.7). Si l'on se limite à la seule mobilité mécanisée, on observe par contre le même phénomène d'augmentation pour les hommes et les femmes, jusqu'à la vieillesse qui signifie pour les deux groupes une forte chute de la mobilité mécanisée (Figure 11). Les évolutions dans l'usage des modes mécanisés d'une période de la vie à la suivante sont plus amples chez les hommes creusant le différentiel de mobilité entre les hommes et femmes. Faible chez les jeunes (1,2 déplacement tous modes, 0,3 mécanisé), il devient maximal pour les adultes âgés (2,8 et 1,8).

Tableau 61 : Mobilité totale et mobilité mécanisée, selon le genre et la position dans le cycle de vie

	Effectif		Mobilité totale		Mobilité mécanisée	
	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme
Jeune (14-18)	217	213	4,2	5,4	0,4	0,7
Adulte jeune (19-34)	440	447	3,3	5,5	1,0	1,9
Adulte âgé (35-55)	300	314	2,9	5,7	1,1	2,9
Personne âgée (>55)	56	78	2,1	4,8	0,5	1,3

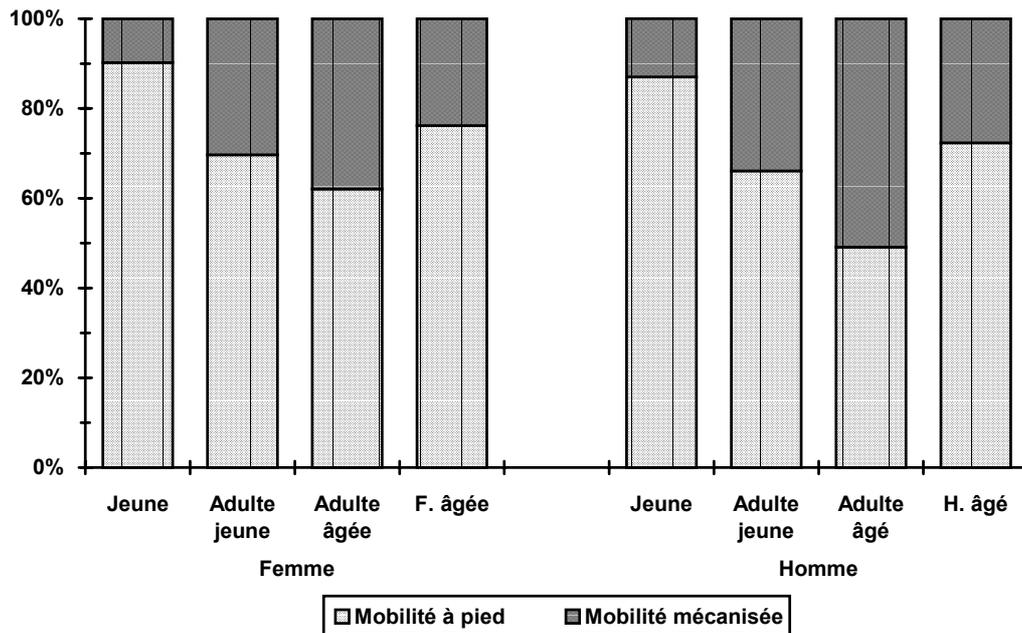


Figure 11 : Répartition entre mobilités à pied et mécanisée, selon le genre et la position dans le cycle de vie

L'analyse de l'effet du cycle de vie sur la mobilité peut être approfondie en prenant en compte, parallèlement à l'âge, le statut matrimonial. Cependant, du fait de la taille de l'échantillon, une nouvelle partition conduit à des classes avec de trop faibles effectifs. Aussi nous limitons-nous à une comparaison entre célibataires et personnes mariées<sup>35</sup> (Tableaux 62 et 63 et Tableau A5.8). A classe d'âge donnée, les femmes célibataires se déplacent plus que les femmes mariées, avec notamment un usage plus intensif des modes mécanisés. Les premières, des actives et des scolaires (les deux tiers), se déplacent surtout dans le cadre des activités contraintes (études et travail). Les secondes, plutôt des femmes au foyer (70 %), le font pour le fonctionnement du ménage et la sociabilité, dans le cadre d'une mobilité de proximité. Pour les hommes, la situation est inversée, les individus mariés se déplacent plus que les célibataires, du fait de taux d'actifs plus élevés. Ainsi, parmi les adultes jeunes, la mobilité plus élevée des hommes mariés (92 % d'actifs) s'explique par l'importance des déplacements professionnels, un peu moins de la moitié des déplacements, contre deux déplacements sur cinq pour les célibataires qui ne comptent que 59 % d'actifs. Les écarts de mobilité entre hommes mariés renvoient, eux, à des équilibres différents entre vie sociale, plus importante chez les jeunes adultes, et vie quotidienne, plus précisément la pratique de la religion. Ainsi, le rôle d'épouse signifie un repli sur le domicile, tandis que celui de chef de ménage implique au contraire d'en sortir, afin d'accéder à des ressources monétaires<sup>36</sup>.

<sup>35</sup> Une présentation plus générale de l'influence du statut matrimonial sur la mobilité est présentée dans la section suivante.

<sup>36</sup> Réciproquement, la disponibilité de ressources monétaires est bien souvent une condition déterminante dans le passage de célibataire à homme marié.

Tableau 62 : Mobilité totale et mobilité mécanisée des célibataires et mariés, selon le genre et la position dans le cycle de vie

	Mobilité totale		Mobilité mécanisée	
	Célibataire	Marié	Célibataire	Marié
<i>Femme</i>				
Jeune (14-18)	4,3	2,2	0,5	0
Adulte jeune (19-34)	3,7	3,0	1,3	0,8
Adulte âgée (35-55)	5,5	2,9	3,8	1,0
Femme âgée (>55)	-	2,1	-	0,2
<i>Homme</i>				
Jeune (14-18)	5,4	-	0,7	-
Adulte jeune (19-34)	5,4	6,1	1,7	2,4
Adulte âgé (35-55)	5,3	5,7	1,6	3,0
Homme âgé (>55)	-	4,6	-	1,2

Les italiques indiquent les classes avec des effectifs inférieurs à 30

Tableau 63 : Structure de la mobilité par motifs, selon le genre, la position dans le cycle de vie et le statut matrimonial (%)

	Célibataires			Mariés		
	Vie active	Vie sociale	Vie quot.	Vie active	Vie sociale	Vie quot.
<i>Femme</i>						
Jeune (14-18)	57,0	19,1	23,8	26,9	34,6	38,5
Adulte jeune (19-34)	44,3	24,8	30,9	22,8	36,1	41,1
Adulte âgée (35-55)	59,1	36,4	4,5	28,2	34,7	37,2
Femme âgée (>55)	-	-	-	5,4	56,8	37,8
<i>Homme</i>						
Jeune (14-18)	51,2	31,6	17,2	-	-	-
Adulte jeune (19-34)	39,0	35,7	25,3	46,7	27,9	25,4
Adulte âgé (35-55)	25,5	49,1	25,5	45,9	17,7	36,3
Homme âgé (>55)	-	-	-	21,4	19,9	58,7

Le week-end, la mobilité diminue quel que soit l'âge (sauf pour les hommes âgés) mais à des degrés divers selon le genre et l'étape dans le cycle de vie (Tableau 64). Chez les femmes, les plus âgées et les plus jeunes perdent un déplacement, les adultes âgées 0,6 déplacement et les adultes jeunes diminuent à peine leur mobilité. Chez les hommes, la baisse de mobilité oscille entre 0,4 et 0,7 déplacement et ne concerne pas les hommes âgés qui, bien au contraire, effectuent plus d'un déplacement supplémentaire, du fait d'une augmentation de 2 déplacements pour la religion, et deviennent ainsi le groupe le plus mobile. L'utilisation des modes mécanisés est aussi globalement à la baisse. Alors que les femmes adultes jeunes sont les moins affectées, leurs consoeurs réduisent leur mobilité environ de moitié. Chez les hommes, si les jeunes, et à un moindre degré les adultes jeunes, augmentent leur mobilité mécanisée, les deux autres catégories la diminuent.

Tableau 64 : Mobilité totale et mobilité mécanisée le week-end, selon le genre et la position dans le cycle de vie

	Effectif		Mobilité totale		Mobilité mécanisée	
	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme
Jeune (14-18)	78	74	3,0	5,0	0,2	1,0
Adulte jeune (19-34)	165	148	3,1	5,1	0,7	2,0
Adulte âgé (35-55)	79	92	2,3	5,0	0,6	2,3
Personne âgée (>55)	10	21	1,1	6,0	0,2	0,9

Les niveaux de mobilité de semaine, tous modes et mécanisée, et leurs évolutions au cours du cycle de vie, confirment les résultats des travaux précédents sur les villes de Ouagadougou et Bamako (DIAZ OLVERA *et alii*, 1998). La mobilité des plus jeunes est initialement très similaire entre filles et garçons, mais elle se différencie progressivement avec l'âge. En effet, les jeunes n'ont pas encore acquis entièrement les modèles de comportement propres à chaque genre et dont la construction s'achève au cours de la période de jeunesse. Ultérieurement, le mariage accentue les différences par rapport au célibat. Pour les femmes, il induit plus de responsabilités dans le fonctionnement du ménage et débouche sur une diminution de la mobilité qui se centre sur des sorties d'ordre domestique. Pour les hommes, qui deviennent généralement le principal soutien économique du ménage, il se traduit par un accroissement des déplacements professionnels, et un accès plus aisé aux modes de transport motorisés. Enfin, en fin de semaine, on observe, toujours comme à Ouagadougou et Bamako, un accès plus aisé des divers membres du ménage aux modes mécanisés, leur utilisateur habituel les accaparant moins du fait du recul des déplacements domicile-travail.

#### 4.2.3. Le moment de la journée

Quel que soit l'âge, sauf pour les jeunes filles, les femmes comme les hommes se déplacent plus en heures creuses (Tableau 65). La répartition entre heures de pointe et heures creuses est très similaire chez les hommes et chez les femmes (Figure 12). De plus, la part de la mobilité en heure creuse augmente avec l'âge, le mouvement étant plus net et régulier chez les femmes. Si pour les jeunes, environ la moitié de leur mobilité est réalisée en heure creuse, cette proportion augmente aux deux tiers pour les personnes âgées.

Tableau 65 : Niveaux de mobilité par heure creuse-heure de pointe, selon le genre et le cycle de vie

	Femme		Homme	
	Heure creuse	Heure de pointe	Heure creuse	Heure de pointe
Jeune (14-18)	2,0	2,1	2,8	2,6
Adulte jeune (19-34)	2,0	1,3	3,5	2,0
Adulte âgé (35-55)	1,9	1,0	3,3	2,4
Personne âgée (>55)	1,3	0,6	3,2	1,5

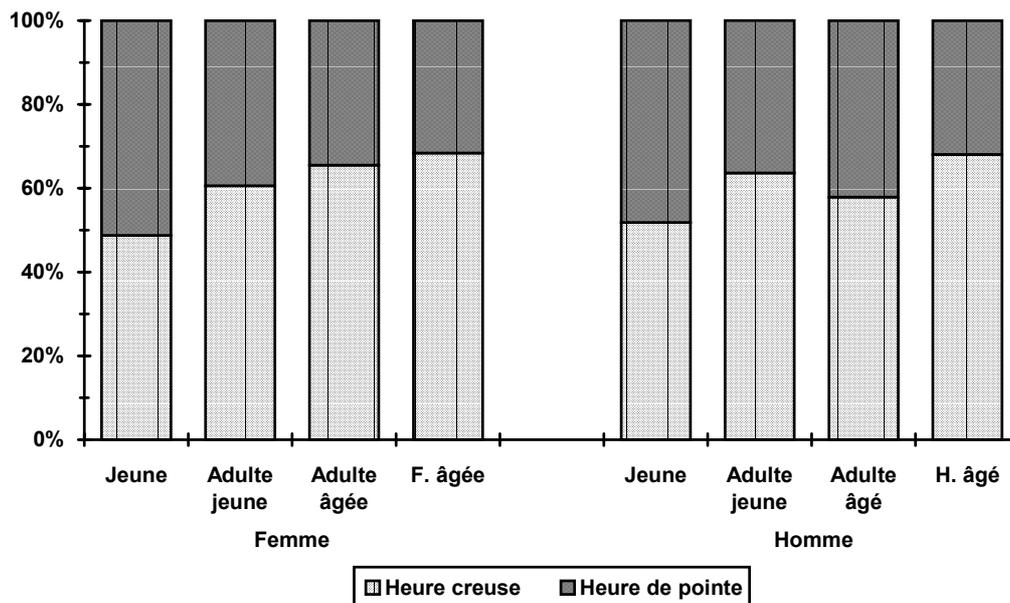


Figure 12 : Répartition de la mobilité totale entre heure de pointe et heure creuse, selon le genre et la position dans le cycle de vie

#### 4.2.4. Les lieux fréquentés

Aussi bien pour les femmes que pour les hommes et à tous les âges, les déplacements internes au quartier du domicile sont les plus nombreux. Toutefois, ils diminuent avec l'âge, le changement principal survenant très tôt, lors du passage à l'âge adulte (Tableau 66). Ce changement est plus marqué chez les femmes, qui maintiennent pendant l'âge adulte des niveaux de mobilité stables, et cela quel que soit le type de déplacement, avant d'enregistrer une décroissance pendant la vieillesse, plus ou moins importante selon le type de déplacement. Pour les déplacements radiaux et ceux sans extrémité dans le quartier, les femmes âgées reviennent aux niveaux des jeunes, tandis que pour les autres liaisons, notamment internes, elles sont en dessous. En devenant adultes, les hommes passent d'une mobilité interne au quartier ou vers les zones limitrophes à une mobilité plus lointaine et plus complexe, avec plus de déplacements vers le centre, éclatés et sans extrémité dans le quartier du domicile. Mais pour les plus âgés cette tendance s'inverse, leur mobilité se concentre de nouveau dans le quartier, et les niveaux des différents types de déplacements se rapprochent plus de ceux des jeunes que des adultes âgés, à l'exception des déplacements limitrophes.

Si l'on passe des niveaux aux structures de la mobilité, certaines similitudes apparaissent entre genres (Figure 13). Ainsi, plus de la moitié des déplacements des filles et des garçons ont lieu dans leur quartier, les déplacements vers les quartiers limitrophes et éclatés suivant en importance. Avec le passage à l'âge adulte, on fréquente moins l'environnement proche (quartier du domicile et quartiers limitrophes) en faveur de déplacements vers le centre, de déplacements éclatés et, chez les hommes, de déplacements autres. Entre femmes adultes, le comportement varie peu, si ce n'est un rétrécissement supplémentaire des déplacements limitrophes pour les plus âgées. Chez les hommes, les évolutions sont plus importantes, avec une augmentation des déplacements autres au détriment surtout des liaisons éclatées pour les adultes âgés. L'arrivée de la vieillesse s'accompagne de nouveau d'un repli sur le quartier, aussi bien pour les femmes que les hommes, encore plus marqué que chez les jeunes, et au détriment de la quasi totalité des autres liaisons.

Tableau 66 : Niveaux de mobilité par type de liaison, selon le genre et la position dans le cycle de vie

	Interne	Limitrophe	Radial	Eclaté	Autre	Total
<i>Femme</i>						
Jeune (14-18)	2,3	0,8	0,3	0,7	0,1	4,2
Adulte jeune (19-34)	1,4	0,5	0,5	0,6	0,2	3,3
Adulte âgée (35-55)	1,3	0,4	0,5	0,6	0,2	2,9
Femme âgée (>55)	1,2	0,2	0,3	0,2	0,1	2,1
<i>Homme</i>						
Jeune (14-18)	2,9	0,9	0,5	0,8	0,2	5,4
Adulte jeune (19-34)	2,1	0,6	0,8	1,3	0,7	5,5
Adulte âgé (35-55)	2,0	0,5	0,9	1,1	1,1	5,7
Homme âgé (>55)	2,6	0,4	0,5	0,6	0,4	4,8

\* Interne, à l'intérieur du quartier d'habitation ; limitrophe, entre le quartier d'habitation et un quartier contigu ; radial, entre le quartier d'habitation et le centre-ville ; éclaté, entre le quartier d'habitation et un quartier autre que contigu ou en centre-ville ; autre, sans aucune extrémité dans le quartier d'habitation.

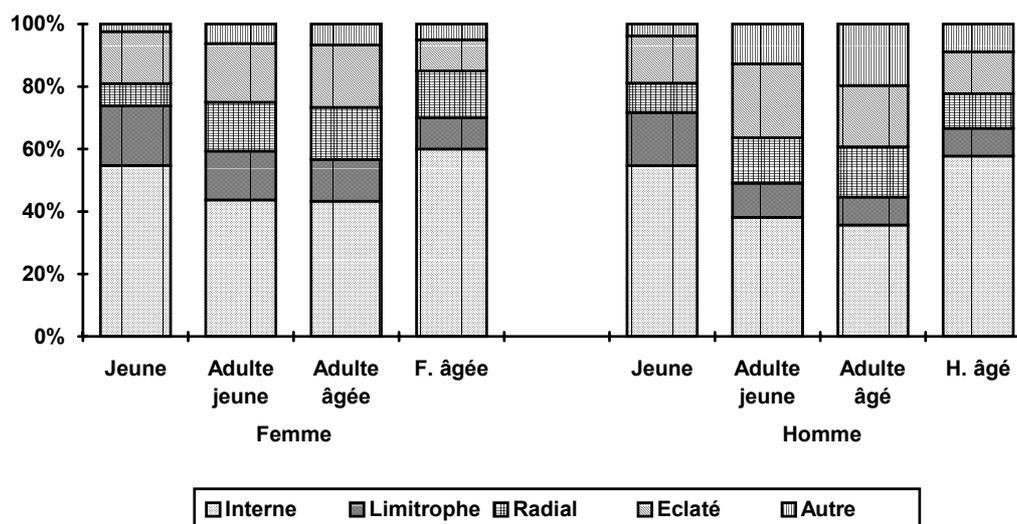


Figure 13 : Répartition des différents types de liaison dans la mobilité totale, selon le genre et la position dans le cycle de vie

Des différences remarquables apparaissent donc au cours des différentes étapes de vie : mobilité de quartier, et plus largement mobilité de proximité pour les jeunes et les plus âgés plutôt que pour les adultes, pour les femmes plutôt que pour les hommes. A l'âge adulte, les espaces parcourus s'élargissent, surtout dans le cas des hommes, qui développent une mobilité à partir d'autres quartiers que celui du domicile.

#### 4.2.5. Les modes

Quel que soit l'âge, certains modes sont peu, voire pas du tout, utilisés par la population niaméenne, les deux-roues moteur par les femmes, le vélo tant par les femmes que les hommes. La marche constitue, par contre, le principal mode de déplacement de l'ensemble de

la population (Tableau 67). Les femmes sortent un peu moins à pied en vieillissant, la baisse la plus sensible ayant lieu lors du passage à l'âge adulte (diminution de 1,4 déplacement). Les femmes âgées font ainsi 2 déplacements à pied de moins que leurs cadettes. Les déplacements en modes motorisés augmentent avec l'âge mais chutent lors de la vieillesse, ces évolutions étant dues principalement aux variations d'usage de la voiture. Les femmes adultes sont ainsi les principales utilisatrices des modes motorisés, avec néanmoins des différences entre transports collectifs et voiture : les premiers sont autant utilisés par les adultes jeunes que par les femmes âgées, tandis que la voiture est plus utilisée par ces dernières.

Les hommes marchent également moins avec l'âge, la vieillesse étant toutefois pour eux, contrairement aux femmes, le temps d'un retour vers la marche. Parallèlement, l'utilisation des modes motorisés, d'abord très faible, se développe à l'âge adulte avant de diminuer chez les hommes âgés. Les deux-roues moteur et les transports collectifs constituent des modes concurrents, avec un léger avantage pour les premiers jusqu'à l'âge adulte et pour les seconds chez les hommes âgés. Les déplacements en voiture ne deviennent notables qu'après de 35 ans et, même s'ils diminuent de moitié pour les hommes âgés, ils restent encore alors deux fois plus nombreux que les déplacements en transports collectifs.

Tableau 67 : Niveaux de mobilité par mode, selon le genre et la position dans le cycle de vie

	A pied	Vélo	2RM	Voiture	TC	Total
<i>Femme</i>						
Jeune (14-18)	3,7	0,0	0,1	0,1	0,2	4,2
Adulte jeune (19-34)	2,3	0,0	0,1	0,3	0,6	3,3
Adulte âgée (35-55)	1,8	0,0	0,0	0,5	0,5	2,9
Femme âgée (>55)	1,6	0,0	0,0	0,1	0,4	2,1
<i>Homme</i>						
Jeune (14-18)	4,7	0,2	0,1	0,2	0,1	5,4
Adulte jeune (19-34)	3,7	0,1	0,8	0,3	0,7	5,5
Adulte âgé (35-55)	2,8	0,1	0,7	1,5	0,6	5,7
Homme âgé (>55)	3,4	0,0	0,1	0,8	0,4	4,8

C'est donc à l'âge mûr, quand on a atteint un certain statut social et une situation économique plus favorable, que les adultes âgés, femmes et hommes, utilisent le plus les modes motorisés, avec toutefois la persistance d'écarts importants entre hommes et femmes. Grâce à l'utilisation des modes individuels, et en particulier de la voiture, les hommes font presque 3 fois plus de déplacements motorisés que les femmes. Les nombres de déplacements en transports collectifs sont, par contre, très proches.

Ces variations en niveau s'accompagnent d'évolutions en structure. La part relative de la marche diminue avec l'âge, plus fortement chez les hommes que chez les femmes, avant de croître à nouveau avec la vieillesse (Figure 14). De plus, à groupe d'âge égale, la part de la marche est toujours plus importante chez les femmes que chez les hommes. Ainsi, à pied, les jeunes filles sont celles qui se déplacent le plus (90 % de leurs déplacements) et les hommes adultes âgés le moins (moins de la moitié de leurs déplacements). Les jeunes filles réalisent donc presque la totalité de leur mobilité à pied, le deuxième mode étant les transports collectifs, avec seulement un déplacement sur vingt. La part des transports collectifs dans la mobilité s'accroît ensuite chez les femmes jeunes adultes (un déplacement sur cinq), de même que, de façon moins nette, celle des déplacements en voiture. Chez les adultes âgées, la part de la voiture augmente considérablement et égale presque celle des transports collectifs,

toujours au détriment des déplacements piétonniers. Enfin, plus âgées, elles continuent à utiliser les transports collectifs mais abandonnent la voiture et reviennent à la marche (trois déplacements sur quatre).

Chez les jeunes garçons aussi la marche est la base de la mobilité avec presque quatre déplacements sur cinq, le vélo et la voiture la suivent de très loin. L'importance relative de ces deux modes, surtout celle du vélo, s'estompe chez les adultes jeunes, au profit des deux-roues moteur et des transports collectifs. Un nouveau tournant dans l'usage des modes intervient avant la quarantaine. La voiture s'impose parmi les modes motorisés en quintuplant sa part pour atteindre le quart des déplacements. Elle est suivie par les deux-roues moteur et les transports collectifs. Enfin, les hommes âgés se tournent à nouveau vers la marche (presque les trois quarts des déplacements), en délaissant plus nettement les deux-roues moteur et la voiture que les transports collectifs.

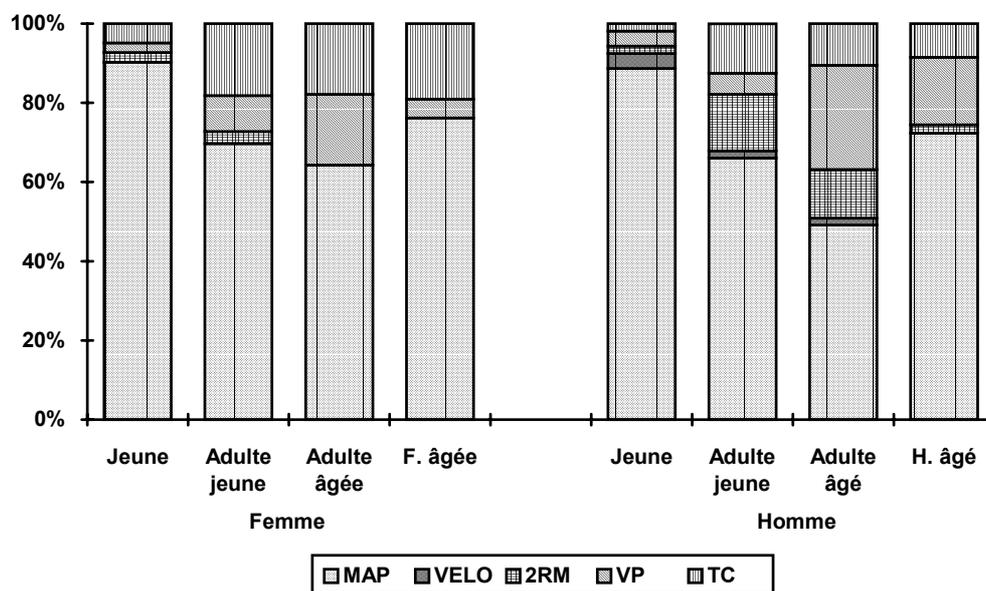


Figure 14 : Répartition modale, selon le genre et la position dans le cycle de vie

Le profil de la population en termes d'utilisation quotidienne des modes varie alors sensiblement selon la position dans le cycle de vie et le genre (Figures 15 et 16, Tableaux A5.9 et A5.10). Les jeunes filles sont surtout des « marcheuses » (huit sur dix), quelques unes utilisant les transports collectifs. Jeunes femmes, plus de la moitié sont toujours des « marcheuses » tandis que le nombre d'utilisatrices des transports collectifs triple presque et que la sédentarité commence à se développer. Les marcheuses sont un peu moins dominantes encore chez les adultes âgées (moins d'une femme sur deux), les sédentaires un peu plus nombreuses, les transports collectifs gardent autant de clientes qu'avant et les utilisatrices de la voiture doublent tout en ne concernant toujours qu'à peine une femme sur dix. Enfin, avec la vieillesse, la sédentarité gagne encore du terrain (une femme sur trois). Parmi les femmes mobiles, les utilisatrices de la voiture se font très rares, la marche à pied exclusive, voire plus rarement l'usage des transports collectifs étant le lot des femmes les plus âgées.

Les jeunes garçons sont essentiellement des « marcheurs » (presque les trois quarts), les autres se répartissant plus ou moins équitablement entre les utilisateurs des autres modes et

les sédentaires. Chez les jeunes hommes, les usagers des transports collectifs (un quart) et des deux-roues moteur (un sur sept) détournent les « marcheurs » (moins de la moitié). Chez les adultes âgés, on compte à peine plus de « marcheurs » (un quart) que d’usagers de la voiture ou des transports collectifs (un peu plus d’un sur cinq chacun). Enfin, parmi les plus anciens, alors que quelques uns ne se déplacent plus, une petite moitié redeviennent des « marcheurs » alors les utilisateurs des transports collectifs et de la voiture restent encore nombreux.

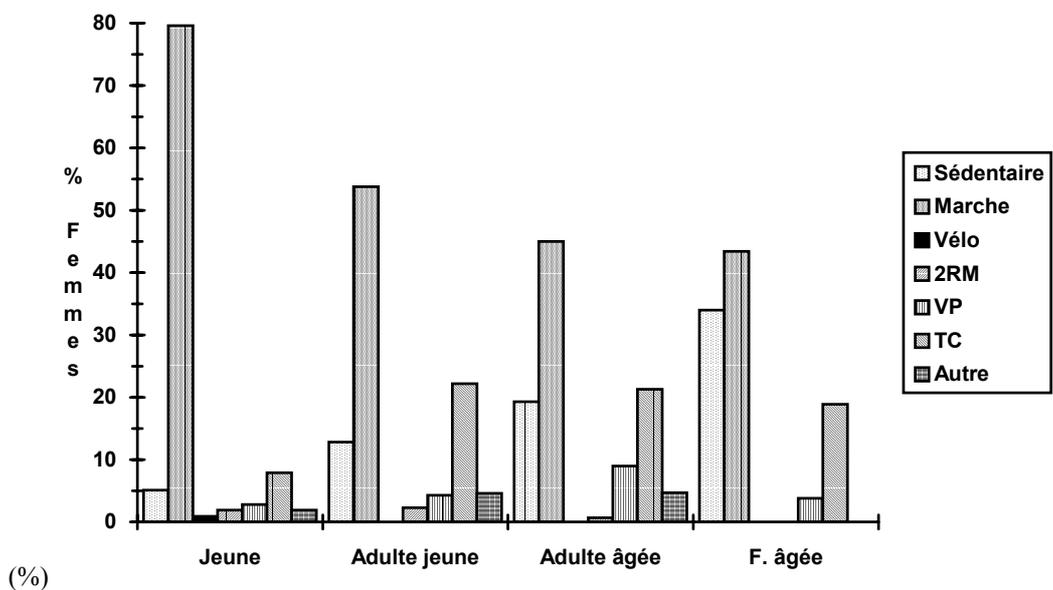


Figure 15 : Répartition de la population féminine selon l’utilisation des modes, selon la position dans le cycle de vie

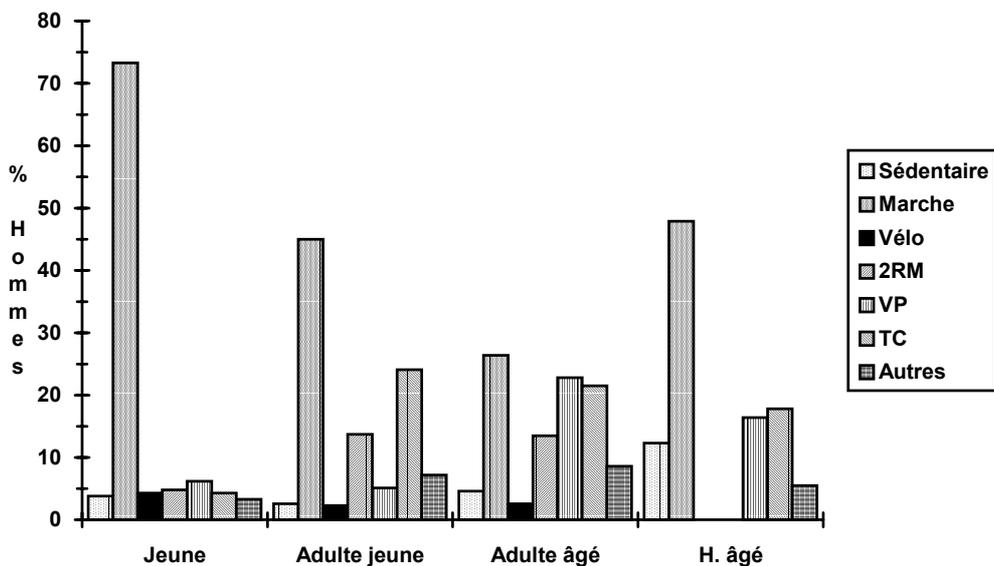


Figure 16 : Répartition de la population masculine selon l’utilisation des modes, selon la position dans le cycle de vie (%)

Quelles sont les principaux enseignements de ces différents résultats sur l’usage des modes ?

- Si la diversité modale caractérise la mobilité masculine, la captivité vis-à-vis de la marche et des transports collectifs est la principale caractéristique de la mobilité féminine.
- La marche et les transports collectifs sont les modes les moins inégalitaires, du point de vue du genre, avec toutefois plus de « marcheuses » que de « marcheurs ». A étape de vie égale, la part des utilisateurs et des utilisatrices des transports collectifs est semblable chez les adultes et les personnes âgées. Par contre, chez les jeunes gens, on trouve presque deux fois plus d'utilisatrices que d'utilisateurs.
- Le vélo, mode très marginal, n'est utilisé que par des jeunes garçons et quelques hommes adultes, tandis que le deux-roues moteur, plus fréquent, est accaparé par ces derniers.
- La voiture, comme les autres modes individuels, demeure un mode masculin, mais n'est vraiment ancrée que chez ceux qui jouissent d'un statut social, voire économique, élevé, c'est-à-dire chez une minorité d'hommes de plus de 35 ans.

#### 4.2.6. Les motifs

La comparaison des structures par motifs des mobilités féminine et masculine a montré des profils proches. La prise en compte des étapes du cycle de vie permet d'approfondir cette analyse (Tableau 68). La diminution de la mobilité féminine avec l'âge se fait essentiellement au détriment des déplacements professionnels. En effet, avec la fin ou l'abandon des études et faute, le plus souvent, d'une activité économique de remplacement, le passage de jeune fille à jeune adulte se traduit par une diminution de moitié de cette mobilité contrainte, avec la perte de plus d'un déplacement. Après une faible diminution supplémentaire pour les adultes âgées, la mobilité professionnelle disparaît presque pour les femmes âgées. Les déplacements liés à la vie sociale, au contraire, augmentent légèrement avec l'âge, l'écart étant de 0,5 déplacement entre les plus jeunes et les plus âgées. Les déplacements ménagers suivent encore une autre évolution car, avec un niveau presque constant jusqu'à l'âge adulte, ils diminuent de moitié ultérieurement, les femmes âgées se déchargeant de certaines tâches ménagères.

Tableau 68 : Niveaux de mobilité par motif de déplacement, selon le genre et la position dans le cycle de vie

	Vie active	Vie sociale	Vie quotidienne	Total
<i>Femme</i>				
Jeune (14-18)	2,3	0,8	1,0	4,2
Adulte jeune (19-34)	1,1	1,0	1,2	3,3
Adulte âgée (35-55)	0,9	1,0	1,1	2,9
Femme âgée (>55)	0,2	1,3	0,5	2,1
<i>Homme</i>				
Jeune (14-18)	2,8	1,7	0,9	5,4
Adulte jeune (19-34)	2,2	1,9	1,4	5,5
Adulte âgé (35-55)	2,5	1,2	2,0	5,7
Homme âgé (>55)	1,0	0,9	2,8	4,8

Les activités extérieures contraintes, études puis travail, étant généralement plus persistantes au cours des différentes étapes de vie chez les hommes, leurs déplacements professionnels gardent un niveau élevé durant la jeunesse et l'âge adulte, pour ne chuter qu'après 55 ans (Tableau 68). Néanmoins, peu d'hommes âgés bénéficiant d'une retraite, les activités professionnelles ne sont pas abandonnées complètement et les plus vieux effectuent encore,

en moyenne, un déplacement professionnel. Chez les adultes, le niveau de mobilité inférieur des jeunes renvoie à la situation de crise économique persistante et sur les difficultés d'insertion de ces générations dans le monde du travail : ils ne sont plus scolaires ou étudiants, à la différence de leurs cadets (29 % et 67 %, respectivement), mais ils ne sont toujours pas actifs car le chômage les frappe en priorité lors de leur arrivée sur le marché du travail. Alors que neuf adultes âgés sur dix sont actifs, ils ne sont encore qu'un sur deux parmi les jeunes adultes. Quant aux autres sphères d'activité, les déplacements liés à la sociabilité et à la vie quotidienne suivent une évolution contraire à celle des femmes : avec l'âge, les premiers diminuent un peu, tandis que les seconds augmentent non pas du fait d'une participation plus conséquente dans les activités domestiques mais du fait d'une pratique religieuse plus assidue, amenant un déplacement supplémentaire (Tableau A5.11).

En structure (Figure 17), la part des déplacements professionnels féminins, qui rappelons le, comprennent les déplacements domicile-école (près de trois déplacements sur cinq pour les jeunes) diminue à l'âge adulte (un tiers des déplacements), au profit des déplacements domestiques et de sociabilité. Pour les femmes âgées, la sociabilité (deux tiers des déplacements), prend très nettement le pas non seulement sur les activités professionnelles pratiquement inexistantes mais aussi sur celles liées à la vie quotidienne (un quart des déplacements). Chez les hommes, la part des déplacements professionnels diminue plus lentement que chez les femmes, passant d'un déplacement sur deux pour les jeunes à un sur cinq pour les plus âgés. Cette baisse s'accompagne d'une augmentation de la part des déplacements domestiques qui s'accroît pour les plus âgés, du fait du développement de la pratique religieuse, qui passe d'un déplacement sur dix pour les plus jeunes à un cinquième des déplacements des adultes âgés et à presque la moitié des déplacements pour les plus âgés. La spécificité des hommes jeunes adultes déjà mentionnée est bien observable sur la Figure 17. Ils effectuent proportionnellement moins de déplacements professionnels que leurs cadets et que leurs aînés, au profit des déplacements de sociabilité (un tiers pour eux, mais moins d'un tiers pour les plus jeunes et un sur cinq pour les adultes âgés) et de ceux relevant du fonctionnement du ménage (un sur quatre pour eux, contre un sur six pour les jeunes et un sur trois pour les adultes âgés). Mais contrairement à ce qui se passe pour les hommes âgés, l'augmentation de la part de la sphère vie quotidienne dans la mobilité de ces adultes jeunes correspond plus à des activités domestiques (accompagnements,...) qu'à des déplacements pour la religion.

