



HAL
open science

Accéder à l'automobile dans les villes d'Afrique subsaharienne : usages et usagers dakarois

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet

► To cite this version:

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet. Accéder à l'automobile dans les villes d'Afrique subsaharienne : usages et usagers dakarois. Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 2020, Déclin et survie des mobilités automobiles?, 119-120, pp.73-89. halshs-02909107

HAL Id: halshs-02909107

<https://shs.hal.science/halshs-02909107v1>

Submitted on 18 Jan 2022

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.

Accéder à l'automobile dans les villes d'Afrique subsaharienne : usages et usagers dakarois

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet

lourdes.diaz-olvera@entpe.fr

didier.plat@entpe.fr

pascal.pochet@entpe.fr

LAET – Laboratoire Aménagement Économie Transports (Université de Lyon, ENTPE)

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. (2021), Accéder à l'automobile dans les villes d'Afrique subsaharienne : usages et usagers dakarois, *Flux, Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires*, "Déclin et survie des mobilités automobiles ?", n°119-120, pp. 73-89. DOI : 10.3917/flux1.119.0073. URL : <https://www.cairn.info/revue-flux-2020-1-page-73.htm>.

Résumé

L'Afrique subsaharienne, qui compte pour 13% de la population mondiale en 2015, ne représente à cette date que 2% du parc automobile et l'importance des modes motorisés individuels reste très faible dans nombre de villes. Ces dernières années, la croissance des parcs des pays africains est cependant bien réelle, avec une concentration dans les capitales et grandes villes. Mais leur taille actuelle suggère que la motorisation et l'usage de la voiture représentent aujourd'hui un rêve inaccessible pour le plus grand nombre. Qu'en est-il vraiment ?

Nous analysons ici la place de la voiture à travers ses usagers et ses usages à Dakar (Sénégal) : qui la possède, qui peut en disposer, pour quels usages et pour quelles pratiques de mobilité, avec quelles évolutions ? Nous mobilisons une catégorisation qui distingue trois types d'utilisateurs, selon que leur ménage possède ou non une voiture et, dans l'affirmative, selon leur capacité à y accéder en permanence. Des analyses secondaires de deux enquêtes ménages-mobilité réalisées à Dakar en 2000 et 2015 et d'entretiens semi-directifs auprès des citoyens menés en 2015 montrent que la concentration de l'équipement en voiture s'est renforcée en quinze ans, les plus riches possédant proportionnellement plus de véhicules, le poids de Dakar s'étant accentué par rapport à celui des autres départements de la métropole. Les profils des usagers et leurs usages révèlent qu'en dépit de sa rareté et des coûts d'utilisation élevés, la voiture est diffusée au-delà du cercle restreint des citoyens pouvant en disposer en permanence. Mais les trois types d'utilisateurs se retrouvent dans des situations inégales vis-à-vis de l'automobile. La mise en regard de 2000 et 2015 suggère des évolutions à venir, portées par des effets de génération et par les dynamiques spatiales.

Mots-clés : Voiture, Conducteur, Passager, Taux d'équipement, Typologie d'usagers, Mobilité quotidienne, Inégalités socio-spatiales, Dakar, Afrique subsaharienne

Abstract

Access to the car in the cities of Sub-Saharan Africa: practices and users in Dakar

Sub-Saharan Africa, which was home to 13% of the world's population in 2015, accounted for only 2% of the car fleet at that date and private motorized transport is still at a very low level in many cities. Even though in recent years there has been genuine growth in the number of cars in African countries, mainly in the capitals and other large cities, the current size of fleets suggests that motor vehicle ownership and car use are still an unattainable dream for the majority of people. What is the situation in reality?

This paper examines the place of the car through a study of its uses and its users in Dakar (Senegal): who owns one, who can use one, for what purposes and for what mobility practices, and how is the situation changing? We apply categorisation that distinguishes between three types of users, depending on whether or not their household owns a car and, if so, on their ability to access it at all times. Secondary analyses of two household mobility surveys carried out in Dakar in 2000 and 2015 and semi-directive interviews with residents of the city conducted in 2015 show that the concentration of car ownership has increased over the past fifteen years. The wealthiest households own proportionally more vehicles and the department of Dakar increased its share of vehicles compared to the other departments of metropolitan Dakar. The profiles of car users and their car use reveal that despite its scarcity and high cost of use, the car has spread beyond the select circle of city dwellers who have access to one at all times. But the three types of users are in situations of inequality with regard to the car. A comparison between 2000 and 2015 suggests future developments, driven by generational effects and spatial dynamics.

Keywords: Car, Driver, Passenger, Ownership rate, Typology of users, Daily mobility, Socio-spatial inequalities, Dakar, Sub-Saharan Africa

Accéder à l'automobile dans les villes d'Afrique subsaharienne : usages et usagers dakarois

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet

Introduction

Peut-on parler d'automobilité dans les villes africaines ? Le sous-continent africain, qui compte pour 13% de la population mondiale en 2015, ne représente à cette date que 2% du parc automobile, dont plus du tiers pour la seule Afrique du Sud (calculs propres d'après Freyssenet, 2016). L'importance des modes motorisés individuels reste très faible dans nombre de villes (Diaz Olvera, Plat, Pochet, 2013). À l'évidence, en Afrique subsaharienne, la voiture n'occupe pas la même place dans la mobilité que dans les pays du Nord. Pourtant, l'image de villes en croissance rapide, fortement congestionnées et polluées par le trafic, où la voiture envahit l'espace viaire, est également associée à cette partie du continent africain (Lall, Henderson, Venables, 2017). En dépit des limites environnementales de ce mode de transport, la croissance du parc automobile des pays africains est bien réelle ces dernières années, +50% entre 2006 et 2015 contre +40% à l'échelle mondiale (calculs d'après Freyssenet, 2016), avec une forte concentration dans les capitales et grandes villes. L'Afrique subsaharienne est partie prenante d'un mouvement plus large de poursuite de la motorisation au niveau mondial, même si ce modèle, qui place la voiture au cœur de la mobilité quotidienne, semble quelque peu remis en question dans les grandes métropoles du Nord.

Le développement des parcs automobiles africains s'inscrit dans le mouvement de globalisation des échanges de ces dernières décennies. À l'exception de l'Afrique du Sud, les pays d'Afrique sub-saharienne ne possèdent pas d'industrie automobile et sont entièrement dépendants, pour leur équipement en véhicules, des importations intercontinentales. Le développement des importations de véhicules, d'occasion pour l'essentiel, souvent très âgés (Kablan, 2010), est observable dès la fin des années 1980 (Beuving, 2006 ; Rosenfeld, 2018) et est étroitement lié à la libéralisation des échanges commerciaux (Godard, Bamas, 2002). Il est d'autant plus vigoureux qu'il répond à des intérêts multiples. Au Nord, les procédures mises en place dans les pays de l'Union Européenne, au Japon ou aux États-Unis dans l'objectif de réduire la pollution atmosphérique due à l'automobile, ont contribué à alimenter le parc de véhicules déclassés, dont le recyclage ou la remise aux normes sont économiquement moins intéressants que l'exportation en direction de pays tiers, africains pour la plupart (Black, McLennan, 2015).

Au Sud, le commerce de véhicules est également porté par des intérêts multiples. Du côté de l'offre de voitures d'occasion, différents acteurs en vivent, structurés dans des filières d'importation (Rosenfeld, 2018) : importateurs à grande échelle, parmi lesquels dominent commerçants libanais en Afrique de l'Ouest (Beuving, 2013) et pakistanais en Afrique australe (Brooks, 2012), ou d'envergure plus locale, transitaires, revendeurs, intermédiaires et autres démarcheurs. Du côté de la demande de véhicules, la volonté de motorisation est forte, notamment parmi les couches aisées des grandes villes. Hormis pour les plus riches, le prix des véhicules neufs est prohibitif, renforçant l'attrait du marché de l'occasion et en particulier des véhicules anciens, plus abordables. Enfin, sans même évoquer les rentrées fiscales liées à l'achat et l'usage des véhicules, les États africains ont intérêt, dans une certaine mesure, sinon à faciliter, tout au moins à ne pas entraver, la réponse à cette demande sociale, en dépit des problèmes induits par l'accroissement du parc et son âge élevé, pollution de l'air et problèmes de santé liés, émissions de CO₂, forte congestion des grandes villes et accroissement des accidents de la route (Lagarde, 2007 ; Naidja, Ali-Khodja, Khardi, 2018 ; UNECE-UNEP, 2017 ; Val *et alii*, 2013).

