



HAL
open science

S'adapter face aux difficultés de mobilité ? Eclairages d'une métropole africaine, Dakar

Gaële Lesteven, Momar Diongue, Pascal Pochet, Pape Sakho

► To cite this version:

Gaële Lesteven, Momar Diongue, Pascal Pochet, Pape Sakho. S'adapter face aux difficultés de mobilité ? Eclairages d'une métropole africaine, Dakar. Espace Populations Sociétés, 2023, 2023/2, 10.4000/eps.13899 . halshs-04598483

HAL Id: halshs-04598483

<https://shs.hal.science/halshs-04598483v1>

Submitted on 3 Jun 2024

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.

S'adapter face aux difficultés de mobilité ? Eclairages d'une métropole africaine, Dakar

Gaële Lesteven, Momar Diongue, Pascal Pochet, Pape Sakho

Gaële Lesteven, LAET, ENTPE (Univ. Lyon), gaele.lesteven@entpe.fr

Momar Diongue, LaboGéhu, Univ. Cheikh Anta Diop de Dakar, momar.diongue@ucad.edu.sn

Pascal Pochet, LAET, ENTPE (Univ. Lyon), pascal.pochet@entpe.fr

Pape Sakho, LaboGéhu, Univ. Cheikh Anta Diop de Dakar, papa.sakho@ucad.edu.sn

Lesteven G., Diongue D., Pochet P., Sakho P., 2023, « S'adapter face aux difficultés de mobilité ? Eclairages d'une métropole africaine, Dakar », *Espace Populations Sociétés*, 2023/2 ; URL : <http://journals.openedition.org/eps/13899> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/eps.13899>

Résumé

Cette recherche s'intéresse aux pratiques de mobilité quotidienne des citoyens dans les grandes villes africaines, à partir du cas d'étude de Dakar au Sénégal. Dans un contexte de croissance démographique, d'étalement urbain, d'offre en transport collectif sous-dimensionnée et de faible équipement des ménages en moyens motorisés, se déplacer au quotidien se révèle coûteux et compliqué pour de nombreux citoyens d'Afrique subsaharienne. L'article explore les difficultés que rencontrent les populations dans la réalisation de leur mobilité quotidienne et les adaptations qu'elles mettent en œuvre pour satisfaire leurs besoins essentiels. Pour ce faire, il s'appuie sur un corpus de 38 entretiens semi-directifs menés auprès de Dakarois et Dakaroises en 2022 et 2023 concernant leur mobilité quotidienne et sur des analyses secondaires d'une enquête ménages mobilité réalisée en 2015. Il montre comment les difficultés liées au contexte urbain et à l'offre de transport collectif se renforcent et alimentent les difficultés d'ordre physique (corps à l'épreuve), temporel (pertes de temps) et financier (pressions sur les budgets des ménages). Face à ces difficultés systémiques de déplacement, les citoyens adoptent différentes stratégies : ajustement du déplacement en cours de route en changeant de mode, d'itinéraire ou de destination ; anticipation du déplacement par planification des trajets et sollicitation d'aide financière ou en nature ; acceptation du déplacement ou renoncement par intériorisation des difficultés. Le cas de Dakar met en lumière l'importance de la contrainte économique dans la mobilité quotidienne et dans les modes de vie urbains au sud du Sahara.

Mots-clés : besoins essentiels, pratiques de mobilité, transport collectif, dépense de transport, adaptation, Afrique subsaharienne, Dakar.

Adapting to daily mobility difficulties? Insights from a major African city, Dakar

Abstract

This study examines the daily mobility practices of urban residents in major African cities focusing on the case study of Dakar, Senegal. With population growth, urban sprawl, inadequate public transportation options, and limited motorized means among households, everyday travel proves to be both costly and difficult for many sub-Saharan African city residents. This article investigates the difficulties encountered by individuals in achieving their daily mobility needs and explores the adaptations they implement to meet their essential needs. To accomplish this, it draws upon a collection of 38 semi-structured interviews conducted with Dakar residents in 2022 and 2023, focusing on their daily mobility, as well as secondary analyses of a household mobility survey from 2015. It demonstrates how difficulties associated with the urban context and limitations in public transportation reinforce and exacerbate individual challenges in terms of physical strain, time loss, and financial pressure on household budgets. Urban dwellers, in response to these systemic transportation difficulties, employ various strategies as adjusting their current journeys by changing modes, routes, or destinations based on their requirements; pre-planning their trips and seeking financial or practical support; or accepting and resigning to the difficulties by internalizing them. The case of Dakar highlights the pervasive economic constraints in daily mobility and urban lifestyles in sub-Saharan Africa.