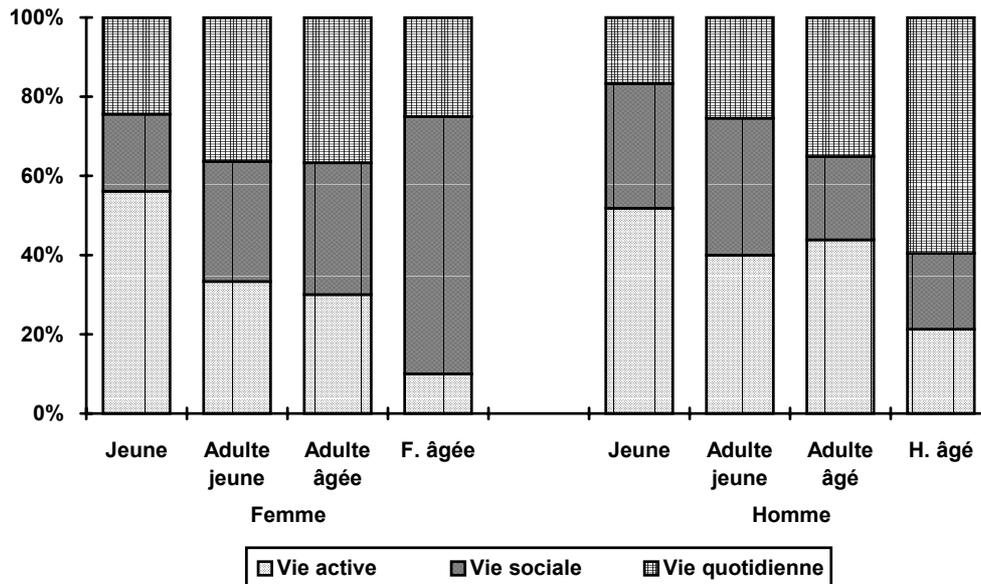


Figure 17 : Structure par motifs de la mobilité totale, selon le genre et la position dans le cycle de vie

#### 4.2.7. Conclusion

Ces résultats mettent donc en évidence les principales transformations de la mobilité au cours du cycle de vie, pour les hommes et les femmes.

Les jeunes filles, en parallèle à leurs éventuelles activités scolaires, sont plus contraintes que les garçons à contribuer aux tâches domestiques, ce qui leur laisse moins de temps pour la vie sociale. Toutefois, du fait de leur jeune âge et de leur absence relative de responsabilités dans le ménage, elles peuvent sortir plus librement du domicile que leurs aînées, à pied et dans les environs, et effectuent presque autant de déplacements que leurs homologues masculins. Le passage à l'âge adulte se traduit, par le mariage, les charges familiales et domestiques et éventuellement la pratique d'une activité professionnelle. Ces contraintes se combinent de manière complexe pour limiter ses activités en dehors du domicile, les déplacements pour la vie du ménage devenant plus fréquents que les déplacements professionnels. Mais si les déplacements à pied proches du domicile structurent toujours leur mobilité, les femmes adultes ont plus tendance à s'éloigner, en utilisant les transports collectifs, voire la voiture. L'arrivée de la vieillesse signifie encore moins de sorties du domicile. Le statut social des femmes âgées tend à les éloigner des activités professionnelles comme des activités domestiques à l'intérieur et à l'extérieur du foyer, celles-ci étant prises en charge par de plus jeunes femmes du ménage. Les activités sociales deviennent alors le principal motif de déplacement. Les femmes âgées se déplacent surtout dans le voisinage du domicile, tout en gardant une mobilité de plus longue distance effectuée en transports collectifs.

Si au cours des différentes étapes de la vie masculine, la mobilité prend des formes diverses, en termes spatial, modal ou de motif de déplacement, le niveau, lui, est relativement constant, avec seulement 0,6 déplacement en moins pour les plus âgés par rapport aux plus jeunes. Garçons, leur mobilité est très similaire à celle des filles, avec toutefois une vie sociale plus développée. Adultes, les déplacements professionnels conservent la première place, mais

l'organisation de la mobilité est plus complexe puisqu'ils effectuent plus de déplacements lointains et emploient des modes motorisés, avec une part importante de la voiture chez les adultes âgés. Plus âgés encore, la part de la mobilité professionnelle, même si elle demeure significative, diminue, au profit de déplacements concernant la pratique religieuse et non pas de déplacements de sociabilité comme chez les femmes. Il en résulte une fréquentation plus importante des alentours du domicile, à pied, l'ancienne pratique des modes motorisés perdurant toutefois, sous la forme d'une part non négligeable de déplacements en voiture.

### 4.3. STATUT ÉCONOMIQUE ET MOBILITE

Nous abordons dans un premier temps les effets du statut économique sur les comportements de mobilité à partir du niveau d'éducation. Puis nous passons à l'examen des comportements de mobilité selon une typologie du statut professionnel en 12 groupes d'hommes et de femmes. La mobilité de ces différents groupes est analysée tant en niveau qu'en structure.

#### 4.3.1. Le niveau d'études et le type d'établissement scolaire

Plus on a fait d'études, plus on se déplace plus et plus on utilise des modes mécanisés (Tableau 69). Cette évolution n'est toutefois pas linéaire : tous modes confondus, les écarts se creusent dès lors qu'il y a eu fréquentation du secondaire, alors que c'est le passage à l'Université qui entraîne des effets conséquents sur la mobilité mécanisée. Un écart notable d'environ 2 déplacements apparaît alors entre les individus sans études et ceux ayant atteint le supérieur qui s'amplifie encore si l'on se limite aux seuls modes mécanisés : 3 déplacements d'écart chez les femmes, 3,5 chez les hommes<sup>37</sup>. Cependant, à niveau d'études égal, les femmes font moins de déplacements que les hommes, que ce soit tous modes ou en modes mécanisés (Tableau A5.16), les femmes les plus mobiles, celles ayant bénéficié d'études supérieures, atteignant alors à peine le niveau de mobilité tous modes des hommes les moins mobiles, ceux n'ayant pas fait d'études. L'accès au système n'est pas suffisant pour effacer les différences de statut liées au genre.

En termes de structure, on retrouve la proximité entre individus peu ou pas scolarisés, qui s'opposent fortement aux plus éduqués, pour lesquels les femmes réalisent d'ailleurs proportionnellement plus de déplacements mécanisés que les hommes. Dans ce dernier groupe, malgré un statut professionnel similaire<sup>38</sup>, la répartition modale est très contrastée selon le genre, les femmes utilisent plus la voiture et les transports collectifs, les hommes la voiture, la marche et les deux-roues moteur. On trouve donc proportionnellement plus d'utilisatrices exclusives de la voiture (des actives) et de plusieurs modes mécanisés dans la journée (des étudiantes) que chez les hommes (Tableau A5.17). Parmi ces derniers, il y a par contre plus d'utilisateurs des deux-roues (des actifs) et de marcheurs (des étudiants).

---

<sup>37</sup> Ainsi, entre les deux catégories extrêmes, la mobilité féminine est multipliée par 2, la mobilité masculine par près de 1,5, la mobilité féminine mécanisée par presque 9, la masculine par plus de 4.

<sup>38</sup> Environ 10 % seulement de cette population, tant chez les hommes que chez les femmes, n'a ni activité économique ni scolaire. La moitié des femmes sont actives et environ 40 % sont des étudiantes ; pour les hommes, ces valeurs sont respectivement de 60 % et 30 %.

Tableau 69 : Mobilité totale et mobilité mécanisée, selon le genre et le niveau d'études

	Femme				Homme			
	Effectif	Age moyen	Mobilité totale	% Mobilité mécanisée	Effectif	Age moyen	Mobilité totale	% Mobilité mécanisée
Sans étude	424	39	2,6	16,3	286	43	4,7	22,8
Primaire	241	25	3,1	14,5	212	28	5,0	25,5
Secondaire	296	23	4,2	33,1	408	25	5,8	31,7
Supérieur	52	32	4,6	74,7	146	35	6,9	66,2

Près de 90 % de la population ayant réalisé des études ou en cours de scolarisation a fréquenté des établissements publics. L'analyse de la mobilité selon le type d'établissement scolaire est alors peu révélateur (Tableau 70 et Tableau A5.18) et s'interprète plutôt en termes de population étant ou ayant été scolarisée ou non. Au sein de chaque genre, les individus fréquentant des écoles publiques (ou qui ont fréquenté) effectuent en moyenne un déplacement de plus que les sans études, ce déplacement supplémentaire étant réalisé plutôt avec des modes mécanisés, tout particulièrement parmi la population masculine. Les écarts entre hommes et femmes varient de 0,7 déplacement chez les non scolarisés à 2 chez ceux ayant fréquenté une école publique. Malgré de très faibles effectifs, il convient de signaler le comportement spécifique des groupes d'hommes et de femmes fréquentant ou ayant fréquenté des écoles privées « autres » car ils se distinguent non seulement du reste des « scolarisés » mais aussi entre eux. Il s'agit principalement d'enfants du chef de ménage (la moitié chez les femmes, 60 % chez les hommes) et d'étudiants (62 % chez les femmes, 70 % chez les hommes). Le groupe féminin, avec un niveau de mobilité tous modes identique à celui du groupe scolarisé dans des écoles publiques, se déplace plus en modes mécanisés (presque la moitié des déplacements), en utilisant surtout la voiture et les transports collectifs (Tableau A5.19). Le groupe masculin présente un niveau de mobilité tous modes un peu plus élevé que les individus ayant fréquenté des établissements publics mais tourné à 80 % vers la marche à pied<sup>39</sup>. Par ailleurs, les hommes réalisent deux déplacements de plus que les femmes et cela concerne aussi bien les motifs professionnels que la sociabilité et peu la vie quotidienne, bien que dans ce domaine les déplacements sont liés presque exclusivement à la religion, inexistants chez les femmes. Il s'agit donc là d'un groupe plutôt aisé.

Tableau 70 : Mobilité totale et mobilité mécanisée, selon le genre et le type d'établissement

	Femme				Homme			
	Effectif	Age moyen	Mobilité totale	% Mobilité mécanisée	Effectif	Age moyen	Mobilité totale	% Mobilité mécanisée
Sans études	424	39	2,6	16,3	286	43	4,7	22,8
Publique	513	25	3,8	29,8	675	28	5,8	39,7
Franco-arabe	10	19	3,9	15,4	17	22	5,1	15,1
Medersa Islamique	1	14	6,0	0,0	4	31	5,3	42,9
Autre privée	51	23	3,9	45,5	54	21	6,1	20,3
Non déclaré	14	28	4,9	44,9	16	33	4,8	59,2

<sup>39</sup> Ce poids des modes mécanisés chez les femmes et de la marche chez les hommes rappelle le cas de la population avec un niveau d'études supérieures, examiné ci-dessus.

### 4.3.2. Le statut professionnel

La répartition de la population selon la pratique ou non d'une activité économique montre des différences dans les comportements de mobilité. Tous modes confondus, les actives font en moyenne 0,6 déplacement de plus que les inactives, mais pour les hommes la différence est presque nulle, de seulement 0,2 déplacement (Tableau 71 et Figure 18). Cette distinction entre actifs et inactifs pèse plus sur la mobilité mécanisée : l'écart est de 1 déplacement chez les femmes, de 1,3 chez les hommes. Ainsi, la population active, plus âgée, fait environ 2 fois plus de déplacements mécanisés que la population inactive, plus jeune et surtout, pratiquement dépourvue de revenus.

Tableau 71 : Niveaux de mobilité des actifs et des inactifs, selon le genre

	Effectif	Age moyen	Revenu moyen (CFA)	Mobilité totale	Mobilité à pied	Mobilité mécanisée
Femme active	278	34	45 406	3,7	2,3	1,5
Femme inactive	735	29	1 001	3,1	2,5	0,6
Homme actif	582	37	81 390	5,6	3,1	2,5
Homme inactif	470	26	4 885	5,4	4,2	1,2

Une analyse plus désagrégée de ces deux grands catégories, les actifs et les inactifs, met en évidence des comportements beaucoup plus contrastés, en termes de mobilité tous modes et mécanisée. Pour la mener à bien, nous avons retenu 5 groupes de femmes et 7 groupes d'hommes<sup>40</sup> : chez les femmes, il s'agit des salariées, des non-salariées permanentes, des non-salariées occasionnelles, des scolaires et des ménagères (inactives, chômeuses et retraitées) ; chez les hommes, on retrouve les 4 premiers groupes, le dernier étant séparé en inactifs, chômeurs et retraités. Les salarié(e)s sont le groupe ayant réalisé le plus d'études supérieures (un sur quatre) tandis que les scolaires, filles et garçons, étudient, pour les trois-quarts d'entre eux, dans le secondaire (Tableau A5.21). Chez les autres catégories, les individus n'ayant pas été scolarisés sont majoritaires, à deux exceptions près parmi les catégories masculines : les chômeurs, qui sont un peu plus du quart à ne pas avoir été scolarisés mais chez qui deux sur cinq ont effectué des études secondaires, et les « autres inactifs », qui constituent un groupe assez hétérogène, avec autant d'individus analphabètes que d'individus ayant réalisé des études du niveau primaire ou secondaire. On retrouve, à travers ces constatations, le lien entre niveau d'études et statut professionnel.

<sup>40</sup> L'activité est appréhendée initialement selon 6 catégories : salariés, non-salariés, chômeurs, scolaires et étudiants, retraités et autres inactifs. Par ailleurs, la population économiquement active peut aussi se différencier selon le caractère permanent ou occasionnel de l'emploi. L'emploi occasionnel est exercé irrégulièrement dans la durée, comme par exemple, dans le cas des emplois temporaires ou saisonniers. L'emploi permanent est, par contre, pratiqué dans la continuité, même s'il est à temps partiel. On peut ainsi définir 8 catégories, applicables aux femmes comme aux hommes. Cependant, la plupart des salarié(e)s ont un emploi permanent et parmi la population féminine, on trouve peu de chômeuses et de retraitées, ce qui nous amené à certains regroupements. Le Tableau A5.20 présente les niveaux de mobilité selon les 8 catégories pour chaque genre.

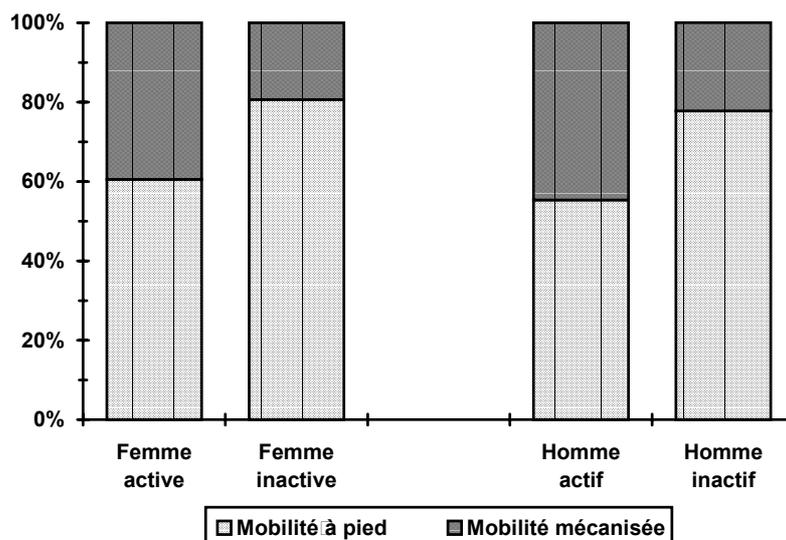


Figure 18 : Répartition entre mobilités à pied et mécanisée, pour les actifs et les inactifs, selon le genre (%)

Les salariés, femmes et hommes, se déplacent globalement plus que les autres catégories, suivis de près par les scolaires (Tableau 72). L'ordre varie ensuite entre femmes et hommes. Chez les premières, les non-salariées occupent la troisième place. Chez les hommes, les chômeurs se déplacent plus que les non-salariés et les retraités. Enfin, dans les deux cas, ce sont les inactifs, ménagères et hommes « autres inactifs » qui se déplacent le moins. L'écart entre les catégories extrêmes est de plus (les femmes) ou moins (les hommes) 2 déplacements.

Tableau 72 : Niveaux de mobilité par statut professionnel, selon le genre

	Effectif	Age moyen	Revenu moyen (CFA)	Mobilité totale	Mobilité à pied	Mobilité mécanisée
<b>Femme</b>						
Salariée*	97	34	77 503	4,8	1,7	3,0
Non-salariée permanente	115	35	32 363	3,4	2,7	0,8
Non-salariée occasionnelle	66	35	21 545	2,8	2,3	0,5
Scolaire	215	18	1 520	4,4	3,3	1,1
Ménagère**	520	34	793	2,6	2,2	0,4
<b>Homme</b>						
Salarié*	300	37	80 502	6,3	2,8	3,5
Non-salarié permanent	204	36	97 654***	5,2	3,6	1,6
Non-salarié occasionnel	78	38	34 416	3,9	3,0	0,9
Chômeur	83	31	506	5,3	3,9	1,4
Scolaire	282	19	3 022	5,7	4,4	1,3
Retraité	27	63	57 714	4,7	3,1	1,6
Autre inactif	78	30	1 454	4,5	4,2	0,3

\* Regroupe les salariés occasionnels et les salariés permanents

\*\* Regroupe les chômeuses (17) et les retraitées (2)

\*\*\* Cette moyenne est particulièrement élevée car dans cette catégorie on trouve un petit sous-groupe de 19 « patrons » aux revenus particulièrement élevés (revenu moyen de 470 000 FCFA). En dehors de ce sous-groupe, le revenu moyen est de 50 000 FCFA.

En ce qui concerne la répartition entre marche et modes mécanisés, l'écart le plus fort sépare les salariés des autres catégories (Figure 19). En effet, les modes mécanisés sont dominants chez les premiers (plus de la moitié des déplacements chez les hommes, plus de 3 déplacements sur 5 pour les femmes) tandis que pour les autres catégories c'est la marche qui permet la plus grande partie des déplacements. La mobilité mécanisée des salariées représente plus de 7 fois celle des ménagères, plus de 4 fois celle des non-salariées et un peu moins de 3 fois celle des scolaires. Parmi la population masculine, l'écart se creuse encore plus entre les groupes extrêmes, la mobilité mécanisée des salariés représentant plus de 11 fois celle des « autres inactifs ». Les différences sont moindres entre les salariés et chacune des autres catégories masculines (à l'exception des non-salariés occasionnels), la mobilité mécanisée des premiers n'étant pas plus de 3 fois supérieure à celle des autres. Au sein de la catégorie des non-salariés, la distinction entre travailleurs occasionnels et permanents révèle des comportements de mobilité assez contrastés, les variations étant plus marquées chez les hommes que chez les femmes. Les non-salariés permanents se déplacent plus que les occasionnels et cette augmentation de la mobilité se reporte principalement sur les transports mécanisés et peu sur la marche. Selon leurs niveaux de mobilité, les actifs et actives occasionnel(le)s se rapprochent, respectivement, des ménagères et des hommes « autres inactifs ». Bien entendu, à statut identique, les niveaux de mobilité sont supérieurs chez les hommes. Pour la mobilité tous modes, les écarts vont de 1,3 (chez les scolaires) à 1,9 déplacements (entre les ménagères et les hommes « autres inactifs »). Ces différences se gomment en ne retenant que la mobilité mécanisée et les écarts s'échelonnent entre 0,1 (entre les ménagères et les hommes « autres inactifs », mais... en faveur des premières !) et 0,7 déplacement (chez les non-salariés).

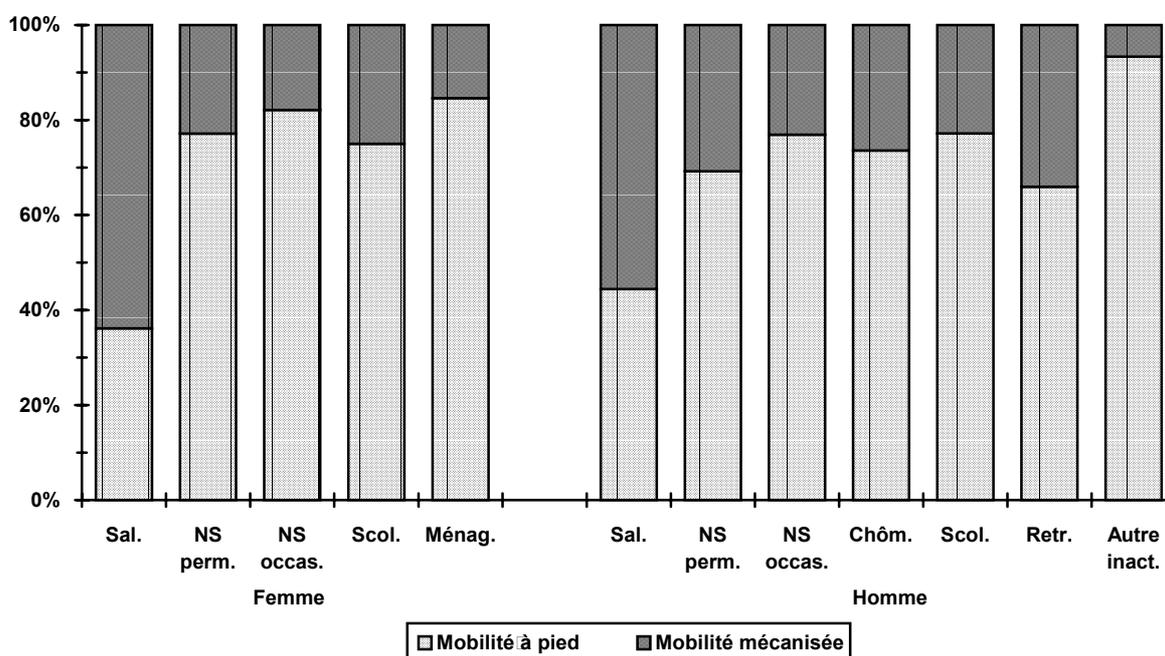


Figure 19 : Répartition des mobilités à pied et mécanisée par statut professionnel, selon le genre (%)

En ce qui concerne la mobilité du week-end (Tableau 73 et Figure 20), et en dépit des faibles effectifs de plusieurs catégories, quelques différences apparaissent. Avec des niveaux de mobilité totale inférieurs, à l'exception des ménagères pour lesquelles il reste identique, les

femmes se déplacent plus à pied, les écarts entre catégories se conservant globalement. La diminution de mobilité s'observe surtout pour les groupes subissant des activités contraintes, les femmes salariées et scolaires perdant 1,5 déplacements en moyenne. Pour les hommes, les résultats sont plus incertains, car 4 groupes comptent moins de 30 individus. Les hommes salariés et scolaires sont également moins mobiles, la diminution étant plus importante pour les premiers (-1,3 déplacement et -0,6 déplacement, respectivement). Les non-salariés permanents, par contre, se déplacent plus au profit des modes mécanisés ; pour les salariés et les scolaires la part de ces modes reste stable. Vu la faiblesse des effectifs, on se gardera toutefois d'aller plus loin.

Ce rapide survol de la mobilité selon le statut professionnel confirme donc son caractère fortement discriminant. Les activités contraintes, travail et école, entraînent des niveaux de mobilité tous modes élevés mais l'utilisation des modes mécanisés ne demeure que très limitée, sauf pour la population salariée. Comme pour l'âge et la position dans le cycle de vie, des analyses plus approfondies, en termes d'horaires, de type de liaison... permettent de mieux caractériser la mobilité des différentes catégories.

Tableau 73 : Niveaux de mobilité le week-end par statut professionnel, selon le genre

	Effectif	Mobilité totale	Mobilité à pied	Mobilité mécanisée
<b>Femme</b>				
Salariée*	39	3,3	1,7	1,6
Non-salariée permanente	50	2,8	2,5	0,3
Non-salariée occasionnelle	20	3,6	2,9	0,7
Scolaire	72	2,9	2,4	0,5
Ménagère**	151	2,6	2,2	0,4
<b>Homme</b>				
Salarié*	107	5,0	2,3	2,7
Non-salarié permanent	76	5,6	3,4	2,2
Non-salarié occasionnel	19	5,3	4,6	0,7
Chômeur	20	3,7	3,0	0,7
Scolaire	87	5,1	3,8	1,2
Retraité	7	7,4	6,3	1,1
Autre inactif	19	4,6	4,1	0,5

\* Regroupe les salarié(e)s occasionnel(le)s et les salarié(e)s permanent(e)s

\*\* Regroupe les chômeuses et les retraitées

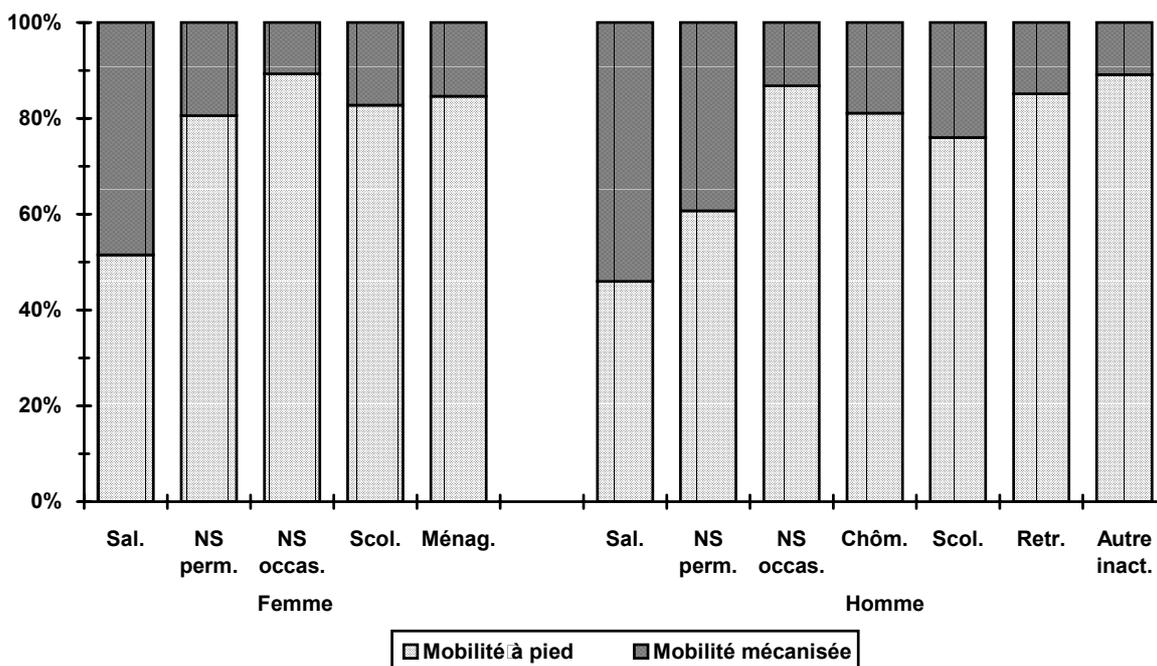


Figure 20 : Répartition de la mobilité à pied et mécanisée le week-end par statut professionnel, selon le genre (%)

### 4.3.3. Le moment de la journée

Les salariés et les scolaires, femmes et hommes, sont les catégories les plus mobiles en heure de pointe, autour de 3 déplacements (Tableau 74). Toutefois, les hommes salariés se déplacent encore plus en heure creuse. Aussi, pour trois des quatre catégories soumises à de fortes contraintes horaires (salariées, scolaires femmes et scolaires hommes), entre la moitié et les trois quarts de leurs déplacements sont effectués en heure de pointe (Figure 21). Pour les autres catégories, la quasi-totalité des déplacements est donc réalisée en période creuse (7 à 8 déplacements sur 10, sauf pour les hommes salariés qui font un peu plus de la moitié de leurs déplacements à ce moment-là). Parmi la population économiquement active, les contraintes horaires sont vraisemblablement moindres pour les non-salarié(e)s et leur profil de mobilité les rapproche plus des inactifs (autres que les scolaires) que des salariés, ceci étant moins vrai pour les non-salariées permanentes. Par ailleurs, la comparaison des profils entre genres montre que pour les actifs et les scolaires, à catégorie équivalente, les femmes paraissent avoir plus de contraintes horaires, leur mobilité étant plus souvent réalisée en heure de pointe (sauf pour les non-salariés occasionnels).

Tableau 74 : Niveaux de mobilité en heure de pointe et heure creuse, selon le genre et le statut professionnel

	Heure de pointe	Heure creuse	Total
<i>Femme</i>			
Salariée	2,9	1,9	4,8
Non-salariée permanente	1,2	2,1	3,4
Non-salariée occasionnelle	0,7	2,2	2,8
Scolaire	2,8	1,5	4,4
Ménagère	0,6	2,0	2,6
<i>Homme</i>			
Salarié	2,8	3,5	6,3
Non-salarié permanent	1,6	3,6	5,2
Non-salarié occasionnel	1,1	2,7	3,9
Chômeur	1,5	3,8	5,3
Scolaire	3,0	2,7	5,7
Retraité	1,1	3,4	4,7
Autre inactif	1,0	3,5	4,5

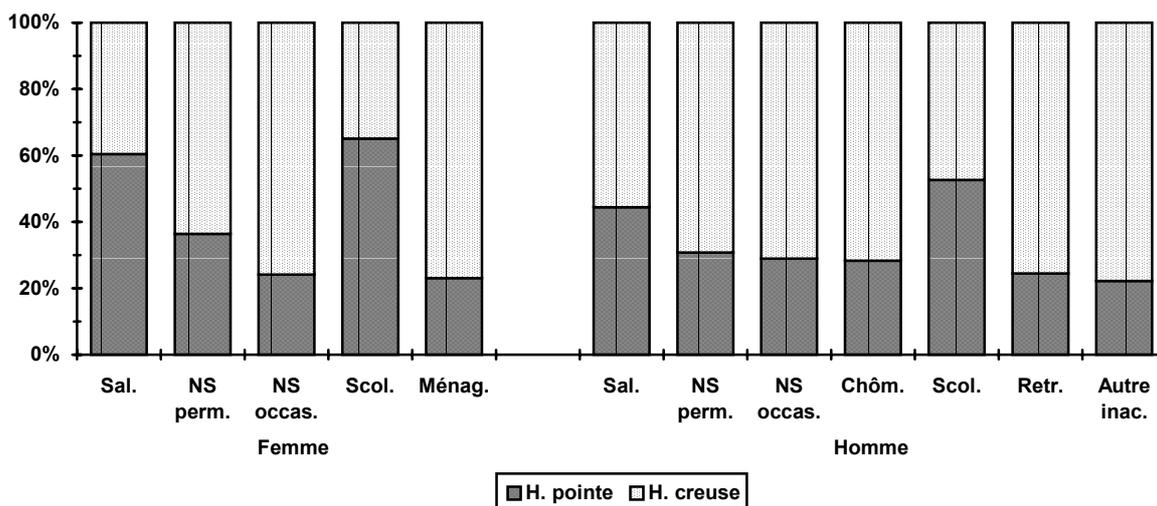


Figure 21 : Répartition de la mobilité en heure creuse et heure de pointe, selon le genre et le statut professionnel (%)

#### 4.3.4. Les lieux

En nombre, les déplacements à l'intérieur du quartier d'habitation sont les plus fréquents, pour chacune des catégories de femmes et d'hommes (Tableau 75). A catégorie équivalente et pour un même type de liaison, les niveaux de mobilité masculins sont généralement supérieurs aux niveaux féminins (sauf chez les scolaires, pour les liaisons avec les quartiers limitrophes et le centre), les écarts étant plus ou moins importants. Ainsi, par rapport à leurs homologues féminins, les « autres inactifs » et les non-salariés permanents réalisent en plus un déplacement supplémentaire dans le quartier, les scolaires, 0,8 déplacement « éclaté », et les salariés, 0,6 déplacement autre.

Tableau 75 : Niveaux de mobilité par type de liaison, selon le genre et le statut professionnel

	Interne	Limitrophe	Radial	Eclaté	Autre	Total
<i>Femme</i>						
Salariée	1,3	0,6	0,8	1,3	0,6	4,8
Non-salariée permanente	1,6	0,5	0,5	0,5	0,1	3,4
Non-salariée occasionnelle	1,4	0,4	0,3	0,5	0,1	2,8
Scolaire	1,6	1,0	0,7	0,9	0,2	4,4
Ménagère	1,6	0,3	0,3	0,3	0,1	2,6
<i>Homme</i>						
Salarié	1,9	0,7	0,9	1,5	1,2	6,3
Non-salarié permanent	2,7	0,4	0,8	0,6	0,7	5,2
Non-salarié occasionnel	1,7	0,5	0,6	0,6	0,3	3,9
Chômeur	2,4	0,6	0,9	0,8	0,6	5,3
Scolaire	2,4	0,8	0,6	1,5	0,4	5,7
Retraité	2,8	0,2	0,8	0,4	0,5	4,7
Autre inactif	2,9	0,5	0,5	0,5	0,1	4,5

Interne, à l'intérieur du quartier d'habitation ; limitrophe, entre le quartier d'habitation et un quartier contigu ; radial, entre le quartier d'habitation et le centre-ville ; éclaté, entre le quartier d'habitation et un quartier autre que contigu ou en centre-ville ; autre, sans aucune extrémité dans le quartier d'habitation.

Chez les femmes, même si le nombre de déplacements dans le quartier varie très peu d'une catégorie à une autre, les salariées et les scolaires se distinguent une fois encore des autres femmes. Ces deux groupes ont une organisation spatiale des déplacements plus vaste, voire plus complexe. Elles réalisent entre 0,6 et 1,3 déplacements sur les autres liaisons, sauf celles sans extrémité dans le quartier pour les scolaires. Ce type de déplacement est presque exclusivement le fait des salariées. Avec une mobilité fortement concentrée dans leur quartier, les autres femmes, et tout particulièrement les ménagères, se déplacent très peu ailleurs.

Chez les hommes, les niveaux de mobilité dans le quartier sont plus différenciés entre catégories, les non-salariés occasionnels et les salariés s'y déplaçant moins, les autres catégories plus et les chômeurs et les scolaires occupant une place intermédiaire. Comme chez les femmes, les salariés et les scolaires présentent des niveaux de déplacement élevés sur l'ensemble des autres liaisons, dont les déplacements sans extrémité dans le quartier pour les salariés. Les autres catégories ne présentent pas de spécificités marquées mais fréquentent tout l'espace urbain.

L'observation de la structure des déplacements par types de liaison permet de compléter ces observations (Figure 22). Avec une part toujours prédominante, les déplacements internes sont toutefois plus prégnants pour certaines catégories (non-salariées, ménagères, non-salariés permanents, retraités et « autres inactifs »), avec des taux allant de la moitié des déplacements (les non-salariées permanentes) à près des deux tiers (les « autres inactifs »). Les ménagères et les « autres inactifs » se caractérisent tout particulièrement par leur confinement dans l'environnement proche, quartier du domicile et quartiers limitrophes, où ils effectuent les trois quarts de leurs déplacements. A l'opposé, les déplacements autres, sans extrémité dans le quartier, sont principalement le fait de la population masculine (à l'exception des « autres inactifs ») et atteignent des parts maximales chez les salarié(e)s. Ceux-ci présentent d'ailleurs la mobilité la plus diversifiée, du fait d'un poids plus faible de la mobilité de quartier (plus d'un déplacement sur quatre pour les femmes, trois déplacements sur dix pour les hommes) et des déplacements vers toutes les autres zones de la ville ; les hommes se caractérisent par un

poinds plus élevé des déplacements secondaires (un cinquième des déplacements contre un sur huit), les femmes par plus de déplacements « éclatés » (plus du quart des déplacements contre moins du quart).