La taille des parcs automobiles, limitée bien qu'en croissance, suggère que la motorisation et l'usage de la voiture représentent un rêve inaccessible pour le plus grand nombre. Pourtant, la place qu'elle occupe aux plans matériel et symbolique dans les sociétés africaines est bien plus grande que ne le suggère sa relative rareté (Gewald, Luning, van Walraven, 2009). En menant des analyses secondaires de deux enquêtes ménages-mobilité réalisées à Dakar en 2000 (Syscom, 2001) et en 2015 (Sitrass-Curem, 2016), complétées pour cette date d'une série d'entretiens semi-directifs, nous étudions la place de la voiture et interrogeons les dynamiques contemporaines de l'automobile dans les métropoles africaines. Pour ce faire, nous nous concentrons sur ses usagers et ses usages, en essayant de faire émerger les « logiques sociales » à l'œuvre (Demoli, Lannoy, 2019, p. 6). Qui en sont les détenteurs, qui peut en disposer, pour quels usages et pour quelles pratiques de mobilité, avec quelles évolutions ? Nous mobilisons pour cette analyse une catégorisation élaborée par Diaz Olvera, Plat et Pochet (2008) sur trois villes d'Afrique sub-saharienne et qui distingue trois types d'usagers, qu'ils aient la maîtrise du mode, y aient accès par des liens de parenté ou par des ressources autres.

Posséder une voiture : de très fortes inégalités entre ménages

Les évolutions observées au Sénégal sont un bon exemple des dynamiques de diffusion de l'automobile en Afrique subsaharienne. Les importations sénégalaises de véhicules progressent

en 2012), mais inférieur à celui de Maputo et Bamako (respectivement 22,3% et 23,2%, en 2015).

Les données de deux enquêtes mobilité réalisées à quinze ans d'intervalle dans l'agglomération dakaroise permettent de s'intéresser aux seules voitures en état de marche possédées par les ménages (Encadré 1). La comparaison du taux de ménages équipés entre 2000 et 2015 met en évidence une légère progression, mais à partir de niveaux très bas (Tableau 1). Seul un ménage dakarois sur sept possède une ou plusieurs voiture(s). Ce chiffre est sans commune mesure avec les niveaux atteints dans les métropoles du Nord où la grande majorité des ménages possède au moins un véhicule. Si le parc en circulation s'accroît dans la région de Dakar, c'est alors du fait de l'augmentation du nombre de ménages résidents (+70% en 15 ans). L'accroissement de la congestion tient ainsi essentiellement à la configuration spatiale de la ville, à la concentration d'emplois et d'activités dans la presqu'île du Cap Vert et à la capacité limitée des voies.

Tableau 1. Indicateurs de motorisation, dans la région urbaine de Dakar en 2000 et 2015

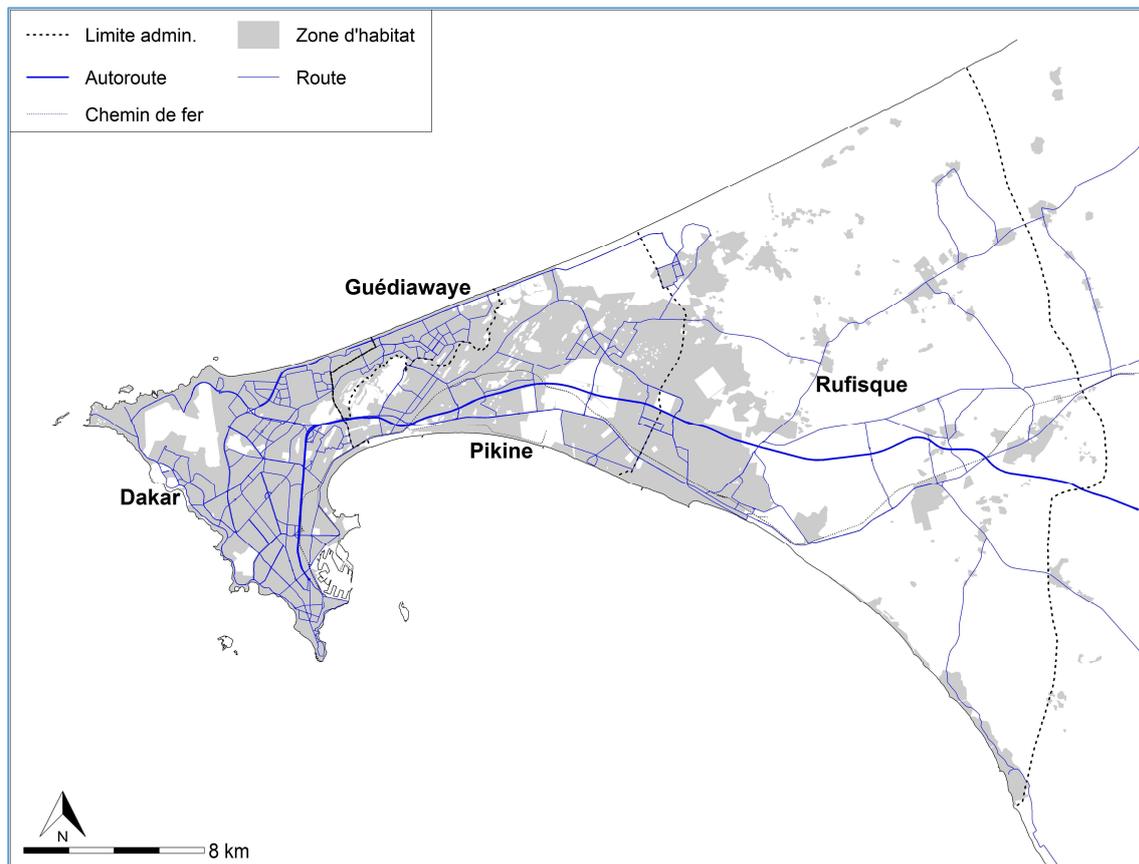
	2000	2015	Evolution
Pourcentage de ménages équipés	12,8	14,4	+ 1,6 points
Nombre de voitures pour 1000 ménages	147	173	+ 18 %
Nombre de voitures pour 1000 habitants	20,1	26,3	+ 31 %
Taille moyenne des ménages	7,3	6,6	- 11 %

Source : enquêtes EMTSU 2000 et EMTASUD 2015. Tous les chiffres portent sur les voitures à usage personnel (hors usage commercial) et en état de marche. Traitement par les auteurs.

Encadré 1. Contexte dakarois et matériau empirique

La région de Dakar recouvre le périmètre de la métropole de Dakar, qui est constituée de quatre départements : Dakar, Guédiawaye, Pikine et Rufisque (Carte 1). Au recensement général de la population de 2013, elle compte 3,1 millions d'habitants soit plus d'un doublement par rapport au précédent recensement (1,3 millions en 1988) (ANSD, 2014 ; Sakho, 2014 ; Syscom, 2001). Le rythme d'accroissement de la population est élevé (+3% annuel), même s'il a décliné depuis les années 2000. La croissance de la population est forte à Pikine, banlieue pauvre désormais plus peuplée que Dakar, et à Rufisque, à la population socialement plus mélangée du fait des migrations résidentielles récentes de dakarois aisés en quête d'espace. La forme particulière de la péninsule du Cap Vert, plus étroite à l'entrée du département de Dakar, contraint fortement l'orientation ouest-est de l'urbanisation comme les flux quotidiens (Sakho, 2014). L'opposition spatiale entre activités administratives et économiques concentrées dans la pointe ouest et habitat qui s'étend à l'est, rallonge les durées de déplacement et les complique, du fait de la congestion des axes routiers (Lombard,

Bruez, Diakho, 2006). Plus de 80% des déplacements motorisés sont assurés par les diverses formes de transports collectifs, mais, comme dans nombre de villes africaines (Diaz Olvera, Plat, Pochet, 2013), c'est la marche à pied qui assure la plus grande part des déplacements (73 % en 2000, 68 % en 2015) (Sitrass-Curem, 2016).



Carte 1. La région de Dakar

Source : Fonds Open Street Map et GéoSénégal. Réalisation par les auteurs.

Le dispositif d'enquête utilisé pour l'analyse des usages de la voiture est constitué de deux enquêtes ménages-mobilité réalisées en 2000 et en 2015 dans la région de Dakar, et d'entretiens semi-directifs effectués en 2015 auprès de citoyens (Syscom, 2001 ; Sitrass-Curem, 2016). Les deux enquêtes ménages, représentatives de la population dakaroise, suivent une méthodologie proche : elles ont été effectuées au domicile des ménages par des enquêteurs préalablement formés. Ont ainsi été enquêtés 2301 ménages (hébergeant 8658 individus de 14 ans et plus) en 2000 et 3176 ménages (13415 individus de 11 ans et plus) en 2015. Du fait de la petite proportion de citoyens utilisateurs d'une voiture la veille du jour d'enquête, les effectifs des différents groupes d'intérêt sont nettement plus réduits, tout en demeurant de taille suffisante pour mener des analyses, le plus petit groupe d'utilisateurs de la voiture comptant 194 individus en 2015. Différentes informations présentes dans le questionnaire sont utilisées : les caractéristiques des déplacements de la veille, les caractéristiques

sociodémographiques individuelles, le fait de détenir le permis de conduire B, la possibilité pour la personne d'utiliser une voiture du ménage (comme conducteur), un véhicule d'une connaissance (comme conducteur ; comme passager), et une voiture de service, ainsi que les caractéristiques du ménage d'appartenance (équipement en véhicules et dépenses liées à l'usage, revenus, localisation). Enfin, les entretiens ont également abordé les questions de la détention de la voiture, des possibilités d'accès à l'automobile et, le cas échéant, des usages qui en sont faits.