Keywords: essential needs, mobility practices, public transport, transport expenditure, adaptation, sub-Saharan Africa, Dakar.

S'adapter face aux difficultés de mobilité ? Eclairages d'une métropole africaine, Dakar

Gaële Lesteven, Momar Diongue, Pascal Pochet, Pape Sakho

Introduction

Parmi les villes des Suds, les métropoles d'Afrique subsaharienne connaissent une expansion démographique et spatiale particulièrement rapide. Les populations résident de plus en plus loin en périphérie, souvent à distance des emplois et des aménités urbaines (Myers, 2011 ; UN-Habitat, 2014). La satisfaction des besoins essentiels (travail, alimentation, santé, éducation, relations sociales) dépend de la mobilité quotidienne et des conditions de sa réalisation. Or, dans un contexte de concentration des emplois salariés dans les espaces centraux et de faible équipement des quartiers en services de toute nature, le recours à des modes de transport motorisés est souvent indispensable. Pourtant, l'utilisation de transports motorisés, privés comme publics, ne va pas de soi et se déplacer au quotidien se révèle coûteux et compliqué pour de nombreux citoyens d'Afrique subsaharienne (Diaz Olvera et al., 2013). Ces difficultés de déplacement contribuent à dégrader les conditions de vie des populations vulnérables, parmi lesquelles les membres de ménages pauvres, les femmes, les résidents de périphéries non loties, les jeunes chômeurs, les personnes âgées ou handicapées (Andreasen & Møller-Jensen, 2017 ; Diaz Olvera et al., 2024 ; Gough, 2008 ; Porter et al., 2020 ; Sietchiping et al., 2012).

Dans un contexte où l'équipement des ménages en véhicules motorisés reste faible, la mobilité du plus grand nombre dépend, d'une part, des conditions de réalisation de déplacements non motorisés, à pied ou de façon plus marginale à bicyclette, d'autre part, de la disponibilité des services de transport collectif et de leurs tarifs. Ces offres sont diverses : bus, minibus, taxis, taxis collectifs, motos-taxis, tricycles à moteur, etc. Certaines de ces offres sont conventionnelles ; d'autres sont informelles par leur organisation, voire illégales, car exerçant sans licence. Toutes se caractérisent à divers titres par une faible qualité de service, pouvant engendrer pertes de temps et dépenses supplémentaires pour leurs usagers.

Les études menées sur les villes des Suds s'intéressent le plus souvent aux dimensions technico-économiques de l'offre de transport, à l'organisation des transports ou au dimensionnement des infrastructures (Stasik & Cissokho, 2018 ; Vasconcellos, 2001). Ces approches opérationnelles se concentrent sur la mesure et la prévision des flux motorisés, à l'instar de ce qui a pu être observé historiquement au Nord (Gallez & Kaufmann, 2009 ; Kaufmann, 2021). Elles laissent de côté la compréhension fine de la demande de déplacements, à travers l'étude des pratiques de mobilité quotidienne et des modes de vie dans lesquelles elles s'insèrent (Lucas & Porter, 2016 ; Priya Uteng & Lucas, 2018). Ces constats demeurent d'actualité pour les villes africaines, qui demeurent peu pourvues en enquêtes sur la mobilité (Diaz Olvera et al., 2013 ; Porter et al., 2020).

Or, la mobilité constitue un élément important des modes de vie, définis comme des « ensembles de pratiques de la vie quotidienne déclinables à différentes échelles (catégories sociales, territoires, individus) » (Maresca, 2017). Ces pratiques du quotidien s'établissent sous contraintes, en fonction d'un système de représentations et à partir de différentes ressources de nature cognitive, physique, économique, sociale, territoriale, etc. Ces ressources sont distribuées inégalement entre les individus (Belton-Chevallier et al., 2019), selon leur statut économique et social, le genre et la place dans le

ménage, l'âge et la position dans le cycle de vie. De même, l'emploi, les équipements et les ressources urbaines de toute nature sont loin d'être accessibles à tous et à toutes de la même manière partout (Fol & Gallez, 2017). De ces ressources dépendent les capacités d'adaptation individuelles aux difficultés rencontrées dans les déplacements quotidiens (Drevon, 2016 ; Orfeuill & Ripoll, 2015).

Cet article souhaite contribuer au champ d'analyse des pratiques de mobilité quotidienne, en adoptant une perspective centrée sur les populations citadines d'Afrique subsaharienne, leurs usages et leurs représentations des modes de transport. Plus précisément, l'article vise à apporter des éléments de réponse aux questions suivantes. D'une part, quels sont les traits saillants de la mobilité quotidienne en Afrique subsaharienne et quels types de difficultés les populations citadines rencontrent-elles dans la réalisation ou non-réalisation de leur mobilité ? D'autre part, quelles formes d'adaptation sont-elles amenées à mettre en œuvre pour surmonter ou atténuer ces difficultés ?