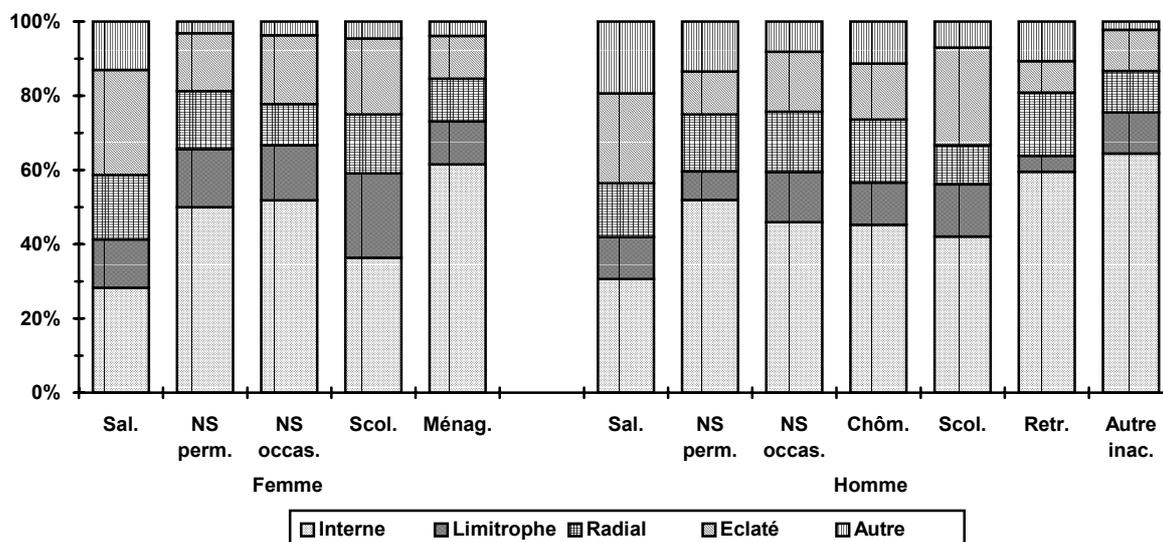


Figure 22 : Répartition de la mobilité par type de liaison, selon le genre et le statut professionnel (%)

Le profil de mobilité des scolaires des deux sexes annonce celui des salarié(e)s. Après le quartier d'habitation, les filles se déplacent plus vers les quartiers limitrophes et les quartiers éloignés (déplacements « éclatés »), les garçons, surtout vers ces derniers. Ces différences de structure s'expliquent partiellement par la localisation des établissements scolaires, plus éloignés du domicile à partir du secondaire, mais aussi par une sociabilité féminine moins développée que celle des garçons, et, plus généralement, par un confinement des filles près de leur domicile. Les deux groupes de non-salariées présentent des profils de mobilité similaires, les non-salariées permanentes réalisant toutefois plus de déplacements radiaux que les non-salariées occasionnelles, au détriment des déplacements « éclatés ». Les profils des hommes non salariés se différencient selon la pérennité de l'activité, les travailleurs permanents pratiquant plus la mobilité de quartier et les déplacements secondaires que les travailleurs occasionnels et moins les déplacements limitrophes et « éclatés ». Le comportement des chômeurs se rapproche de celui des non-salariés occasionnels, avec un peu moins de déplacements limitrophes en faveur des déplacements sans extrémité dans le quartier. Les retraités, avec une mobilité concentrée dans le quartier (3 déplacements sur 4), constituent le groupe dont la part des déplacements vers les quartiers limitrophes et « éclatés » est la plus faible.

Cet aperçu des niveaux de mobilité montre que les hommes, quel que soit leur statut professionnel, présentent une mobilité diversifiée en termes de liaisons, même si parfois certains types de déplacements sont un peu plus délaissés que d'autres (les retraités et les non-salariés permanents fréquentent peu les quartiers limitrophes au leur ; les non-salariés occasionnels, les scolaires et les « autres inactifs » font peu de déplacements secondaires...). Parmi les femmes, les salariées sont les seules à montrer cette diversité. Pour les autres, actives ou non, le quartier du domicile et les quartiers limitrophes constituent l'univers

quotidien de leur mobilité.

#### 4.3.5. Les modes

Le détail des niveaux de mobilité par mode de déplacement (Tableau 76) ne fait que confirmer la place privilégiée des salarié(e)s dans l'usage des modes mécanisés. En contrepartie, ils sont les moins mobiles à pied. Les scolaires, par contre, présentent les niveaux de mobilité pédestre les plus élevés, avec 1,6 déplacements à pied de plus que les salarié(e)s, les scolaires femmes marchant ainsi deux fois plus que les salariées. Chez les femmes, le vélo est banni et le deux-roues moteur très peu utilisé, seules les salariées et les filles fréquentant l'école y ayant parfois accès. A l'exception des salariées, les déplacements en transports collectifs sont peu nombreux et ceux en voiture encore moins. Parmi les hommes, le vélo est quelque peu utilisé par certains groupes, notamment les scolaires ; le deux-roues moteur est, par contre, toujours présent, mais son utilisation n'est élevée que pour les salariés. Si la voiture est elle aussi utilisée par toutes les catégories (à l'exception des « autres inactifs »), c'est à des niveaux aussi très variables. Les individus disposant d'une situation économique plus stable et peut être plus aisée, les salariés, les non-salariés permanents et les retraités, en sont les plus forts utilisateurs. Il est à noter que ces derniers effectuent presque autant de déplacements en voiture que les travailleurs salariés. Les transports collectifs, enfin, sont utilisés à peu près au même niveau par toutes les catégories, sauf, encore une fois, par les « autres inactifs ».

Tableau 76: Répartition modale, selon le genre et le statut professionnel

	Marche	Vélo	2RM	VP	TC	Total
<i>Femme</i>						
Salariée	1,7	0,0	0,3	1,5	1,1	4,8
Non-salariée permanente	2,7	0,0	0,0	0,2	0,5	3,4
Non-salariée occasionnelle	2,3	0,0	0,0	0,1	0,4	2,8
Scolaire	3,3	0,0	0,2	0,3	0,6	4,4
Ménagère	2,2	0,0	0,0	0,1	0,3	2,6
<i>Homme</i>						
Salarié	2,8	0,1	1,4	1,4	0,6	6,3
Non-salarié permanent	3,6	0,1	0,2	0,7	0,6	5,2
Non-salarié occasionnel	3,0	0,0	0,1	0,2	0,5	3,9
Chômeur	3,9	0,0	0,4	0,4	0,4	5,3
Scolaire	4,4	0,2	0,4	0,2	0,5	5,7
Retraité	3,1	0,0	0,1	1,1	0,4	4,7
Autre inactif	4,2	0,1	0,1	0,0	0,1	4,5

La Figure 23 confirme la pratique généralisée de la marche dans toutes les catégories, à l'exception des salarié(e)s. En effet, entre les deux tiers (les retraités) et la presque totalité (les « autres inactifs ») des déplacements sont réalisés à pied tandis que cette proportion n'est que de plus (les hommes) ou moins (les femmes) deux déplacements sur cinq pour les salarié(e)s.

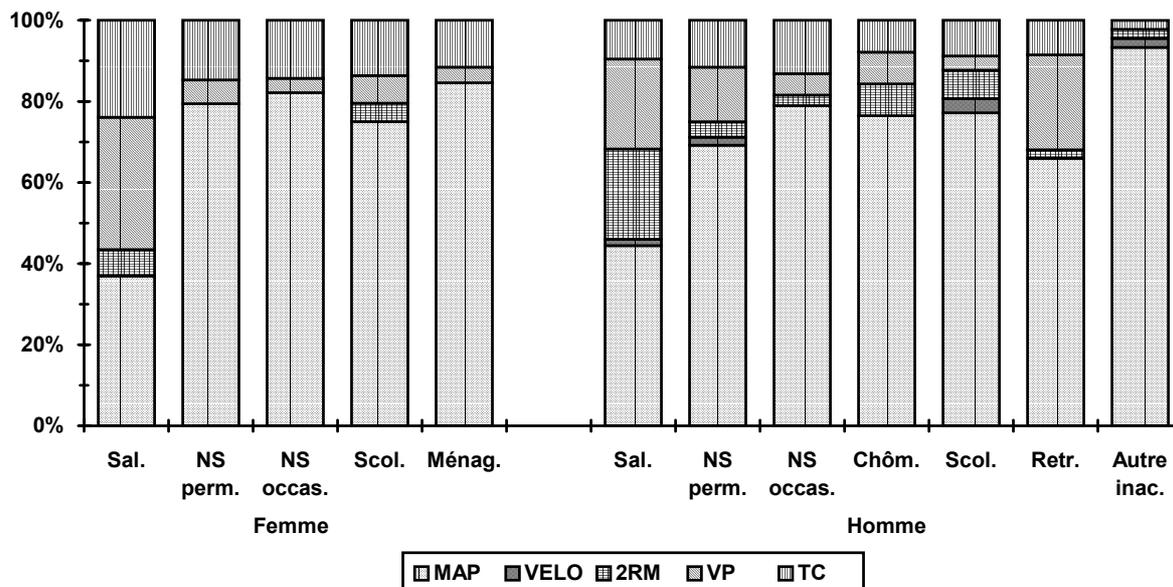


Figure 23 : Répartition modale selon le genre et le statut professionnel (%)

Le profil de mobilité des salarié(e)s se détache donc des autres catégories, avec non seulement une part plus importante des modes mécanisés mais aussi l'utilisation privilégiée des modes individuels, la voiture pour les femmes (presque un tiers des déplacements), la voiture et les deux-roues pour les hommes (plus de deux déplacements sur cinq à eux deux). Cependant, chez les premières, la part des transports collectifs (près du quart des déplacements) est loin d'être négligeable. Les profils des autres catégories féminines sont similaires, avec autour de huit déplacements sur dix à pied et un déplacement sur sept en transports collectifs ; les filles scolaires s'en détachent un peu par la part plus faible de la marche (les trois quarts des déplacements) au profit des deux-roues moteur.

Pour les catégories masculines, la différenciation est plus nette. Chez les non-salariés permanents et, surtout, les retraités, la part de la marche est plus réduite. Chez les premiers, la voiture (un déplacement sur huit) est concurrencée de près par les transports collectifs alors que chez les seconds la voiture est de loin le principal mode mécanisé (presque un quart des déplacements). Les chômeurs utilisent à parts égales les modes motorisés (environ un déplacement sur douze) ; les scolaires se rabattent d'abord sur les transports collectifs (un déplacement sur onze) puis sur les deux-roues moteur (un déplacement sur quinze) ; les non-salariés occasionnels utilisent les transports collectifs (un déplacement sur sept) et, enfin, les « autres inactifs » utilisent à peine les transports collectifs, les deux-roues moteur et le vélo.

Afin de compléter cette vision de la répartition modale, les Tableaux 77 et 78 présentent pour les femmes et les hommes, respectivement, les principales données concernant l'utilisation quotidienne des modes de transport selon le statut professionnel. Le Tableau A5.22 reprend ces informations pour tous les types d'utilisateurs.

Dans tous les groupes féminins à l'exception des salariées, la majorité des individus, autour de six femmes sur dix, ne se déplace qu'à pied. Les utilisatrices des transports collectifs, dont les revenus moyens sont plus élevés que ceux des marcheuses, viennent en deuxième position, mais avec un poids variable, entre 15 % chez les ménagères et 24 % chez les femmes non salariées permanentes, l'activité régulière professionnelle ou scolaire impliquant une

utilisation accrue de ce mode. Au sein de deux groupes, les femmes non salariées occasionnelles et les scolaires, les marcheuses sont plus mobiles que les utilisatrices des transports collectifs, avec environ un déplacement supplémentaire. Dans ces 4 groupes, donc hormis les salariées, le nombre d'utilisatrices des autres modes de transport est négligeable, la sédentarité étant de plus particulièrement élevée chez les ménagères ainsi que chez les non-salariées occasionnelles. Les femmes salariées se différencient des autres groupes féminins par la présence d'utilisatrices de la voiture mais aussi à cause de la part relative des marcheuses et des utilisatrices des transports collectifs. En effet, les marcheuses sont à peine plus nombreuses que les utilisatrices des transports collectifs ou de la voiture. Ces dernières sont plus riches et plus mobiles que leur collègues, avec deux déplacements de plus.

Tableau 77 : Niveaux de mobilité des principaux types d'utilisatrices des modes, selon leur statut professionnel

	Effectif		Age	Revenu	Mobilité Totale	Mobilité		
	Nombre	%				A pied	Mécanisée	% Méca.
<i>Salariée</i>								
Sédentaire	1	1,0	53	90 000	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	28	28,9	29	43 649	3,9	3,9	0,0	0,0
VP	25	25,8	38	123 668	5,9	1,0	4,9	83,7
TC	26	26,8	34	66 474	3,8	0,8	3,0	78,8
<i>Non-salariée permanente</i>								
Sédentaire	12	10,4	43	17 022	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	64	55,7	33	26 710	3,8	3,8	0,0	0,0
TC	27	23,5	36	41 875	3,9	2,0	1,9	47,6
<i>Non-salariée occasionnelle</i>								
Sédentaire	11	16,7	35	18 100	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	38	57,6	31	16 715	3,7	3,7	0,0	0,0
TC	11	16,7	38	25 582	2,8	0,8	2,0	71,0
<i>Scolaire</i>								
Sédentaire	5	2,3	19	0	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	132	61,4	17	11	4,7	4,7	0,0	0,0
TC	44	20,5	21	5 366	3,6	0,9	2,7	75,3
<i>Ménagère</i>								
Sédentaire	114	21,9	39	867	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	303	58,3	31	363	3,3	3,3	0,0	0,0
TC	80	15,4	36	584	3,4	1,3	2,0	60,6
<i>Ensemble femmes</i>								
Sédentaire	143	14,1	38	3492	0	0	0	0,0
Marche	565	55,8	28	5637	3,7	3,7	0	0,0
VP	54	5,3	35	59 280	5,0	1,1	3,9	78,6
TC	188	18,6	32	16 652	3,5	1,2	2,3	65,3

Tableau 78 : Niveaux de mobilité par type d'utilisateurs des modes, selon le statut professionnel

	Effectif		Age	Revenu	Totale	Mobilité		
	Nombre	%				A pied	Mécanisé	% Méca. e
<i>Salarié</i>								
Marche	66	22,0	34	35 610	5,1	5,1	0,0	0,0
2RM	64	21,3	36	95 882	7,0	1,6	5,2	74,7
VP	55	18,3	42	144 132	8,0	1,5	6,5	81,2
TC	63	21,0	35	62 537	5,9	3,3	2,6	43,9
<i>Non-salarié permanent</i>								
Marche	82	40,2	34	51 217	5,3	5,3	0,0	0,0
VP	28	13,7	44	227 133	5,8	1,5	4,3	74,1
TC	43	21,1	40	106 789	4,5	2,3	2,2	48,4
<i>Non-salarié occasionnel</i>								
Sédentaire	9	11,5	48	22 525	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	42	53,8	34	23 957	4,4	4,4	0,0	0,0
TC	13	16,7	37	78 617	4,2	1,5	2,8	65,5
<i>Chômeur</i>								
Marche	41	49,4	31	750	5,2	5,2	0,0	0,0
TC	14	16,9	26	0	4,1	2,1	2,0	48,3
<i>Scolaire</i>								
Marche	164	58,2	18	1 813	5,5	5,5	0,0	0,0
TC	47	16,7	22	6 159	4,8	2,1	2,6	55,1
<i>Retraité</i>								
Sédentaire	4	14,8	66	36 667	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	11	40,7	69	61 400	4,6	4,6	0,0	0,0
VP	4	14,8	58	144 000	8,5	1,5	7,0	82,4
TC	6	22,2	58	33 000	5,7	3,8	1,8	32,4
<i>Autre inactif</i>								
Marche	57	73,1	28	1 464	5,1	5,1	0,0	0,0
<i>Ensemble hommes</i>								
Sédentaire	42	4,0	39	15 176	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	463	44,0	28	15 277	5,2	5,2	0,0	0,0
2RM	110	10,5	33	79 175	7,0	2,3	4,6	65,3
VP	116	11,0	39	114 838	7,0	1,9	5,1	72,7
TC	191	18,2	34	46 643	5,0	2,6	2,4	48,6

Des spécificités liées au salariat sont également observables chez les hommes. Si, hormis les salariés, les marcheurs sont toujours les plus nombreux, leur proportion varie sensiblement d'un groupe à l'autre, de 40 % chez les actifs non salariés permanents (et les retraités, mais les effectifs sont très faibles) jusqu'à 73 % chez les « autres inactifs ». Arrivent ensuite par ordre d'importance les utilisateurs des transports collectifs, environ un cinquième des actifs non salariés permanents et des scolaires et un peu moins pour les autres groupes, à l'exception des « autres inactifs ». Comme chez les femmes, les utilisateurs des transports collectifs ont des revenus plus élevés et sont plus mobiles que les marcheurs, mais avec des écarts variables

selon les groupes. Les utilisateurs des autres modes sont peu nombreux et seuls se distinguent les utilisateurs de la voiture chez les non-salariés permanents. Chez les hommes salariés, la proportion des marcheurs, des utilisateurs des transports collectifs et des utilisateurs des modes individuels, deux-roues moteur et voiture, est très similaire. Par contre, ils se différencient par leurs niveaux de mobilité et de revenu qui renvoient à une hiérarchie modale bien définie : les plus mobiles et les plus riches sont les utilisateurs de la voiture, ils sont suivis des utilisateurs des deux-roues moteur, ensuite des utilisateurs des transports collectifs et enfin, des marcheurs.

Cette utilisation des modes de transport peut être éclairée par la connaissance des conditions d'accès aux modes de transport individuel. La répartition complète de chaque groupe selon l'accès aux véhicules individuels ainsi que leurs niveaux de mobilité est présentée partiellement dans les Tableaux 79 et 80 et, exhaustivement dans le Tableau A5.22.

La quasi-totalité des femmes, quel que soit leur statut professionnel, n'ont accès à aucun véhicule individuel. Seules quelques femmes, notamment des salariées, se trouvent dans une position plus favorisée, car si une minorité dispose en permanence d'un véhicule motorisé, le plus souvent une voiture, les trois quarts demeurent « captives ». Ces femmes salariées et « motorisées » sont aussi les plus riches et les plus mobiles de la population féminine.

Tableau 79 : Niveaux de mobilité des femmes, selon le statut professionnel et l'accès à un véhicule individuel

	Effectif		Age	Revenu	Mobilité Totale	Mobilité		
	Nombre	%				A pied	Mécanisée	% Méca.
<i>Salariée</i>								
Aucun	72	74,2	33	59 925	4,4	2,2	2,2	50,3
Deux-roues moteur perm.	6	6,2	35	102 083	5,5	1,0	4,5	81,8
Voiture permanente	15	15,5	41	136 047	6,1	0,1	5,9	97,8
<i>Non-salariée permanente</i>								
Aucun	112	97,4	35	29 356	3,4	2,7	0,6	19,0
<i>Non-salariée occasionnelle</i>								
Aucun	65	98,5	35	21 056	2,9	2,4	0,5	18,6
<i>Scolaire</i>								
Aucun	205	95,3	18	1 418	4,4	3,4	1,0	22,6
<i>Ménagère</i>								
Aucun	514	98,8	34	496	2,6	2,2	0,4	15,5
<i>Ensemble femmes</i>								
Aucun	968	95,6	31	8 313	3,2	2,5	0,7	21,7
Deux-roues moteur perm.	14	1,4	26	40 303	4,9	0,7	4,2	85,5
Voiture permanente	20	2,0	41	139 465	6,1	0,2	5,9	96,7

Chez les hommes, les individus sans accès à un véhicule individuel sont également les plus nombreux, mais leur proportion est très variable (de 50 % chez les salariés à 96 % chez les « autres inactifs »). Deux groupes, salariés et non-salariés permanents, se distinguent par un accès permanent aux modes individuels motorisés plus important. Parmi les salariés, on trouve une part significative d'individus ayant accès en permanence aux deux-roues moteur

ou à la voiture. Si les premiers sont les plus nombreux, les seconds sont plus mobiles et plus riches. Parmi les non-salariés permanents accédant à un mode individuel, on trouve principalement des individus disposant d'une voiture. En comparaison de leurs homologues salariés, ils sont sensiblement plus riches, mais ils marchent plus et sont moins mobiles, avec un déficit de près de trois déplacements.

Tableau 80 : Niveaux de mobilité des hommes selon leur statut professionnel et leur accès à un véhicule individuel

	Effectif		Age	Revenu	Mobilité Totale	Mobilité		
	Nombre	%				A pied	Mécanisée	% Méca.
<i>Salarié</i>								
Aucun	151	50,3	34	47 598	5,6	4,1	1,5	27,1
Deux-roues moteur perm.	78	26,0	37	94 912	6,9	1,8	4,9	72,0
Voiture permanente	58	19,3	44	158 293	7,8	0,9	6,9	88,2
<i>Non-salarié permanent</i>								
Aucun	149	73,0	35	60 380	5,2	4,2	1,0	19,7
Voiture permanente	34	16,7	46	256 500	5,0	1,4	3,6	72,5
<i>Non-salarié occasionnel</i>								
Aucun	68	87,2	37	37 026	3,9	3,1	0,8	20,1
<i>Chômeur</i>								
Aucun	73	88,0	31	580	5,0	4,2	0,8	16,3
<i>Scolaire</i>								
Aucun	241	85,5	19	2 457	5,5	4,5	0,9	17,1
<i>Retraité</i>								
Aucun	20	74,1	66	47 882	4,3	3,7	0,6	12,9
Voiture permanente	6	22,2	58	121 000	6,7	1,7	5,0	75,0
<i>Autre inactif</i>								
Aucun	75	96,2	30	1 514	4,5	4,1	0,3	7,5
<i>Ensemble hommes</i>								
Aucun	777	73,9	30	22 231	5,1	4,2	1,0	18,9
Deux-roues moteur perm.	116	11,0	34	86 344	6,7	2,0	4,6	68,1
Voiture permanente	105	10,0	44	171 005	6,8	1,2	5,6	81,8

Ainsi, parmi les différents groupes définis par le statut professionnel, trois seulement se détachent par une fréquence plus élevée de l'accès permanent à un véhicule individuel, accompagnée d'une forte mobilité : les salariés et, à un moindre degré, les non-salariés permanents et les salariées. Si la faible part d'individus ayant accès à un véhicule individuel explique aisément la captivité modale, les proportions de marcheurs et de marcheuses demeurent très importantes par rapport aux utilisateurs des transports collectifs. Des analyses ultérieures plus poussées (en termes de solvabilité des usagers potentiels ou de confrontation de l'offre de transport existante au moment de l'enquête et des caractéristiques observées de la mobilité de ces mêmes usagers potentiels) devraient apporter quelques éléments de réponse.

### 4.3.6. Les motifs

En ce qui concerne la vie active, les garçons et les filles dans le système scolaire présentent la mobilité la plus élevée, du fait de retours plus fréquents au domicile pour déjeuner (Tableau 81). Viennent ensuite les salarié(e). Ils sont suivis par les non-salariés (permanents puis occasionnels) avec ici, d'une part, un écart d'au moins un déplacement entre les deux catégories, au sein de chaque genre, et d'autre part, des niveaux de mobilité masculine supérieurs. Parmi les femmes, aussi bien pour la sociabilité que pour la vie quotidienne, les catégories plus soumises à des contraintes d'emploi du temps (travail ou études) se déplacent moins que les « inactives ». Ainsi, les ménagères se déplacent le plus pour ces motifs, suivies des non-salariées occasionnelles, des non-salariées permanentes, puis des salariées et enfin, des scolaires. Entre les deux catégories extrêmes, le différentiel est de 0,6 déplacement pour la sociabilité et de 0,9 déplacement pour la vie quotidienne. Au sein de la population masculine, deux grands groupes apparaissent en ce qui concerne la mobilité de sociabilité, d'une part les chômeurs et les « autres inactifs » avec en moyenne 3 déplacements, d'autre part les autres catégories qui effectuent entre 1,1 et 1,4 déplacements. Pour les déplacements liés au fonctionnement quotidien du ménage, des écarts plus nets apparaissent entre les catégories, les retraités se déplaçant le plus et les scolaires le moins, avec un différentiel de 2,4 déplacements. Ce niveau de mobilité singulièrement élevé des retraités, des hommes âgés, s'explique par leurs sorties beaucoup plus fréquentes pour la religion (2,2 déplacements) que les autres groupes masculins (entre 0,6 et 1,2 déplacement).

Tableau 81 : Niveaux de mobilité par sphère d'activité, selon le genre et le statut professionnel

	Vie active	Vie sociale	Vie quotidienne	Total
<i>Femme</i>				
Salariée	3,1	0,9	0,7	4,8
Non-salariée permanente	1,7	0,8	1,0	3,4
Non-salariée occasionnelle	0,7	1,0	1,2	2,8
Scolaire	3,3	0,6	0,5	4,4
Ménagère	0,0	1,2	1,4	2,6
<i>Homme</i>				
Salarié	3,1	1,4	1,8	6,3
Non-salarié permanent	2,5	1,1	1,7	5,2
Non-salarié occasionnel	1,3	1,3	1,3	3,9
Chômeur	0,0	3,0	2,3	5,3
Scolaire	3,3	1,4	1,0	5,7
Retraité	0,0	1,3	3,4	4,7
Autre inactif	0,0	2,9	1,6	4,5

Si l'on passe des niveaux aux structures (Figure 24), on peut observer que, pour les salariés comme pour les scolaires, le poids de la vie active dans la mobilité est plus accentué chez les femmes. Chez les non-salariés, les mobilités des hommes et des femmes présentent des structures très similaires, eux avec un peu plus de sociabilité, elles avec un peu plus de déplacements professionnels. La part des activités « professionnelles » chez les femmes varie sensiblement. Elle est très prééminente pour les scolaires et les salariées (trois quarts des déplacements des scolaires filles, les deux tiers des salariées), s'atténue chez les non-salariées permanentes (la moitié des déplacements) et tient une place secondaire pour les non-salariées occasionnelles (un quart des déplacements). Pour les scolaires, le reste de la mobilité

concerne un peu plus la vie quotidienne que la sociabilité, à l'inverse des salariées. Pour les non-salariées, les activités domestiques prennent le pas sur la sociabilité, surtout pour les actives occasionnelles. Quant aux ménagères, un peu plus de la moitié de leurs déplacements appartient à la sphère de la vie quotidienne.

Le poids des activités professionnelles est plus uniforme entre les différentes catégories masculines : presque trois déplacements sur cinq pour les scolaires, la moitié des déplacements pour les salariés, à peine moins pour les non-salariés permanents et un tiers des déplacements pour les non-salariés occasionnels. Pour la population économiquement active, la part de la vie quotidienne est très similaire (environ un tiers des déplacements), laissant ainsi plus de place pour la sociabilité chez les non-salariés occasionnels (un tiers des déplacements) que chez les salariés et les non-salariés permanents (un cinquième des déplacements). Les salariés et non-salariés permanents ont d'ailleurs des profils presque identiques, les premiers avec un peu plus de mobilité professionnelle, les seconds avec un peu plus de sociabilité. Parmi les chômeurs et les « autres inactifs », la sociabilité prédomine (plus de la moitié des déplacements pour les premiers, les deux tiers pour les seconds) tandis que les retraités sont plus accaparés par la vie quotidienne (plus de sept déplacements sur dix, dont pratiquement la moitié pour la religion).

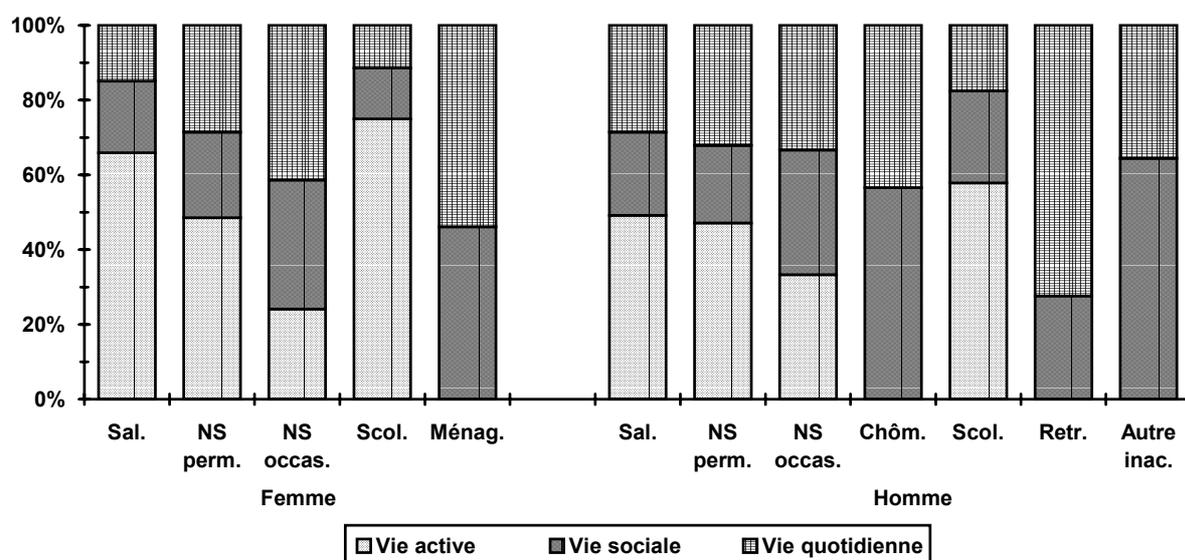


Figure 24 : Répartition de la mobilité par motif de déplacement, selon le genre et le statut professionnel (%)

#### 4.3.7. Le statut d'occupation

Comme nous avons vu dans le Chapitre 2, la combinaison des informations sur le statut professionnel, la fonction et le secteur d'activité de la population conduit à une classification des individus enquêtés en 13 catégories, applicables aussi bien aux femmes qu'aux hommes. Cependant, certains des groupes comptent des effectifs très faibles (moins de 30 individus), surtout chez les femmes étant donné leur moindre taux d'activité économique. Il n'y a alors que 6 catégories féminines mais 10 catégories masculines avec des effectifs supérieures à 30. Nous n'effectuons pas ici de regroupements des catégories afin de garder en mémoire les différences structurelles des échantillons masculin et féminin mais nos commentaires ne

portent généralement pas sur ces groupes « minoritaires ». La mobilité quotidienne de l'ensemble de ces catégories est abordée sommairement, à travers les niveaux de mobilité tous modes et mécanisée (Tableau 82), sans entrer dans une analyse plus détaillée en structure.

Les salariées cadres moyens ou techniciennes (professions intermédiaires) se déplacent beaucoup. Elles utilisent les modes mécanisés pour près des deux tiers de leurs déplacements. Avec toutes les réserves dues à la taille de l'échantillon, il est à remarquer qu'elles se trouvent encadrées « vers le haut » par les femmes cadres supérieures, avec une mobilité moyenne réalisée dans sa quasi-totalité grâce à des modes mécanisés, et « vers le bas » par les employées et ouvrières. Les femmes salariées sont suivies des scolaires qui n'utilisent les modes mécanisés que pour un quart de leurs déplacements. Viennent ensuite les femmes non salariées, chez lesquelles les apprenties, à cause de leurs fonctions et de leur plus jeune âge, se déplacent plus que les femmes exerçant une activité indépendante permanente et celles-ci plus que les occasionnelles<sup>41</sup>. Toutefois, si les apprenties se déplacent plus, elle le font essentiellement à pied et constituent la catégorie qui utilise le moins les transports mécanisés (après les domestiques pour lesquelles l'échantillon est toutefois faible). Une explication de ces différences, restant à vérifier ultérieurement par des analyses plus détaillées, serait que les apprenties « remplacent » les autres femmes non salariées pour certaines activités professionnelles impliquant des déplacements et qui soit ne correspondent pas à leur statut (les trois-quarts sont mariées ou veuves), soit sont pénibles, soit leur permettent tout simplement de libérer du temps pour d'autres activités, liées au fonctionnement du ménage ou à la sociabilité. Enfin, les femmes qui se déplacent le moins et utilisent également peu les modes mécanisés sont, comme on l'a vu précédemment, les « autres inactives » (équivalent des « ménagères »), bien que leur niveau de mobilité, tous modes et mécanisée, soit assez proche de celui des indépendantes occasionnelles.

Les différences entre catégories masculines sont plus complexes. Les catégories les plus mobiles, avec parallèlement un taux d'utilisation des modes mécanisés très important, sont celles qui ont les revenus moyens les plus élevés : les cadres supérieurs d'abord, les professions intermédiaires ensuite (tout en signalant, pour mémoire, la place des patrons, peu nombreux mais les plus aisés de tous). Pour les autres groupes masculins, l'influence des ressources financières sur les niveaux de mobilité, tous modes et mécanisée, est moins évidente. Les niveaux se voient affectés également par d'autres facteurs tels que les spécificités inhérentes à l'activité (les scolaires, les apprentis, les domestiques...) ou l'âge (les retraités, mais ils sont peu nombreux dans l'échantillon). En troisième position se trouvent donc les employés et ouvriers et les scolaires, les premiers utilisant sensiblement plus les modes mécanisés. Viennent ensuite les chômeurs, les agriculteurs et les non-salariés indépendants permanents, les domestiques, les « autres inactifs » et, enfin, les apprentis. Le taux d'utilisation des modes mécanisés pour la plupart de ces groupes est plutôt faible et il ne correspond pas à leurs positions relatives pour la mobilité tous modes. Ainsi, les non-salariés indépendants permanents marchent beaucoup plus que les autres catégories, suivis des chômeurs, des scolaires, des apprentis, des agriculteurs, des domestiques et des « autres inactifs ». Pour la population masculine active, la mobilité quotidienne s'organise généralement autour du travail, qui capte environ la moitié des déplacements tous modes,

---

<sup>41</sup> Plus de la moitié des déplacements des apprenties sont liés à leur activité professionnelle, ce taux passant en dessous de 50 % pour les indépendantes permanentes et chutant à seulement un cinquième des déplacements pour les indépendantes occasionnelles.

mais deux catégories se détachent : les agriculteurs, pour qui environ un cinquième de leur déplacements concerne la sphère professionnelle, et les domestiques, avec un quart de déplacements professionnels.

Tableau 82 : Niveaux de mobilité par statut d'activité, selon le genre

	Effectif	Age moyen	Revenu moyen	Mobilité totale	Mobilité à pied	Mobilité mécanisée	% Mobilité mécanisée
<b>Femme</b>							
<i>Chômeuse</i>	17	27	0	2,9	2,2	0,7	24,5
<i>Retraitée</i>	2	69	100 500	3,5	1,0	2,5	71,4
Scolaire	215	18	1 527	4,4	3,3	1,1	25,9
Autre inactive	501	34	418	2,6	2,2	0,4	15,8
<i>Agricultrice</i>	3	41	45 000	2,7	2,0	0,7	25,0
Apprentie	32	21	320	3,6	3,3	0,3	7,9
Indépendante occasionnelle	56	36	22 803	2,8	2,2	0,6	20,1
Indépendante permanente	88	39	37 865	3,3	2,5	0,7	22,5
<i>Patronne</i>	2	29	300 000	8,0	0,5	7,5	93,8
Domestique	12	21	8 625	4,3	4,2	0,2	3,8
Employée-ouvrière	24	34	47 215	3,7	1,1	2,6	70,8
Profession intermédiaire	47	37	99 683	5,0	1,8	3,1	63,1
Cadre supérieure	14	37	138 814	6,2	0,4	5,8	93,1
<b>Homme</b>							
Chômeur	83	31	506	5,3	3,9	1,4	25,8
<i>Retraité</i>	27	63	57 714	4,7	3,1	1,6	34,4
Scolaire	282	19	3 022	5,7	4,4	1,3	23,0
Autre inactif	78	30	1 455	4,5	4,2	0,3	7,2
Agriculteur	35	44	20 818	5,0	4,4	0,5	10,9
Apprenti	66	26	15 191	4,2	3,3	0,8	19,3
<i>Indépendant occasionnel</i>	28	38	36 936	3,7	2,6	1,1	30,1
Indépendant permanent	132	39	70 536	5,0	3,5	1,5	30,1
<i>Patron</i>	23	44	433 235	7,1	3,0	4,1	58,3
Domestique	32	29	14 929	4,8	4,3	0,4	9,2
Employé-ouvrier	140	37	46 688	5,8	3,4	2,4	41,0
Profession intermédiaire	77	37	107 642	6,5	2,1	4,3	66,5
Cadre supérieur	49	41	184 841	8,4	1,2	7,2	85,7

\* Les italiques indiquent les catégories avec des effectifs inférieurs à 30.

Ces informations permettent donc de compléter les résultats observés à travers le statut professionnel en révélant principalement des différences au sein des catégories d'individus actifs (mais avec des contraintes d'effectifs pour les catégories féminines notamment). Sans prendre en compte les domestiques qui se trouvent dans une situation particulière par rapport aux autres salarié(e)s, les trois catégories de salarié(e)s présentent des niveaux de mobilités, tous modes et mécanisée, bien distincts, ceux disposant de revenus plus importants se déplaçant plus et utilisant plus les modes mécanisés. Parmi les non-salarié(e)s, les indépendants occasionnels se déplacent logiquement moins que ceux dont l'activité est permanente (avec des revenus supérieurs), tout en ayant un taux similaire d'usage des modes mécanisés. Les apprenties, quasiment sans revenus, se déplacent plus que les femmes

travaillant comme indépendantes, mais ce n'est pas le cas de leurs homologues masculins. Enfin, les domestiques présentent également des comportements contrastés selon le genre, les femmes (malgré leur faible représentativité) se déplaçant plus pour le travail que les hommes.

Ce bref aperçu des comportements de mobilité de la population selon le statut d'occupation reste à approfondir à travers, d'une part, des regroupements de catégories pour mieux intégrer celles à faible effectif, et d'autre part, une prise en compte des structures de la mobilité, en termes d'horaires, de liaisons, de répartition modale détaillée et de motifs de déplacements.