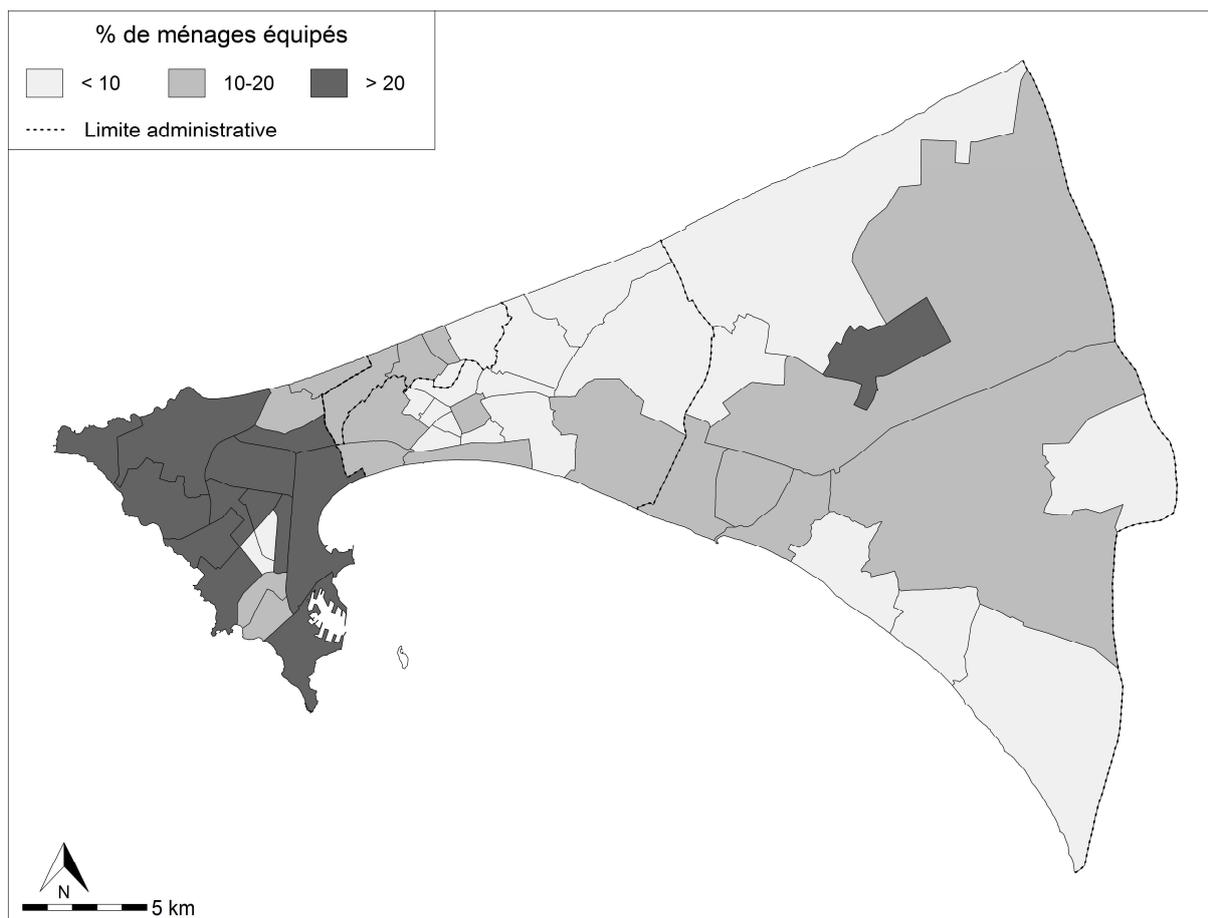
L'appréhension de l'impact du niveau de vie des ménages sur la détention de voitures se base sur le revenu *per capita*, préféré au revenu total, car il permet de s'abstraire d'éventuelles variations dues à la taille du ménage. Seuls les ménages les plus aisés (5^{ème} quintile) peuvent prétendre à la possession d'une voiture (Tableau 2). En 15 ans, aucun mouvement de diffusion de la motorisation n'est perceptible et la différenciation sociale se renforce encore : les ménages du 5^{ème} quintile possèdent 57% du parc de véhicules en 2015, contre 53% en 2000. Cette concentration économique a son corollaire spatial. Les ménages résidant dans la partie la plus centrale de la ville, la plus aisée, sont nettement plus motorisés : 22,4% dans le département de Dakar, contre 8,8% à Guédiawaye, 6,4% à Pikine et 10,8% à Rufisque (Carte 2). Dans ce dernier département, le plus périphérique, on observe une progression (+2 points) du fait de l'installation de ménages plus aisés que la moyenne, attirés par les possibilités d'accéder à la propriété de leur logement et par les gains d'accessibilité offerts par la construction de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio. Ainsi en atteste ce jeune chômeur rufisquois, titulaire d'un master et qui compare la situation de son ménage, bimotorisé, avant et après l'autoroute : « Imaginez, avant, pour aller à Dakar, on l'appréhendait, ce n'était pas évident d'aller à Dakar [...] Mais là maintenant on peut aller à Dakar et revenir, maintenant on est à l'aise, la mobilité est pratiquement facile ». Pourtant, la concentration spatiale du parc s'est accentuée et 73% des voitures appartiennent aux ménages résidant dans le département de Dakar en 2015 contre 64% en 2000.

Tableau 2. Part des ménages possédant une ou plusieurs voitures, selon le quintile de revenu *per capita du ménage en 2000 et 2015 (%)**

	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5	Ensemble
2000	2,8	2,6	8,8	18,3	31,6	12,8
2015	2,5	7,7	9,1	14,7	37,9	14,4

* Revenu total des individus du ménage, rapporté à sa taille ; Q1 : 1^{er} quintile de revenu per capita = les 20 % de ménages les plus pauvres.

Source : enquêtes EMTSU 2000 et EMTASUD 2015. Traitement par les auteurs.



Carte 2. Taux de ménages équipés en voitures particulières* selon le découpage administratif, en 2015**

* Véhicules en état de marche.

** Commune d'arrondissement (Dakar, Guédiawaye, Pikine, commune de Rufisque) ou commune (reste du département de Rufisque).

Source : enquête EMTASUD 2015, Fonds Open Street Map et GéoSénégal. Traitements et réalisation par les auteurs.

Le caractère socialement discriminant de l'équipement en voitures particulières ressort nettement du profil socioprofessionnel du chef de ménage³ (Tableau 3). En 2015, chez les ménages motorisés, il s'agit d'un actif ou d'un retraité (pensionné). Parmi les actifs, sont nettement surreprésentés les salariés des secteurs public et parapublic (30%, soit 16 points de plus que pour les ménages non motorisés), et les catégories socioprofessionnelles les plus favorisées, cadres supérieurs, ingénieurs ou patrons d'entreprise, voire cadres moyens (près d'un sur deux contre un sur huit chez les ménages non motorisés). À l'inverse, les ménages dont la personne de référence est employé, ouvrier, travailleur à son compte (généralement dans

³ Nous suivons dans ce texte la terminologie du Recensement de 2013 (ANSD, 2014).

des activités informelles, de petit commerce, services ou artisanat) constituent l'essentiel (83%) des ménages non motorisés.

Tableau 3. Caractéristiques socio-professionnelles de la personne de référence des ménages motorisés et non motorisés, en 2015 (%)

	Ménages motorisés	Ménages non motorisés
<i>Statut d'activité</i>		
Actif occupé	76,7	67,0
Retraité	15,7	11,7
Autre	7,6	18,3
<i>Nature de l'emploi, pour les personnes actives</i>		
Salarié	64,5	44,6
Non-salarié	35,5	55,4
<i>Catégorie professionnelle, pour les personnes actives</i>		
Indépendant et petits métiers*	35,3	64,6
Employé, ouvrier	15,2	23,1
Cadre moyen	10,6	6,6
Cadre supérieur, ingénieur	26,6	2,6
Employeur	12,3	3,1

* Chauffeur, manœuvre, apprenti, tâcheron, aide familial et domestique.

Source : enquête EMTASUD 2015. Traitement par les auteurs.

En dépit d'une légère progression de la motorisation des ménages entre 2000 et 2015 et d'une baisse de la taille des ménages, l'état actuel de l'équipement automobile des ménages demeure celui d'un bien rare, essentiellement détenu par les catégories sociales supérieures.

Disposer de sa propre voiture : le privilège d'une minorité de citoyens

Les deux enquêtes mesurent différentes facettes de la disponibilité individuelle de la voiture. Celle-ci ne concerne à chaque fois qu'une petite partie des plus de 18 ans (Tableau 4). Si la détention du permis de conduire progresse, d'une personne sur douze à une sur dix, les possibilités individuelles d'accès au volant ne se sont pas accrues en 15 ans, sauf pour les voitures de service.

Les inégalités de genre dans l'accès à la voiture sont tout aussi marquées en 2015 qu'en 2000. La détention du permis de conduire et sa progression sur la période sont nettement plus faibles chez les femmes. Pouvoir conduire une voiture du ménage est quatre fois moins fréquent chez

les femmes que chez les hommes. L'accès des femmes à la voiture est encore limité par leur moindre accès à une voiture de service ou au véhicule d'une connaissance.