Notre terrain d'étude est l'agglomération de Dakar. La capitale sénégalaise connaît des dynamiques caractéristiques des métropoles d'Afrique subsaharienne : rapidité des mutations urbaines, prégnance de la contrainte économique, faible motorisation des ménages, dynamiques concomitantes de formalisation et d'informalisation de l'offre de transport collectif. En l'absence d'un système de mobilité intégré et cohérent, le fonctionnement des transports collectifs dakarois souffre de nombreux dysfonctionnements, obligeant les citoyens à adapter en permanence leurs pratiques de mobilité.

Après une présentation des données et de la méthodologie, puis du terrain d'étude (sections 1 et 2), nous mettons en évidence le caractère indispensable de la mobilité (section 3). Nous analysons les difficultés rencontrées par les citoyens dans leurs déplacements quotidiens (section 4), puis nous présentons les formes d'adaptation mises en œuvre pour tenter d'atténuer la pénibilité et le coût de la mobilité (section 5), avant de conclure.

1. Données et méthodologie

La méthodologie de ce travail relève des méthodes mixtes. Elle s'appuie sur des enquêtes qualitatives et quantitatives :

(1) Une enquête qualitative comprenant 38 entretiens semi-directifs réalisés en 2022 et 2023 auprès de Dakarois et de Dakaroises sur leur mobilité quotidienne, leurs perceptions et usages des modes de déplacement, les façons de faire et les stratégies élaborées face aux difficultés de mobilité du quotidien¹. Compte tenu du caractère qualitatif de l'enquête, l'objectif de représentativité statistique est sans objet. Néanmoins, le corpus présente une diversité de profils sociaux. Il est paritaire : 19 femmes et 19 hommes le composent. Les habitants des quartiers périphériques sont largement représentés. Si dix d'entre eux résident dans le département central de Dakar, ils sont six à habiter Guédiawaye, la banlieue proche de Dakar, huit le département de Pikine, cinq celui de Keur Massar et enfin neuf celui de Rufisque, le département le plus lointain. Le corpus fait la part belle aux actifs de l'informel, avec 12 femmes dont neuf effectuent une activité de petit commerce ou de maraîchage, et neuf hommes qui sont artisans, commerçants ou mènent des activités d'élevage ou de maraîchage. Afin de prendre en compte les enjeux économiques et d'organisation de la mobilité, l'enquête se concentre sur les populations adultes, considérant un large éventail d'âges (de 23 ans à 80 ans). 14 des personnes enquêtées ont moins de 30 ans, six sont dans la trentaine, 12 dans la

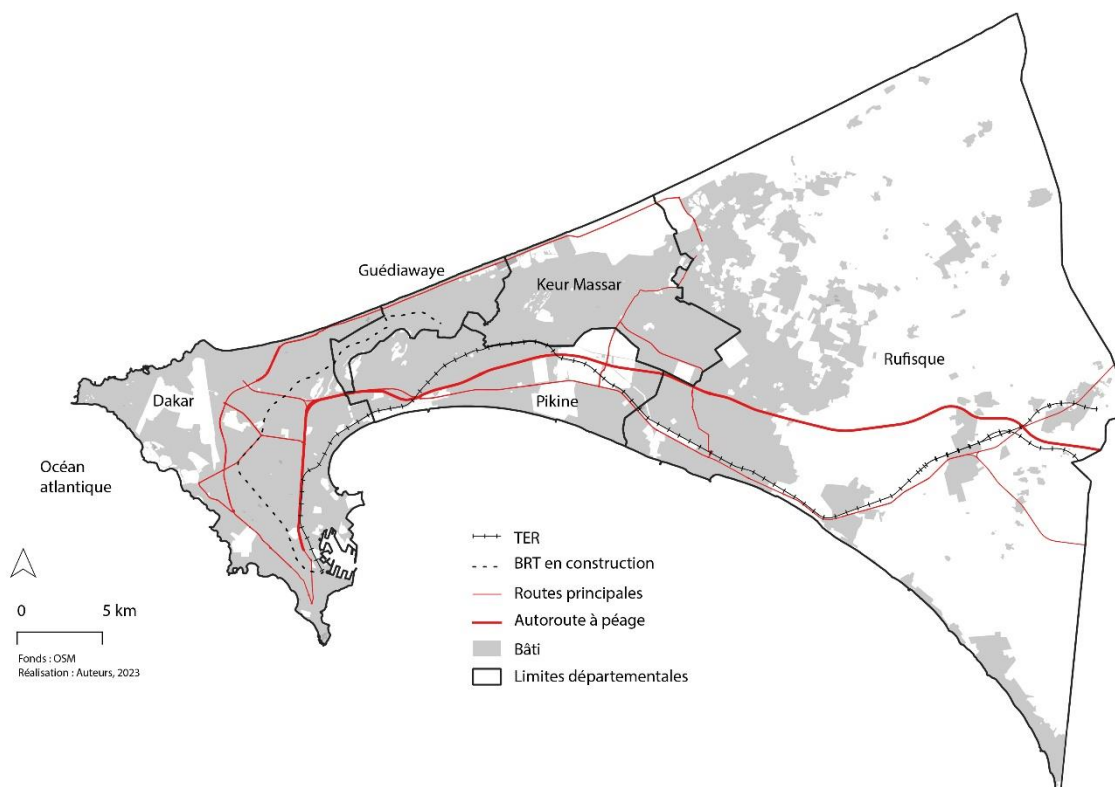
¹ Les entretiens ont été réalisés dans le cadre du projet Taxis-Clandos (collaboration ENTPE-UCAD et IGT, 2021-2023, sur financement ENTPE). Nous remercions les cinq étudiants enquêteurs qui ont réalisé les entretiens (Diongue et al., 2023).