#### **4.3.8. Conclusion**

La classification de la population en 12 catégories selon le statut professionnel montre une opposition majeure : d'une part les actifs salariés, hommes et femmes, d'autre part le reste de la population. Avec des revenus moyens supérieurs à ceux des autres catégories, les premiers disposent plus souvent d'un véhicule individuel, qu'ils utilisent intensément pour accomplir une mobilité élevée dans des espaces urbains éloignés de leur quartier de résidence. Avec la marche, surtout, et les transports collectifs comme seuls modes de transport alternatifs, les niveaux de mobilité des autres catégories sont plus faibles et se concentrent sur la proximité du domicile, l'exemple le plus caricatural étant celui des « ménagères » et des hommes classés comme « autres inactifs ». Par ailleurs, si les différentes analyses ont mis en évidence des écarts sensibles entre hommes et femmes à catégorie égale, il faudrait étudier simultanément, lors d'analyses futures, les effets de l'âge.

### **4.4. FACTEURS SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES, LOCALISATION DU DOMICILE ET MOBILITÉ**

Dans cette section nous examinons l'incidence de quelques variables démographiques (position dans le ménage, statut matrimonial...) et de la localisation du domicile sur la mobilité quotidienne, en continuant à distinguer hommes et femmes<sup>42</sup>.

#### **4.4.1. La position dans le ménage**

La position dans le ménage est appréhendée ici à partir de 5 modalités : chef de ménage, épouse du chef de ménage, enfant du chef, autre parent du chef et « autre », sans aucun lien de parenté avec le chef.

Parmi les femmes, celles qui n'ont aucun lien de parenté avec le chef de ménage ont le niveau de mobilité le plus élevé (mais leur effectif est très faible dans notre échantillon). Viennent ensuite les filles, les autres parentes et enfin, les chefs et les épouses qui ont un niveau de mobilité presque identique (Tableau 83 et Tableau A5.12). Sans prendre en compte pour le moment le premier groupe, on observe ici l'effet de l'âge sur la mobilité, les filles étant les plus jeunes. En nombre de déplacements mécanisés, réalisés principalement en transports collectifs, deux groupes se distinguent, les chefs et leurs filles d'une part avec un déplacement journalier, et le reste des membres du ménage d'autre part avec environ 0,8 déplacement. La

---

<sup>42</sup> Nous présentons uniquement ici la mobilité totale et le pourcentage de mobilité mécanisée. Des tableaux plus détaillés (niveaux de mobilité à pied et mécanisée...) figurent dans les annexes.

part de la mobilité mécanisée reflète fidèlement la position, et le statut des membres du ménage : d'abord les chefs, puis les épouses, les filles, les autres parentes et enfin, les femmes non apparentées.

Comme chez les femmes, les hommes non apparentés au chef, peu nombreux, sont aussi les plus mobiles. Ils sont suivis par les chefs, les fils du chef et les autres parents. La mobilité mécanisée suit le même schéma que pour les femmes, et presque la moitié des déplacements des chefs sont mécanisés. Pour cela ils utilisent la voiture, principalement, et les deux-roues moteur, tandis que pour les fils et les autres parents, les transports collectifs et les deux-roues moteur constituent les modes mécanisés principaux. Les hommes non apparentés ne se déplacent pratiquement qu'à pied.

Tableau 83 : Mobilité totale et mobilité mécanisée, selon le genre et la position dans le ménage

	Femme				Homme			
	Effectif	Age moyen	Mobilité totale	% Mobilité mécanisée	Effectif	Age moyen	Mobilité totale	% Mobilité mécanisée
Chef	93	48	2,9	34,4	476	44	5,7	47,9
Epouse	457	35	2,8	30,9	-	-	-	-
Enfant	296	20	4,0	24,0	368	20	5,4	23,9
Autre parent	149	28	3,5	20,0	180	24	5,2	22,8
Autre	18	24	4,4	18,8	28	23	5,8	10,3

Ces résultats confirment les effets de l'âge sur la mobilité totale (chez les femmes elle diminue avec l'âge, chez les hommes, au contraire, elle augmente, sauf chez les plus âgés) et sur la mobilité mécanisée (elle augmente avec l'âge). Cependant, des « ajustements » sur le nombre de déplacements et l'utilisation des modes viennent s'opérer selon la position de l'individu dans la hiérarchie du ménage. A genre et tranche d'âge égaux on trouve au sommet les chefs de ménage, puis les épouses, ensuite les enfants et enfin, les autres parents. La mobilité élevée des individus sans lien de parenté avec le chef de ménage, avec peu de déplacements mécanisés, surtout pour les hommes, s'explique par le fait qu'il s'agit majoritairement de domestiques (près des trois quarts des femmes et des deux tiers des hommes) qui ont à réaliser nombre de petits déplacements pour l'entretien du ménage.

#### 4.4.2. Le statut matrimonial

Au sein de la population féminine, les célibataires se déplacent plus que les femmes divorcées, celles-ci plus que les femmes mariées et enfin, que les veuves (Tableau 84 et Tableau A5.13). On retrouve donc comme toile de fond l'influence de l'âge et des divers statuts sociaux au cours du cycle de vie. Les femmes divorcées, avec un âge moyen identique aux femmes mariées, se déplacent plus que celles-ci en raison de leur position dans le ménage car elles sont dans leur majorité filles du chef de ménage (deux sur cinq) ou chef de ménage elles-mêmes (un peu plus d'une sur trois). Cette proportion plus importante de chefs de ménage (des adultes âgées) chez les femmes divorcées explique également la part plus élevée des déplacements mécanisés chez elles par rapport au reste de la population féminine.

Les résultats concernant la population masculine sont moins « spectaculaires » mais non moins intéressants, deux groupes seulement présentant des effectifs notables, les célibataires (des adultes jeunes, six sur dix étant des fils du chef et plus d'un sur quatre, autre parent) et

les hommes mariés (des adultes âgés, pratiquement tous des chefs de ménage). Si, pour la mobilité totale, les niveaux sont similaires, les écarts apparaissent avec la mobilité mécanisée, les hommes mariés réalisant le double de déplacements mécanisés (en nombre et en structure) que les célibataires grâce à l'utilisation plus intense de la voiture, avec presque un déplacement d'écart entre les deux (soit un déplacement sur cinq pour les premiers, un déplacement sur vingt pour les seconds).

Tableau 84 : Mobilité totale et mobilité mécanisée, selon le genre et le statut matrimonial

	Femme				Homme			
	Effectif	Age moyen	Mobilité totale	% Mobilité mécanisée	Effectif	Age moyen	Mobilité totale	% Mobilité mécanisée
Célibataire	384	19	4,0	20,0	601	22	5,4	24,9
Divorcé	51	35	3,3	33,1	10	42	5,9	57,6
Marié	501	35	2,9	30,7	436	45	5,6	46,4
Veuf	77	56	2,4	28,0	5	56	8,4	57,1

On retrouve ainsi, à nouveau, des effets liés à l'âge (les célibataires sont des jeunes, les individus mariés, des adultes, les veufs, des personnes âgées) et à la position dans le ménage (les célibataires sont surtout des enfants du chef, les femmes mariées, des épouses, les hommes mariés, des chefs et les veufs et les veuves, des chefs de ménage également).

#### 4.4.3. Le lieu de naissance

Le lieu de naissance discrimine plus fortement les niveaux de mobilité féminins que ceux des hommes (Tableau 85 et Tableau A5.14). Pour les premières, trois groupes apparaissent : les Niaméennes se déplacent le plus, les femmes nées à l'étranger se déplacent le moins et les femmes nées dans d'autres villes ou villages du Niger occupent une position intermédiaire. Pour les hommes, la différence se situe entre ceux nés à l'étranger, moins mobiles, et le reste de la population. Ces différences ne peuvent être imputées seulement à des effets d'âge.

La population née à l'étranger présente en particulier une faible mobilité mécanisée<sup>43</sup>. Pour le reste de la population, l'usage des modes mécanisés est favorisé par leurs antécédents urbains, surtout chez les femmes. Ainsi, à mobilité totale et âge moyen similaires et avec une proportion proche d'épouses et chefs, les femmes nées dans d'autres villes présentent un taux de mobilité mécanisée presque deux fois plus élevé que les femmes nées au village, l'activité économique étant plus fréquente chez les premières (plus du tiers contre un quart pour les villageoises) et plus stable (seulement la moitié de non-salariées contre quatre villageoises sur cinq). De plus, les villageoises utilisent encore moins les modes mécanisés que les Niaméennes d'origine, plus jeunes, célibataires (plus de trois sur cinq), filles du chef (plus de la moitié) et qui sont aussi bien scolaires qu'inactives (deux sur cinq chacune). De même, si en raison de leur âge, leur position dans le ménage et leur statut professionnel<sup>44</sup>, les hommes nés au village devraient avoir une part de mobilité mécanisée plus importante que ceux nés

<sup>43</sup> Nous revenons dans la prochaine section sur le cas des citadins nés à l'étranger, car 52 % des femmes et 61 % des hommes appartiennent à d'autres ethnies que celles dominantes au Niger.

<sup>44</sup> Parmi les villageois, sept sur dix sont des chefs de ménage et les trois quarts des actifs (avec une majorité de non salariés), tandis que, parmi les originaires des autres villes, environ trois sur cinq sont des chefs de ménage et autant des actifs (plutôt salariés).

dans d'autres villes, c'est en fait l'inverse que l'on observe, sans qu'il soit, en l'état, possible de l'expliquer. Contrairement aux Niaméennes, les Niaméens d'origine utilisent moins les modes mécanisés que les villageois du fait d'une position socio-économique moins favorable : ils sont plus jeunes, célibataires (plus des trois-quarts), fils du chef (les deux tiers) et plutôt scolarisés (deux sur cinq) qu'actifs (plus du tiers).

Tableau 85 : Mobilité totale et mobilité mécanisée, selon le genre et le lieu de naissance

	Femme				Homme			
	Effectif	Age moyen	Mobilité totale	% Mobilité mécanisée	Effectif	Age moyen	Mobilité totale	% Mobilité mécanisée
Niamey	436	25	3,7	26,5	467	26	5,6	29,1
Autre ville	236	35	3,1	34,5	243	34	5,5	45,4
Village	273	36	3,0	19,8	269	39	5,5	38,2
Etranger	68	30	2,6	19,2	73	38	4,8	22,6

Ces résultats montrent que le fait d'être né dans un milieu urbain, phénomène relativement récent en milieu africain, favorise aussi des rôles et des modes de vie moins traditionnels. Pour les femmes plus que pour les hommes, la mobilité est alors plus élevée, tout comme l'usage des modes mécanisés. Pour ceux-ci, l'origine résidentielle s'efface devant la position sociale acquise depuis lors.

#### 4.4.4. L'ethnie

L'appartenance à des groupes ethniques différents (avec un poids numérique prédominant des djermas et haoussas) laisse apparaître quelques variations de mobilité, en niveau et en répartition modale (Tableau 86 et Tableau A5.15). L'écart en nombre total de déplacements entre les deux ethnies majoritaires et les autres est d'environ 0,6 déplacement chez les femmes et de 1 déplacement chez les hommes. Pour les déplacements motorisés, ces différences sont de l'ordre de 0,4 et 0,6 déplacement respectivement.

Chez les femmes, ce sont les touaregs, aux modes de vie peut-être plus traditionnels que les autres femmes, qui se déplacent le moins (une sur quatre ne s'est pas déplacée, contre une femme sur sept chez les djermas). Chez les hommes, ce sont les peuls les moins mobiles. Le fait d'habiter dans des quartiers éloignés et mal desservis explique en partie cette situation ; les trois cinquièmes habitent en périphérie de la deuxième couronne non lotie ou dans les villages périphériques contre moins du tiers pour l'ensemble de la population masculine. Cependant, à ce handicap spatial s'ajoute un handicap économique car il s'agit là d'un groupe à faible revenu (30 000 FCFA en moyenne, contre environ 43 000 pour les djermas, haoussas ou touaregs), les hommes habitant les zones les plus éloignées ayant des revenus encore plus faibles (8 000 FCFA pour ceux habitant les périphéries éloignées non loties et 23 000 FCFA pour les habitants des villages). Mais si, chez les femmes, la décroissance de la mobilité s'accompagne aussi d'un moindre usage des modes motorisés, la situation n'est pas la même chez les hommes et, sans prendre en considération les « autres ethnies », ce sont les touaregs qui les utilisent proportionnellement le plus.

Comparée aux autres groupes, la catégorie « autres ethnies » occupe une place intermédiaire dans les niveaux de mobilité, mais de gros écarts apparaissent en son sein. En effet, à genre et statut professionnel égaux, les individus nés à l'étranger ont une mobilité plus faible et plus portée sur la marche que ceux nés au Niger (Tableau 87). Malgré les effectifs peu nombreux

de certains sous-groupes, on pourrait faire l'hypothèse que, pour la population née à l'étranger, la faiblesse des réseaux de sociabilité explique dans une grande mesure cette différence.

Tableau 86 : Mobilité totale et mobilité mécanisée, selon le genre et l'ethnie

	Femme				Homme			
	Effectif	Age moyen	Mobilité totale	% Mobilité mécanisée	Effectif	Age moyen	Mobilité totale	% Mobilité mécanisée
Djerma	487	31	3,4	28,4	473	32	5,8	34,3
Haoussa	304	30	3,3	24,5	331	30	5,6	35,0
Peul	93	33	3,1	20,9	101	32	4,4	27,2
Touareg	58	29	2,6	19,7	66	31	4,8	37,9
Autre	70	31	3,1	31,7	80	36	5,1	38,4
ND*	1	40	4,0	50,0	1	42	10,0	80,0

\* Non déterminé

Tableau 87 : Niveaux de mobilité de la catégorie « autres ethnies », selon le genre, le lieu de naissance et le statut professionnel

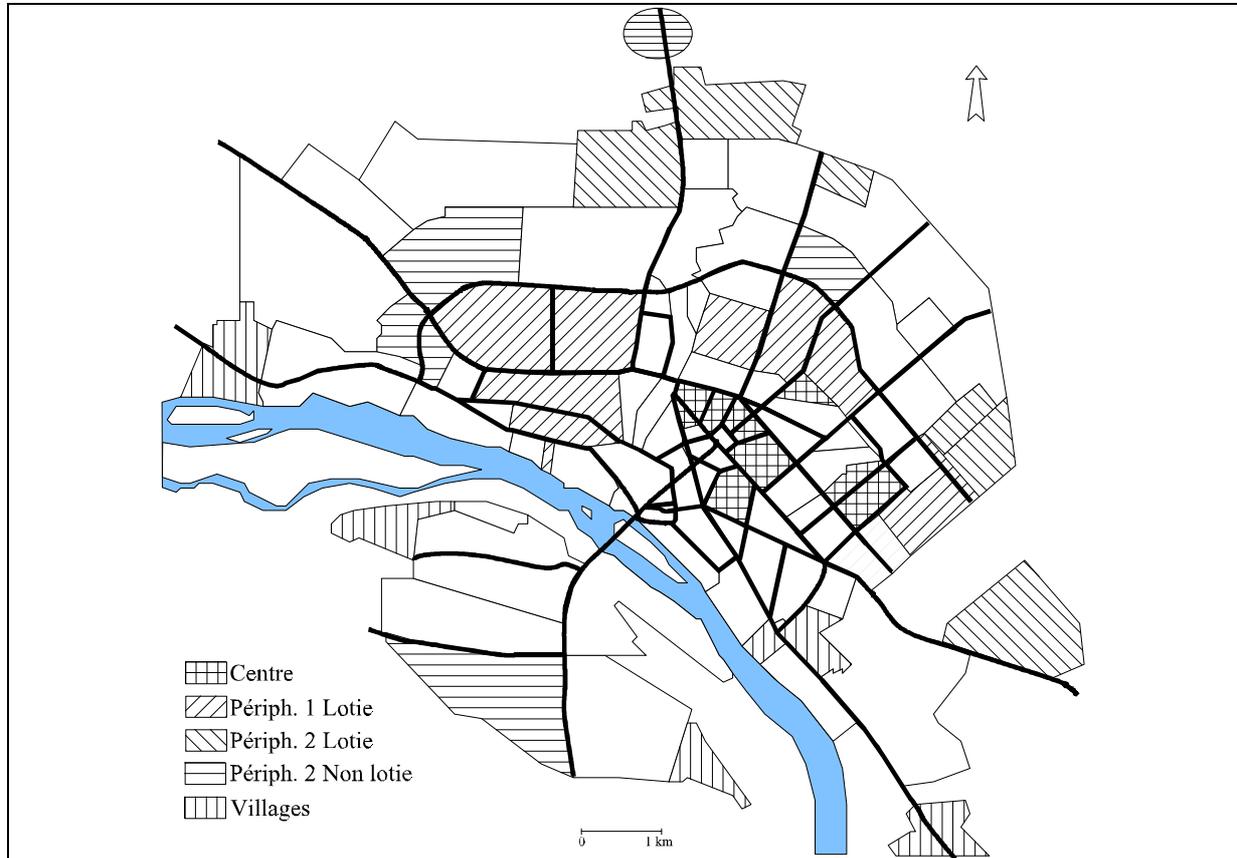
	Effectif	Age moyen	Mobilité totale	Marche	Mobilité mécanisée	% Mob. mec.	Mobilité de Sociabilité
<i>Population active</i>							
Femmes nées à l'étranger	26	28	2,8	2,1	0,7	26,0	0,2
Femmes nées au Niger	13	39	3,8	1,5	2,4	62,0	0,8
Hommes nés à l'étranger	36	39	4,3	3,4	0,9	21,9	1,1
Hommes nés au Niger	20	33	6,9	2,3	4,6	66,4	1,8
<i>Population inactive</i>							
Femmes nées à l'étranger	10	36	2,5	2,5	0,0	0,0	0,2
Femmes nées au Niger	21	27	3,3	2,4	0,9	27,1	1,0
Hommes nés à l'étranger	9	42	3,8	2,8	1,0	26,5	1,2
Hommes nés au Niger	15	28	5,2	3,8	1,4	26,9	2,5
<i>Ensemble</i>							
Femmes nées à l'étranger	36	30	2,7	2,2	0,5	19,4	0,2
Femmes nées au Niger	34	31	3,5	2,1	1,5	41,7	0,9
Hommes nés à l'étranger	45	40	4,2	3,2	1,0	22,8	1,2
Hommes nés au Niger	35	31	6,1	2,9	3,2	52,1	2,1

#### 4.4.5. Le lieu de résidence

Les différents quartiers de Niamey présentant des caractéristiques très différentes aussi bien en termes de dotation d'infrastructures et de services urbains (dont le transport) qu'en composition socio-économique de la population, les niveaux moyens de mobilité pendant les jours ouvrables diffèrent selon le type de quartier du domicile. Pour approcher ces différences, nous utilisons une typologie des quartiers reposant sur leur position géographique dans l'agglomération, mais tenant compte également de leur ancienneté, des caractéristiques de l'habitat et de la composition sociale (DIAZ OLVERA *et alii*, 1999). Cinq groupes de

quartiers sont ainsi identifiés<sup>45</sup> : le centre, la périphérie proche (ou première couronne) lotie, les périphéries lointaines (ou deuxième couronne) lotie et non lotie, les « villages » de la périphérie lointaine (Carte 2).

Carte 2 : Une typologie des quartiers d'enquête



Les femmes habitant le centre ou les périphéries loties (proche ou lointaine) présentent des niveaux de mobilité, tous modes et mécanisée, similaires (Tableau 88 et Figure 25 ; Tableau A5.2). Cependant, les habitantes de la périphérie proche, les plus favorisées économiquement, utilisent un peu plus les modes mécanisés que les femmes des deux autres types de quartiers. Les habitantes des périphéries éloignées non loties se détachent de ces trois groupes de femmes en raison de leur mobilité totale plus faible et d'un moindre usage des modes mécanisés tandis que les habitantes des « villages » périphériques se caractérisent par le niveau de mobilité totale le plus élevé, mais reposant quasi uniquement sur la marche.

<sup>45</sup> Cette typologie diffère de celle utilisée pour la réalisation de l'enquête, l'importance de la localisation géographique du quartier ayant été renforcée.

Tableau 88 : Niveaux de mobilité par type de quartier de résidence, selon le genre

	Revenu moyen (CFA)	Mobilité totale	Mobilité à pied	Mobilité mécanisée
<i>Femme</i>				
Centre	10 847	3,3	2,3	1,0
Périphérie 1 lotie	16 869	3,3	2,1	1,2
Périphérie 2 lotie	10 288	3,2	2,2	1,0
Périphérie 2 non lotie	12 219	2,9	2,3	0,6
Périphérie 2 village	6 452	3,7	3,4	0,4
<i>Homme</i>				
Centre	28 210	5,6	4,0	1,6
Périphérie 1 lotie	64 576	5,8	3,5	2,3
Périphérie 2 lotie	49 014	5,3	2,9	2,4
Périphérie 2 non lotie	34 286	4,6	3,1	1,5
Périphérie 2 village	22 483	6,1	4,9	1,2

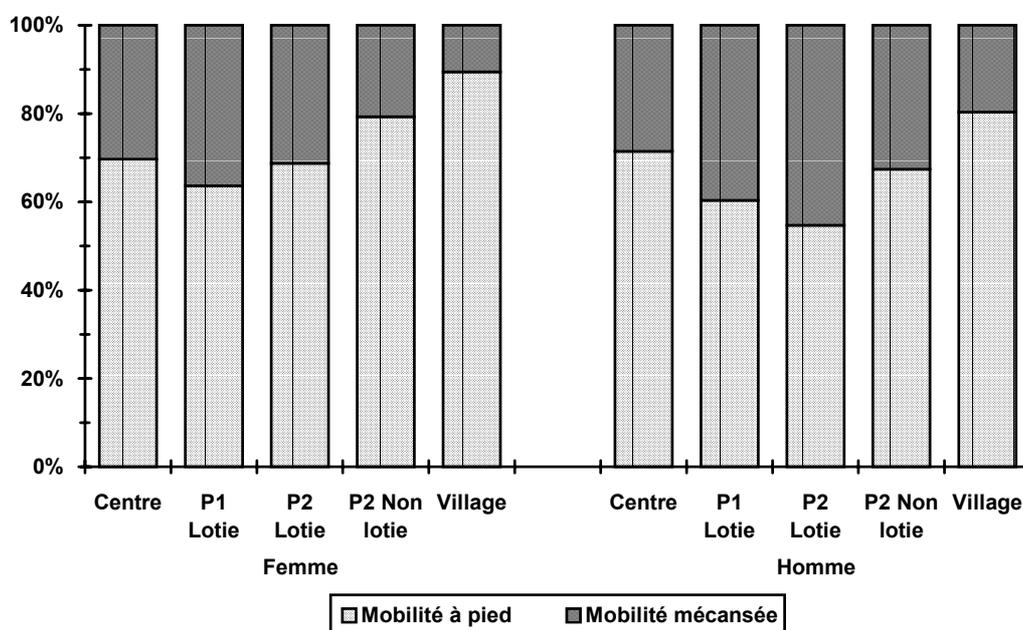


Figure 25 : Répartition de la mobilité à pied et mécanisée par type de quartier de résidence, selon le genre (%)

Pour les hommes, un autre scénario apparaît car, d'une part, les écarts entre niveaux extrêmes (tous modes et mécanisée) sont plus importants que chez les femmes et, d'autre part, la proportion des modes mécanisés dans la mobilité totale ne conserve pas la même hiérarchie selon le type de quartier d'habitation. En effet, les hommes habitant le centre ou la périphérie proche lotie ont des niveaux de mobilité tous modes similaires, mais les seconds utilisent beaucoup plus les modes mécanisés, pratiquement autant que les habitants des périphéries lointaines loties, qui ont pourtant un niveau de mobilité totale plus faible et un revenu moyen moins élevé. Les hommes vivant dans les périphéries lointaines non loties sont ceux qui se déplacent le moins tout en effectuant presque autant de déplacements mécanisés que les habitants du centre. Enfin, comme les femmes, les hommes habitant les « villages » se déplacent plus que le reste de la population masculine mais essentiellement à pied. Ainsi, la part des modes mécanisés est maximale parmi les habitants des périphéries loties (les femmes

des périphéries proches et les hommes des périphéries lointaines) et minimale parmi la population des « villages », hommes et femmes.

Où vont alors les habitants des différents quartiers de Niamey ? Comme nous l'avons vu initialement, les femmes effectuent peu de déplacements sans extrémité dans le quartier d'habitation et cela quelque soit le lieu du domicile (Tableau 89 et Figure 26). Celles habitant le centre présentent la mobilité la plus riche en termes d'espaces visités car elles vont un peu partout, avec beaucoup moins de déplacements internes que les autres femmes. Les femmes des périphéries, proches ou éloignées, se déplacent surtout à l'intérieur de leur quartier et font environ deux fois plus de déplacements internes que les femmes vivant dans le centre. Mais si elles se déplacent aussi vers les quartiers limitrophes et font des déplacements « éclatés », elles délaissent les quartiers centraux. Enfin, les habitantes des « villages », les plus mobiles de toutes, ne se déplacent pratiquement que dans leur quartier tout en faisant quelques déplacements « éclatés ».

La mobilité masculine se caractérise par la diversité des lieux fréquentés, quel que soit le quartier d'habitation, à l'exception des hommes vivant dans les « villages ». Néanmoins, le poids des déplacements internes au quartier est toujours prédominant, plus pour les villageois, moins pour les hommes habitant le centre. En dehors de cette mobilité interne, les hommes habitant le centre et les périphéries de deuxième couronne font plus de déplacements « éclatés ». Toutefois, il faut remarquer le nombre élevé de déplacements sans extrémité dans le quartier d'habitation des hommes des périphéries de deuxième couronne loties<sup>46</sup>. Les hommes des périphéries proches loties ont une mobilité interne assez importante mais la répartition du reste des déplacements est assez équilibrée selon les autres types de liaisons. Enfin, les villageois présentent le même comportement que leurs homologues féminines : ils se déplacent plus que le reste de la population, surtout dans leur quartier, tout en effectuant quelques déplacements « éclatés ».

---

<sup>46</sup> Le profil différent des hommes de ces trois quartiers explique les écarts de niveau de déplacements sans aucune extrémité au domicile. En effet, les hommes des périphéries éloignées loties sont, pour plus de la moitié des actifs, avec un peu plus de non-salariés que de salariés ; il s'agit d'une population aisée (revenu moyen de 123 000 FCFA pour les non-salariés contre 85 000 pour les salariés) qui font de l'ordre de 1,5 déplacements secondaires (mais 1,3 déplacements pour les salariés). Les hommes habitant les périphéries éloignées non loties sont aussi en majorité des actifs, mais avec plus de non-salariés à faible revenu (36 000 FCFA en moyenne contre 77 000 FCFA pour les salariés) qui effectuent peu de déplacements secondaires (0,4 contre 1,4 pour les salariés). Enfin, les hommes habitant le centre sont minoritairement actifs, avec cette fois-ci moins de non-salariés que de salariés (revenus respectifs de 49 000 et 79 000 FCFA). En raison de leur localisation plus rapprochée par rapport aux centres d'emploi, les salariés des quartiers centraux effectuent moins de déplacements secondaires que leurs collègues des deux autres types de quartiers (1,0 déplacement et 0,6 déplacement pour les non-salariés).

Tableau 89 : Niveaux de mobilité par type de liaison, selon le genre et le type de quartier de résidence

	Interne	Limitrophe	Radial	Eclaté	Autre
<i>Femme</i>					
Centre	0,7	0,9	0,8	0,6	0,2
Périphérie 1 lotie	1,3	0,7	0,4	0,6	0,2
Périphérie 2 lotie	1,6	0,3	0,4	0,7	0,2
Périphérie 2 non lotie	1,5	0,6	0,3	0,5	0,1
Périphérie 2 village	3,0	0,1	0,2	0,4	0,0
<i>Homme</i>					
Centre	1,7	0,9	1,0	1,3	0,6
Périphérie 1 lotie	2,2	0,9	1,0	0,9	0,7
Périphérie 2 lotie	1,8	0,4	0,8	1,2	0,9
Périphérie 2 non lotie	1,9	0,6	0,4	1,0	0,6
Périphérie 2 village	4,3	0,2	0,3	0,9	0,4

Les habitants du centre et des « villages » s’opposent ainsi fortement quant aux espaces fréquentés. Ce phénomène est plus caricatural encore pour les femmes, les déplacements internes ne représentant qu’un déplacement sur cinq pour les habitantes du centre mais quatre sur cinq pour les villageoises. Les populations des autres périphéries se retrouvent dans une position intermédiaire. La répartition spatiale des déplacements des hommes et des femmes montre que pour un même type de quartier de domicile, la structure de la mobilité diffère, du fait surtout du poids plus important des déplacements de proximité (internes et limitrophes) chez les femmes. Cependant, dans le cas des résidents du centre, cette différence est très faible et la part des déplacements internes est même inférieure aux autres types de déplacements pour les femmes.

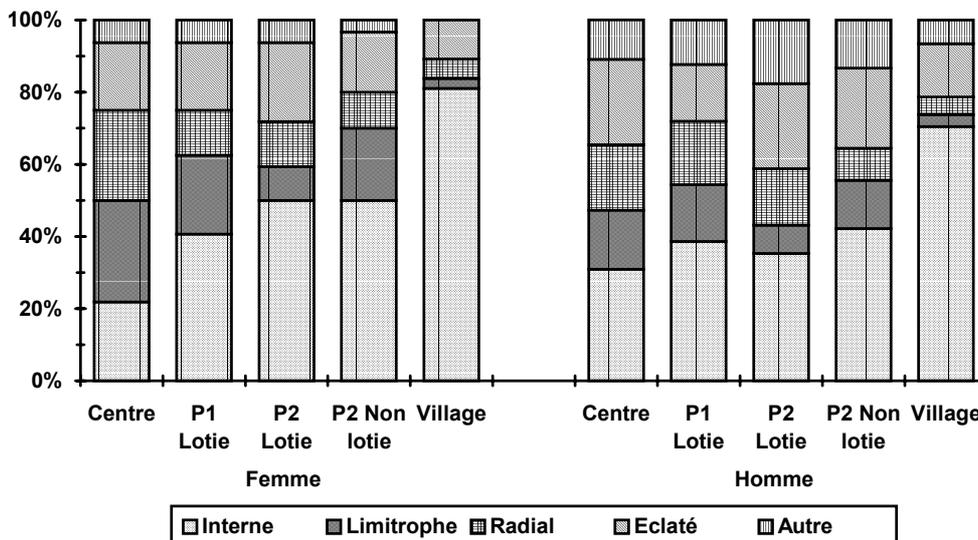


Figure 26 : Répartition de la mobilité par type de quartier de résidence, selon le genre et le type de liaison (%)

#### 4.4.5. Conclusion

Parmi les indicateurs étudiés ici, la position dans le ménage et le statut matrimonial sont étroitement liés à l'âge et permettent de mieux affiner la notion de « cycle de vie » (même s'il est clair qu'ils n'épuisent pas ce thème). Au sein des ménages, les rôles des différents membres conduisent à une hiérarchie dans l'accès aux véhicules individuels et dans la mobilité. Au sommet de cette hiérarchie se trouvent les hommes chefs de ménage, aussi bien pour la mobilité tous modes que mécanisée. En bas de l'échelle pour la mobilité tous modes se trouvent, chez les femmes, les épouses, et chez les hommes, les « autres parents ». Quant à la mobilité mécanisée, le groupe des individus sans lien de parenté avec le chef de ménage, majoritairement des domestiques travaillant sur place, sont les plus défavorisés. En ce qui concerne les deux autres indicateurs démographiques, l'ethnie se révèle moins discriminante que le lieu de naissance. Ce dernier met en évidence que si l'origine urbaine constitue un facteur favorable à la mobilité quotidienne, son effet est modifié par le statut socio-économique de l'individu. Enfin, la prise en compte du lieu de résidence conduit à la mise en évidence de différences sensibles, qui exacerbent les effets dus au genre, à l'âge ou à la catégorie sociale.

## CONCLUSION

Cette première description de la mobilité quotidienne des Niaméens permet de retrouver un ensemble de phénomènes déjà analysés sur Bamako ou Ouagadougou (DIAZ OLVERA *et alii*, 1998). Le caractère diffus des flux apparaît nettement, que ce soit au plan spatial, avec une nette prédominance de l'environnement immédiat du domicile ou au plan temporel, dans la journée, voire en fin de semaine. La sociabilité se montre extrêmement prégnante dans les emplois du temps quotidien, plus encore peut-être que dans les deux autres capitales. De la même façon, les déterminants sociaux pèsent tout autant sur les comportements de mobilité à Niamey que dans les deux autres villes. On retrouve dans la capitale du Niger les écarts de mobilité entre hommes et femmes, les évolutions avec l'âge, la situation relativement privilégiée des salariés<sup>47</sup> ou « l'enfermement » des ménagères. Néanmoins, en première analyse, des particularités ont pu être mises en évidence, la situation niaméenne paraissant exacerber un certain nombre de différenciations. Nous n'en évoquerons ici que deux.

La mobilité est très largement dominée par la marche, plus encore que dans les deux autres villes. Cette constatation peut certes renvoyer à des différences méthodologiques : une attention particulière a été apportée au recueil de l'ensemble des déplacements des citoyens, quelle que soit leur « ampleur » (temporelle et spatiale), et elle se traduit par un grand nombre de petits déplacements. Mais elle correspond surtout à une situation de très forte carence modale, 85 % des enquêtés ne disposant pas d'un véhicule individuel. Alors que l'offre de transport collectif reste peu développée et demeure d'un coût élevé, il ne reste guère d'autre option que la marche à pied aux citoyens pauvres.

Les écarts entre hommes et femmes sont particulièrement marqués. Le poids de la religion dans les modes de vie y contribue clairement, à la fois en amenant les hommes à se déplacer « encore plus » pour satisfaire aux obligations du culte et en interdisant à un certain nombre de femmes toute sortie du domicile. Parallèlement, la rareté des véhicules individuels pèse tout particulièrement sur les femmes et limite leur possibilité de s'éloigner « efficacement » du domicile : un jour donné de semaine, seule une femme sur trois a utilisé un mode mécanisé, contre plus de la moitié chez les hommes. Enfin, ces effets peuvent être encore renforcés par la localisation du lieu de résidence : schématiquement, plus celui-ci est éloigné du centre, plus la mobilité féminine se replie sur ces abords immédiats, sans qu'un mouvement d'une telle ampleur touche les hommes.

Ces spécificités de Niamey, par rapport à ses deux voisines, demandent bien évidemment à être confirmées et approfondies par des analyses plus fines. D'autres voies peuvent également être envisagées. En effet, par rapport aux deux enquêtes précédentes, le recueil de données a été enrichi, notamment à travers le relevé d'informations touchant à d'autres domaines que le transport : le parcours migratoire des chefs de ménage et leur(s) conjoint(s), des éléments sur

---

<sup>47</sup> Même s'il est clair que des mobilités plus élevées ou des accès plus aisés aux modes individuels ne peuvent être considérés comme des avantages, elles peuvent refléter aussi dans certains cas des contraintes fortes.

le mode de vie au niveau du ménage et de l'individu, les opinions sur le quartier d'habitation et plus largement sur la ville, les dépenses pour le transport ou encore la configuration des réseaux de sociabilité.

Sans souci d'exhaustivité et sans hiérarchisation entre eux, divers thèmes peuvent ainsi être évoqués, en prolongement de la description de la mobilité conduite ici ou dans de nouvelles directions :

- les variables utilisées pour approcher la position de l'individu dans le cycle de vie ou ses ressources économiques restent encore trop rudimentaires. Un travail de construction d'indicateurs plus rigoureux reste à mener.
- les analyses menées jusqu'ici considèrent, très largement, un individu détaché de toute appartenance à un ménage. Or, quelles sont les interactions entre ses différents membres, existent-ils des modèles de mobilité quotidienne selon la structure du ménage et les caractéristiques socio-économiques du chef de ménage ?
- quels sont les dépenses engagées par les individus et/ou les ménages pour assurer leur mobilité quotidienne et de quels enjeux, tant individuels que collectifs, sont-elles porteuses ?
- quelles sont les opinions des citoyens concernant les différents modes ? Avec un poids de la marche encore plus marqué que dans les deux autres capitales sahéliennes et une faible disponibilité des modes individuels, les opinions des Niaméens diffèrent-elles sensiblement de celles des Ouagalais et des Bamakois ?
- la sociabilité structure fortement les emplois du temps. Quelles sont alors les configurations des réseaux de sociabilité et les pratiques de mobilité qui s'y rattachent ?
- à partir des questions disponibles dans les questionnaires (habitudes alimentaires, vestimentaires, activités pratiquées, espaces fréquentés...), peut-on repérer des modes de vie contrastés se traduisant par des comportements de mobilité individuelle distincts ?
- quelle est l'influence du parcours migratoire de l'individu sur sa perception et son usage des espaces urbains et, donc, sur sa mobilité quotidienne<sup>48</sup> ?
- quelles sont les liens entre mobilité quotidienne urbaine et mobilité interurbaine ? les articulations que l'on observe dans une capitale sont-elles radicalement différentes de celles que l'on peut repérer dans une ville moyenne<sup>49</sup> ?

---

<sup>48</sup> Il s'agit là du thème central de la thèse en voie d'achèvement de C. CLÉMENT.