Tableau 4. Possibilités d'accès à une voiture, chez les 18 ans et plus, en 2000 et 2015 (%)

	Femmes		Hommes		Ensemble	
	2000	2015	2000	2015	2000	2015
<i>Voiture du ménage</i>						
Détention du permis de conduire	3,0	3,9	14,3	18,1	8,3	10,4
Disponibilité de voiture du ménage comme conducteur	1,8	1,7	6,8	6,7	4,1	3,8
<i>Véhicule d'une connaissance*</i>						
Disponibilité fréquente, comme conducteur	0,9	0,4	7,2	5,3	3,9	2,7
Disponibilité fréquente, comme passager**	6,6	2,5	11,5	8,0	10,1	5,6
<i>Voiture de service</i>						
Disponibilité pour usage personnel***	0,3	0,4	0,8	3,1	0,6	1,9

* Il s'agit essentiellement de voitures ; la catégorie peut inclure des motos mais elles sont plus rares.

** Individus de 14 ans et plus.

*** Individus actifs.

Source : enquêtes EMTSU 2000 et EMTASUD 2015. Traitement par les auteurs.

Les inégalités de taux d'équipement apparaissent aussi selon le niveau de vie. La possibilité d'accéder à une voiture du ménage est nettement plus élevée pour les ménages du 5^{ème} quintile. Les écarts entre quintiles de revenu sont accentués par l'inégale disponibilité des véhicules de connaissances (comme conducteur et plus encore comme passager) et des voitures de service. De façon liée, la disponibilité d'une voiture est sensible au niveau d'études et à la localisation résidentielle. Elle est beaucoup plus élevée chez les citadins ayant un niveau d'étude supérieur que parmi les autres catégories : 33% sont détenteurs du permis contre 12% pour ceux qui ont un niveau d'étude secondaire ; 15% peuvent conduire un véhicule du ménage, contre moins de 4%, respectivement. Comme pour le taux d'équipement des ménages, les possibilités d'accéder à la voiture sont plus grandes à Dakar que dans les autres départements, que ce soit, par exemple, pour la détention du permis (+10 points) ou la disponibilité d'une voiture du ménage comme conducteur (+5 points). Et à nouveau, les opportunités d'accéder à une voiture extérieure au ménage apparaissent plus grandes pour les catégories les plus à même de conduire un véhicule du ménage.

L'âge de la personne compte également. La disponibilité d'une voiture culmine chez la minorité des citadins de plus de 55 ans qui, en disposant d'une pension de retraite, bénéficient des avantages à la fois d'une position sociale et d'un âge élevés (32% ont le permis en 2015, à comparer à 14% pour les actifs). À l'opposé, tout particulièrement chez les hommes, la

détention du permis comme la disponibilité d'une voiture du ménage en tant que conducteur sont plus rares chez les 18-32 ans (5% et 1%, respectivement, en 2015) que chez les classes plus âgées (15% et 6%, respectivement). Les écarts au détriment des jeunes adultes peuvent s'expliquer par leurs difficultés d'insertion économique, qui retardent fortement le moment où ils peuvent s'installer dans leur propre foyer (Dimé, 2007). « Contraints de rester jeunes », leur position dans le ménage de leurs parents les rend moins prioritaires dans l'attribution de la voiture (Antoine, Razafindrakoto, Roubaud, 2001).

Bien du ménage, la voiture tire sa singularité du fait qu'elle est souvent utilisée de façon personnelle et privative, comme dans le cas d'un actif qui se rend au travail en voiture, ce qui en limite les possibilités d'accès pour les autres membres du ménage.

Utiliser une voiture : trois pratiques socialement différenciées

Les taux d'équipement des ménages et de disponibilité individuelle que nous venons d'examiner ne donnent qu'une image tronquée de la place réelle tenue par la voiture dans la société dakaroise. Tout d'abord parce que la prise en compte de la mobilité du jour précédent montre que la présence d'une voiture en état de marche n'implique pas son usage systématique : en 2015, dans un ménage avec voiture sur quatre, le véhicule n'a pas été utilisé la veille. Cela peut être dû à des modifications dans les déplacements habituels, du fait de maladies ou de congés (pour les actifs), mais aussi au coût d'utilisation de la voiture. Chère à l'achat, l'automobile est également onéreuse à l'usage⁴. Le carburant représente le premier poste de dépenses, avec plus des trois quarts du budget automobile, loin devant l'entretien (15%) et les péages autoroutiers (7%), le stationnement restant une dépense marginale : « L'essentiel, c'est de payer le carburant, c'est ça qui est cher » (diplômé du supérieur, actuellement inactif). Certains utilisent alors la voiture avec parcimonie pour ne pas dépasser leur budget-carburant. Elle peut être garée en fin de mois comme dans les exemples relevés dans divers contextes africains par Nallet (2015, 2017) ou n'être empruntée que dans des circonstances exceptionnelles, ainsi que le retrace cet ingénieur de 25 ans : « Oui nous en avons deux [voitures], des fois à mon réveil je ne me sens pas bien et je prends la voiture pour aller au boulot, peut-être une fois par semaine ou une fois par deux semaines ». Mais à l'inverse, des citoyens peuvent être véhiculés par des collègues ou des amis, voire prendre eux-mêmes le

⁴ On retrouve, quarante ans plus tard, le paradoxe soulevé par Vidal et Le Pape à la fin des années 1970 (1986, p. 189) : « Pour qui n'est pas solidement nanti, la voiture particulière a beau symboliser la richesse, elle reste un bien ruineux ».

volant. Une secrétaire de 55 ans déclare ainsi : « Des fois par exemple, il pleut beaucoup. Si tu as ton voisin qui a une voiture, quand il te voit, il va t'amener dans son véhicule ». Mais elle concède immédiatement : « Mais c'est très rare ». Dans 7,5% des ménages sans voiture, une personne a pu utiliser une voiture la veille.

Pour mieux appréhender les caractéristiques des utilisateurs de la voiture et l'usage qu'ils en ont, nous avons constitué trois groupes de citoyens qui l'ont utilisée la veille du jour d'enquête comme conducteur ou comme passager (Diaz Olvera, Plat, Pochet, 2008) : les automobilistes exclusifs, dont le ménage possède une voiture et qui en ont la disponibilité permanente ; les usagers apparentés, dont le ménage est équipé mais qui, eux, ne peuvent en disposer à leur gré ; les usagers dépourvus, appartenant à un ménage sans voiture.

En 2015, comme en 2000, l'usage d'une voiture reste rare à Dakar et ne concerne qu'un peu plus d'un citoyen (de 14 ans et plus) sur vingt. Parmi les utilisateurs, les automobilistes exclusifs sont les plus nombreux (43% en 2015, 45% en 2000), suivis des usagers dépourvus (32% et 35%, respectivement) et des usagers apparentés (25% et 20%), montrant la diffusion de l'automobile au-delà d'un cercle très restreint d'individus en disposant en permanence. Ces trois groupes présentent des profils socio-spatiaux différenciés, comme le montre une analyse factorielle des correspondances multiples les croisant avec divers indicateurs socio-économiques et de localisation résidentielle (Figure 2).