<sup>49</sup> Comme dans le cas de Birnin Konni, ville moyenne frontalière du Nigeria, actuellement étudié par B. DILLE.

***LISTE DES CARTES***

*Carte 1 : Les quartiers d'enquête* ..... 16

*Carte 2 : Une typologie des quartiers d'enquête* ..... 106



## **LISTE DES FIGURES**

<i>Figure 1 : Equipement des ménages, selon le type démographique</i> .....	32
<i>Figure 2 : Accès aux modes individuels, selon le groupe d'âge</i> .....	44
<i>Figure 3 : Répartition modale, selon la durée du déplacement (% par tranche de durée, ensemble de la semaine et de la journée)</i> .....	50
<i>Figure 4: Une vision synthétique des différents types de flux</i> .....	55
<i>Figure 5 : Répartition cumulée de la population par nombre de déplacements, selon le genre (%)</i> .....	58
<i>Figure 6 : Structure de la mobilité par type de liaison, selon le genre</i> .....	60
<i>Figure 7 : Répartition modale, selon le genre (% de déplacements)</i> .....	62
<i>Figure 8 : Répartition de la mobilité à pied et mécanisée, selon le genre et l'accès à un véhicule individuel (%)</i> .....	63
<i>Figure 9 : Répartition de la population selon leur utilisation des modes (%)</i> .....	65
<i>Figure 10: Profil de mobilité, selon le genre et le motif de déplacement</i> .....	66
<i>Figure 11 : Répartition entre mobilités à pied et mécanisée, selon le genre et la position dans le cycle de vie</i> .....	70
<i>Figure 12 : Répartition de la mobilité totale entre heure de pointe et heure creuse, selon le genre et la position dans le cycle de vie</i> .....	73
<i>Figure 13 : Répartition des différents types de liaison dans la mobilité totale, selon le genre et la position dans le cycle de vie</i> .....	74
<i>Figure 14 : Répartition modale, selon le genre et la position dans le cycle de vie</i> .....	76
<i>Figure 15 : Répartition de la population féminine selon l'utilisation des modes, selon la position dans le cycle de vie</i> .....	77
<i>Figure 16 : Répartition de la population masculine selon l'utilisation des modes, selon la position dans le cycle de vie (%)</i> .....	77
<i>Figure 17 : Structure par motifs de la mobilité totale, selon le genre et la position dans le cycle de vie</i> .....	80

<i>Figure 18 : Répartition entre mobilités à pied et mécanisée, pour les actifs et les inactifs, selon le genre (%)</i> .....	84
<i>Figure 19 : Répartition des mobilités à pied et mécanisée par statut professionnel, selon le genre (%)</i> .....	85
<i>Figure 20 : Répartition de la mobilité à pied et mécanisée le week-end par statut professionnel, selon le genre (%)</i> .....	87
<i>Figure 21 : Répartition de la mobilité en heure creuse et heure de pointe, selon le genre et le statut professionnel (%)</i> .....	88
<i>Figure 22 : Répartition de la mobilité par type de liaison, selon le genre et le statut professionnel (%)</i> .....	90
<i>Figure 23 : Répartition modale selon le genre et le statut professionnel (%)</i> .....	92
<i>Figure 24 : Répartition de la mobilité par motif de déplacement, selon le genre et le statut professionnel (%)</i> .....	98
<i>Figure 25 : Répartition de la mobilité à pied et mécanisée par type de quartier de résidence, selon le genre (%)</i> .....	107
<i>Figure 26 : Répartition de la mobilité par type de quartier de résidence, selon le genre et le type de liaison (%)</i> .....	109
<i>Figure A4.1 : Répartition modale, selon la distance du déplacement (% par tranche de distance, ensemble de la semaine et de la journée)</i> .....	170

## **LISTE DES TABLEAUX**

<i>Tableau 1 : Classement des quartiers en cinq groupes*</i> .....	17
<i>Tableau 2 : Valeurs moyennes des indicateurs, selon les différents types de quartiers</i> .....	20
<i>Tableau 3 : Valeurs extrêmes des indicateurs, selon les différents types de quartier</i> .....	21
<i>Tableau 4 : Taille des ménages enquêtés</i> .....	25
<i>Tableau 5 : Taille des ménages enquêtés, selon les caractéristiques du chef de ménage</i> .....	26
<i>Tableau 6 : Lieu de naissance des chefs de ménage</i> .....	26
<i>Tableau 8 : Typologie des ménages</i> .....	28
<i>Tableau 9 : Caractéristiques démographiques moyennes des ménages, selon leur type</i> .....	29
<i>Tableau 10 : Part des ménages comptant au moins un actif (%)*</i> .....	30
<i>Tableau 11 : Structure des ménages, selon le statut professionnel des individus enquêtés (%)</i>	30
<i>Tableau 12 : Disponibilité de véhicules individuels, selon le type de ménage (%)*</i> .....	31
<i>Tableau 13 : Répartition de la population répertoriée, selon l'âge et le sexe</i> .....	34
<i>Tableau 14 : Comparaison des populations enquête ménage 1996 et recensement 1988, selon la tranche d'âge et le sexe</i> .....	34
<i>Tableau 15 : Répartition et âge moyen de la population répertoriée, selon la position dans le ménage et le sexe</i> .....	35
<i>Tableau 16 : Répartition et âge moyen de la population recensée de moins de 14 ans, selon le lien avec le chef de ménage</i> .....	36
<i>Tableau 17 : Répartition et âge moyen de la population recensée de 14 ans et plus, selon la position dans le ménage</i> .....	36
<i>Tableau 18 : Répartition des populations répertoriée et enquêtée, selon le sexe</i> .....	37
<i>Tableau 19 : Répartition de la population enquêtée, selon le groupe d'âge</i> .....	37
<i>Tableau 20 : Répartition de la population enquêtée, selon la position dans le ménage</i> .....	37
<i>Tableau 21 : Répartition de la population enquêtée, selon le statut matrimonial</i> .....	38

<i>Tableau 22 : Répartition de la population enquêtée, selon le lieu de naissance.....</i>	<i>38</i>
<i>Tableau 23 : Répartition de la population enquêtée, selon l'origine ethnique .....</i>	<i>39</i>
<i>Tableau 24 : Répartition de la population enquêtée, selon la religion .....</i>	<i>39</i>
<i>Tableau 25 : Répartition de la population enquêtée, selon le niveau d'études.....</i>	<i>40</i>
<i>Tableau 26 : Répartition de la population enquêtée scolarisée, selon le type d'établissement scolaire fréquenté.....</i>	<i>40</i>
<i>Tableau 27 : Répartition de la population enquêtée, selon le statut professionnel.....</i>	<i>41</i>
<i>Tableau 28a : Répartition de la population enquêtée active, selon la fonction .....</i>	<i>41</i>
<i>Tableau 28b : Répartition de la population enquêtée, selon le secteur d'activité.....</i>	<i>42</i>
<i>Tableau 29 : Répartition de la population enquêtée, selon le statut d'occupation .....</i>	<i>42</i>
<i>Tableau 30 : Niveaux de disponibilité individuelle de différents modes de transport (%).....</i>	<i>43</i>
<i>Tableau 31 : Accès aux modes individuels, selon le statut d'occupation (%).....</i>	<i>44</i>
<i>Tableau 32 : Répartition horaire des déplacements tous modes et mécanisés (heure de départ, ensemble de la semaine) .....</i>	<i>45</i>
<i>Tableau 33 : Poids des périodes de pointe, selon la position dans la semaine.....</i>	<i>46</i>
<i>Tableau 34 : Répartition spatiale des flux (% , ensemble de la semaine et de la journée) .....</i>	<i>47</i>
<i>Tableau 35 : Configuration géographique des flux, selon le lieu d'habitat (% , ensemble de la semaine et de la journée) .....</i>	<i>48</i>
<i>Tableau 36 : Répartition modale des déplacements (%) .....</i>	<i>49</i>
<i>Tableau 37 : Répartition modale, selon la relation spatiale (% , semaine) .....</i>	<i>49</i>
<i>Tableau 38 : Répartition modale des flux centre-périphérie, selon la liaison géographique (% , semaine).....</i>	<i>49</i>
<i>Tableau 39 : Les motifs de déplacement (en % et minutes).....</i>	<i>51</i>
<i>Tableau 40 : Les déplacements secondaires (en % et minutes).....</i>	<i>51</i>
<i>Tableau 41 : Répartition des flux selon les trois sphères d'activité (en % et minutes).....</i>	<i>52</i>
<i>Tableau 42 : Part des déplacements internes, selon le motif de déplacement (en %).....</i>	<i>52</i>
<i>Tableau 43 : Part des déplacements internes, selon les trois sphères d'activité (en %).....</i>	<i>52</i>
<i>Tableau 44 : Usage des modes, selon le motif de déplacement (en %) .....</i>	<i>53</i>
<i>Tableau 45 : Usage des modes, selon les trois sphères d'activité (en % et minutes).....</i>	<i>53</i>

<i>Tableau 46 : Répartition de l'échantillon d'enquête, selon le jour d'enquête et le type de mobilité .....</i>	<i>57</i>
<i>Tableau 47 : Niveaux de mobilité en semaine et week-end, selon le genre (nombre de déplacements).....</i>	<i>58</i>
<i>Tableau 48 : Les sédentaires.....</i>	<i>59</i>
<i>Tableau 49 : Mobilité en heure creuse et heure de pointe, selon le genre .....</i>	<i>59</i>
<i>Tableau 50 : Mobilité en heure creuse et heure de pointe en week-end, selon le genre .....</i>	<i>59</i>
<i>Tableau 51 : Niveaux de mobilité, selon le genre et le type de liaison.....</i>	<i>60</i>
<i>Tableau 52 : Mobilité par type de liaison le week-end, selon le genre .....</i>	<i>61</i>
<i>Tableau 53 : Répartition modale, selon le genre.....</i>	<i>61</i>
<i>Tableau 54 : Répartition modale le week-end, selon le genre.....</i>	<i>62</i>
<i>Tableau 55 : Niveaux de mobilité, selon le genre et l'accès à un véhicule individuel .....</i>	<i>63</i>
<i>Tableau 56 : Les utilisateurs des modes et leur mobilité.....</i>	<i>64</i>
<i>Tableau 57 : Niveaux de mobilité, selon le genre et la sphère d'activité .....</i>	<i>66</i>
<i>Tableau 58 : La mobilité par motif de déplacement pendant le week-end, selon le genre.....</i>	<i>67</i>
<i>Tableau 59 : Niveaux de mobilité, selon l'âge.....</i>	<i>68</i>
<i>Tableau 60 : Mobilité totale et mobilité mécanisée, selon le genre et la classe d'âge.....</i>	<i>69</i>
<i>Tableau 61 : Mobilité totale et mobilité mécanisée, selon le genre et la position dans le cycle de vie .....</i>	<i>69</i>
<i>Tableau 62 : Mobilité totale et mobilité mécanisée des célibataires et mariés, selon le genre et la position dans le cycle de vie.....</i>	<i>71</i>
<i>Tableau 63 : Structure de la mobilité par motifs, selon le genre, la position dans le cycle de vie et le statut matrimonial (%) .....</i>	<i>71</i>
<i>Tableau 64 : Mobilité totale et mobilité mécanisée le week-end, selon le genre et la position dans le cycle de vie .....</i>	<i>72</i>
<i>Tableau 65 : Niveaux de mobilité par heure creuse-heure de pointe, selon le genre et le cycle de vie .....</i>	<i>72</i>
<i>Tableau 66 : Niveaux de mobilité par type de liaison, selon le genre et la position dans le cycle de vie.....</i>	<i>74</i>
<i>Tableau 67 : Niveaux de mobilité par mode, selon le genre et la position dans le cycle de vie.....</i>	<i>75</i>

<i>Tableau 68 : Niveaux de mobilité par motif de déplacement, selon le genre et la position dans le cycle de vie.....</i>	<i>78</i>
<i>Tableau 69 : Mobilité totale et mobilité mécanisée, selon le genre et le niveau d'études .....</i>	<i>82</i>
<i>Tableau 70 : Mobilité totale et mobilité mécanisée, selon le genre et le type d'établissement</i>	<i>82</i>
<i>Tableau 71 : Niveaux de mobilité des actifs et des inactifs, selon le genre.....</i>	<i>83</i>
<i>Tableau 72 : Niveaux de mobilité par statut professionnel, selon le genre.....</i>	<i>84</i>
<i>Tableau 73 : Niveaux de mobilité le week-end par statut professionnel, selon le genre.....</i>	<i>86</i>
<i>Tableau 74 : Niveaux de mobilité en heure de pointe et heure creuse, selon le genre et le statut professionnel.....</i>	<i>88</i>
<i>Tableau 75 : Niveaux de mobilité par type de liaison, selon le genre et le statut professionnel</i>	<i>89</i>
<i>Tableau 76: Répartition modale, selon le genre et le statut professionnel.....</i>	<i>91</i>
<i>Tableau 77 : Niveaux de mobilité des principaux types d'utilisatrices des modes, selon leur statut professionnel .....</i>	<i>93</i>
<i>Tableau 78 : Niveaux de mobilité par type d'utilisateurs des modes, selon le statut professionnel.....</i>	<i>94</i>
<i>Tableau 79 : Niveaux de mobilité des femmes, selon le statut professionnel et l'accès à un véhicule individuel .....</i>	<i>95</i>
<i>Tableau 80 : Niveaux de mobilité des hommes selon leur statut professionnel et leur accès à un véhicule individuel .....</i>	<i>96</i>
<i>Tableau 81 : Niveaux de mobilité par sphère d'activité, selon le genre et le statut professionnel.....</i>	<i>97</i>
<i>Tableau 82 : Niveaux de mobilité par statut d'activité, selon le genre .....</i>	<i>100</i>
<i>Tableau 83 : Mobilité totale et mobilité mécanisée, selon le genre et la position dans le ménage.....</i>	<i>102</i>
<i>Tableau 84 : Mobilité totale et mobilité mécanisée, selon le genre et le statut matrimonial</i>	<i>103</i>
<i>Tableau 85 : Mobilité totale et mobilité mécanisée, selon le genre et le lieu de naissance ..</i>	<i>104</i>
<i>Tableau 86 : Mobilité totale et mobilité mécanisée, selon le genre et l'ethnie .....</i>	<i>105</i>
<i>Tableau 87 : Niveaux de mobilité de la catégorie « autres ethnies », selon le genre, le lieu de naissance et le statut professionnel .....</i>	<i>105</i>
<i>Tableau 88 : Niveaux de mobilité par type de quartier de résidence, selon le genre.....</i>	<i>107</i>
<i>Tableau 89 : Niveaux de mobilité par type de liaison, selon le genre et le type de quartier de résidence .....</i>	<i>109</i>

<i>Tableau A2.1 : Niveau d'instruction des 18 ans et plus (%)</i> .....	147
<i>Tableau A2.2 : Secteur d'activité des actifs (%)</i> .....	148
<i>Tableau A2.3 : Fonction dans l'activité professionnelle, pour les actifs (%)</i> .....	149
<i>Tableau A2.4 : Statut d'occupation des 16-24 ans (%)</i> .....	150
<i>Tableau A2.5 : Revenu du chef de ménage (FCFA) et taille moyenne du ménage</i> .....	151
<i>Tableau A2.6 : Nombre de femmes chef de ménage et nombre de ménages polygames (%)</i>	152
<i>Tableau A2.7 : Indicateurs de mode de vie du chef de ménage</i> .....	153
<i>Tableau A2.8 : Part des ménages employant du personnel de maison (%)</i> .....	154
<i>Tableau A2.9 : Statut d'occupation du logement (%)</i> .....	155
<i>Tableau A2.10 : Type de parcelle (%)</i> .....	156
<i>Tableau A2.11 : Type de logement (%)</i> .....	157
<i>Tableau A2.12 : Matériau de construction des murs (%)</i> .....	158
<i>Tableau A2.13 : Part des ménages raccordés aux réseaux d'eau et d'électricité (%)</i> .....	159
<i>Tableau A2.14 : Taux d'équipement en télévision (%)</i> .....	160
<i>Tableau A2.15 : Taux d'équipement des ménages en véhicules individuels (%)</i> .....	161
<i>Tableau A3.1 : Répartition des ménages, selon leur taille</i> .....	163
<i>Tableau A3.2 : Taille moyenne des ménages et nombre moyen d'enfants de moins de 14 ans, selon le sexe et le statut matrimonial du chef de ménage</i> .....	163
<i>Tableau A3.3 : Caractéristiques des ménages selon le type de ménage</i> .....	164
<i>Tableau A3.4 : Comparaison entre l'enquête-ménages 1996 et le recensement 1988, selon la tranche d'âge et le sexe (population répertoriée)</i> .....	165
<i>Tableau A3.5 : Population répertoriée, selon la tranche d'âge et le sexe</i> .....	165
<i>Tableau A3.6 : Répartition et âge moyen de la population répertoriée, selon la position dans le ménage (typologie désagrégée)</i> .....	166
<i>Tableau A3.7 : Répartition et âge moyen de la population répertoriée, selon la position dans le ménage et le sexe</i> .....	166
<i>Tableau A3.8 : Répartition de la population enquêtée, selon le sexe et la tranche d'âge</i> .....	167
<i>Tableau A4.1 : Vitesses de référence issues de l'enquête Ouagadougou</i> .....	169
<i>Tableau A4.2 : Distances parcourues, selon le mode (km)</i> .....	169

<i>Tableau A4.3 : Répartition par classes de distance (km), selon le mode .....</i>	<i>170</i>
<i>Tableau A4.4 : Distances moyennes, selon le type de liaison spatiale (km).....</i>	<i>170</i>
<i>Tableau A4.5 : Distances moyennes, pour les flux internes aux zones géographiques (km). 170</i>	
<i>Tableau A4.6 : Distances moyennes, selon le motif de déplacement (km) .....</i>	<i>171</i>
<i>Tableau A5.1 : Répartition de la population selon le nombre de déplacements .....</i>	<i>173</i>
<i>Tableau A5.2 : Niveaux de mobilité par type de quartier de résidence, selon le genre .....</i>	<i>173</i>
<i>Tableau A5.3 : Niveaux de mobilité, selon le genre et l'accès à un véhicule individuel.....</i>	<i>174</i>
<i>Tableau A5.4 : Mobilité secondaire-non secondaire, selon le genre et le motif de déplacement</i>	<i>174</i>
<i>Tableau A5.5 : Niveaux de mobilité, selon le genre et les classes d'âge.....</i>	<i>175</i>
<i>Tableau A5.6 : Niveaux de mobilité de l'ensemble de la population, selon la position dans le cycle de vie.....</i>	<i>175</i>
<i>Tableau A5.7 : Niveaux de mobilité, selon le genre et la position dans le cycle de vie .....</i>	<i>175</i>
<i>Tableau A5.8 : Mobilités moyennes des individus célibataires et mariés, selon le genre et la position dans le cycle de vie.....</i>	<i>176</i>
<i>Tableau A5.9 : Niveaux de mobilité par type d'utilisatrice des modes, selon la position dans le cycle de vie .....</i>	<i>177</i>
<i>Tableau A5.10 : Niveaux de mobilité par type d'utilisateurs des modes, selon la position dans le cycle de vie.....</i>	<i>178</i>
<i>Tableau A5.11 : Niveaux de mobilité pour les motifs liés à la vie quotidienne, selon le genre et la position dans le cycle de vie.....</i>	<i>178</i>
<i>Tableau A5.12 : Niveaux de mobilité, selon le genre et la position dans le ménage.....</i>	<i>179</i>
<i>Tableau A5.13 : Niveaux de mobilité, selon le genre et le statut matrimonial.....</i>	<i>179</i>
<i>Tableau A5.14 : Niveaux de mobilité, selon le genre et le lieu de naissance .....</i>	<i>179</i>
<i>Tableau A5.15 : Niveaux de mobilité, selon le genre et l'ethnie .....</i>	<i>180</i>
<i>Tableau A5.16 : Niveaux de mobilité, selon le genre et le niveau d'études .....</i>	<i>180</i>
<i>Tableau A5.17 : Répartition des individus avec des études supérieures, selon le genre et le type d'utilisateur de mode.....</i>	<i>181</i>
<i>Tableau A5.18 : Niveaux de mobilité, selon le genre et le type d'établissement scolaire.....</i>	<i>181</i>
<i>Tableau A5.19 : Niveaux de mobilité, par mode et par motif, de la population ayant fréquenté des établissements privés « autres », selon le genre.....</i>	<i>181</i>

Tableau A5.20 : Niveaux de mobilité par statut professionnel désagrégé, selon le genre.... 182

Tableau A5.21 : Répartition de la population par statut professionnel, selon le genre et le niveau d'études ..... 182

Tableau A5.22 : Niveaux de mobilité par type d'utilisateurs des modes, selon le genre et le statut professionnel ..... 183

Tableau A5.23 : Niveaux de mobilité, selon le genre, le statut professionnel et l'accès à un véhicule individuel ..... 187



## BIBLIOGRAPHIE

AZAM J.-P., BONJEAN C., CHAMBAS G., MATHONNAT J. (1993), *Le Niger. La pauvreté en période d'ajustement*, Paris, Ed. L'Harmattan, Collection Cahiers Bibliothèque du Développement, 222 p.

BCEOM (1986), *Etude sur les transports publics urbains dans la ville de Niamey. Phase II. Rapport final*, BCEOM, sl, Ed. BCEOM, 116 p. + annexes.

BERNUS E., MARCHAL J.-Y., PONCET Y. (1994), "Les enclaves de la boucle du Niger", in A. DUBRESSON, J.-Y. MARCHAL, J.-P. RAISON, *Les Afriques au sud du Sahara*, Montpellier, Ed. Belin/Reclus, Collection Géographie Universelle, pp. 100-108.

BERNUS S. (1969), *Particularismes ethniques en milieu urbain : l'exemple de Niamey*, Institut d'ethnologie (Musée de l'Homme), Paris, Ed. Institut d'ethnologie, Collection Mémoire de l'Institut d'ethnologie, 262 p.

CLÉMENT C. (1998), "Parcours migratoires et mobilité urbaine quotidienne en Afrique de l'Ouest. Etude des citadins de la ville de Niamey (Niger)", *Communication a la 8th WCTR*, Anvers, Belgique, 12-17 juillet 1998, 16 p.

CLÉMENT C. (1999a), "Référents dynamiques dans les discours spatiaux. Une étude de cas à Niamey (Niger) Communication au Colloque interdisciplinaire Représentation[s], Maison des Sciences de l'Homme et de la Société, 5-6 mai, Poitiers, 8 p. + poster

CLÉMENT C. (1999b), "Les migrants dans leur quartier d'habitation : localisation, pratiques et représentations", Communication a la Conférence internationale *Etre étranger et migrant en Afrique*, SEDET (Université Paris 7-CNRS), 9-11 décembre.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1998), *Villes africaines au quotidien. Mobilités quotidiennes et contraintes sociales à Bamako et Ouagadougou*, Lyon, LET, Collection études et recherches, 170 p.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1999), Accès à la ville et pauvretés à Niamey, Communication aux *XVèmes Journées de l'Association Tiers-Monde*, 27-28 mai, Béthune, 15 p.

DILLE B. (1998), "Les kabu-kabu de Konni : Facteurs de développement ou solution temporaire ?" in P. Freeman et C. Jamet (eds.), *Urban Transport Policy. A Sustainable Development Tool, Proceedings of the International Conference CODATU VIII* (Le Cap, République Sud-Africaine, 21-25 septembre), Rotterdam, A.A. Balkema, pp. 361-366

DILLE B. (1999), "De l'adaptabilité des infrastructures aux services : le cas du transport en commun dans une ville moyenne du Niger", Communication aux *XVèmes journées de l'Association Tiers-Monde*, 27-28 mai, Béthune.

- DULUCQ S. (1997), *La France et les villes d'Afrique noire francophone. Quarante ans d'intervention (1945-1985)*, Paris, Ed. L'Harmattan, Collection Villes et Entreprises, 438 p.
- DULUCQ S., GEORG O. (dir.) (1989), *Les investissements publics dans les villes africaines. 1930-1985. Habitat et transports*, Paris, Ed. L'Harmattan, Coll. Villes et Entreprises, 222 p.
- ENCYCLOPAEDIA UNIVERSALIS (1995), Niger (République du), Paris, Ed. Encyclopaedia Universalis France, Tome 16, pp. 349-351.
- ETAT DU MONDE 1997 (1996), Paris, Editions la Découverte.
- GODARD X., (dir.), ANDAN O., BAMAS S., CARRÉ J.-R., CUSSET J.-M., DIAZ OLVERA L., GUIRO B., ILBOUDO E. K., KINDA F., OUÉDRAOGO J.-B., PEYTAVIN J.-F., PLAT D., SIRPE G. (1993), *Analyse du système de déplacements à Ouagadougou*, CEDRES-INRETS-LET (Recherche financée par le Ministère français de la Coopération), Ouagadougou-Arcueil-Lyon, Ed. CEDRES-INRETS-LET, pag. mult.
- JAMBES J. P. (1994), *Stratification sociale et segmentation de marché à Niamey (Niger)*, Thèse pour le diplôme des hautes études de recherches spécialisées en sciences de gestion, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 307 p.
- MOTCHO K. H. (1991), *Cadre de vie et systèmes de santé à Niamey (Niger)*, Thèse en géographie des espaces tropicaux, Université Michel Montaigne, Bordeaux 3.
- POCHET P., KLEIN O., TOILIER F., GODARD X., MALOU N., BALLO A., COULIBALY M., DJENAPO M., KEITA M. (1995), *Les transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne. Le cas du Mali*, LET-INRETS-ARETRANS (Recherche financée par le Ministère français délégué à la Coopération), Lyon-Arcueil, Ed. SITRASS, 170 p.
- POITOU D. (1984), "Organisation et pratique de l'espace urbain en Afrique de l'ouest : deux exemples significatifs, Ile-Ifé (Nigeria) et Niamey (Niger)", in E. LE BRIS, A. MARIE, A. OSMONT ET A. SINOU (éd.), *Anthropologie de l'espace habité dans les villes africaines. Dakar, Saint Louis, Bamako, Lomé, Niamey, Ile-Ifé, Bangui*, Paris, Ed. L'Harmattan, Collection Villes et Entreprises, pp. 387-438.
- POITOU D. (1987), "Un exemple d'urbanisation sauvage: le quartier Talladjé à Niamey (Niger)", in N. HAUMONT, A. MARIE (éd.), *Stratégies urbaines dans les pays en voie de développement. Politiques et pratiques sociales en matière d'urbanisme et d'habitat. (Actes du colloque international, 25-28 septembre 1985) Tome II*, Paris, Ed. L'Harmattan, Collection Villes et Entreprises, pp. 147-165.
- POURTIER R. (dir.) (1995), *Atlas de la Zone Franc en Afrique subsaharienne. Monnaie, économie, société*, Paris, Ed. La Documentation française, Ministère de la Coopération, 112 p.
- RÉPUBLIQUE DU NIGER, MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT SOCIAL, DE LA POPULATION ET DE LA PROMOTION DE LA FEMME (1994a), *Analyse de la migration. Communauté Urbaine de Niamey. Données définitives du recensement de la population de 1988*, Direction de la Population, sl, 28 p.

RÉPUBLIQUE DU NIGER, MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT SOCIAL, DE LA POPULATION ET DE LA PROMOTION DE LA FEMME (1994b), *Analyse de l'état de la population. Communauté Urbaine de Niamey. Données définitives du recensement de la population de 1988*, Direction de la Population, sl, 43 p.

RÉPUBLIQUE DU NIGER, MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT SOCIAL, DE LA POPULATION ET DE LA PROMOTION DE LA FEMME (1994c), *Analyse des caractéristiques socio-culturelles. Communauté Urbaine de Niamey. Données définitives du recensement de la population de 1988*, Direction de la Population, sl, 42 p.

SEYBOU M. K. (1995), *La politique de planification urbaine au Niger. Le cas de Niamey*, Paris, Ed. Academia, L'Harmattan, Collection Cahiers du CIDEP, 91 p.

SIDIKOU A. H. (1980), *Niamey, étude de géographie socio-urbaine*, Thèse de doctorat d'Etat, Géographie, Université de Haute Normandie, Rouen, 448 p. + annexes + cartes p.

YATTA F. (1996), "Secteur public et/ou secteur privé ? Recherche de solution durable au problème des déplacements urbains : le cas de Niamey (Niger)", in *Transports urbains dans les pays en développement*, CODATU, Février 12-16, 1996 ; New Delhi (Inde) ; sl, Ed. CODATU, Cités Unies, Université Paris Val de Marne, ENPC, pp. v3-v11.



## **TABLE DES MATIÈRES**

<b>SOMMAIRE</b>	<b>3</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>5</b>
Le Niger	6
La ville de Niamey	7
L'offre de transport collectif	9
<b>CHAPITRE 1 L'ENQUÊTE</b>	<b>13</b>
1.1. methodologie	13
1.1.1. Les unités d'enquête	13
1.1.2. Le questionnaire	14
1.1.3. La réalisation de l'enquête	14
1.2. quartiers et Zones d'enquete	15
1.2.1. Une typologie <i>a priori</i> de l'espace niaméen	15
1.2.2. Des quartiers contrastés	18
<b>CHAPITRE 2 L'ECHANTILLON</b>	<b>25</b>
2.1. Les ménages	25
2.1.1. Caractéristiques démographiques des chefs de ménage	25
2.1.2. Une typologie démographique des ménages	27
2.1.3. L'équipement des ménages	31
2.1.4. Conclusion	33
2.2. La population repertoriee	33
2.2.1. Le sexe et l'âge	33
2.2.2. La position dans le ménage	34
2.3. la population enquêtée	36
2.3.1. L'âge	37
2.3.2. La position dans le ménage	37
2.3.3. Le statut matrimonial	37
2.3.4. Le lieu de naissance	38
2.3.5. L'origine ethnique	38
2.3.6. La religion	39
2.3.7. Le niveau d'étude et le type d'établissement scolaire fréquenté	39
2.3.8. Le statut d'occupation	40
2.3.9. L'accès aux modes de transport	43
<b>CHAPITRE 3 DES FLUX DIVERSIFIÉS, MARQUÉS PAR LA PROXIMITÉ</b>	<b>45</b>
3.1. Quand ?	45
3.2. Où ?	46
3.3. Comment ?	48
3.4. Pourquoi ?	50
3.5. Conclusion	53
<b>CHAPITRE 4 LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DE SEMAINE</b>	<b>57</b>
4.1. pratiques de mobilite selon le genre	58
4.1.1 Quand se déplace-t-on ?	59
4.1.2. Où se déplace-t-on ?	59

4.1.3. Comment se déplace-t-on ?	61
4.1.4. Pour quels motifs se déplace-t-on ?	65
4.1.5. Conclusion	67
4.2. age, cycle de vie et mobilité	67
4.2.1. Age et mobilité	67
4.2.2. Les étapes du cycle de vie	69
4.2.3. Le moment de la journée	72
4.2.4. Les lieux fréquentés	73
4.2.5. Les modes	74
4.2.6. Les motifs	78
4.2.7. Conclusion	80
4.3. statut économique et mobilité	81
4.3.1. Le niveau d'études et le type d'établissement scolaire	81
4.3.2. Le statut professionnel	83
4.3.3. Le moment de la journée	87
4.3.4. Les lieux	88
4.3.5. Les modes	91
4.3.6. Les motifs	97
4.3.7. Le statut d'occupation	98
4.3.8. Conclusion	101
4.4. Facteurs socio-démographiques, localisation du domicile et mobilité	101
4.4.1. La position dans le ménage	101
4.4.2. Le statut matrimonial	102
4.4.3. Le lieu de naissance	103
4.4.4. L'ethnie	104
4.4.5. Le lieu de résidence	105
4.4.5. Conclusion	110
<b>CONCLUSION</b>	<b>111</b>
<b><i>LISTE DES CARTES</i></b>	<b>113</b>
<b><i>LISTE DES FIGURES</i></b>	<b>115</b>
<b><i>LISTE DES TABLEAUX</i></b>	<b>117</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>125</b>
<b><i>TABLE DES MATIÈRES</i></b>	<b>129</b>
<b><i>ANNEXE 1 QUESTIONNAIRES</i></b>	<b>133</b>
<b><i>ANNEXE 2 CARACTÉRISATION DES ZONES D'ENQUÊTE ET DES GROUPES DE QUARTIER</i></b>	<b>147</b>
<b><i>ANNEXE 3 DESCRIPTION DE L'ÉCHANTILLON</i></b>	<b>163</b>
<b><i>ANNEXE 4 LES DISTANCES DE DÉPLACEMENT UNE PREMIÈRE APPROXIMATION</i></b>	<b>169</b>
<b><i>ANNEXE 5 MOBILITÉ QUOTIDIENNE</i></b>	<b>173</b>

## **ANNEXES**



*ANNEXE 1*

**QUESTIONNAIRES**



# Enquête-ménage à Niamey 1996

## Fiche Ménage

**M**

N° Ménage .....	Nom enquêteur .....
Quartier .....	Zone ..... Date .....

### CARACTÉRISTIQUES DE L'HABITAT

Nombre de feux ou ménages sur la parcelle : .....

Parcelle lotie : Oui  Non

Statut d'occupation : Propriétaire  Locataire  Hébergé gratuitement  Autre  .....

Type de logement : Concession  Villa  Célibaterium  Immeuble à étages  Autre  .....

Murs du logement : Paille  Banco  Semi-dur  Dur  Autre

Toit du logement : Paille  Banco  Tôle  Béton  Autre

Alimentation en eau dans la concession : Oui  Non

Approvisionnement en eau : Eau courante  Puits  Forage  Borne fontaine   
 Achat à des vendeurs itinérants  Autre  .....

Equipement du logement	Oui	Non
Raccordement au réseau électrique		
Douche intérieure		
WC intérieur		
Cuisinière		
Télévision		
Réfrigérateur		

Avez-vous un ou plusieurs postes de radio ? Oui  Combien ..... Non

### STYLE DE VIE

Etes-vous polygame ? Oui  Combien d'épouses avez-vous ..... Non

Lorsque vous êtes chez vous, en général, mangez-vous :

- Par terre  A table  Autre  .....
- Seul  Avec vos fils  Avec votre épouse/épouses  Avec toute la famille

Votre épouse est-elle originaire du même village que vous ?

	Oui	Non
1e épouse		
2e épouse		
3e épouse		
4e épouse		

Votre épouse vous est-elle apparentée ?

	Oui	Non
1e épouse		
2e épouse		
3e épouse		
4e épouse		

Vous arrive-t-il de sortir avec votre (vos) épouse(s) ? Oui  Motifs ..... Non

Employez-vous du personnel de maison (bonne, gardien...) ? Oui  Combien ..... Non



---

**EQUIPEMENT TRANSPORT**

---

Pouvez-vous nous indiquer pour chacun des véhicules que vous possédez dans votre ménage (y compris des véhicules de fonction) :

N°	Type (Vélo, moto, voiture, taxi, camion....)	Modèle du véhicule (Exemple : Yamaha Dame, Peugeot 205...)	Age du véhicule <5 ans 5-10 ans >10 ans	N° utilisateur habituel
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				

**REMARQUES ÉVENTUELLES DE L'ENQUÊTEUR :**

---

## DÉPLACEMENTS DE LA VEILLE

---

Cette page sert d'aide à l'enquêteur pour la fin du questionnaire individu

Chaque déplacement se caractérise par le *lieu de départ* (quartier et éventuellement repère plus précis à l'intérieur du quartier), l'*heure de départ*, le *lieu et l'heure d'arrivée*, la *durée du déplacement* (pour vérification s'il y a un problème avec les heures de départ ou d'arrivée), le *motif du déplacement* (activité réalisée à destination), le ou les *mode(s) de transport* utilisé(s), si l'enquêté a *voyagé seul ou non*. Le lieu de départ d'un déplacement est obligatoirement le lieu d'arrivée du déplacement précédent.

Le **motif du déplacement** est l'un des suivants :

Etudes	<i>Aller à l'école, à l'université</i>
Professionnel	<i>Motif professionnel autre</i>
Travail	<i>Aller au travail</i>
Achats	<i>Faire des achats</i>
Accompagnement	<i>Accompagner quelqu'un</i>
Démarches	<i>Faire des démarches pour le ménage</i>
Eau	<i>Approvisionnement en eau</i>
Ménage	<i>Activité liée à l'entretien du ménage (apporter à manger...)</i>
Religion	<i>Aller à la mosquée, l'église</i>
Santé	<i>Raisons de santé</i>
Services	<i>Services divers (coiffeur, réparations...)</i>
Amis	<i>Rendre visite à des collègues de travail, des copains, des amis</i>
Association	<i>Participer à une tontine, à une association</i>
Collectif	<i>Participer à un événement collectif (baptême, mariage, deuil..)</i>
Loisir	<i>Activités sportives ou de loisir</i>
Parents	<i>Rendre visite à des parents</i>
Voisins	<i>Rendre visite à des voisins</i>
Retour	<i>Retour au domicile</i>
<b>A préciser en clair</b>	<i>Autre motif non listé</i>

Les **modes de transport** sont les suivants :

MAP	<i>Marche à Pied</i>
VELO	<i>Bicyclette</i>
MOTC	<i>Moto Conducteur</i>
MOTP	<i>Moto Passager</i>
VPC	<i>Voiture Particulière Conducteur</i>
VPP	<i>Voiture Particulière Passager</i>
CAR	<i>Car, bus</i>
TAXI	<i>Taxi-ville</i>
TALL	<i>Taxi suburbain (Talladjé-talladjé)</i>
AUTR	<i>Autre type de véhicule</i>

Plusieurs modes peuvent être utilisés successivement dans un même déplacement (par exemple, se faire déposer en mobylette à l'arrêt de bus, puis utiliser le bus, puis marcher pour atteindre sa destination : il vous faut alors indiquer *MOTP + CAR + MAP*).