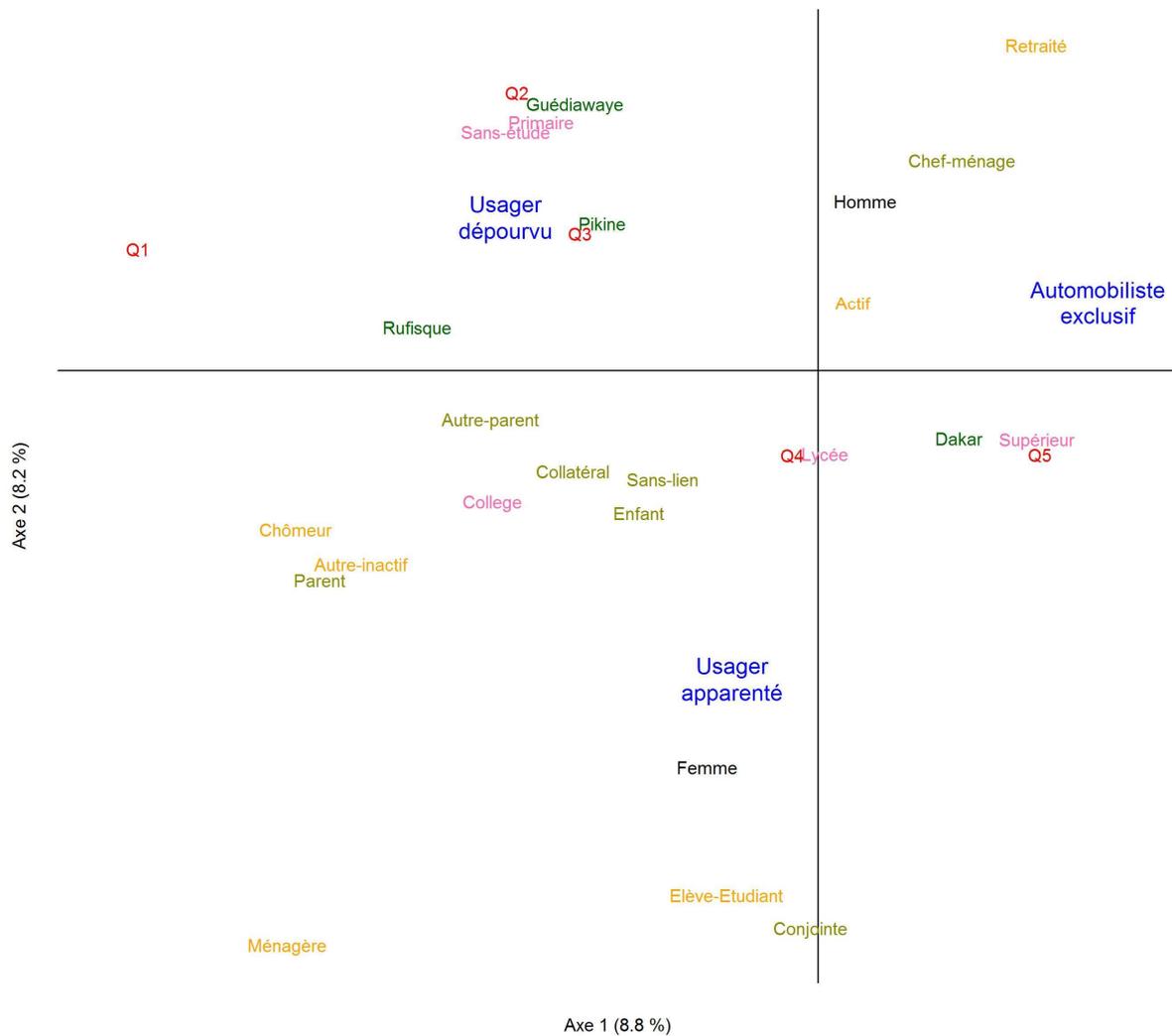


Figure 2. Premier plan de l'analyse factorielle des correspondances multiples entre les trois catégories d'utilisateurs de la voiture et diverses caractéristiques personnelles* et du ménage, en 2015**

* Genre, Position dans le ménage, Niveau scolaire, Statut d'activité

** Pouvoir d'achat, Département de résidence

Source : enquête EMTASUD 2015. Traitement par les auteurs.

Les automobilistes exclusifs

Les automobilistes exclusifs forment un groupe aux caractéristiques très homogènes. Il s'agit majoritairement de personnes ayant fréquenté l'enseignement supérieur (75%) et aujourd'hui actives (86%), salariées pour les trois quarts. Elles sont généralement chefs d'un ménage aisé (63% issus du dernier quintile) et résident à Dakar (71%). Les femmes, minoritaires (22%), n'accèdent au statut d'automobiliste exclusif que dans des ménages multimotorisés ou lorsqu'elles sont elles-mêmes chef de ménage. Parmi les actifs, deux groupes sont

surreprésentés : dans l'économie formelle, les cadres supérieurs et ingénieurs ; dans l'économie informelle, les employeurs. L'accès à la voiture est d'autant plus aisé qu'un actif sur cinq de ce groupe dispose en propre d'un véhicule d'entreprise. Pour des catégories sociales un peu moins favorisées, le rôle de l'employeur est crucial pour maintenir les capacités d'usage du véhicule, en prenant en charge tout ou partie du coût du carburant, comme dans l'exemple de cette comptable : « Je peux avoir la chance qu'on me donne de l'essence, l'ISEG [une école de commerce] le plus souvent me donne de l'argent pour le carburant, c'est l'École qui me soutient, sinon ça aurait pu être difficile pour moi ». En quinze ans, le poids relatif et la composition du groupe ont peu évolué. L'élévation générale du niveau scolaire à Dakar se traduit par un poids accru des diplômés du supérieur et, corrélativement, de la part des enfants du chef de ménage. À l'autre extrême de la pyramide des âges, le vieillissement de la population dakaroise (ANSD, 2014) a amené une plus grande présence des retraités. Mais ces catégories restent très minoritaires et l'automobiliste exclusif demeure un Dakarois aisé, actif et chef de ménage.

La mobilité des automobilistes exclusifs est dominée par le recours à la voiture qui concerne les trois quarts des déplacements, quasi uniquement en tant que conducteur. La marche couvre le reste de leur mobilité, souvent pour des déplacements très courts (au total une dizaine de minutes par jour). La mobilité, en légère hausse en 15 ans, atteint des niveaux élevés, qu'il s'agisse de nombre de déplacements (4,1) ou de budget-temps (une heure quarante). Elle est structurée autour des activités professionnelles, parcours domicile-travail (un déplacement sur trois) ou déplacements secondaires⁵ autour du lieu de travail (un déplacement sur quatre). La prédominance de la sphère professionnelle est encore exacerbée pour les déplacements automobiles, tout particulièrement en tant que conducteur, le statut de passager étant plus lié à la sociabilité (quasiment un quart des déplacements passagers).

La mobilité des automobilistes exclusifs se déploie principalement dans le département de résidence, la fréquentation des autres départements de l'agglomération étant plus faible que pour les deux autres catégories. Cette particularité spatiale est à relier à la prééminence des Dakarois au sein du groupe, la concentration des aménités dans ce département limitant le besoin d'en sortir. Le taux de déplacements secondaires est élevé et identique tous modes confondus et pour la seule voiture. La voiture apparaît alors comme le mode à tout faire de la

⁵ Un déplacement dont ni l'origine ni la destination est le domicile, par exemple du lieu de travail au lieu de déjeuner lorsque celui-ci se déroule dans un autre lieu, est conventionnellement dénommé « déplacement secondaire ».

mobilité quotidienne des automobilistes exclusifs. Son volant n'est délaissé que pour de brefs déplacements pédestres ou à l'occasion d'activités collectives à forte charge sociale comme la participation à des cérémonies où l'on se rend en voiture également, mais comme passager. Les transports publics, à la qualité de service perçue comme défailante, n'apparaissent pas comme une alternative envisageable, par exemple pour la comptable dont on a vu précédemment que l'employeur contribuait aux dépenses de carburant : « Maintenant je n'ai plus l'habitude des transports en commun où je dois payer de la monnaie, je perds du temps en chemin, donc je préfère si j'ai 2000 Francs me sacrifier et payer l'essence. Avant ce n'était pas comme ça mais maintenant je me déplace seulement avec le [véhicule] personnel [...] Avant, je me levais plus tôt, je prenais en compte toutes les difficultés, alors je me levais à 6 h, maintenant j'attends jusqu'à 7 h ». La voiture est donc considérée comme indispensable par les automobilistes exclusifs, même si c'est parfois une rationalité plus symbolique que pratique qui permet de justifier l'acquisition d'une deuxième voiture, comme chez ce jeune actif dont le ménage, habitant le centre du département de Dakar, possède pourtant déjà une automobile : « On envisage même de trouver une autre voiture parce que parfois il y a des déplacements qui nécessitent d'avoir sa propre voiture, comme les cas urgents. Par exemple avoir un malade à 2 h ou 3 h du matin, dans ce cas tu ne peux pas aller au terminus pour trouver un bus, si tu n'as pas de l'argent pour le taxi ou bien ta propre voiture ce sera très compliqué, c'est devenu une nécessité ».

Les usagers apparentés

Le groupe des usagers apparentés est le groupe d'utilisateurs le moins masculin, même si les hommes y restent majoritaires (56%). Les chefs de ménage sont peu nombreux, au profit du ou des conjointes et, dans une moindre mesure de leurs enfants, les autres membres du ménage n'accédant qu'exceptionnellement au véhicule. Les actifs prédominent, mais les cadres supérieurs et ingénieurs comme les employeurs sont beaucoup moins présents, au bénéfice de personnes occupant des emplois intermédiaires. La disponibilité d'un véhicule d'entreprise est ici plus limitée (8% des actifs). De plus, un usager apparenté sur quatre est encore élève ou étudiant. Les ménages sont aisés et habitent préférentiellement le département de Dakar, mais ces traits sont moins marqués que chez les automobilistes exclusifs⁶. L'accès plus difficile à la

⁶ Dans ces ménages, la bimotorisation est donc moins forte. Il en résulte alors pour les femmes une plus grande difficulté à accéder au rôle d'automobiliste exclusif et leur accès à la voiture, quand il se produit, se fait en tant qu'usager apparenté, ce qui explique leur poids un peu plus important dans ce groupe.

voiture du ménage est partiellement compensé par la possibilité de compter sur des proches (famille, voisins, amis), soit pour conduire une automobile fréquemment (8% des individus), soit pour être véhiculé (18%). Par rapport à 2000, le groupe comporte proportionnellement plus d'actifs et moins d'étudiants, plus de chefs de ménage et moins d'enfants. Dans des ménages de taille encore importante, la possession d'une automobile n'est en rien la garantie d'un accès aisé pour chacun de ses membres, l'utilisation semblant même en quinze ans s'être resserrée sur les individus économiquement utiles (les actifs) ou socialement prééminents (les chefs de ménage).

La rationalisation du recours à la voiture du ménage explique probablement les transformations importantes de la mobilité des usagers apparentés. Celle-ci a connu en quinze ans une forte croissance, tant en ce qui concerne le nombre de déplacements (+13%) que le budget temps qui dépasse une heure quarante-cinq minutes. La part des transports publics a fondu, d'un déplacement sur quatre à un sur sept, au profit de la voiture utilisée dans 60% des cas. Le recours accru à la voiture en 2015 est lié à un accès plus facile au volant (30% des déplacements contre 19% en 2000). Travail et école sont des motifs dominants, la voiture en tant que passager étant utilisée majoritairement entre le domicile et le lieu d'activité. Le taux de déplacements secondaires est le plus faible des trois catégories d'utilisateurs. Les sorties du département de résidence sont un peu plus fréquentes que chez les automobilistes exclusifs, notamment en voiture, au détriment principalement des déplacements dans le quartier. On retrouve là l'effet d'un moindre poids des résidents de Dakar dans ce groupe, l'accès à une voiture étant alors un moyen, pour les non-Dakarois, de se rendre dans ce département.

La voiture est moins présente que chez les automobilistes exclusifs du fait d'une plus grande difficulté d'accès au véhicule et de plus fortes contraintes d'usage, comme pour cette femme, agent commercial de 26 ans habitant Rufisque et qui se retrouve en concurrence avec d'autres membres du ménage : « Oui il y a mon père qui a sa voiture, ça nous permet de nous déplacer vu que lui ne se déplace pas trop. Il est plus mobile au niveau local, à moins d'avoir des rendez-vous à l'hôpital de Thiaroye, et avec son âge aussi il évite de trop conduire. Donc s'il y a quelqu'un qui a besoin de la voiture il la prend ». Dans d'autres ménages, la contrepartie de l'usage du véhicule pour ses propres besoins peut être de se mettre « au service » de celles et ceux ne pouvant conduire eux-mêmes la voiture : « Moi, quand je ne fais rien, je suis le chauffeur de la maison » (jeune ingénieur en activité).

Ces situations semblent porter les prémisses d'un affaiblissement de la coupure rigide entre automobiliste exclusif et usager apparenté. Le père reste celui qui, en titre, est le maître du véhicule, mais vieillissant et moins enclin à se déplacer ou moins contraint de le faire, il voit monter les sollicitations émanant de ses enfants éduqués, ayant grandi, étant devenus actifs et en quête d'un véhicule facilitant leur mobilité. Le statut de la voiture se transformerait alors, comme dans cette autre citation proposée par un guide touristique de 39 ans demeurant également à Rufisque : « C'est une voiture de famille car ça appartient à mon père, mais je peux en disposer la journée et le soir aussi pour mes déplacements ». Ces propos reflètent un effet de génération, apparu depuis 2000 du fait du vieillissement de la population sénégalaise et affaiblissant le rôle des anciens. Mais le fait que ces deux citations soient formulées par des Rufisquois laisse entrevoir également un effet du changement des comportements spatiaux. Le déménagement de ménages des couches moyennes et supérieures vers Rufisque, se retrouvant de fait à distance des opportunités d'activités et de consommation toujours concentrées dans le département de Dakar, accroît les besoins de déplacement motorisés, surtout pour de jeunes cadres, et pousse à la banalisation de l'accès à la voiture au sein des ménages la possédant, en adaptant ses usages aux besoins familiaux.

Les usagers dépourvus

Les usagers dépourvus forment un groupe sensiblement différent des deux précédents et dont la configuration a peu évolué en quinze ans. S'il est aussi masculin et actif que celui des automobilistes exclusifs, le salariat est moins présent (trois actifs sur cinq) et les professions concernées moins valorisées : un actif sur quatre est un indépendant, trois sur dix des employés qualifiés ou des cadres moyens. Les professions du transport y sont surreprésentées : 15% des actifs dépourvus sont chauffeurs, d'autres sont mécaniciens, comme cet indépendant qui déclare « Oui, je suis mécanicien et parfois j'utilise les voitures que je répare pour me déplacer ». Un actif sur dix bénéficie d'un véhicule de service. Le groupe est plus hétérogène du point de vue de ses autres caractéristiques. C'est le cas des attributs individuels tels que le niveau d'éducation, avec une surreprésentation des individus n'ayant pas dépassé le primaire, aussi nombreux que ceux ayant atteint l'université, ou la position dans le ménage, avec très peu de conjoints et une surreprésentation relative des collatéraux, frères ou plus exceptionnellement sœurs, hébergés par le chef de ménage. C'est également le cas des caractéristiques du ménage : les résidents de Dakar, quoique très présents, le sont moins que dans les autres catégories, de même que les ménages aisés ; les plus pauvres restent très minoritaires. L'utilisation épisodique

d'une voiture est alors favorisée par la capacité à s'insérer dans des réseaux amicaux ou de proximité, plus déterminante que dans les deux autres groupes.

Les usagers dépourvus sont, en moyenne, très mobiles (4,1 déplacements), avec un budget temps particulièrement élevé (près de deux heures). La voiture capte un déplacement sur deux, à peine plus comme conducteur que comme passager. Le recours à la marche et aux transports publics est alors supérieur à celui que l'on observe dans les deux autres groupes. La sphère professionnelle est plus présente que chez les autres utilisateurs de la voiture, avec deux déplacements sur trois tous modes confondus et trois sur quatre pour les déplacements en voiture. Le déséquilibre tient moins à une fréquence accrue de liaisons entre domicile et travail qu'à un poids plus important des déplacements secondaires entre deux lieux de travail, tous modes confondus et plus encore pour la voiture, comme pour ce jeune cadre actuellement en recherche d'emploi : « Parfois, pour aller en réunion, on nous donnait des véhicules pour nous transporter ». L'automobile est utilisée dans un cas sur quatre pour un déplacement professionnel secondaire. Indépendamment du motif, 40% des déplacements en voiture sont des déplacements secondaires. Pour les usagers dépourvus, l'accès à la voiture apparaît alors comme une opportunité de réaliser des activités supplémentaires. Mais la contrepartie est le rallongement significatif, par rapport aux autres groupes, du temps consacré à la mobilité quotidienne.

L'automobile, un mode approprié ?

À Dakar comme dans d'autres contextes, la possession de voiture par les ménages est étroitement liée à leur niveau de vie (Dargay, Gatley, Sommer, 2007). Mais, dans cette ville, et plus largement en Afrique subsaharienne où les taux d'équipement sont très bas, la motorisation est fortement associée aux plus hauts revenus (Valenzuela-Levi, 2018). En dépit de cette concentration marquée, moins de deux ménages sur cinq du quintile le plus aisé sont équipés et l'augmentation du taux de motorisation entre 2000 et 2015 ne montre en rien une diffusion plus large du véhicule. Participant d'un mouvement généralisé d'accroissement des inégalités (Lombard, Ninot, 2012), la concentration s'est au contraire renforcée en quinze ans, tant au plan économique, les plus riches possédant proportionnellement plus de véhicules, qu'au plan spatial, le poids de Dakar s'étant renforcé par rapport à celui des autres départements. Convertir la possession de l'automobile par un ménage en une disponibilité personnelle permanente n'est possible que pour une petite partie des citoyens au sein desquels dominent les personnes aisées, diplômées du supérieur, les hommes, les aînés, les actifs, les chefs de ménage.

L'examen des utilisateurs effectifs de la voiture, comme conducteur ou comme passager, montre un tableau plus nuancé, organisé autour de trois groupes. Les automobilistes exclusifs réalisent la plus grande part des déplacements en voiture mais demeurent minoritaires parmi les utilisateurs et les pratiques automobiles se diffusent au-delà de ce cercle restreint. Certains citoyens y accèdent occasionnellement, qu'il s'agisse de la voiture du ménage (usagers apparentés) ou de celles de voisins ou d'amis, ou encore d'un véhicule de service, utilisé dans le cadre du travail voire détourné ponctuellement de sa fonction professionnelle (usagers dépourvus). Ces deux catégories d'usagers sont toutefois plus souvent passagers que conducteurs et se retrouvent en situation subalterne pour leur accès au véhicule : vis-à-vis de l'automobiliste exclusif qui accepte de partager sa voiture pour certains déplacements, vis-à-vis de l'employeur lors d'un accès dans le cadre du travail. La voiture est le mode à tout faire, mais elle l'est uniquement pour les automobilistes exclusifs, tandis qu'elle n'est accessible qu'occasionnellement pour les deux autres groupes, parfois au gré d'opportunités qu'il faut pouvoir saisir. La diversité des profils d'utilisateurs traduit une diffusion de la voiture au-delà du cercle des citoyens pouvant en conduire une de façon permanente, mais elle reste limitée à un Dakaïois sur vingt. Ces trois groupes, leur poids relatif, leurs caractéristiques comme leurs mobilités, ont peu évolué entre 2000 et 2015. Ils sont également très proches de ceux qui ont pu être mis en évidence dans trois autres capitales ouest-africaines, Bamako, Niamey et Ouagadougou, à la fin des années 1990 (Diaz Olvera, Plat, Pochet, 2008). Ils sont proches également de situations observées plus récemment à Ouagadougou où, en dépit d'une forte diffusion du deux-roues à moteur, le partage de la voiture paraît tout aussi répandu, près d'un tiers des trajets en automobile étant le fait de passagers (Boyer, Delaunay, 2017).