# Enquête-ménage à Niamey 1996

## Fiche Individu

I-1

N° Ménage ..... N° Individu ..... Nom enquêteur .....  
Quartier ..... Zone ..... Date .....

### CARACTÉRISTIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES

Sexe : Homme  Femme

Age (*en années*) : .....

Statut matrimonial : Marié  Célibataire  Veuf  Divorcé

Position : Chef du ménage  Epouse  Enfant  Autre parent  Autre

Lieu de naissance : Niamey  Autre ville du Niger  Village  Etranger  .....

Niveau d'instruction : Sans étude  Primaire  Secondaire  Supérieur

Ecole fréquentée (*plusieurs réponses possibles*) :

Publique  Medersa franco-arabe  Medersa islamique  Autre privée

Ethnie : Djerma-Songhaï  Haoussa  Peul  Touareg  Autre

Religion : Musulmane  Autre

### CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Est-ce que vous avez un emploi ?

Oui  ⇒ • Est-ce un..... Emploi permanent  Emploi occasionnel   
• Etes-vous..... Salarié  Non salarié

Non  ⇒ A la recherche d'un emploi  Etudiant ou scolaire  Retraité  Sans activité

*Pour les actifs, les chercheurs d'emploi et les retraités seulement :*

• Quelle est votre activité principale : .....

• Quelle est votre fonction ?

Employeur  Indépendant  Cadre supérieur  Cadre moyen

Technicien  Employé  Ouvrier, manoeuvre  Tâcheron

Apprenti  Aide familiale  Autre  .....

• Dans quel secteur d'activité travaillez-vous ?

Agriculture  Construction, travaux publics  Industrie  Armée, police

Secteur public, parapublic, banque, assurance  Commerce

Artisanat  Autres services  Autre  .....

• Lieu d'activité : Domicile  Fixe à l'extérieur du domicile  Ambulant

Localisation précise du (des) lieu(x) de travail ou d'étude : .....

Avez-vous une autre activité ? Oui  Laquelle ..... Non

Quels sont approximativement vos revenus mensuels (*net, en FCFA*) : .....



**STYLE DE VIE**

**Hommes uniquement** : Quel type de vêtements préférez-vous porter dans la vie de tous les jours ?

- Djeba  Grand boubou  Jeune cadre  Prêt-à-porter   
 Sur mesure type occidental  Autres  .....

**Chef de ménage & ses épouses uniquement** : Parlez-vous en français avec les membres de votre ménage ?

- Rarement  Parfois  Souvent

Parlez-vous en français avec vos ami(e)s ? Rarement  Parfois  Souvent

Ecoutez-vous les informations à la radio ? Oui  Non

En dehors des informations, écoutez-vous d'autres stations de radio ?

	Rarement	Parfois	Souvent
Radio Niger			
R et M			
Anfani			
Africa n°1			
R F I			

**ATTITUDES VIS-À-VIS DE LA VILLE**

Parmi ces caractéristiques d'un quartier d'habitation, quelles sont les **trois** qui sont les plus importantes pour vous :

- On a des parents ou des amis comme voisins
- Il y a des commerces et des écoles
- Le quartier est à proximité du lieu de travail
- Le quartier est sûr
- On dépense peu d'argent pour se loger
- Il y a de la place dans les concessions
- On est raccordé au réseau d'électricité et d'eau
- Le quartier est calme

Pouvez-vous me dire parmi les différentes caractéristiques que je vous ai citées, celles qui qualifient ou non votre quartier d'habitation (cocher *Oui* ou *Non* pour les 8 propositions suivantes) :

	Oui	Non
On a des parents ou des amis comme voisins		
Il y a des commerces et des écoles		
Le quartier est à proximité du lieu de travail		
Le quartier est sûr		
On dépense peu d'argent pour se loger		
Il y a de la place dans les concessions		
On est raccordé au réseau d'eau et d'électricité		
Le quartier est calme		

Aimeriez-vous habiter dans un autre quartier ?

- Oui  Lequel ? .....  
 Non  Le fréquentez-vous : Rarement  Parfois  Souvent

Où se situe pour vous le centre de Niamey ? .....

Le fréquentez-vous pour les motifs suivants :

	Oui	Non
Les courses		
Le travail		
Rendre des visites		
Les loisirs		
Des raisons administratives		

Selon vous, quels sont les quartiers :

- où habitent les personnes riches ? .....
- où habitent les personnes pauvres ? .....
- dangereux ? .....
- animés la journée ? .....
- animés la nuit ? .....
- où l'on vit comme au village ? .....

**RÉSEAUX DE SOCIABILITÉ**

Appartenez-vous à des associations :

	Oui	Combien	Non
Régionales			
Parti, syndicat			
Tontine			
Autre .....			

En dehors du travail, y a-t-il des parents, des amis... qui n'habitent pas dans la même concession que vous et que vous voyez tous les jours ?

Non  Oui  préciser dans le tableau ci-dessous :

Nature du lien <i>(ex. père, mère, oncle, tante, cousin, grand-père, ami,...)</i>	Lieu de sa résidence <i>(quartier de Niamey ou ville/village + département)</i>	Lieu de rencontre <i>(1 Chez vous, 2 Chez la personne, 3 Indifféremment chez l'un ou chez l'autre, 4 Dans votre quartier mais pas chez vous, 5 Ailleurs)</i>
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		

Si les 6 lignes sont remplies :

Y en-a-t-il d'autres ? Oui  Combien environ ..... Non

En dehors du travail, y a-t-il des parents, des amis... qui n'habitent pas avec vous et que vous voyez au moins une fois par semaine ? Non  Oui  préciser dans le tableau ci-dessous :

Nature du lien <i>(ex. père, mère, oncle, tante, cousin, grand-père, ami, voisin...)</i>	Lieu de sa résidence <i>(quartier de Niamey ou ville/village + département)</i>	Lieu de rencontre <i>(1 Chez vous, 2 Chez la personne, 3 Indifféremment chez l'un ou chez l'autre, 4 Dans votre quartier mais pas chez vous, 5 Ailleurs)</i>
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		

N° Ménage .....	N° Individu .....	Nom enquêteur .....	<b>I-2</b>
-----------------	-------------------	---------------------	------------

En dehors du travail, y a-t-il des parents, des amis... qui n'habitent pas avec vous et que vous voyez au moins une fois par mois ? Non  Oui  préciser dans le tableau ci-dessous :

Nature du lien <i>(ex. père, mère, oncle, tante, cousin, ami, grand-père, voisin...)</i>	Lieu de sa résidence <i>(quartier de Niamey ou ville/village + département)</i>	Lieu de rencontre <i>(1 Chez vous, 2 Chez la personne, 3 Indifféremment chez l'un ou chez l'autre, 4 Dans votre quartier mais pas chez vous, 5 Ailleurs)</i>
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		

### EQUIPEMENT TRANSPORT

Disposez-vous pour votre usage personnel d'un ou de plusieurs des véhicules du ménage :

Oui  Dans ce cas, combien ?..... Non

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

	Véhicule 1	Véhicule 2
Numéro dans la fiche ménage		
Disposition (Permanente/Occasionnelle)		
Carburant (FCFA/mois)		
Entretien, réparation (FCFA/an)		
Assurance, vignette (FCFA/an)		

Pouvez-vous disposer du véhicule de quelqu'un d'extérieur au ménage (parent, ami, employeur...) :  
(pour chaque type de véhicule, cocher la case correspondant à la réponse de l'enquête)

	Oui, en permanence	Oui, occasionnellement	Non
Une bicyclette			
Un 2 roues à moteur			
Une voiture			

Combien dépensez-vous par semaine en taxi ? .....

Combien dépensez-vous par semaine en bus ? .....

### ATTITUDES VIS-À-VIS DES MODES DE TRANSPORT

Pouvez-vous m'indiquer, parmi les diverses caractéristiques de déplacement que je vais vous citer, quelles sont les **trois** qui sont les plus importantes pour vous :

- Etre libre d'aller et venir n'importe quand
- Etre à l'abri du vent, de la poussière...
- Se faire voir par les autres
- Se sentir à l'abri des accidents ou des vols
- Dépenser peu d'argent
- Pouvoir aller n'importe où
- Gagner le maximum de temps
- Pouvoir se déplacer à plusieurs en même temps

Pouvez-vous me dire parmi les différentes caractéristiques que je vous ai citées, celles que peuvent procurer les modes suivants :

(Dans chaque case, indiquer **O** (oui) si le mode peut procurer cet avantage, **N** (non) dans le cas contraire)

	Marche	Bicyc.	2 RM	Voiture	Bus
Etre libre d'aller et venir n'importe quand					
Dépenser peu d'argent					
Etre à l'abri du vent, de la poussière...					
Pouvoir aller n'importe où					
Se faire voir par les autres					
Gagner le maximum de temps					
Se sentir à l'abri des accidents ou des vols					
Pouvoir se déplacer à plusieurs en même temps					

### ACTIVITÉS PRATIQUÉES ET HABITUDES DE MOBILITÉ

Pouvez-vous m'indiquer quelles activités vous avez pratiquées la semaine dernière, **hors de votre domicile** ?

Activités	Nombre de fois <b>dans</b> votre quartier	Nombre de fois <b>hors</b> de votre quartier
Travail		
Etudes		
Achats alimentaires		
Achats (autres)		
Hôpital, coiffeur, démarches...		
Religion		
Visite chez des parents		
Visite chez des amis		
Réunion de groupes d'amis, de voisins		
Activité sportive		
Activité de loisir (cinéma, discothèque...)		
Associations		
- régionale	.....	.....
- parti, syndicat	.....	.....
- tontine	.....	.....
- autre, préciser .....	.....	.....
Autre, préciser .....	.....	.....

Pour votre travail, êtes-vous amené à effectuer des déplacements dans la ville de Niamey ?

	Oui, occasionnellement	Oui, souvent	Non
Dans toute la ville	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dans certains quartiers <i>lesquels</i>	.....	.....	<input type="checkbox"/>
	.....	.....	

Vous déplacez-vous régulièrement en dehors de Niamey dans le cadre de votre travail ?

Non  Oui  préciser dans le tableau ci-dessous :

Destination (ville/village et département)	Motif	Durée du séjour	Si durée >1 jour, lieu de résidence*	Fréquence**

\* 1 - famille 2 - amis 3 - logement payant 4 - autre (préciser)

\*\* 1 - au moins 1 fois/semaine 2 - au moins 1 fois/mois 3 - au moins 1 fois/an 4 - plus rarement

A part pour votre travail, quittez-vous spécialement Niamey pour :

	Destination (ville/village, dépt)	Fréquence *
Rendre visite à votre famille	1 .....	.....
	2 .....	.....
	3 .....	.....
	4 .....	.....
Rendre visite à la famille de votre conjoint	1 .....	.....
	2 .....	.....
	3 .....	.....
	4 .....	.....
Rendre visite à des amis	1 .....	.....
	2 .....	.....
	3 .....	.....
	4 .....	.....
Faire des provisions pour votre famille	1 .....	.....
	2 .....	.....
	3 .....	.....
	4 .....	.....
Faire des achats/ventes dans le cadre d'un commerce annexe à l'activité principale	1 .....	.....
	2 .....	.....
	3 .....	.....
	4 .....	.....
Autres (préciser) .....	.....	.....

\* 1 - au moins 1 fois/semaine 2 - au moins 1 fois/mois 3 - au moins 1 fois/an 4 - plus rarement

REMARQUES ÉVENTUELLES DE L'ENQUÊTEUR :



*ANNEXE 2*

**CARACTÉRISATION DES ZONES D'ENQUÊTE  
ET DES GROUPES DE QUARTIER**

Tableau A2.1 : Niveau d'instruction des 18 ans et plus (%)

	Sans	Primaire	Secondaire	Supérieur	Ensemble
ABIDJAN	18,2	14,8	43,2	23,9	100,0
SABONGARI	32,0	20,0	33,3	14,7	100,0
MAISONS ECO	17,9	8,3	53,6	20,2	100,0
BANIZOUMBOU	34,2	26,6	31,6	7,6	100,0
LACOUROUSSOU	27,7	18,5	43,1	10,8	100,0
DEIZEIBON	32,9	17,1	36,6	13,4	100,0
<b>Moyenne quartiers centraux</b>	<b>27,1</b>	<b>17,5</b>	<b>40,2</b>	<b>15,1</b>	<b>100,0</b>
CITE CAISSE	17,5	14,0	38,6	29,8	100,0
YANTALA	37,3	19,4	31,3	11,9	100,0
COURONNE NORD	60,3	17,2	15,5	6,9	100,0
ROUTE FILINGUE 1	29,0	20,3	30,4	20,3	100,0
GARBA DO	24,8	22,9	38,1	14,3	100,0
DAR ES SALAM	36,8	11,8	25,0	26,3	100,0
LAZARET	36,7	48,3	11,7	3,3	100,0
<b>Moyenne quartiers périphériques lotis</b>	<b>34,6</b>	<b>22,0</b>	<b>27,2</b>	<b>16,1</b>	<b>100,0</b>
KIRKISSOYE	62,3	24,6	11,5	1,6	100,0
LAMORDE	53,7	24,4	14,6	7,3	100,0
BANGA BANA	50,7	22,5	15,5	11,3	100,0
GOUDEL	45,1	14,6	36,6	3,7	100,0
SAGA	45,8	25,0	20,8	8,3	100,0
FOULANI KOUARA	67,2	23,4	9,4	0,0	100,0
<b>Moyenne quartiers périphériques spontanés</b>	<b>54,1</b>	<b>22,4</b>	<b>18,1</b>	<b>5,4</b>	<b>100,0</b>
YANTALA-HAUT	37,7	26,0	33,8	2,6	100,0
BOUKOKI 4	19,2	15,1	54,8	11,0	100,0
MADINA	68,0	17,5	10,3	4,1	100,0
BOUKOKI 1	47,9	11,0	39,7	1,4	100,0
GAMKALLE	43,1	34,7	18,1	4,2	100,0
TALLADJE-SUD	51,9	20,3	21,5	6,3	100,0
TALLADJE (NORD)	40,4	11,2	38,2	10,1	100,0
<b>Moyenne quartiers péricentraux</b>	<b>44,0</b>	<b>19,4</b>	<b>30,9</b>	<b>5,7</b>	<b>100,0</b>
POUDRIERE	30,8	25,0	23,1	21,2	100,0
PLATEAU 1	33,9	10,2	20,3	35,6	100,0
PLATEAU 2 ISSA BERI	24,4	7,3	32,9	35,4	100,0
<b>Moyenne quartiers riches</b>	<b>29,7</b>	<b>14,2</b>	<b>25,4</b>	<b>30,7</b>	<b>100,0</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>38,7</b>	<b>19,4</b>	<b>29,3</b>	<b>12,6</b>	<b>100,0</b>

Tableau A2.2 : Secteur d'activité des actifs (%)

Secteur, %	AGRI	COMM	ARTI	SERV	BTP	INDU	PUBL	ARME	Ensemble
ABIDJAN	2,2	28,3	17,4	13,0	0,0	4,3	34,8	0,0	100,0
SABONGARI	0,0	38,5	10,3	23,1	5,1	5,1	12,8	5,1	100,0
MAISONS ECO	0,0	22,9	11,4	20,0	2,9	0,0	37,1	5,7	100,0
BANIZOUMBOU	0,0	39,5	10,5	26,3	0,0	0,0	18,4	5,3	100,0
LACOUROUSSOU	0,0	9,4	18,8	37,5	3,1	6,3	25,0	0,0	100,0
DEIZEIBON	5,1	20,5	5,1	35,9	2,6	0,0	28,2	2,6	100,0
<b>Moyenne quartiers centraux</b>	<b>1,2</b>	<b>26,5</b>	<b>12,2</b>	<b>26,0</b>	<b>2,3</b>	<b>2,6</b>	<b>26,1</b>	<b>3,1</b>	<b>100,0</b>
CITE CAISSE	0,0	21,1	0,0	2,6	0,0	0,0	76,3	0,0	100,0
YANTALA	0,0	30,0	7,5	35,0	2,5	0,0	25,0	0,0	100,0
COURONNE NORD	8,1	54,1	5,4	8,1	13,5	2,7	5,4	2,7	100,0
ROUTE FILINGUE	0,0	56,1	4,9	9,8	0,0	0,0	29,3	0,0	100,0
GARBA DO	1,9	37,0	7,4	24,1	1,9	1,9	25,9	0,0	100,0
DAR ES SALAM	0,0	15,1	3,8	32,1	1,9	0,0	43,4	3,8	100,0
LAZARET	0,0	54,3	5,7	11,4	0,0	0,0	28,6	0,0	100,0
<b>Moyenne quartiers périphériques lotis</b>	<b>1,4</b>	<b>38,2</b>	<b>5,0</b>	<b>17,6</b>	<b>2,8</b>	<b>0,7</b>	<b>33,4</b>	<b>0,9</b>	<b>100,0</b>
KIRKISSOYE	3,6	42,9	14,3	10,7	3,6	3,6	14,3	7,1	100,0
LAMORDE	24,4	26,8	4,9	9,8	9,8	0,0	24,4	0,0	100,0
BANGA BANA	5,9	17,6	8,8	32,4	8,8	0,0	26,5	0,0	100,0
GOUDEL	8,7	28,3	8,7	19,6	13,0	0,0	17,4	4,3	100,0
SAGA	29,5	31,8	4,5	9,1	0,0	9,1	15,9	0,0	100,0
FOULANI KOUARA	12,2	51,2	12,2	7,3	4,9	0,0	9,8	2,4	100,0
<b>Moyenne quartiers périphériques spontanés</b>	<b>14,0</b>	<b>33,1</b>	<b>8,9</b>	<b>14,8</b>	<b>6,7</b>	<b>2,1</b>	<b>18,0</b>	<b>2,3</b>	<b>100,0</b>
YANTALA-HAUT	0,0	14,9	2,1	25,5	10,6	4,3	38,3	4,3	100,0
BOUKOKI 4	0,0	38,3	10,6	29,8	0,0	0,0	21,3	0,0	100,0
MADINA	0,0	23,5	20,6	32,4	5,9	2,9	14,7	0,0	100,0
BOUKOKI 1	2,3	37,2	7,0	20,9	14,0	2,3	16,3	0,0	100,0
GAMKALLE	22,5	22,5	10,0	22,5	0,0	7,5	12,5	2,5	100,0
TALLADJE-SUD	2,4	29,3	22,0	26,8	4,9	0,0	12,2	2,4	100,0
TALLADJE (NORD)	0,0	14,7	11,8	26,5	5,9	8,8	29,4	2,9	100,0
<b>Moyenne quartiers péricentraux</b>	<b>3,9</b>	<b>25,8</b>	<b>12,0</b>	<b>26,3</b>	<b>5,9</b>	<b>3,7</b>	<b>20,7</b>	<b>1,7</b>	<b>100,0</b>
POUDRIERE	0,0	36,1	2,8	19,4	0,0	0,0	41,7	0,0	100,0
PLATEAU 1	0,0	22,5	2,5	27,5	5,0	5,0	35,0	0,0	100,0
PLATEAU 2	0,0	14,6	2,1	35,4	0,0	0,0	45,8	0,0	100,0
<b>Moyenne quartiers riches</b>	<b>0,0</b>	<b>24,4</b>	<b>2,5</b>	<b>27,5</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>40,8</b>	<b>0,0</b>	<b>100,0</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>4,9</b>	<b>30,4</b>	<b>8,8</b>	<b>22,4</b>	<b>4,5</b>	<b>2,5</b>	<b>27,0</b>	<b>2,1</b>	<b>100,0</b>

AGRI : Agriculture ; COMM : Commerce ; ARTI : Artisanat ; SERV : Autres services ; INDU : Industrie ; PUBL : Secteur public ; ARME : Armée.

Tableau A2.3 : Fonction dans l'activité professionnelle, pour les actifs (%)

	Apprenti, aide familiale, domestique, tâcheron, ouvrier.	Indépendant	Employé	Technicien, cadre moyen, cadre sup., patron	Ensemble
ABIDJAN	12,5	30,4	16,1	41,1	100,0
SABONGARI	28,3	39,1	17,4	15,2	100,0
MAISONS ECO KALLEY AMIROU	6,7	24,4	35,6	33,3	100,0
BANIZOUMBOU	21,4	45,2	23,8	9,5	100,0
LACOUROUSSOU	29,4	29,4	17,6	23,5	100,0
DEIZEIBON	26,8	31,7	17,1	24,4	100,0
<b>Moyenne quartiers centraux</b>	<b>20,8</b>	<b>33,4</b>	<b>21,3</b>	<b>24,5</b>	<b>100,0</b>
CITE CAISSE	10,3	17,9	2,6	69,2	100,0
YANTALA	29,8	38,3	14,9	17,0	100,0
COURONNE NORD	28,9	57,9	2,6	10,5	100,0
ROUTE FILINGUE 1	24,4	40,0	11,1	24,4	100,0
ROUTE FILINGUE GARBA DO	11,3	37,1	29,0	22,6	100,0
DAR ES SALAM	33,9	14,3	7,1	44,6	100,0
LAZARET	21,1	47,4	7,9	23,7	100,0
<b>Moyenne quartiers périphériques spontanés</b>	<b>22,8</b>	<b>36,1</b>	<b>10,8</b>	<b>30,3</b>	<b>100,0</b>
KIRKISSOYE	33,3	44,4	19,4	2,8	100,0
LAMORDE	29,5	61,4	4,5	4,5	100,0
BANGA BANA	35,1	29,7	5,4	29,7	100,0
GOUDEL	27,5	37,3	21,6	13,7	100,0
SAGA	41,3	41,3	8,7	8,7	100,0
FOULANI KOUARA	22,9	64,6	8,3	4,2	100,0
<b>moyenne quartiers périph spontanés</b>	<b>31,6</b>	<b>46,4</b>	<b>11,3</b>	<b>10,6</b>	<b>100,0</b>
YANTALA-HAUT	37,5	18,8	22,9	20,8	100,0
BOUKOKI 4	8,0	38,0	24,0	30,0	100,0
MADINA	36,6	36,6	9,8	17,1	100,0
BOUKOKI 1	29,8	36,2	12,8	21,3	100,0
GAMKALLE	28,3	45,7	21,7	4,3	100,0
TALLADJE-SUD	13,0	47,8	26,1	13,0	100,0
TALLADJE (NORD)	8,6	37,1	17,1	37,1	100,0
<b>Moyenne quartiers péricentraux</b>	<b>23,1</b>	<b>37,2</b>	<b>19,2</b>	<b>20,5</b>	<b>100,0</b>
POUDRIERE	13,9	22,2	13,9	50,0	100,0
PLATEAU 1	37,2	16,3	0,0	46,5	100,0
PLATEAU 2 ISSA BERI	16,0	16,0	8,0	60,0	100,0
<b>Moyenne quartiers riches</b>	<b>22,4</b>	<b>18,2</b>	<b>7,3</b>	<b>52,2</b>	<b>100,0</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>24,1</b>	<b>35,9</b>	<b>15,1</b>	<b>25,0</b>	<b>100,0</b>

Tableau A2.4 : Statut d'occupation des 16-24 ans (%)

	Actif	Scolaire- étudiant	Chômeur	Autre inactif	Ensemble
ABIDJAN	21,3	61,7	8,5	8,5	100
SABONGARI	26,7	46,7	6,7	20,0	100
MAISONS ECO	15,6	68,9	6,7	8,9	100
BANIZOUMBOU	24,1	20,7	3,4	51,7	100
LACOUROUSSOU	35,0	35,0	20,0	10,0	100
DEIZEIBON	23,7	44,7	0,0	31,6	100
<b>Moyenne quartiers centraux</b>	<b>23,0</b>	<b>49,8</b>	<b>6,7</b>	<b>20,6</b>	<b>100</b>
CITE CAISSE	4,8	57,1	4,8	33,3	100
YANTALA	20,7	58,6	13,8	6,9	100
COURONNE NORD	33,3	22,2	5,6	38,9	100
ROUTE FILINGUE 1	23,7	50,0	2,6	23,7	100
GARBA DO	27,9	48,8	9,3	14,0	100
DAR ES SALAM	51,6	32,3	0,0	16,1	100
LAZARET	35,3	35,3	5,9	23,5	100
<b>Moyenne quartiers périphériques lotis</b>	<b>28,4</b>	<b>45,2</b>	<b>6,1</b>	<b>20,3</b>	<b>100</b>
KIRKISSOYE	32,0	40,0	4,0	24,0	100
LAMORDE	8,0	44,0	4,0	44,0	100
BANGA BANA	16,7	36,7	6,7	40,0	100
GOUDEL	23,7	47,4	2,6	26,3	100
SAGA	32,4	43,2	0,0	24,3	100
FOULANI KOUARA	25,8	25,8	12,9	35,5	100
<b>Moyenne quartiers périphériques spontanés</b>	<b>23,7</b>	<b>39,8</b>	<b>4,8</b>	<b>31,7</b>	<b>100</b>
YANTALA-HAUT	17,9	57,1	0,0	25,0	100
BOUKOKI 4	40,0	16,7	0,0	43,3	100
MADINA	7,3	19,5	2,4	70,7	100
BOUKOKI 1	37,0	51,9	3,7	7,4	100
GAMKALLE	45,5	21,2	0,0	33,3	100
TALLADJE-SUD	20,6	41,2	5,9	32,4	100
TALLADJE NORD	9,4	79,2	0,0	11,3	100
<b>Moyenne quartiers péricentraux</b>	<b>23,2</b>	<b>43,1</b>	<b>1,6</b>	<b>32,1</b>	<b>100</b>
POUDRIERE	15,0	80,0	0,0	5,0	100
PLATEAU 1	17,6	47,1	5,9	29,4	100
PLATEAU 2 ISSA BERI	17,5	70,0	2,5	10,0	100
<b>Moyenne quartiers riches</b>	<b>16,9</b>	<b>67,5</b>	<b>2,6</b>	<b>13,0</b>	<b>100</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>23,8</b>	<b>46,4</b>	<b>4,5</b>	<b>25,2</b>	<b>100,0</b>

Tableau A2.5 : Revenu du chef de ménage (FCFA) et taille moyenne du ménage

	Effectif	Revenu moyen	Taille moy. ménage
ABIDJAN	15	92176	6,31
SABONGARI	17	37559	6,15
MAISONS ECO	8	13475	6,00
BANIZOUMBOU	23	72395	6,27
LACOUROUSSOU	25	68600	5,77
DEIZEIBON	15	66000	6,46
<b>Moyenne quartiers centraux</b>	<b>103</b>	<b>58367</b>	<b>6,16</b>
CITE CAISSE	4	138358	5,62
YANTALA	18	59546	5,77
COURONNE NORD	10	57933	6,12
ROUTE FILINGUE	26	88423	5,93
GARBA DO	19	83010	7,77
DAR ES SALAM	20	184250	7,54
LAZARET	11	142182	6,08
<b>Moyenne quartiers périphériques lotis</b>	<b>97</b>	<b>107672</b>	<b>6,40</b>
KIRKISSOYE	22	12610	5,54
LAMORDE	26	40692	6,65
BANGA BANA	15	76053	6,62
GOUDEL	18	49323	6,50
SAGA	23	49285	7,56
FOULANI KOUARA	24	57988	4,38
<b>Moyenne quartiers périphériques spontanés</b>	<b>128</b>	<b>47659</b>	<b>6,21</b>
YANTALA-HAUT	19	57236	7,19
BOUKOKI 4	16	70481	5,00
MADINA	20	37777	7,81
BOUKOKI 1	16	76813	7,08
GAMKALLE	25	37570	6,00
TALLADJE-SUD	15	84267	8,81
TALLADJE (NORD)	23	87871	7,85
<b>Moyenne quartiers péricentraux</b>	<b>134</b>	<b>64574</b>	<b>7,10</b>
POUDRIERE	17	361176	6,88
PLATEAU 1	22	132956	5,15
PLATEAU 2 ISSA BERI	17	137471	6,27
<b>Moyenne quartiers riches</b>	<b>56</b>	<b>210534</b>	<b>6,10</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>991</b>	<b>82314</b>	<b>6,45</b>

Tableau A2.6 : Nombre de femmes chef de ménage et nombre de ménages polygames (%)

	Femmes chef de ménage	Ménages polygames*
ABIDJAN	34,6	5,88
SABONGARI	40,7	12,50
MAISONS ECO	15,4	0,00
BANIZOUMBOU	11,5	13,04
LACOUROUSSOU	38,5	6,25
DEIZEIBON	20,0	10,00
<b>Moyenne quartiers centraux</b>	<b>26,8</b>	<b>7,9</b>
CITE CAISSE	7,7	8,33
YANTALA	15,4	18,18
COURONNE NORD	15,4	22,73
ROUTE FILINGUE	25,9	5,00
GARBA DO	3,8	36,00
DAR ES SALAM	0,0	19,23
LAZARET	0,0	15,38
<b>Moyenne quartiers périphériques lotis</b>	<b>9,7</b>	<b>17,8</b>
KIRKISSOYE	11,5	13,04
LAMORDE	7,7	4,17
BANGA BANA	15,4	27,27
GOUDEL	3,8	24,00
SAGA	19,2	22,73
FOULANI KOUARA	26,9	15,79
<b>Moyenne quartiers périphériques spontanés</b>	<b>14,1</b>	<b>17,8</b>
YANTALA-HAUT	19,2	14,29
BOUKOKI 4	7,7	0,00
MADINA	7,7	25,00
BOUKOKI 1	30,8	11,11
GAMKALLE	38,5	43,75
TALLADJE-SUD	0,0	42,31
TALLADJE (NORD)	0,0	19,23
<b>Moyenne quartiers péricentraux</b>	<b>14,8</b>	<b>22,2</b>
POUDRIERE	3,8	20,00
PLATEAU 1	15,4	4,55
PLATEAU 2 ISSA BERI	11,5	21,74
<b>Moyenne quartiers riches</b>	<b>10,3</b>	<b>15,4</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>15,5</b>	<b>8,76</b>

\* Pourcentage par rapport au nombre de ménages ayant un homme pour chef

Tableau A2.7 : Indicateurs de mode de vie du chef de ménage

	Parenté du chef avec la 1ère épouse (Oui - %)	Chef de ménage homme prenant le repas seul (%)	Chef de ménage prenant le repas à table (%)
ABIDJAN	75,0	41,7	52,2
SABONGARI	46,7	40,0	26,3
MAISONS ECO KALLEY AMIROU	20,0	48,0	46,2
BANIZOUMBOU	9,1	38,5	69,2
LACOUROUSSOU	33,3	34,8	52,2
DEIZEIBON	23,5	66,7	80,0
<b>Moyenne quartiers centraux</b>	<b>34,6</b>	<b>44,9</b>	<b>54,3</b>
CITE CAISSE	38,9	89,5	61,5
YANTALA	47,4	7,7	60,0
COURONNE NORD	71,4	28,0	75,0
ROUTE FILINGUE 1	5,9	52,9	50,0
ROUTE FILINGUE GARBA DO	20,8	48,0	62,5
DAR EL SALAM	43,5	56,0	47,8
LAZARET	69,6	48,0	52,0
<b>Moyenne quartiers périphériques lotis</b>	<b>42,5</b>	<b>47,2</b>	<b>58,4</b>
KIRKISSOYE	57,9	11,5	30,8
LAMORDE	28,6	12,0	48,0
BANGA BANA	25,0	46,2	65,4
GOUDEL	63,6	19,2	56,5
SAGA	45,0	23,1	79,2
FOULANI KOUARA	25,0	9,1	86,4
<b>Moyenne quartiers périphériques spontanés</b>	<b>40,9</b>	<b>20,2</b>	<b>61,0</b>
YANTALA-HAUT	50,0	19,2	42,3
BOUKOKI 4	26,7	64,0	50,0
MADINA	38,1	3,8	96,2
BOUKOKI 1	37,5	19,2	45,8
GAMKALLE	21,4	14,3	76,2
TALLADJE-SUD	48,0	34,6	88,5
TALLADJE (NORD)	3,8	42,3	92,3
<b>Moyenne quartiers péricentraux</b>	<b>32,2</b>	<b>28,2</b>	<b>70,2</b>
POUDRIERE	17,6	96,2	57,7
PLATEAU 1	50,0	61,5	50,0
PLATEAU 2 ISSA BERI	25,0	57,7	43,5
<b>Moyenne quartiers riches</b>	<b>30,9</b>	<b>71,8</b>	<b>50,4</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>36,8</b>	<b>38,2</b>	<b>60,2</b>

Tableau A2.8 : Part des ménages employant du personnel de maison (%)

	Ménages avec du personnel de maison
ABIDJAN	60,0
SABONGARI	23,1
MAISONS ECO	50,0
BANIZOUMBOU	19,2
LACOUROUSSOU	23,1
DEIZEIBON	40,0
<b>Moyenne quartiers centraux</b>	<b>35,9</b>
CITE CAISSE	69,2
YANTALA	15,4
COURONNE NORD	0,0
ROUTE FILINGUE 1	18,5
GARBA DO	57,7
DAR EL SALAM	42,3
LAZARET	30,8
<b>Moyenne quartiers périphériques lotis</b>	<b>33,4</b>
KIRKISSOYE	0,0
LAMORDE	0,0
BANGA BANA	26,9
GOUDEL	38,5
SAGA	18,5
FOULANI KOUARA	0,0
<b>Moyenne quartiers périphériques spontanés</b>	<b>14,0</b>
YANTALA-HAUT	15,4
BOUKOKI 4	23,1
MADINA	8,7
BOUKOKI 1	25,0
GAMKALLE	19,2
TALLADJE-SUD	23,1
TALLADJE (NORD)	11,5
<b>Moyenne quartiers péricentraux</b>	<b>18,0</b>
POUDRIERE	34,6
PLATEAU 1	53,8
PLATEAU 2 ISSA BERI	65,4
<b>Moyenne quartiers riches</b>	<b>51,3</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>28,2</b>

Tableau A2.9 : Statut d'occupation du logement (%)

	Locataire	Propriétaire	Autre	Gratuit	Ensemble
ABIDJAN	53,8	38,5	0,0	7,7	100,0
SABONGARI	40,7	44,4	0,0	14,8	100,0
MAISONS ECO	61,5	34,6	0,0	3,8	100,0
BANIZOUMBOU	46,2	42,3	0,0	11,5	100,0
LACOUROUSSOU	30,8	46,2	0,0	23,1	100,0
DEIZEIBON	30,8	30,8	0,0	38,5	100,0
<b>Moyenne quartiers centraux</b>	<b>44,0</b>	<b>39,5</b>	<b>0,0</b>	<b>16,6</b>	<b>100,0</b>
CITE CAISSE	34,6	3,8	53,8	7,7	100,0
YANTALA	38,5	42,3	0,0	19,2	100,0
COURONNE NORD	53,8	26,9	0,0	19,2	100,0
ROUTE FILINGUE 1	48,1	48,1	0,0	3,7	100,0
GARBA DO	42,3	53,8	0,0	3,8	100,0
DAR EL SALAM	46,2	42,3	0,0	11,5	100,0
LAZARET	50,0	38,5	0,0	11,5	100,0
<b>Moyenne quartiers périphériques lotis</b>	<b>44,8</b>	<b>36,5</b>	<b>7,7</b>	<b>11,0</b>	<b>100,0</b>
KIRKISSOYE	15,4	57,7	0,0	26,9	100,0
LAMORDE	3,8	65,4	0,0	30,8	100,0
BANGA BANA	38,5	57,7	0,0	3,8	100,0
GOUDEL	26,9	42,3	11,5	19,2	100,0
SAGA	29,6	66,7	0,0	3,7	100,0
FOULANI KOUARA	15,4	76,9	0,0	7,7	100,0
<b>Moyenne quartiers périphériques spontanés</b>	<b>21,6</b>	<b>61,1</b>	<b>1,9</b>	<b>15,4</b>	<b>100,0</b>
YANTALA-HAUT	50,0	30,8	0,0	19,2	100,0
BOUKOKI 4	50,0	34,6	0,0	15,4	100,0
MADINA	23,1	46,2	3,8	26,9	100,0
BOUKOKI 1	42,3	38,5	0,0	19,2	100,0
GAMKALLE	11,5	88,5	0,0	0,0	100,0
TALLADJE-SUD	42,3	38,5	7,7	11,5	100,0
TALLADJE (NORD)	15,4	84,6	0,0	0,0	100,0
<b>Moyenne quartiers péricentraux</b>	<b>33,5</b>	<b>51,6</b>	<b>1,6</b>	<b>13,2</b>	<b>100,0</b>
POUDRIERE	65,4	26,9	0,0	7,7	100,0
PLATEAU 1	11,5	30,8	3,8	53,8	100,0
PLATEAU 2 ISSA BERI	38,5	26,9	0,0	34,6	100,0
<b>Moyenne quartiers riches</b>	<b>38,5</b>	<b>28,2</b>	<b>1,3</b>	<b>32,1</b>	<b>100,0</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>36,5</b>	<b>45,0</b>	<b>2,8</b>	<b>15,7</b>	<b>100,0</b>