Pour appréhender pleinement les dynamiques sociales à l'œuvre, l'analyse de l'accès à l'automobile et de ses usages devrait être complétée par une analyse des représentations associées à la voiture, de la façon dont elles se construisent et se différencient, notamment selon le fait de l'utiliser ou non, et le type d'usage. Les données collectées à Dakar ne permettent pas de telles analyses, mais des travaux menés sur différentes villes d'Afrique subsaharienne montrent qu'en dépit, ou à cause, d'une diffusion qui demeure limitée, la voiture représente un idéal de mobilité. Il transparaît dans les qualités que lui confère la grande majorité des citoyens, qu'il s'agisse de ses fonctionnalités (rapidité, confort, sûreté) ou de sa capacité à répondre en toute circonstance aux besoins de mobilité individuels (disponibilité temporelle, capacité à accéder à l'ensemble de la ville) (Diaz Olvera, Plat, Pochet, 2002). Par sa forte position symbolique, partagée par la très grande majorité des citoyens, l'automobile apparaît ainsi

comme centrale dans les modes de vie, et plus encore dans les imaginaires, en Afrique (Green-Simms, 2017). Cette place s'inscrit dans la longue durée, comme l'attestent par exemple Alber (2002) au sujet du Dahomey au tout début du vingtième siècle ou Gewald (2002) à propos de la Namibie vers 1930. La capacité de l'automobile à procurer « seclusion and status, as opposed to congregation and anonymity » (Gewald, 2002, p. 16-17) en fait l'un des symboles majeurs de réussite sociale, qui perdure tout au long du vingtième siècle, sans être remis en cause après les Indépendances⁷. Durant les années 1980, la voiture représente ainsi l'un des trois, parfois quatre, « V de la victoire », aux côtés, selon les villes, de la villa, du verger ou du virement (Banégas, Warnier, 2001 ; Sinou, 1987 ; Yaméogo, 1987). Aujourd'hui encore, dans ces villes où la pauvreté reste très présente, la possession et les usages de la voiture demeurent parmi les marqueurs extérieurs les plus tangibles de réussite matérielle, de statut et de prestige social (Chalfin, 2008 ; Green-Simms, 2009 ; Jacquemot, 2012 ; Jeske, 2016 ; Lanne, 2018 ; Ngom, 2011), ceux qui désignent à Dakar un « jeune homme de bonne famille » (Biaya, 2001, p. 81).

Les automobilistes exclusifs témoignent de la pertinence du lien fort entre voiture et réussite. Ils sont, au moins pour les plus aisés d'entre eux, représentatifs d'élites locales mettant en œuvre une mobilité aisément déployée à différentes échelles, des déplacements entre quartiers et lieux variés de la ville aux échanges intercontinentaux (Lesourd, 2012), et fréquentant l'espace-monde tout en y arrimant leur ville d'origine, tels les « intégrants » kampalais dont la « réussite s'affiche dans la mobilité et à travers l'instrument privilégié de cette mobilité : la voiture » (Calas, 1998, p. 389-390). L'importance numérique des deux groupes d'utilisateurs ne remet nullement en doute ce lien fort. Leur capacité de maîtrise de l'accès et de l'usage de la voiture est sans commune mesure avec celle des automobilistes exclusifs. En suivant Certeau (1990), pour ces derniers, maîtres du véhicule, le recours à la voiture apparaît comme l'outil de stratégies autonomes d'accès aux ressources urbaines tandis que pour les autres, utilisateurs apparentés et, *a fortiori*, dépourvus, il est le produit de tactiques fragiles et conjoncturelles qui manifestent leur dépendance vis-à-vis du détenteur du véhicule.

Si l'image positive de l'automobile apparaît très largement appropriée par les citoyens, l'appropriation de ses usages est limitée à une faible part de la population et, hiérarchie sociale et hiérarchie modale se déclinent de pair (Diaz Olvera, Plat, Pochet, 2002). Pourtant, la comparaison 2000-2015 suggère des indices laissant envisager une évolution des formes

⁷ Le Burkina Faso du milieu des années 1980 est certainement le seul contre-exemple. Alors qu'il était chef de l'État, Thomas Sankara avait fait vendre les véhicules de fonction (Mercedes et Chevrolet) des cadres supérieurs des ministères et conduisait lui-même une Renault 5 (Wilkins, 1989).

d'accès et d'usage de la voiture. Le premier indice tient à la migration de ménages aisés, voire issus des couches moyennes, de Dakar vers Rufisque, permise par la voiture et l'ouverture d'une autoroute. Pour ces ménages, la voiture deviendrait ainsi encore plus indispensable, ce qui rapprocherait les situations des villes d'Afrique sub-saharienne de phénomènes observés dans les villes du Nord ces dernières décennies. Le second indice relève d'un effet de génération, perceptible tant dans le poids accru des usagers apparentés que dans la relative banalisation du partage du ou des véhicules au sein du ménage. On peut y voir le reflet d'évolutions sociétales beaucoup plus amples et notamment du resserrement des solidarités sur la cellule conjugale et la famille proche, voire sur des groupes affinitaires choisis desquels on peut attendre un retour à plus ou moins brève échéance (Calvès, Marcoux, 2007 ; Dimé, 2007 ; Marie, 1997). L'individu devient alors plus à même de mettre en avant ses propres projets et de s'inscrire dans une « dynamique d'autonomisation » sans individualisme (Marie, 2007 ; Quénot-Suarez, 2012). Plus que jamais, la voiture demeure l'outil par excellence pour concrétiser efficacement ses besoins de mobilité quotidienne, en comptant sur « ses propres moyens » (Quénot-Suarez, 2012, p. 32).

Conclusion

Si les questions de l'accès et de l'usage de l'automobile continuent à être largement traitées dans les contextes urbains des pays du Nord, il n'en va pas de même dans des sociétés où la voiture s'avère un bien rare, comme c'est le cas en Afrique subsaharienne. Des taux d'équipement de l'ordre d'un à deux ménages sur dix ne peuvent manquer de susciter des usages sensiblement différents de ceux observés dans des agglomérations où les taux d'équipement sont cinq ou six fois plus élevés. Cela est d'autant plus vrai que la taille supérieure des ménages africains implique, mécaniquement, des chances encore bien moindres d'accès individuel à la voiture. L'analyse du cas de Dakar montre en effet des spécificités marquées dans les usages de la voiture, et qui n'évoluent que modérément entre 2000 et 2015. Au-delà de ces différences, des éléments de similarités dans les usages de l'automobile méritent également d'être étudiés plus avant. Au bout du compte, le partage d'une voiture avec des usagers dépourvus n'a-t-il pas quelque similarité avec les pratiques de co-voiturage qui se développent timidement dans les villes du Nord ? Ces pratiques de mise en partage perdureront-elles si le taux d'équipement vient à se développer fortement dans certaines grandes villes africaines ?

L'expérience acquise sur l'automobilité et ses conséquences dans les villes du Nord et la nécessité de satisfaire les besoins de déplacements des populations urbaines de l'Afrique subsaharienne inciteraient à encadrer le développement de la motorisation et la mobilité automobile dans ces villes. Pour cela, une meilleure connaissance des usagers et des usages de la voiture dans différentes villes d'Afrique sub-saharienne et, au-delà, d'autres régions des Suds, apparaît nécessaire et enrichirait l'analyse comparative des formes contemporaines de mobilité automobile.

Bibliographie

- Alber E., 2002, Motorization and colonial rule: two scandals in Dahomey, 1916, *Journal of African Cultural Studies*, Vol. 15, N°1, p. 79-92.
- ANSD (Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie), 2014, *Recensement Général de Population et de l'Habitat, l'Agriculture et l'Elevage*, Rapport Définitif RGPHAE 2013, Dakar.
- ANSD, 2018, *Situation économique et sociale du Sénégal*, Édition 2015.
- ANSD, publication annuelle, *Note d'analyse du commerce extérieur*, Éditions 2006 à 2017.
- Antoine P., Razafindrakoto M., Roubaud P., 2001, Contraints de rester jeunes ? Évolution de l'insertion dans trois capitales africaines : Dakar, Yaoundé, Antananarivo, *Autrepart*, N°18, p. 17-36.
- Banégas R., Warnier J.-P., 2001, Nouvelles figures de la réussite et du pouvoir, *Afrique Contemporaine*, N°82, p. 5-23.
- Beuving J., 2006, Nigerien second-hand car traders in Cotonou: a sociocultural analysis of economic decision-making, *African Affairs*, Vol. 105, p. 353-373.
- Beuving J., 2013, Playing information games: *démarcheurs* in the second-hand car markets of Cotonou, Bénin, *Social Anthropology*, Vol. 21, p. 2-22.
- Biaya T. K., 2001, Les plaisirs de la ville : masculinité, sexualité et féminité à Dakar (1997-2000), *African Studies Review*, Vol. 44, N°2, p. 71-85.
- Black A., McLennan T., 2015, The last frontier: prospects and policies for the automotive industry in Africa, *TIPS Annual Forum*, Johannesburg, July.
- Boyer F., Delaunay D., 2017, *Se déplacer dans Ouagadougou au quotidien, moyens, contraintes et pratiques de la mobilité*, Paris : IEDES – Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, coll. Monographies Sud-Nord, N°6.
- Brooks A., 2012, Networks of power and corruption: the trade of Japanese used cars to Mozambique, *The Geographical Journal*, Vol. 178, p. 80-92.
- Calas B., 1998, *Kampala. La ville et la violence*, Paris : Karthala – IFRA, coll. Hommes et sociétés.
- Calvès A. E., Marcoux R., 2007, Présentation : les processus d'individualisation « à l'africaine », *Sociologie et sociétés*, Vol. 39, N°2, p. 5-18.
- Certeau (de) M., 1990, *L'invention du quotidien, tome 1 : Arts de faire*, Paris : Gallimard, coll. « Folio essais » (1^{ère} éd. 1980, UGE).
- Chalfin B., 2008, Cars, the customs service, and sumptuary rule in neoliberal Ghana, *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 50, p. 424-453.