Tableau A2.10 : Type de parcelle (%)

	% Parcelles loties
ABIDJAN	100,0
SABONGARI	100,0
MAISONS ECO KALLEY AMIROU	100,0
BANIZOUMBOU	100,0
LACOUROUSSOU	100,0
DEIZEIBON	100,0
<b>Moyenne quartiers centraux</b>	<b>100,0</b>
CITE CAISSE	100,0
YANTALA	96,2
COURONNE NORD	100,0
ROUTE FILINGUE 1	70,4
GARBA DO	100,0
DAR EL SALAM	96,2
LAZARET	100,0
<b>Moyenne quartiers périphériques lotis</b>	<b>94,7</b>
KIRKISSOYE	23,1
LAMORDE	34,6
BANGA BANA	61,5
GOUDEL	0,0
SAGA	0,0
FOULANI KOUARA	100,0
<b>Moyenne quartiers périphériques spontanés</b>	<b>36,5</b>
YANTALA-HAUT	100,0
BOUKOKI 4	100,0
MADINA	100,0
BOUKOKI 1	96,2
GAMKALLE	0,0
TALLADJE-SUD	100,0
TALLADJE (NORD)	100,0
<b>Moyenne quartiers péricentraux</b>	<b>85,2</b>
POUDRIERE	100,0
PLATEAU 1	96,2
PLATEAU 2 ISSA BERI	100,0
<b>Moyenne quartiers riches</b>	<b>98,7</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>81,8</b>

Tableau A2.11 : Type de logement (%)

	Célibatérium	Concession	Villa	Ensemble
ABIDJAN	7,7	69,2	23,1	100,0
SABONGARI	3,7	85,2	11,1	100,0
MAISONS ECO	7,7	73,1	19,2	100,0
BANIZOUMBOU	26,9	65,4	7,7	100,0
LACOUROUSSOU	0,0	84,6	15,4	100,0
DEIZEIBON	0,0	100,0	0,0	100,0
<b>Moyenne quartiers centraux</b>	<b>7,7</b>	<b>79,6</b>	<b>12,7</b>	100,0
CITE CAISSE	0,0	0,0	100,0	100,0
YANTALA	19,2	65,4	15,4	100,0
COURONNE NORD	26,9	69,2	3,8	100,0
ROUTE FILINGUE 1	37,0	48,1	14,8	100,0
GARBA DO	34,6	34,6	30,8	100,0
DAR EL SALAM	42,3	19,2	38,5	100,0
LAZARET	69,2	11,5	19,2	100,0
<b>Moyenne quartiers périphériques lotis</b>	<b>32,8</b>	<b>35,4</b>	<b>31,8</b>	100,0
KIRKISSOYE	0,0	100,0	0,0	100,0
LAMORDE	11,5	88,5	0,0	100,0
BANGA BANA	30,8	42,3	19,2	92,3
GOUDEL	7,7	88,5	3,8	100,0
SAGA	11,1	88,9	0,0	100,0
FOULANI KOUARA	0,0	100,0	0,0	100,0
<b>Moyenne quartiers périphériques spontanés</b>	<b>10,2</b>	<b>84,7</b>	<b>3,8</b>	98,7
YANTALA-HAUT	65,4	30,8	3,8	100,0
BOUKOKI 4	26,9	65,4	7,7	100,0
MADINA	3,8	73,1	0,0	76,9
BOUKOKI 1	15,4	76,9	7,7	100,0
GAMKALLE	3,8	96,2	0,0	100,0
TALLADJE-SUD	7,7	76,9	15,4	100,0
TALLADJE (NORD)	7,7	73,1	15,4	96,2
<b>Moyenne quartiers péricentraux</b>	<b>18,7</b>	<b>70,3</b>	<b>7,1</b>	96,2
POUDRIERE	61,5	34,6	0,0	96,2
PLATEAU 1	0,0	11,5	69,2	80,8
PLATEAU 2	15,4	26,9	53,8	96,2
<b>Moyenne quartiers riches</b>	<b>25,6</b>	<b>24,4</b>	<b>41,0</b>	91,0
<b>ENSEMBLE</b>	<b>18,8</b>	<b>62,1</b>	<b>17,0</b>	<b>97,9</b>

Tableau A2.12 : Matériau de construction des murs (%)

	Paille	Banco	Semi-dur	Dur	Total
ABIDJAN	3,8	26,9	23,1	46,2	100
SABONGARI	0,0	63,0	25,9	11,1	100
MAISONS ECO KALLEY AMIROU	0,0	19,2	3,8	76,9	100
BANIZOUMBOU	0,0	61,5	7,7	30,8	100
LACOUROUSSOU	0,0	65,4	23,1	11,5	100
DEIZEIBON	0,0	84,6	7,7	7,7	100
<b>Moyenne quartiers centraux</b>	<b>0,6</b>	<b>53,4</b>	<b>15,2</b>	<b>30,7</b>	<b>100</b>
CITE CAISSE	0,0	0,0	0,0	100,0	100
YANTALA	19,2	38,5	0,0	42,3	100
COURONNE NORD	7,7	46,2	0,0	42,3	100
ROUTE FILINGUE	29,6	0,0	3,7	66,7	100
GARBA DO	0,0	11,5	7,7	80,8	100
DAR ES SALAM	11,5	3,8	3,8	80,8	100
LAZARET	0,0	26,9	26,9	46,2	100
<b>Moyenne quartiers périphériques lotis</b>	<b>9,7</b>	<b>18,1</b>	<b>6,0</b>	<b>65,6</b>	<b>100</b>
KIRKISSOYE	3,8	92,3	3,8	0,0	100
LAMORDE	0,0	84,6	11,5	3,8	100
BANGA BANA	19,2	38,5	0,0	42,3	100
GOUDEL	0,0	80,8	0,0	19,2	100
SAGA	0,0	81,5	14,8	3,7	100
FOULANI KOUARA	84,6	11,5	3,8	0,0	100
<b>Moyenne quartiers périphériques spontanés</b>	<b>17,9</b>	<b>64,9</b>	<b>5,7</b>	<b>11,5</b>	<b>100</b>
YANTALA-HAUT	3,8	84,6	7,7	3,8	100
BOUKOKI 4	0,0	26,9	30,8	42,3	100
MADINA	15,4	26,9	19,2	30,8	100
BOUKOKI 1	0,0	73,1	23,1	3,8	100
GAMKALLE	0,0	73,1	23,1	3,8	100
TALLADJE-SUD	0,0	34,6	26,9	38,5	100
TALLADJE (NORD)	0,0	34,6	42,3	23,1	100
<b>Moyenne quartiers péricentraux</b>	<b>2,7</b>	<b>50,5</b>	<b>24,7</b>	<b>20,9</b>	<b>100</b>
POUDRIERE	0,0	0,0	11,5	88,5	100
PLATEAU 1	23,1	0,0	7,7	65,4	100
PLATEAU 2 ISSA BERI	7,7	0,0	3,8	88,5	100
<b>Moyenne quartiers riches</b>	<b>10,3</b>	<b>0,0</b>	<b>7,7</b>	<b>80,8</b>	<b>100</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>7,9</b>	<b>41,1</b>	<b>12,5</b>	<b>37,9</b>	<b>100</b>

Tableau A2.13 : Part des ménages raccordés aux réseaux d'eau et d'électricité (%)

	Eau	Electricité
ABIDJAN	88,5	92,3
SABONGARI	48,1	66,7
MAISONS ECO KALLEY	88,5	88,5
AMIROU		
BANIZOUMBOU	34,6	88,5
LACOUROUSSOU	50,0	69,2
DEIZEIBON	34,6	80,8
<b>Moyenne quartiers centraux</b>	<b>57,4</b>	<b>81,0</b>
CITE CAISSE	100,0	100,0
YANTALA	38,5	46,2
COURONNE NORD	11,5	19,2
ROUTE FILINGUE 1	63,0	63,0
ROUTE FILINGUE GARBA	96,2	96,2
DO		
DAR EL SALAM	100,0	76,9
LAZARET	53,8	61,5
<b>Moyenne quartiers périphériques lotis</b>	<b>66,1</b>	<b>66,1</b>
KIRKISSOYE	3,8	0,0
LAMORDE	23,1	23,1
BANGA BANA	38,5	38,5
GOUDEL	96,2	65,4
SAGA	14,8	59,3
FOULANI KOUARA	0,0	3,8
<b>Moyenne quartiers périphériques spontanés</b>	<b>29,4</b>	<b>31,7</b>
YANTALA-HAUT	19,2	73,1
BOUKOKI 4	61,5	76,9
MADINA	23,1	23,1
BOUKOKI 1	30,8	46,2
GAMKALLE	7,7	73,1
TALLADJE-SUD	38,5	61,5
TALLADJE (NORD)	88,5	88,5
<b>Moyenne quartiers péricentraux</b>	<b>38,5</b>	<b>63,2</b>
POUDRIERE	100,0	100,0
PLATEAU 1	76,9	65,4
PLATEAU 2 ISSA BERI	84,6	76,9
<b>Moyenne quartiers riches</b>	<b>87,2</b>	<b>80,8</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>52,2</b>	<b>62,9</b>

Tableau A2.14 : Taux d'équipement en télévision (%)

	Oui
ABIDJAN	61,5
SABONGARI	51,8
MAISONS ECO	76,9
BANIZOUMBOU	53,8
LACOUROUSSOU	38,5
DEIZEIBON	57,7
<b>Moyenne quartiers centraux</b>	<b>56,7</b>
CITE CAISSE	92,3
YANTALA	30,8
COURONNE NORD	19,2
ROUTE FILINGUE 1	59,3
GARBA DO	80,8
DAR EL SALAM	69,2
LAZARET	50,0
<b>Moyenne quartiers périphériques lotis</b>	<b>57,4</b>
KIRKISSOYE	7,7
LAMORDE	7,7
BANGA BANA	38,5
GOUDEL	38,5
SAGA	48,1
FOULANI KOUARA	3,8
<b>Moyenne quartiers périphériques spontanés</b>	<b>24,0</b>
YANTALA-HAUT	42,3
BOUKOKI 4	42,3
MADINA	3,8
BOUKOKI 1	38,5
GAMKALLE	42,3
TALLADJE-SUD	57,7
TALLADJE (NORD)	96,1
<b>Moyenne quartiers péricentraux</b>	<b>46,1</b>
POUDRIERE	100,0
PLATEAU 1	57,7
PLATEAU 2	61,5
<b>Moyenne quartiers riches</b>	<b>73,1</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>49,3</b>

Tableau A2.15 : Taux d'équipement des ménages en véhicules individuels (%)

	Sans véhicule	Vélo	2RM	VP	Taxi	Ensemble
ABIDJAN	61,5	0,0	26,9	11,5	0,0	100
SABONGARI	70,4	3,7	14,8	11,1	0,0	100
MAISONS ECO KALLEY AMIROU	57,7	0,0	15,4	26,9	0,0	100
BANIZOUMBOU	65,4	3,8	23,1	3,8	3,8	100
LACOUROUSSOU	76,9	0,0	11,5	7,7	3,8	100
DEIZEIBON	57,7	3,8	11,5	23,1	3,8	100
<b>Moyenne quartiers centraux</b>	<b>64,9</b>	<b>1,9</b>	<b>17,2</b>	<b>14,0</b>	<b>1,9</b>	<b>100,0</b>
CITE CAISSE	19,2	0,0	30,8	46,2	3,8	100
YANTALA	69,2	19,2	7,7	3,8	0,0	100
COURONNE NORD	80,8	0,0	11,5	7,7	0,0	100
ROUTE FILINGUE	48,1	0,0	25,9	22,2	3,7	100
GARBA DO	46,2	7,7	23,1	23,1	0,0	100
DAR EL SALAM	42,3	0,0	19,2	38,5	0,0	100
LAZARET	30,8	15,4	23,1	19,2	11,5	100
<b>Moyenne quartiers périphériques lotis</b>	<b>48,1</b>	<b>6,0</b>	<b>20,2</b>	<b>23,0</b>	<b>2,7</b>	<b>100,0</b>
KIRKISSOYE	80,8	7,7	3,8	0,0	7,7	100
LAMORDE	73,1	11,5	15,4	0,0	0,0	100
BANGA BANA	69,2	0,0	11,5	15,4	3,8	100
GOUDEL	65,4	7,7	23,1	3,8	0,0	100
SAGA	51,9	18,5	18,5	7,4	3,7	100
FOULANI KOUARA	92,3	0,0	3,8	3,8	0,0	100
<b>Moyenne quartiers périphériques spontanés</b>	<b>72,1</b>	<b>7,6</b>	<b>12,7</b>	<b>5,1</b>	<b>2,5</b>	<b>100,0</b>
YANTALA-HAUT	46,2	15,4	23,1	11,5	3,8	100
BOUKOKI 4	50,0	0,0	34,6	15,4	0,0	100
MADINA	80,8	7,7	0,0	7,7	3,8	100
BOUKOKI 1	61,5	3,8	23,1	11,5	0,0	100
GAMKALLE	76,9	3,8	19,2	0,0	0,0	100
TALLADJE-SUD	57,7	0,0	19,2	11,5	11,5	100
TALLADJE (NORD)	30,8	0,0	19,2	38,5	11,5	100
<b>Moyenne quartiers péricentraux</b>	<b>59,6</b>	<b>2,6</b>	<b>19,2</b>	<b>14,1</b>	<b>4,5</b>	<b>100,0</b>
POUDRIERE	26,9	3,8	50,0	19,2	0,0	100
PLATEAU 1	42,3	7,7	3,8	46,2	0,0	100
PLATEAU 2 ISSA BERI	38,5	3,8	7,7	50,0	0,0	100
<b>Moyenne quartiers riches</b>	<b>35,9</b>	<b>5,1</b>	<b>20,5</b>	<b>38,5</b>	<b>0,0</b>	<b>100,0</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>57,6</b>	<b>5,0</b>	<b>18,0</b>	<b>16,8</b>	<b>2,6</b>	<b>100</b>



### ANNEXE 3

#### DESCRIPTION DE L'ÉCHANTILLON

Tableau A3.1 : Répartition des ménages, selon leur taille

	Effectif	%
1	53	7,00
2	50	6,61
3	60	7,93
4	95	12,55
5	91	12,02
6	74	9,78
7	79	10,44
8	74	9,78
9	49	6,47
10	37	4,89
11	22	2,91
12	21	2,77
13	13	1,72
14	13	1,72
15	8	1,06
16	3	0,40
17	4	0,53
18	5	0,66
20	1	0,13
24	3	0,40
26	2	0,26
Total	757	100,00

Tableau A3.2 : Taille moyenne des ménages et nombre moyen d'enfants de moins de 14 ans, selon le sexe et le statut matrimonial du chef de ménage

Sexe du chef de ménage	Statut matrimonial	Nbre de ménages	Taille moy. du ménage	Nbre filles < 14 ans	Nbre garçons < 14 ans	Total enfants < 14 ans	% filles < 14 ans	% garçons < 14 ans	% enfants < 14 ans
Femme	Célibataire	8	2,8	0,3	0,3	0,5	9,1	9,1	18,2
	Divorcée	24	4,2	0,6	0,9	1,5	14,9	21,8	36,6
	Mariée	25	6,4	1,2	1,3	2,5	18,6	20,5	39,1
	Veuve	60	6,3	1,1	0,9	2,0	17,1	14,1	31,2
	Total	117	5,6	0,9	0,9	1,9	16,8	16,7	33,5
Homme	Célibataire	71	1,9	0,1	0,1	0,2	5,1	6,5	11,6
	Divorcé	10	3,6	0,3	0,8	1,1	8,3	22,2	30,6
	Marié	554	7,3	1,5	1,6	3,1	20,6	22,1	42,8
	Veuf	5	3,6	0,2	0,6	0,8	5,6	16,7	22,2
	Total	640	6,6	1,3	1,4	2,7	19,9	21,6	41,6
Total		757	6,5	1,3	1,4	2,6	19,5	21,0	40,5

Tableau A3.3 : Caractéristiques des ménages selon le type de ménage

Type Ménage	Nbre de ménages	% de ménages	Age moy du chef	Taille du ménage	Nbre épouse	Nbre enfants	Nbre dépend.	Nbre filles <14	Nbre garçons <14	Nbre total indiv <14	Nbre indiv >=14 ans	Nbre inactifs >=14 ans	Nbre total inactifs*	Nbre actifs >=14 ans	Inac/Act
<i>Ch. de mén. femme</i>															
Célibataire	17	2,2	43,3	2,8	0,0	0,0	1,8	0,4	0,4	0,8	2,0	0,9	1,7	1,1	1,6
Monoparental	41	5,4	46,2	4,5	0,0	3,5	0,0	0,7	0,9	1,7	2,8	1,2	2,9	1,5	2,0
Monoparental élargi	59	7,8	50,4	7,3	0,0	3,4	2,9	1,3	1,1	2,4	4,9	2,7	5,0	1,6	3,1
<i>Ch. de mén. homme</i>															
Célibataire	84	11,1	32,0	2,0	0,0	0,0	1,0	0,1	0,2	0,2	1,8	0,6	0,9	1,1	0,8
Monoparental	9	1,2	45	4,8	0	2,3	1,4	0,4	1,1	1,6	3,2	1,7	3,2	1,6	2,1
Nucléaire	3	0,4	44,0	2,7	0,0	1,7	0,0	0,0	0,7	0,7	2,0	1,0	1,7	1,0	1,7
Élargi	6	0,8	45,5	5,8	0,0	2,7	2,2	0,7	1,3	2,0	3,8	2,0	4,0	1,8	2,2
Biparental	251	33,2	42,9	5,7	1,0	3,7	0,0	1,2	1,5	2,6	3,0	1,5	4,2	1,4	3,0
Biparental élargi	209	27,6	44,6	7,3	1,0	3,1	2,2	1,4	1,5	2,9	4,4	2,4	5,3	1,7	3,1
Polygame	49	6,5	50,8	10,7	2,2	7,4	0,0	2,7	2,4	5,1	5,6	3,6	8,7	1,8	4,9
Polygame élargi	38	5,0	52,6	14,1	2,1	7,7	3,3	3,2	2,5	5,7	8,4	5,2	10,9	2,6	4,3
Ensemble	757	100	43,9	6,5	0,9	3,4	1,2	1,3	1,4	2,6	3,8	2,1	4,7	1,5	3,0

\* Somme du nombre d'inactifs de 14 ans et plus et du nombre d'individus de moins de 14 ans, en faisant l'hypothèse que ces derniers n'exercent pas d'activité économique rémunérée.

Tableau A3.4 : Comparaison entre l'enquête-ménages 1996 et le recensement 1988, selon la tranche d'âge et le sexe (population répertoriée)

	Enquête (effectif)				Enquête (%)			Recensement 1988*(%)			Rapport de masculinité**	
	ND	F	H	Total	F	H	Total	F	H	Total	Enquête	Recens.
0-4		283	313	596	11,8	12,6	12,2	20,0	19,9	20,0	110,6	101,7
5-9	2	318	371	691	13,2	15,0	14,2	17,3	16,1	16,7	116,7	95,0
10-14	1	406	389	796	16,9	15,7	16,3	12,1	10,7	11,4	95,8	91,0
15-19		313	311	624	13,0	12,6	12,8	10,2	9,0	9,6	99,4	90,5
20-24		243	233	476	10,1	9,4	9,7	10,4	9,5	10,0	95,9	94,0
25-29		195	190	385	8,1	7,7	7,9	8,6	8,4	8,5	97,4	100,1
30-34		158	161	319	6,6	6,5	6,5	6,2	6,7	6,4	101,9	111,2
35-39		153	141	294	6,4	5,7	6,0	4,5	5,4	4,9	92,2	123,7
40-44		101	103	204	4,2	4,2	4,2	3,1	4,3	3,7	102,0	144,7
45-49		71	81	152	3,0	3,3	3,1	2,1	3,2	2,6	114,1	153,7
50-54		65	72	137	2,7	2,9	2,8	1,4	2,1	1,8	110,8	152,4
55-59		29	52	81	1,2	2,1	1,7	1,0	1,4	1,2	179,3	142,0
60-64		23	24	47	1,0	1,0	1,0	0,7	0,8	0,7	104,3	118,1
65-69		17	11	28	0,7	0,4	0,6	0,5	0,5	0,5	64,7	103,4
70-74		15	10	25	0,6	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	66,7	85,9
75-79		5	7	12	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	140,0	88,9
>=80		7	9	16	0,3	0,4	0,3	0,4	0,2	0,3	128,6	51,9
n.d.								0,8	1,2	1,0		
Total	3	2 402	2 478	4 883	100	100	100	99,1	98,8	98,9	103,2	102,5

\* Source : RÉPUBLIQUE DU NIGER, MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT SOCIAL, DE LA POPULATION ET DE LA PROMOTION DE LA FEMME, 1994b.

\*\* Nombre d'hommes pour 100 femmes

Tableau A3.5 : Population répertoriée, selon la tranche d'âge et le sexe

	Effectif			
	n.d.	F	H	Total
0-14	3	1 007	1 073	2 083
15-64		1 351	1 368	2 719
>64		44	37	81
n.d.	3	0	0	0
Total	3	2 402	2 478	4 883

Tableau A3.6 : Répartition et âge moyen de la population répertoriée, selon la position dans le ménage (typologie désagrégée)

	Effectif	%	Age moyen
Chef	757	15,50	44
Epouse	650	13,31	35
Enfant	2597	53,18	12
Père, mère	33	0,68	67
Frère, soeur	171	3,50	22
Oncle, tante	12	0,25	37
Gendre, belle fille	10	0,20	25
Neveu, nièce	177	3,62	17
Petit-enfant	167	3,42	9
Beau parent	2	0,04	68
Petit frère, petite soeur	1	0,02	26
Cousin(e)	29	0,59	26
Beau-frère, belle-soeur	25	0,51	19
Co-épouse	2	0,04	38
Autre parent	166	3,40	20
Domestique	45	0,92	19
Autre	39	0,80	20
<b>Total</b>	<b>4 883</b>	<b>100</b>	<b>21</b>

Tableau A3.7 : Répartition et âge moyen de la population répertoriée, selon la position dans le ménage et le sexe

	Nombre			%			Age moyen		
	F	H	Ensemble	F	H	Ensemble	F	H	Ensemble
Chef	117	640	757	15,5	84,5	15,5	47,9	43,2	43,9
Epouse	650	0	650	100,0	0,0	13,3	34,8	--	34,8
Enfant*	1 215	1 379	2 597*	46,8	53,1	53,2	11,5	11,7	11,6
Frère, soeur	53	119	172	30,8	69,2	3,5	23,0	22,2	22,4
Neveu, nièce	83	94	177	46,9	53,1	3,6	15,1	19,1	17,2
Petit-enfant	88	79	167	52,7	47,3	3,4	8,8	8,4	8,6
Autre parent	157	122	279	56,3	43,7	5,5	31,2	22,2	27,3
Domestique	21	24	45	46,7	53,3	0,9	17,9	20,1	19,1
Autre	18	21	39	46,2	53,8	0,8	19,9	20,6	20,3
<b>Total</b>	<b>2 402</b>	<b>2 478</b>	<b>4 883</b>	<b>49,2</b>	<b>50,7</b>	<b>100</b>	<b>21,3</b>	<b>21,2</b>	<b>21,2</b>

\* Inclut 3 enfants pour lesquels on ne connaît le sexe

Tableau A3.8 : Répartition de la population enquêtée, selon le sexe et la tranche d'âge

	Nombre			%		
	Femme	Homme	Ensemble	Femme	Homme	Ensemble
14-15	113	91	204	8,4	6,6	7,5
16-18	182	196	378	13,5	14,1	13,8
19-21	140	143	283	10,4	10,3	10,4
22-24	130	124	254	9,7	8,9	9,3
25-30	236	214	450	17,5	15,4	16,5
31-35	141	155	296	10,5	11,2	10,8
36-40	143	129	272	10,6	9,3	10,0
41-50	152	169	321	11,3	12,2	11,7
51-60	65	120	185	4,8	8,7	6,8
>60	43	46	89	3,2	3,3	3,3



## ANNEXE 4

### LES DISTANCES DE DÉPLACEMENT UNE PREMIÈRE APPROXIMATION

Les lieux d'origine et de destination sont rarement connus avec précision, ne serait-ce que parce que la ville ne dispose pas d'un système de repérage des adresses. De plus, les itinéraires empruntés lors des déplacements n'ont pas été recensés. Il n'est donc pas possible de disposer des distances réellement parcourues par les Niaméens à l'occasion de l'enquête. Mais si l'on retient les vitesses moyennes observées sur Ouagadougou pour les cinq modes principaux, il devient possible d'affecter une longueur à chaque déplacement pour lequel la durée a pu être recueillie. Des 11 772 déplacements initiaux, il en reste alors 11 644, soit 99 %. Les biais introduits par l'opération peuvent donc être imputés uniquement à l'insuffisante qualité de l'estimation des vitesses moyennes<sup>50</sup>. Les valeurs retenues figurent dans le Tableau A4.1.

Tableau A4.1 : Vitesses de référence issues de l'enquête Ouagadougou

	Marche	Transports collectifs	Vélo	2 roues moteur	Voiture
Kilomètres/heure	5	10	10	17	25
Mètres/minute	85	167	167	283	417

Cette approximation fournit quelques ordres de grandeur sur les distances parcourues. On ne s'étonnera pas que les distances moyennes (et médianes) varient sensiblement d'un mode à l'autre (Tableau A4.2). La voiture semble être le mode des longues distances, alors que la marche serait celui des déplacements de proximité. Pour ce dernier mode, la forte différence entre moyenne et médiane montre toutefois qu'au delà d'une concentration marquée sur les trajets les plus courts demeurent un certain nombre de déplacements longs effectués à pied.

Tableau A4.2 : Distances parcourues, selon le mode (km)

	Marche	Transports collectifs	Vélo	2 roues moteur	Voiture
Moyenne	1,0	3,8	3,0	4,0	5,7
Médiane	0,7	3,3	2,5	4,2	5,8

Leur nombre reste néanmoins modéré : 15 % des déplacements pédestres mesureraient plus de 2 kilomètres, mais seuls 4 % s'effectueraient sur plus de 3 kilomètres (Tableau A4.3). En dépit de cet effet résiduel (mais il est clair que cette faible part relative n'enlève rien à la pénibilité de tels déplacements pour ceux qui sont amenés à les réaliser), la marche reste le mode des faibles distances, laissant les distances moyennes et longues aux modes motorisés et tout particulièrement à la voiture (Figure A4.1). Le vélo paraît beaucoup plus équilibré dans ses usages.

<sup>50</sup> Ainsi d'ailleurs qu'à des effets de seuil dans la déclaration des durées par les enquêtés.

La distance varie également fortement selon la liaison spatiale (Tableau A4.4). Les déplacements internes au quartier sont, très logiquement, les plus courts. Les liaisons entre quartier du domicile et quartiers limitrophes, sont en moyenne, trois fois plus importantes, les liaisons radiales six fois plus et les liaisons éclatées près de sept fois. Les flux autres (sans aucune extrémité dans le quartier du domicile) occupent une position intermédiaire, cette catégorie hétérogène amalgamant des flux de proximité réalisés par exemple par des actifs venant travailler dans le centre et se déplaçant dans les alentours de leur lieu de travail, et des déplacements « au long cours » permis par l'accès à la voiture.

Tableau A4.3 : Répartition par classes de distance (km), selon le mode

	Marche	Transports collectifs	Vélo	2 roues moteur	Voiture
Moins de 0,5	48	0	1	0	0
0,5 à 1	18	3	21	4	2
1 à 2	19	14	20	19	2
2 à 3	11	25	20	26	17
3 à 5	2	26	15	23	28
Plus de 5	2	32	23	28	51
Ensemble	100	100	100	100	100

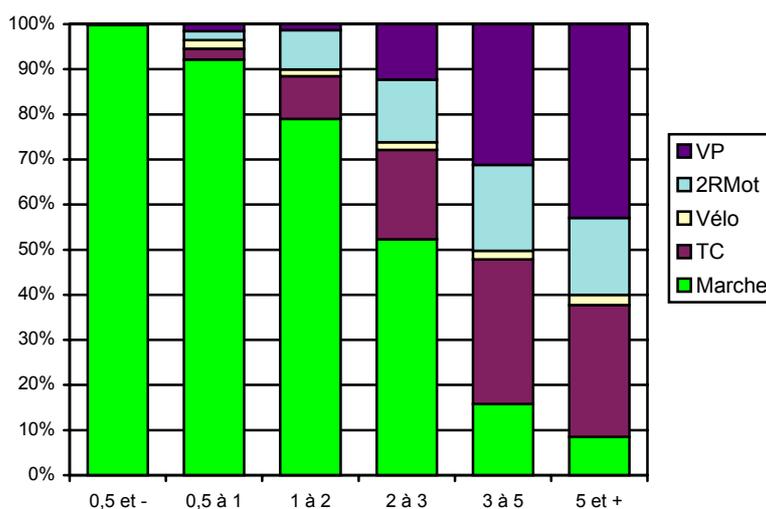


Figure A4.1 : Répartition modale, selon la distance du déplacement (% par tranche de distance, ensemble de la semaine et de la journée)

Tableau A4.4 : Distances moyennes, selon le type de liaison spatiale (km)

	Internes	Limitrophes	Radiales	Eclatés	Autres
Distance	0,6	1,9	3,7	4,0	3,1

La variabilité serait encore plus importante si l'on observait la liaison géographique. La distance moyenne varie de 1 km pour les parcours internes à la rive droite à 7 km pour les échanges entre rive droite et deuxième périphérie. De tels écarts rendent compte bien évidemment d'abord d'éloignements physiques entre zones de l'agglomération, mais il est intéressant de constater également des écarts pour des types de flux géographiques *a priori* similaires (Tableau A4.5). Les distances moyennes sont sensiblement plus faibles dans les

périphéries éloignées, à la fois mal reliées au reste de l'agglomération et peuplées de populations plus pauvres.

Tableau A4.5 : Distances moyennes, pour les flux internes aux zones géographiques (km)

	Centre	Périphérie 1	Périphérie 2	Rive droite
Distance	1,4	1,5	1,1	1,0

Enfin, il convient de noter des écarts sensibles entre motifs de déplacement (Tableau A4.6). La religion présente une spécificité marquée, se pratiquant essentiellement dans les abords immédiats du domicile. Les autres motifs de proximité, achats, éventuellement loisirs, ne manifestent pas un tel ancrage sur le domicile, tandis que les démarches et le travail imposent de parcourir des distances importantes. On remarquera également que, du fait d'un usage des modes dépendant du motif, les distances moyennes ne s'ordonnent pas comme les durées moyennes : pour une durée équivalente, les études entraînent des déplacements 15 % plus courts que les démarches et, réciproquement, pour une même distance demandent près de deux fois plus de temps que les accompagnements.

Tableau A4.6 : Distances moyennes, selon le motif de déplacement (km)

	Travail	Etudes	Visites	Loisirs	Achats	Accomp.	Démarc.	Religion	Second.	Autre
Distance	3,2	2,5	2,0	1,5	1,2	2,5	2,9	0,4	2,7	1,7

La distance parcourue se confirme donc comme fortement liée aux autres caractéristiques du déplacement. Mais rappelons encore qu'il ne s'agit que d'ordres de grandeur et que ces quelques tendances doivent être considérées avec précaution.



## ANNEXE 5

### MOBILITÉ QUOTIDIENNE

Tableau A5.1 : Répartition de la population selon le nombre de déplacements

Nb dép	Nombre d'individus			%		
	Femme	Homme	Ensemble	Femme	Homme	Ensemble
0	147	50	197	14,5	4,8	9,5
1	2	5	7	0,2	0,5	0,3
2	328	185	513	32,4	17,6	24,8
3	22	39	61	2,2	3,7	3,0
4	292	236	528	28,8	22,4	25,6
5	50	67	117	4,9	6,4	5,7
6	100	166	266	9,9	15,8	12,9
7	20	50	70	2,0	4,8	3,4
8	34	80	114	3,4	7,6	5,5
9	9	31	40	0,9	2,9	1,9
10	4	54	58	0,4	5,1	2,8
>=11	5	89	94	0,5	8,5	4,6
<b>Total</b>	<b>1013</b>	<b>1052</b>	<b>2065</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Tableau A5.2 : Niveaux de mobilité par type de quartier de résidence, selon le genre

	Effectif	Age moyen	Revenu moyen	Mobilité totale	Mobilité à pied	Mobilité mécanisée	% Mobilité mécanisée
<i>Femme</i>							
Centre	227	32	10 847	3,3	2,3	1,0	30,0
Périphérie 1 lotie	175	31	16 869	3,3	2,1	1,2	37,2
Périphérie 2 lotie	272	29	10 288	3,2	2,2	1,0	31,4
Périphérie 2 non lotie	164	32	12 219	2,9	2,3	0,6	20,9
Périphérie 2 village	175	31	6 452	3,7	3,4	0,4	10,1
<i>Homme</i>							
Centre	212	31	28 210	5,6	4,0	1,6	28,1
Périphérie 1 lotie	222	32	64 576	5,8	3,5	2,3	39,0
Périphérie 2 lotie	290	31	49 014	5,3	2,9	2,4	46,2
Périphérie 2 non lotie	157	33	34 286	4,6	3,1	1,5	32,5
Périphérie 2 village	171	34	22 483	6,1	4,9	1,2	19,5

Tableau A5.3 : Niveaux de mobilité, selon le genre et l'accès à un véhicule individuel

	Effectif	Age moyen	Revenu moyen	Mobilité totale	Mobilité à pied	Mobilié mécanisée	% Mobilité mécanisée
<i>Femme</i>							
Captive	968	31	8 313	3,2	2,5	0,7	21,7
Utilisatrice de 2RM occas.	1	25	0	2,0	2,0	0,0	0,0
Utilisatrice de VP occas.	7	34	83 667	3,6	1,0	2,6	72,0
Utilisatrice de vélo perm.	3	21	0	4,7	0,7	4,0	85,7
Utilisatrice de 2RM perm.	14	26	40 303	4,9	0,7	4,2	85,5
Utilisatrice de VP perm.	20	41	139 465	6,1	0,2	5,9	96,7
<i>Homme</i>							
Captif	777	30	22 231	5,1	4,2	1,0	18,9
Utilisateur de vélo occas.	9	28	12 611	3,6	3,6	0,0	0,0
Utilisateur de 2RM occas.	8	29	25 313	7,1	5,5	1,6	22,8
Utilisateur de VP occas.	8	27	106 429	5,0	1,1	3,9	77,5
Utilisateur de vélo perm.	29	32	12 809	5,7	3,4	2,3	40,4
Utilisateur de 2RM perm.	116	34	86 344	6,7	2,0	4,6	68,1
Utilisateur de VP perm.	105	44	171 005	6,8	1,2	5,6	81,8

Tableau A5.4 : Mobilité secondaire-non secondaire, selon le genre et le motif de déplacement

	Extrémité au domicile				Aucune extrémité au domicile				Total		
	Prof.	Sociab.	Vie quot.	Total	Prof.- Sociab.	Prof.-Vie quot.	Vie quot.- Sociab.	Autres	Total (nbre)	Total (%)	
Femme	1,2	0,9	1,1	3,2	0,03	0,03	0,04	0,02	0,12	3,6	3,3
Homme	2,0	1,4	1,6	5,0	0,1	0,2	0,2	0,0	0,5	9,0	5,5
Ensemble	1,6	1,2	1,3	4,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,3	6,8	4,4

Tableau A5.5 : Niveaux de mobilité, selon le genre et les classes d'âge

Age	Mobilité féminine				Mobilité masculine			
	Totale	A pied	Mécanisée	% Méc.	Totale	A pied	Mécanisée	% Méc.
14-15	4,7	4,4	0,3	6,3	5,1	4,7	0,4	7,9
16-18	3,8	3,3	0,5	13,7	5,5	4,7	0,8	14,1
19-21	3,3	2,3	1,0	29,8	5,4	4,4	1,0	18,6
22-24	3,4	2,4	1,0	30,3	5,2	3,6	1,6	31,0
25-30	3,4	2,3	1,1	32,2	5,6	3,5	2,1	37,8
31-35	2,8	2,1	0,7	26,4	6,0	2,9	3,1	52,1
36-40	3,3	2,0	1,3	38,6	6,0	2,7	3,4	55,8
41-50	2,6	1,8	0,9	32,7	5,7	2,9	2,8	49,7
51-60	3,0	1,9	1,2	38,4	5,2	3,2	2,0	37,8
>60	1,5	1,1	0,4	28,1	4,3	3,2	1,1	25,0

Tableau A5.6 : Niveaux de mobilité de l'ensemble de la population, selon la position dans le cycle de vie

	Effectif		Totale	Mobilité		
	Nbre	%		A pied	Mécanisée	% Méc
Jeune (14-18)	430	20,8	4,8	4,2	0,5	11,5
Adulte jeune (19-34)	887	43,0	4,4	3,0	1,4	32,4
Adulte âgé (35-55)	614	29,7	4,3	2,3	2,0	46,6
Personne âgée (>55)	134	6,5	3,6	2,6	1,0	27,0

Tableau A5.7 : Niveaux de mobilité, selon le genre et la position dans le cycle de vie

	Mobilité féminine				Mobilité masculine			
	Totale	A pied	Mécanisée	% Méc.	Totale	A pied	Mécanisée	% Méc.
14-18	4,2	3,7	0,4	10,5	5,4	4,7	0,7	12,2
19-34	3,3	2,3	1,0	30,5	5,5	3,7	1,9	33,6
35-55	2,9	1,8	1,1	36,4	5,7	2,8	2,9	51,6
>55	2,1	1,6	0,5	23,5	4,8	3,4	1,3	28,0

Tableau A5.8 : Mobilités moyennes des individus célibataires et mariés,  
selon le genre et la position dans le cycle de vie

	Effectif		Mobilité Totale		Mobilité à Pied		Mobilité Mécanisée		Mobilité Mécanisée (%)	
	Célib.	Marié	Célib.	Marié	Célib.	Marié	Célib.	Marié	Célib.	Marié
<i>Femme</i>										
Jeune (14-18)	204	12	4,3	2,2	3,8	2,2	0,5	0	10,9	0
Adulte jeune (19-34)	176	230	3,7	3,0	2,5	2,1	1,3	0,8	34,1	27,7
Adulte âgée (35-55)	4	241	5,5	2,9	1,8	1,8	3,8	1,0	68,2	35,8
Femme âgée (>55)	0	18	-	2,1	-	1,8	-	0,2	-	10,8
<i>Homme</i>										
Jeune (14-18)	213	0	5,4	-	4,7	-	0,7	-	12,2	-
Adulte jeune (19-34)	368	78	5,4	6,1	3,7	3,7	1,7	2,4	32,1	39,7
Adulte âgé (35-55)	20	284	5,3	5,7	3,8	2,7	1,6	3,0	29,2	52,5
Homme âgé (>55)	0	74	-	4,6	-	3,4	-	1,2	-	27,0

Tableau A5.9 : Niveaux de mobilité par type d'utilisatrice des modes, selon la position dans le cycle de vie

Cycle de vie	Type d'utilisatrice	Total*	Effectif		Totale	Mobilité		
			% Partiel**	% Total***		Marche	Mécanisée	% Méc.
Jeune	Sédentaire	11	5,1	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	Marche	172	79,6	17,1	4,4	4,4	0,0	0,0
	Vélo	2	0,9	0,2	6,0	1,0	5,0	83,3
	2RM	4	1,9	0,4	5,5	2,3	3,3	59,1
	VP	6	2,8	0,6	4,8	2,0	2,8	58,6
	TC	17	7,9	1,7	3,2	0,7	2,5	77,8
	Autres	4	1,9	0,4	4,5	1,3	3,3	72,2
Adulte jeune	Sédentaire	56	12,8	5,6	0,0	0,0	0,0	0,0
	Marche	235	53,8	23,4	3,5	3,5	0,0	0,0
	Vélo	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-
	2RM	10	2,3	1,0	4,6	1,0	3,6	78,3
	VP	19	4,3	1,9	5,2	0,9	4,3	82,7
	TC	97	22,2	9,6	3,7	1,3	2,4	64,4
	Autres	20	4,6	2,0	6,3	1,7	4,6	73,6
Adulte âgée	Sédentaire	58	19,3	5,8	0,0	0,0	0,0	0,0
	Marche	135	45,0	13,4	3,3	3,3	0,0	0,0
	Vélo	0	0,0	0,0	-	-	-	-
	2RM	2	0,7	0,2	6,5	1,0	5,5	84,6
	VP	27	9,0	2,7	5,1	1,0	4,1	80,3
	TC	64	21,3	6,4	3,3	1,2	2,1	63,8
	Autres	14	4,7	1,4	4,3	0,0	4,3	100,0
Femme âgée	Sédentaire	18	34,0	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0
	Marche	23	43,4	2,3	3,1	3,1	0,0	0,0
	Vélo	0	0,0	0,0	-	-	-	-
	2RM	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-
	VP	2	3,8	0,2	3,5	1,0	2,5	71,4
	TC	10	18,9	1,0	3,3	1,2	2,1	63,6
	Autres	0	0,0	0,0	-	-	-	-

\* Sont exclues de ce tableau 7 femmes ayant effectué des déplacements interurbains

\*\* Pourcentage par rapport au total de chaque groupe de cycle de vie.

\*\*\* Pourcentage par rapport aux 1006 femmes prises en compte.

Tableau A5.10 : Niveaux de mobilité par type d'utilisateurs des modes, selon la position dans le cycle de vie

Cycle de vie	Type d'utilisateur	Total*	Effectif		Totale	Mobilité		
			% Partiel**	% Total***		Marche	Mécanisée	% Méc.
Jeune	Sédentaire	8	3,8	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0
	Marche	154	73,3	15,1	5,3	5,3	0,0	0,0
	Vélo	9	4,3	0,9	6,8	3,2	3,6	52,5
	2RM	10	4,8	1,0	6,1	3,3	2,8	45,9
	VP	13	6,2	1,3	6,8	4,5	2,3	33,7
	TC	9	4,3	0,9	5,9	3,8	2,1	35,8
	Autres	7	3,3	0,7	8,0	3,9	4,1	51,8
Adulte jeune	Sédentaire	11	2,6	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	Marche	194	45,0	19,1	5,2	5,2	0,0	0,0
	Vélo	10	2,3	1,0	5,4	3,0	2,4	44,4
	2RM	59	13,7	5,8	7,5	2,3	5,2	69,8
	VP	22	5,1	2,2	6,3	2,3	4,0	63,3
	TC	104	24,1	10,2	4,9	2,4	2,5	51,8
	Autres	31	7,2	3,0	7,7	3,4	4,4	56,7
Adulte âgé	Sédentaire	14	4,6	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0
	Marche	80	26,4	7,9	5,0	5,0	0,0	0,0
	Vélo	8	2,6	0,8	4,8	1,9	2,9	60,5
	2RM	41	13,5	4,0	6,5	2,1	4,4	67,3
	VP	69	22,8	6,8	7,3	1,3	6,0	82,2
	TC	65	21,5	6,4	5,0	2,6	2,3	46,9
	Autres	26	8,6	2,6	8,3	2,7	5,7	68,1
Homme âgé	Sédentaire	9	12,3	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0
	Marche	35	47,9	3,4	5,3	5,3	0,0	0,0
	Vélo	0	0,0	0,0	-	-	-	-
	2RM	0	0,0	0,0	-	-	-	-
	VP	12	16,4	1,2	6,8	1,8	4,9	72,8
	TC	13	17,8	1,3	5,0	2,8	2,2	43,1
	Autres	4	5,5	0,4	7,5	3,3	4,3	56,7

\* Sont exclues de ce tableau 35 hommes ayant effectué des déplacements interurbains

\*\* Pourcentage par rapport au total de chaque groupe de cycle de vie.

\*\*\* Pourcentage par rapport aux 1017 hommes pris en compte.

Tableau A5.11 : Niveaux de mobilité pour les motifs liés à la vie quotidienne, selon le genre et la position dans le cycle de vie

	Nombre de déplacements				%*		
	Religion	Autre quotidien	Total vie quotidienne	Mobilité totale	Religion	Autre quotidien	Total vie quotidienne
<i>Femme</i>							
Jeune (14-18)	0,0	1,0	1,0	4,2	0,6	23,6	24,2
Adulte jeune (19-34)	0,0	1,2	1,2	3,3	1,0	35,1	36,1
Adulte âgé (35-55)	0,0	1,1	1,1	2,9	0,9	36,3	37,2
Femme âgée (>55)	0,2	0,4	0,6	2,1	8,7	20,0	28,7
<i>Homme</i>							
Jeune (14-18)	0,5	0,4	0,9	5,4	10,2	7,0	17,2
Adulte jeune (19-34)	0,7	0,7	1,4	5,5	13,5	11,8	25,3
Adulte âgé (35-55)	1,2	0,8	2,0	5,7	20,5	14,6	35,1
Homme âgé (>55)	2,2	0,6	2,8	4,8	46,9	12,9	59,8

\* Pourcentage par rapport à la mobilité totale

Tableau A5.12 : Niveaux de mobilité, selon le genre et la position dans le ménage

	Femme					Homme				
	Nbre	Mobilité totale	Mob. à pied	Mob. mécanisée	% Mob. méc.	Nbre	Mobilité totale	Mob. à pied	Mob. mécanisée	% Mob. méc.
Chef	93	2,9	1,9	1,0	34,4	476	5,7	3,0	2,7	47,9
Epouse	457	2,8	2,0	0,8	30,9	-	-	-	-	-
Enfant	296	4,0	3,0	1,0	24,0	368	5,4	4,1	1,3	23,9
Autre parent	149	3,5	2,8	0,7	20,0	180	5,2	4,0	1,2	22,8
Autre	18	4,4	3,6	0,8	18,8	28	5,8	5,2	0,6	10,3

Tableau A5.13 : Niveaux de mobilité, selon le genre et le statut matrimonial

	Femme					Homme				
	Nbre	Mobilité totale	Mob. à pied	Mob. mécanisée	% Mob. méc.	Nbre	Mobilité totale	Mob. à pied	Mob. mécanisée	% Mob. méc.
Célibataire	384	4,0	3,2	0,8	20,0	601	5,4	4,1	1,3	24,9
Divorcé	51	3,3	2,2	1,1	33,1	10	5,9	2,5	3,4	57,6
Marié	501	2,9	2,0	0,9	30,7	436	5,6	3,0	2,6	46,4
Veuf	77	2,4	1,7	0,7	28,0	5	8,4	3,6	4,8	57,1

Tableau A5.14 : Niveaux de mobilité, selon le genre et le lieu de naissance

	Femme					Homme				
	Nbre	Mobilité totale	Mob. à pied	Mob. mécanisée	% Mob. méc.	Nbre	Mobilité totale	Mob. à pied	Mob. mécanisée	% Mob. méc.
Niamey	436	3,7	2,7	1,0	26,5	467	5,6	4,0	1,6	29,1
Autre ville	236	3,1	2,0	1,1	34,5	243	5,5	3,0	2,5	45,4
Village	273	3,0	2,4	0,6	19,8	269	5,5	3,4	2,1	38,2
Etranger	68	2,6	2,1	0,5	19,2	73	4,8	3,7	1,1	22,6

Tableau A5.15 : Niveaux de mobilité, selon le genre et l'ethnie

	Nbre	Mobilité totale	Femmes			Nbre	Mobilité totale	Hommes		
			Mob. à pied	Mob. mécanisée	% Mob. méc.			Mob. à pied	Mob. mécanisée	% Mob. méc.
Djerma	487	3,4	2,4	1,0	28,4	473	5,8	3,8	2,0	34,3
Haoussa	304	3,3	2,5	0,8	24,5	331	5,6	3,7	2,0	35,0
Peul	93	3,1	2,5	0,7	20,9	101	4,4	3,2	1,2	27,2
Touareg	58	2,6	2,1	0,5	19,7	66	4,8	3,0	1,8	37,9
Autre	70	3,1	2,1	1,0	31,7	80	5,1	3,1	1,9	38,4
ND*	1	4,0	2,0	2,0	50,0	1	10,0	2,0	8,0	80,0

\* Non déterminé

Tableau A5.16 : Niveaux de mobilité, selon le genre et le niveau d'études

	Nbre	Mobilité totale	Femme			Nbre	Mobilité totale	Homme		
			Mob. à pied	Mob. mécanisée	% Mob. méc.			Mob. à pied	Mob. mécanisée	% Mob. méc.
Sans étude	424	2,6	2,2	0,4	16,3	286	4,7	3,7	1,1	22,8
Primaire	241	3,1	2,7	0,5	14,5	212	5,0	3,7	1,3	25,5
Secondaire	296	4,2	2,8	1,4	33,1	408	5,8	3,9	1,8	31,7
Supérieur	52	4,6	1,2	3,5	74,7	146	6,9	2,3	4,6	66,2

Tableau A5.17 : Répartition des individus avec des études supérieures, selon le genre et le type d'utilisateur de mode

	Femme				Homme			
	Effectif	% Eff.	Age moyen	Mobilité totale	Effectif	% Eff.	Age moyen	Mobilité totale
Sédentaire	3	5,8	27	0,0	5	3,4	38	0,0
Marcheur (exclusif)	5	9,6	35	3,2	24	16,4	31	5,9
Utilisateur de vélo	0	-	-	-	0	-	-	-
Utilisateur de 2RM	2	3,8	23	4,0	28	19,2	32	7,1
Utilisateur de VP	18	34,6	39	5,7	42	28,8	43	8,8
Utilisateur de TC	12	23,1	28	3,1	35	24,0	31	5,2
Utilisateur de plusieurs modes urbains	11	21,2	27	7,0	10	6,8	35	11,9
Utilisateur de modes urbains et interurbains	0	-	-	-	1	0,7	38	2,0
Utilisateur de modes interurbains	1	1,9	22	0,0	1	0,7	45	0,0

Tableau A5.18 : Niveaux de mobilité, selon le genre et le type d'établissement scolaire

	Femme					Homme				
	Nbre	Mobilité totale	Mob. à pied	Mob. mécanisée	% Mob. mec.	Nbre	Mobilité totale	Mob. à pied	Mob. mécanisée	% Mob. mec.
Sans études	424	2,6	2,2	0,4	16,3	286	4,7	3,7	1,1	22,8
Publique	513	3,8	2,6	1,1	29,8	675	5,8	3,5	2,3	39,7
Franco-arabe	10	3,9	3,3	0,6	15,4	17	5,1	4,3	0,8	15,1
Medersa islam.	1	6,0	6,0	0,0	0,0	4	5,3	3,0	2,3	42,9
Autre privée	51	3,9	2,1	1,8	45,5	54	6,1	4,9	1,2	20,3
ND*	14	4,9	2,7	2,2	44,9	16	4,8	1,9	2,8	59,2

\* Non déterminé

Tableau A5.19 : Niveaux de mobilité, par mode et par motif, de la population ayant fréquenté des établissements privés « autres », selon le genre

	Effectif	Age moyen	Mobilité totale	A pied	Vélo	2RM	VP	TC	Vie active	Vie sociale	Vie quot.	dont Religion
Femme	53	23	3,8	2,1	0,0	0,4	0,7	0,7	2,5	0,6	0,8	0,0
Homme	54	21	6,1	4,9	0,1	0,5	0,4	0,3	3,3	1,7	1,2	0,9

Tableau A5.20 : Niveaux de mobilité par statut professionnel désagrégé, selon le genre

	Effectif	Age moyen	Mobilité totale	Mobilité à pied	Mobilité mécanisée	% Mobilité mécanisée
<i>Femme</i>						
Salariée	97	34	4,8	1,7	3,0	63,6
<i>occasionnelle</i>	9	19	4,2	3,7	0,6	13,2
<i>permanente</i>	88	36	4,8	1,5	3,3	68,1
Non-salariée	181	35	3,2	2,5	0,7	21,0
<i>occasionnelle</i>	66	35	2,8	2,3	0,5	18,6
<i>permanente</i>	115	35	3,4	2,7	0,8	22,1
Chômeuse	17	27	2,9	2,2	0,7	24,5
Scolaire	215	18	4,4	3,3	1,1	25,9
Retraitée	2	69	3,5	1,0	2,5	71,4
Ménagère	501	34	2,6	2,2	0,4	15,8
<i>Homme</i>						
Salarié	300	37	6,3	2,8	3,5	55,8
<i>occasionnel</i>	35	30	5,7	4,4	1,3	22,5
<i>permanent</i>	265	38	6,4	2,6	3,8	59,8
Non-salarié	282	37	4,9	3,5	1,4	28,5
<i>occasionnel</i>	78	38	3,9	3,0	0,9	22,1
<i>permanent</i>	204	36	5,2	3,6	1,6	30,3
Chômeur	83	31	5,3	3,9	1,4	25,8
Scolaire	282	19	5,7	4,4	1,3	23,0
Retraité	27	63	4,7	3,1	1,6	34,4
Autre inactif	78	30	4,5	4,2	0,3	7,2

Tableau A5.21 : Répartition de la population par statut professionnel, selon le genre et le niveau d'études

	Nombre				%			
	Sans	Primaire	Second. Supérieur		Sans	Primaire	Second. Supérieur	
<i>Femme</i>								
Salariée	14	9	51	23	14,4	9,3	52,6	23,7
Non-salariée permanente	61	32	20	2	53,0	27,8	17,4	1,7
Non-salariée occasionnelle	42	14	10	0	63,6	21,2	15,2	0,0
Scolaire	0	32	161	22	0,0	14,9	74,9	10,2
Ménagère	307	154	54	5	59,0	29,6	10,4	1,0
<i>Homme</i>								
Salarié	72	53	96	79	24,0	17,7	32,0	26,3
Non-salarié permanente	108	64	22	10	52,9	31,4	10,8	4,9
Non-salarié occasionnel	45	22	9	2	57,7	28,2	11,5	2,6
Chômeur	23	20	33	7	27,7	24,1	39,8	8,4
Scolaire	0	24	214	44	0,0	8,5	75,9	15,6
Retraité	12	4	8	3	44,4	14,8	29,6	11,1
Autre inactif	26	25	26	1	33,3	32,1	33,3	1,3

Tableau A5.22 : Niveaux de mobilité par type d'utilisateurs des modes, selon le genre et le statut professionnel

	Effectif		Age moyen	Revenu moyen	Mobilité Totale	Mobilité		
	Nombre	%				A pied	Mécanisé e	% Méca.
<b>FEMMES</b>								
<i>Salariée</i>								
Sédentaire	1	1,0	53	90 000	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	28	28,9	29	43 649	3,9	3,9	0,0	0,0
Vélo	0	0,0						
2RM	6	6,2	32	126 777	5,8	1,7	4,2	71,4
VP	25	25,8	38	123 668	5,9	1,0	4,9	83,7
TC	26	26,8	34	66 474	3,8	0,8	3,0	78,8
Autres	11	11,3	37	108 500	6,5	0,4	6,1	94,4
Mixte	0	0,0						
Interurbain	0	0,0						
	97	100,0						
<i>Non-salariée permanente</i>								
Sédentaire	12	10,4	43	17 022	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	64	55,7	33	26 710	3,8	3,8	0,0	0,0
Vélo	0	0,0						
2RM	0	0,0						
VP	7	6,1	34	89 250	3,6	0,6	3,0	84,0
TC	27	23,5	36	41 875	3,9	2,0	1,9	47,6
Autres	5	4,3	33	20 667	3,8	0,6	3,2	84,2
Mixte	0	0,0						
Interurb.	0	0,0						
	115	100,0						
<i>Non-salariée occasionnelle</i>								
Sédentaire	11	16,7	35	18 100	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	38	57,6	31	16 715	3,7	3,7	0,0	0,0
Vélo	0	0,0						
2RM	0	0,0						
VP	1	1,5	40	3 200	2,0	0,0	2,0	100,0
TC	11	16,7	38	25 582	2,8	0,8	2,0	71,0
Autres	3	4,5	36	19 905	4,0	0,7	3,3	83,3
Mixte	2	3,0	66	85 000	1,5	1,0	0,5	33,3
Interurbain	0	0,0						
	66	100,0						
<i>Scolaire</i>								
Sédentaire	5	2,3	19	0	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	132	61,4	17	11	4,7	4,7	0,0	0,0
Vélo	2	0,9	15	0	6,0	1,0	5,0	83,3
2RM	9	4,2	19	4 375	4,9	1,2	3,7	75,0
VP	11	5,1	20	0	4,8	1,5	3,3	67,9
TC	44	20,5	21	5 366	3,6	0,9	2,7	75,3
Autres	11	5,1	20	7 857	5,4	1,1	4,3	79,7
Mixte	0	0,0						
Interurbain	1	0,5	22	0	0,0	0,0	0,0	0,0
	215	100,0						

suite du Tableau A5.22 :

	Effectif		Age moyen	Revenu moyen	Totale	Mobilité		
	Nombre	%				A pied	Mécanisé e	% Méca.
<i>Ménagère</i>								
Sédentaire	114	21,9	39	867	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	303	58,3	31	363	3,3	3,3	0,0	0,0
Vélo	0	0,0						
2RM	1	0,2	34	0	2,0	0,0	2,0	100,0
VP	10	1,9	44	15 600	4,4	1,3	3,1	70,5
TC	80	15,4	36	584	3,4	1,3	2,0	60,6
Autres	8	1,5	34	0	5,3	2,1	3,1	59,5
Mixte	1	0,2	16	0	2,0	2,0	0,0	0,0
Interurbain	3	0,6	38	0	0,0	0,0	0,0	0,0
	520	100,0						
<i>Ensemble femmes</i>								
Sédentaire	143	14,1	38	3492	0	0	0	0,0
Marche	565	55,8	28	5637	3,7	3,7	0	0,0
Vélo	2	0,2	15	0	6	1	5	83,3
2RM	16	1,6	25	34 611	5,1	1,3	3,8	74,1
VP	54	5,3	35	59 280	5,0	1,1	3,9	78,6
TC	188	18,6	32	16 652	3,5	1,2	2,3	65,3
Autres	38	3,8	31	36 600	5,3	1	4,3	81,3
Mixte	3	0,3	49	56 667	1,7	1,3	0,3	20,0
Interurbain	4	0,4	34	0	0	0	0	0,0
	1013	100,0						
<b>HOMMES</b>								
<i>Salarié</i>								
Sédentaire	6	2,0	34	53 750	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	66	22,0	34	35 610	5,1	5,1	0,0	0,0
Vélo	9	3,0	40	30 965	4,3	2,0	2,3	53,8
2RM	64	21,3	36	95 882	7,0	1,6	5,2	74,7
VP	55	18,3	42	144 132	8,0	1,5	6,5	81,2
TC	63	21,0	35	62 537	5,9	3,3	2,6	43,9
Autres	25	8,3	38	107 088	8,5	2,3	6,2	73,2
Mixte	9	3,0	35	76 923	4,8	3,6	1,2	25,6
Interurbain	3	1,0	47	71 500	0,0	0,0	0,0	0,0
	300	100,0						
<i>Non-salarié permanent</i>								
Sédentaire	5	2,5	48	15 000	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	82	40,2	34	51 217	5,3	5,3	0,0	0,0
Vélo	5	2,5	26	86 667	6,0	3,6	2,4	40,0
2RM	11	5,4	29	230 167	6,8	3,7	3,1	45,3
VP	28	13,7	44	227 133	5,8	1,5	4,3	74,1
TC	43	21,1	40	106 789	4,5	2,3	2,2	48,4
Autres	17	8,3	32	78 462	6,9	3,1	3,8	55,1
Mixte	11	5,4	36	17 889	5,2	5,2	0,0	0,0
Interurbain	2	1,0	26	0	0,0	0,0	0,0	0,0
	204	100,0						

suite du Tableau A5.22 :

	Effectif		Age moyen	Revenu moyen	Totale	Mobilité		
	Nombre	%				A pied	Mécanisé e	% Méca.
<i>Non-salarié occasionnel</i>								
Sédentaire	9	11,5	48	22 525	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	42	53,8	34	23 957	4,4	4,4	0,0	0,0
Vélo	1	1,3	41	30 000	3,0	0,0	3,0	100,0
2RM	2	2,6	50		4,0	1,5	2,5	62,5
VP	3	3,8	45	80 000	6,0	3,3	2,7	44,4
TC	13	16,7	37	78 617	4,2	1,5	2,8	65,5
Autres	4	5,1	38		4,5	0,8	3,8	83,3
Mixte	3	3,8	44	28 333	5,3	5,3	0,0	0,0
Interurbain	1	1,3	71		0,0	0,0	0,0	0,0
	78	100,0						
<i>Chômeur</i>								
Sédentaire	7	8,4	33	1 429	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	41	49,4	31	750	5,2	5,2	0,0	0,0
Vélo	1	1,2	38	0	6,0	2,0	4,0	66,7
2RM	8	9,6	34	0	7,8	4,1	3,6	46,8
VP	4	4,8	32	0	6,5	0,3	6,3	96,2
TC	14	16,9	26	0	4,1	2,1	2,0	48,3
Autres	7	8,4	35	0	10,4	6,6	3,9	37,0
Mixte	0	0,0						
Interurbain	1	1,2	22	0	0,0	0,0	0,0	0,0
	83	100,0						
<i>Scolaire</i>								
Sédentaire	5	1,8	21	0	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	164	58,2	18	1 813	5,5	5,5	0,0	0,0
Vélo	9	3,2	18	0	7,2	3,3	3,9	53,8
2RM	21	7,4	22	9 211	7,6	3,1	4,4	58,5
VP	20	7,1	19	875	6,4	4,0	2,5	38,3
TC	47	16,7	22	6 159	4,8	2,1	2,6	55,1
Autres	13	4,6	20	6 250	8,1	3,4	4,7	58,1
Mixte	3	1,1	18	0	6,0	4,0	2,0	33,3
Interurbain	0	0,0						
	282	100,0						
<i>Retraité</i>								
Sédentaire	4	14,8	66	36 667	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	11	40,7	69	61 400	4,6	4,6	0,0	0,0
Vélo	0	0,0						
2RM	1	3,7	54	35 000	3,0	0,0	3,0	100,0
VP	4	14,8	58	144 000	8,5	1,5	7,0	82,4
TC	6	22,2	58	33 000	5,7	3,8	1,8	32,4
Autres	1	3,7	63		6,0	4,0	2,0	33,3
Mixte	0	0,0						
Interurbain	0	0,0						
	27	100,0						

fin du Tableau A5.22 :

	Effectif		Age moyen	Revenu moyen	Totale	Mobilité		
	Nombre	%				A pied	Mécanisé e	% Méca.
<i>Autre inactif</i>								
Sédentaire	6	7,7	30	0	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	57	73,1	28	1 464	5,1	5,1	0,0	0,0
Vélo	2	2,6	16	0	5,0	3,0	2,0	40,0
2RM	3	3,8	21	0	5,7	3,7	2,0	35,3
VP	2	2,6	67	15 000	2,0	0,5	1,5	75,0
TC	5	6,4	53	0	3,8	2,0	1,8	47,4
Autres	1	1,3	18	0	9,0	6,0	3,0	33,3
Mixte	1	1,3	18	0	2,0	2,0	0,0	0,0
Interurbain	1	1,3	20	0	0,0	0,0	0,0	0,0
	78	100,0						
<i>Ensemble hommes</i>								
Sédentaire	42	4,0	39	15 176	0,0	0,0	0,0	0,0
Marche	463	44,0	28	15 277	5,2	5,2	0,0	0,0
Vélo	27	2,6	28	22 405	5,7	2,7	2,9	51,6
2RM	110	10,5	33	79 175	7,0	2,3	4,6	65,3
VP	116	11,0	39	114 838	7,0	1,9	5,1	72,7
TC	191	18,2	34	46 643	5,0	2,6	2,4	48,6
Autres	68	6,5	33	60 186	8,0	3,1	4,8	60,7
Mixte	27	2,6	34	37 532	5,0	4,4	0,6	12,5
Interurbain	8	0,8	38	28 600	0,0	0,0	0,0	0,0

Tableau A5.23 : Niveaux de mobilité, selon le genre, le statut professionnel et l'accès à un véhicule individuel

	Effectif		Age moyen	Revenu moyen	Total	Mobilité		
	Nombre	%				A pied	Méca.	% Méca.
<b>FEMMES</b>								
<i>Salariée</i>								
Aucun	72	74,2	33	59 925	4,4	2,2	2,2	50,3
Bicyclette occasionnelle	0	0,0						
Deux-roues moteur occas.	0	0,0						
Voiture occasionnelle	4	4,1	35	152 333	5,3	0,8	4,5	85,7
Bicyclette permanente	0	0,0						
Deux-roues moteur perm.	6	6,2	35	102 083	5,5	1,0	4,5	81,8
Voiture permanente	15	15,5	41	136 047	6,1	0,1	5,9	97,8
	97	100,0						
<i>Non-salariée permanente</i>								
Aucun	112	97,4	35	29 356	3,4	2,7	0,6	19,0
Bicyclette occasionnelle	0	0,0						
Deux-roues moteur occas.	0	0,0						
Voiture occasionnelle	0	0,0						
Bicyclette permanente	0	0,0						
Deux-roues moteur perm.	0	0,0						
Voiture permanente	3	2,6	35	300 000	5,0	0,0	5,0	100,0
	115	100,0						
<i>Non-salariée occasionnelle</i>								
Aucun	65	98,5	35	21 056	2,9	2,4	0,5	18,6
Bicyclette occasionnelle	0	0,0						
Deux-roues moteur occas.	0	0,0						
Voiture occasionnelle	1	1,5	35	45 000	0,0	0,0	0,0	0,0
Bicyclette permanente	0	0,0						
Deux-roues moteur perm.	0	0,0						
Voiture permanente	0	0,0						
	66	100,0						
<i>Scolaire</i>								
Aucun	205	95,3	18	1 418	4,4	3,4	1,0	22,6
Bicyclette occasionnelle	0	0,0						
Deux-roues moteur occas.	0	0,0						
Voiture occasionnelle	0	0,0						
Bicyclette permanente	2	0,9	15	0	6,0	1,0	5,0	83,3
Deux-roues moteur perm.	8	3,7	20	5 000	4,5	0,5	4,0	88,9
Voiture permanente	0	0,0						
	215	100,0						
<i>Ménagère</i>								
Aucun	514	98,8	34	496	2,6	2,2	0,4	15,5
Bicyclette occasionnelle	0	0,0						
Deux-roues moteur occas.	1	0,2	25	0	2,0	2,0	0,0	0,0
Voiture occasionnelle	2	0,4	31	0	2,0	2,0	0,0	0,0
Bicyclette permanente	1	0,2	32	0	2,0	0,0	2,0	100,0
Deux-roues moteur perm.	0	0,0						
Voiture permanente	2	0,4	54	78 000	8,0	1,0	7,0	87,5
	520	100,0						

suite du Tableau A5.23 :

	Effectif		Age moyen	Revenu moyen	Totale	Mobilité		
	Nombre	%				A pied	Méca.	% Méca.
<i>Ensemble femmes</i>								
Aucun	968	95,6	31	8 313	3,2	2,5	0,7	21,7
Bicyclette occasionnelle	0	0,0						
Deux-roues moteur occas.	1	0,1	25	0	2,0	2,0	0,0	0,0
Voiture occasionnelle	7	0,7	34	83 667	3,6	1,0	2,6	72,0
Bicyclette permanente	3	0,3	21	0	4,7	0,7	4,0	85,7
Deux-roues moteur perm.	14	1,4	26	40 303	4,9	0,7	4,2	85,5
Voiture permanente	20	2,0	41	139 465	6,1	0,2	5,9	96,7
	1013	100,0						
<b>HOMMES</b>								
<i>Salarié</i>								
Aucun	151	50,3	34	47 598	5,6	4,1	1,5	27,1
Bicyclette occasionnelle	1	0,3	58	24 500	2,0	2,0	0,0	0,0
Deux-roues moteur occas.	2	0,7	28	70 000	5,0	4,0	1,0	20,0
Voiture occasionnelle	2	0,7	35	250 000	5,5	0,0	5,5	100,0
Bicyclette permanente	8	2,7	43	32 175	4,1	2,1	2,0	48,5
Deux-roues moteur perm.	78	26,0	37	94 912	6,9	1,8	4,9	72,0
Voiture permanente	58	19,3	44	158 293	7,8	0,9	6,9	88,2
	300	100,0						
<i>Non-salarié permanent</i>								
Aucun	149	73,0	35	60 380	5,2	4,2	1,0	19,7
Bicyclette occasionnelle	2	1,0	17	12 000	4,0	4,0	0,0	0,0
Deux-roues moteur occas.	3	1,5	26	20 833	9,7	6,7	3,0	31,0
Voiture occasionnelle	2	1,0	21	210 000	3,5	1,0	2,5	71,4
Bicyclette permanente	5	2,5	29	0	5,2	4,0	1,2	23,1
Deux-roues moteur perm.	9	4,4	34	293 714	6,0	2,9	3,1	51,9
Voiture permanente	34	16,7	46	256 500	5,0	1,4	3,6	72,5
	204	100,0						
<i>Non-salarié occasionnel</i>								
Aucun	68	87,2	37	37 026	3,9	3,1	0,8	20,1
Bicyclette occasionnelle	2	2,6	44	32 500	1,5	1,5	0,0	0,0
Deux-roues moteur occas.	1	1,3	64	0	2,0	0,0	2,0	100,0
Voiture occasionnelle	0	0,0						
Bicyclette permanente	4	5,1	46	23 750	4,5	3,8	0,8	16,7
Deux-roues moteur perm.	1	1,3	51		6,0	2,0	4,0	66,7
Voiture permanente	2	2,6	48		5,0	2,5	2,5	50,0
	78	100,0						
<i>Chômeur</i>								
Aucun	73	88,0	31	580	5,0	4,2	0,8	16,3
Bicyclette occasionnelle	1	1,2	20	0	4,0	4,0	0,0	0,0
Deux-roues moteur occas.	0	0,0						
Voiture occasionnelle	1	1,2	35	0	7,0	0,0	7,0	100,0
Bicyclette permanente	1	1,2	38	0	6,0	2,0	4,0	66,7
Deux-roues moteur perm.	4	4,8	35	0	4,5	0,5	4,0	88,9
Voiture permanente	3	3,6	28	0	12,0	3,3	8,7	72,2
	83	100,0						

fin du Tableau A5.23 :

	Effectif		Age moyen	Revenu moyen	Totale	Mobilité		
	Nombre	%				A pied	Mécanisé e	% Méca.
<i>Scolaire</i>								
Aucun	241	85,5	19	2 457	5,5	4,5	0,9	17,1
Bicyclette occasionnelle	2	0,7	18	0	4,0	4,0	0,0	0,0
Deux-roues moteur occas.	2	0,7	16	0	8,0	8,0	0,0	0,0
Voiture occasionnelle	3	1,1	23	11 667	5,0	2,3	2,7	53,3
Bicyclette permanente	10	3,5	18	0	8,1	4,3	3,8	46,9
Deux-roues moteur perm.	22	7,8	23	10 500	7,0	2,8	4,2	60,0
Voiture permanente	2	0,7	23	0	5,0	3,0	2,0	40,0
	282	100,0						
<i>Retraité</i>								
Aucun	20	74,1	66	47 882	4,3	3,7	0,6	12,9
Bicyclette occasionnelle	0	0,0						
Deux-roues moteur occas.	0	0,0						
Voiture occasionnelle	0	0,0						
Bicyclette permanente	0	0,0						
Deux-roues moteur perm.	1	3,7	54	35 000	3,0	0,0	3,0	100,0
Voiture permanente	6	22,2	58	121 000	6,7	1,7	5,0	75,0
	27	100,0						
<i>Autre inactif</i>								
Aucun	75	96,2	30	1 514	4,5	4,1	0,3	7,5
Bicyclette occasionnelle	1	1,3	18	0	7,0	7,0	0,0	0,0
Deux-roues moteur occas.	0	0,0						
Voiture occasionnelle	0	0,0						
Bicyclette permanente	1	1,3	18	0	2,0	2,0	0,0	0,0
Deux-roues moteur perm.	1	1,3	54	0	6,0	6,0	0,0	0,0
Voiture permanente	0	0,0						
	78	100,0						
<i>Ensemble hommes</i>								
Aucun	777	73,9	30	22 231	5,1	4,2	1,0	18,9
Bicyclette occasionnelle	9	0,9	28	12 611	3,6	3,6	0,0	0,0
Deux-roues moteur occas.	8	0,8	29	25 313	7,1	5,5	1,6	22,8
Voiture occasionnelle	8	0,8	27	106 429	5,0	1,1	3,9	77,5
Bicyclette permanente	29	2,8	32	12 809	5,7	3,4	2,3	40,4
Deux-roues moteur perm.	116	11,0	34	86 344	6,7	2,0	4,6	68,1
Voiture permanente	105	10,0	44	171 005	6,8	1,2	5,6	81,8
	1052	100,0						