- Dargay J., Gately D., Sommer M., 2007, Vehicle ownership and income growth, worldwide: 1960-2030, *The Energy Journal*, Vol. 28, N°4, p. 143-170.
- Demoli Y., Lannoy P., 2019, *Sociologie de l'automobile*, Paris : La Découverte, coll. Repères.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 2002, Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines, in : Bussière Y., Madre J.-L., (sous la direction de), *Démographie et transport : Villes du Nord et villes du Sud*, Paris : L'Harmattan, p. 289-315.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 2008. Logiques d'usage et formes d'appropriation de la voiture en Afrique subsaharienne, in : Clochard F., Rocci A., Vincent S. (sous la direction de), *Automobilités, altermobilités, quels changements ?*, Paris : L'Harmattan, p. 199-211.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 2013, The puzzle of mobility and access to the city in Sub-Saharan Africa, *Journal of Transport Geography*, Vol. 32, p. 56-64.
- Dimé M. N., 2007, Remise en cause, reconfiguration ou recomposition ? Des solidarités familiales à l'épreuve de la précarité à Dakar, *Sociologie et sociétés*, Vol. 39, N°2, p. 151-171.
- Freyssenet M., 2016, *Parc automobile mondial, par continent et par pays, 1898-2015. Document d'enquête : 15 tableaux et 14 graphiques*, Édition numérique (consulté le 2 avril 2019). Disponible à l'adresse : <http://freyssenet.com/>
- Gewald J.-B., 2002, Missionaries, Hereros, and motorcars: mobility and the impact of motor vehicles in Namibia before 1940, *The International Journal of African Historical Studies*, Vol. 35, N°2-3, p. 257-285.
- Gewald J.-B., Luning S., van Walraven K., 2009, Motor vehicles and people in Africa: An introduction, in : Gewald J.-B., Luning S., van Walraven K. (eds), *The Speed of Change. Motor Vehicles and People in Africa, 1890-2000*, Leiden-Boston: Brill Academic Publishers, p. 1-18.
- Godard X., Bamas S., 2002, O comme Occasion ou les importations de véhicules, in : Godard X. (sous la direction de), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris : Karthala – Inrets, p. 229-238.
- Green-Simms L., 2009, *Postcolonial Automobility: West Africa and the Road to Globalization*, PhD dissertation, University of Minnesota.
- Green-Simms L., 2017, *Postcolonial Automobility. Car Culture in West Africa*, Minneapolis : University of Minnesota Press.
- Jacquemot P., 2012, Les classes moyennes changent-elles la donne en Afrique ? Réalités, enjeux et perspectives, *Afrique Contemporaine*, Vol. 244, p. 17-31.
- Jeske C., 2016, Are cars the new cows? Changing wealth goods and moral economies in South Africa, *American Anthropologist*, Vol. 118, p. 483-494.
- Kablan N. H. J., 2010, L'invasion des véhicules d'occasion en transit par le port d'Abidjan : le dynamisme ambivalent d'une activité en plein essor, *Les Cahiers d'Outre-Mer*, Vol. 63, p. 365-390.
- Lagarde E., 2007, Road traffic injury is an escalating burden in Africa and deserves proportionate research effort, *PLoS Med*, Vol. 4, N°6, e170. DOI: [10.1371/journal.pmed.0040170](https://doi.org/10.1371/journal.pmed.0040170)
- Lall S. V., Henderson J. V., Venables A. J., 2017, *Africa's Cities: Opening Doors to the World*, Washington, DC: The World Bank.
- Lanne J.-B., 2018, *Des vies en veille : géographies abandonnées des acteurs quotidiens de la sécurité à Nairobi*, Thèse de Doctorat en Géographie, Université Montaigne – Bordeaux III.
- Lesourd M., 2012, Mondialisation et nouvelle mobilité des élites africaines, *EchoGéo* N°20. [En ligne] (consulté le 16 octobre 2019) Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/echogeo/13118>

- Lombard J., Bruez F., Diakho A., 2006, Les transports sénégalais à l'aune du système-monde, *in* : Lombard J., Mesclier E., Velut S. (sous la direction de), *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*, Paris : IRD Éditions – ENS, p. 183-202.
- Lombard J., Ninot O., 2012, Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest, *EchoGéo* N°20. [En ligne] (consulté le 16 octobre 2019) Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/echogeo/13127>
- Marie A. (éd.), 1997, *L'Afrique des individus*, Paris : Karthala, coll. Hommes et Sociétés.
- Marie A., 2007, Communauté, individualisme, communautarisme : hypothèses anthropologiques sur quelques paradoxes africains, *Sociologie et sociétés*, Vol. 39, N°2, p. 173-198.
- Naidja L., Ali-Khodja H., Khardi S., 2018, Sources and levels of particulate matter in North African and Sub-Saharan cities: a literature review, *Environmental Science and Pollution Research*, Vol. 25, N°13, p. 12303-12328.
- Nallet C., 2015, Identifier les classes moyennes africaines : diversité, spécificités et pratiques de consommation sous contrainte, *Notes de l'IFRI*, décembre.
- Nallet C., 2017, Des classes moyennes en forma(lisa)tion. Le cas des salariés des télécommunications à Kinshasa, *Etudes de l'IFRI*, avril.
- Ngom N., 2011, *La problématique de la mobilité urbaine : L'accessibilité du centre-ville dakarois par le système de transport collectifs routier*, Thèse de Doctorat de 3^e cycle en Géographie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar.
- Quénot-Suarez H., 2012, Consommer dans un environnement incertain. Le paradoxe des classes moyennes africaines, *Notes de l'IFRI*, mars.
- Rosenfeld M., 2018, *Car connection. La filière euro-africaine des véhicules d'occasion*, Paris : Karthala.
- Sakho P., 2014, *La production de la ville au Sénégal : entre mobilités urbaines, migrations internes et internationales. Volume I. Rapport de synthèse*, Thèse de doctorat d'État sur travaux, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Département de Géographie.
- Sinou A., 1987, Habiter à Bamako et à Saint-Louis du Sénégal, *in* : Le Bris E., Marie A., Osmond A., Sinou A., *Famille et résidence dans les villes africaines. Dakar, Bamako, Saint-Louis, Lomé*, Paris : L'Harmattan, p. 71-114.
- Sitrass-Curem, 2016, *Enquête sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar*, Rapport d'Analyse final, pour le compte du CETUD.
- Syscom, 2001. *Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar (EMTSU) 2000*. Rapport d'analyse pour le CETUD, Dakar : Syscom.
- UNECE-UNEP, 2017, *Used Vehicles: A Global overview*, Background paper. [En ligne] (consulté le 2 avril 2019) Disponible à l'adresse : https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/itc/UNEP-ITC_Background_Paper-Used_Vehicle_Global_Overview.pdf.
- Val S., Liousse C., Galy-Lacaux C., Cachier H., Marchand N., Badel A., Baeza-Squiban A., 2013, Physico-chemical characterization of African urban aerosols (Bamako in Mali and Dakar in Senegal) and their toxic effects in human bronchial epithelial cells: description of a worrying situation, *Particle and Fibre Toxicology*, Vol. 10, N°1. DOI: [10.1186/1743-8977-10-10](https://doi.org/10.1186/1743-8977-10-10)
- Valenzuela-Levi N., 2018, Why do more unequal countries spend more on private vehicles? Evidence and implications for the future of cities, *Sustainable Cities and Society*, Vol. 43, p. 384-394.
- Vidal C., Le Pape M., 1986, Espaces abidjanais : sociographies de la mobilité, *L'Espace géographique*, N°3, p. 187-194.

Wilkins M., 1989, The death of Thomas Sankara and the rectification of the people's revolution in Burkina Faso, *African Affairs*, Vol. 88, N°352, p. 375-388.

Yameogo P., 1987, *Habitat traditionnel, habitat moderne : la case et la villa au Burkina Faso*, Thèse de Doctorat de 3^e cycle en Sociologie, Université de Nice.