quarantaine ou la cinquantaine, et enfin six ont plus de 60 ans. Le guide d'entretien était centré autour des activités du quotidien considérées comme les plus importantes par les personnes enquêtées et de la mobilité qui en découle, les modes de transport et de la façon dont ils sont employés et perçus. Les transports collectifs en exercice à Dakar, ainsi que la marche à pied, ont suscité de nombreux commentaires. Les entretiens ont été menés en wolof ou en français puis transcrits. Certains termes sont spécifiques au contexte sénégalais. Ainsi le terme de « voiture » renvoie principalement à un véhicule de transport de passagers : taxi, Clando ou bus de toute taille. Le « garage » est l'équivalent de la gare routière pour les services de transport informel, notamment les Clandos. Les Tiak Tiak et les Jakartas désignent des services de transport à moto, utilisés pour les livraisons et, de plus en plus, pour le transport de passagers. Les « bagages » désignent toute marchandise transportée (affaires personnelles, matériel lié à l'activité professionnelle, courses, colis, etc.). La « descente » correspond à la fin de journée de travail quand les personnes rentrent chez elles.

(2) Une enquête mobilité, l'EMTASUD (Enquête Ménages Mobilité sur les Transports et l'Accès aux Services Urbains de Dakar), menée en 2015 à la réalisation de laquelle deux des auteurs ont contribué. 3 176 ménages ont été tirés au sort dans 419 zones de recensement de la région de Dakar, périmètre de la métropole dakaroise. Au sein de ces ménages, 13 415 individus de plus de 10 ans ont été enquêtés. Après pondération, l'enquête est représentative de la population. L'EMTASUD permet de décrire l'ensemble de la mobilité de la veille du jour d'enquête et apporte des éléments de connaissance sur les dépenses de mobilité des ménages (SITRASS-CUREM, 2016). Les micro-données de cette enquête sont mobilisées pour resituer de façon complémentaire aux entretiens les spécificités et déterminants propres à certaines catégories de population présentes dans le corpus (populations actives, populations étudiantes, personnes âgées).

2. Dakar, ville en tension

Dakar offre un exemple éclairant des dynamiques urbaines en Afrique subsaharienne. Sa population a quasiment doublé en vingt ans, passant de 2,1 millions d'habitants en 2000 à 3,9 millions en 2023 (ANSD, 2023). La région urbaine de Dakar, encore marquée par le développement de l'agglomération sur la presqu'île du Cap Vert, a le profil d'une ville partitionnée (Lombard et al., 2006). Le constat d'un « divorce entre centralité géographique et centralité fonctionnelle » fait il y a vingt ans (Sakho, 2002 : 333) demeure d'actualité. Cette dissociation fonctionnelle continue à alimenter des navettes pendulaires de longue portée entre la ville-centre (Dakar) et les périphéries proches (Guédiawaye) et plus éloignées (Pikine, Keur Massar et Rufisque) où réside 70 % de la population de l'agglomération (ANSD, 2023) (Carte 1).



Carte 1 – Région de Dakar

Les départements périphériques de Pikine, Keur Massar et Rufisque s’étendent sur une quarantaine de kilomètres selon un front d’urbanisation de l’ouest vers l’est (Diongue, 2012). Le processus d’étalement urbain accentue les différenciations socio-spatiales internes à l’agglomération (Ndiaye, 2015a). Parmi les projets de développement urbain, les plus notables visent à déconcentrer l’activité économique par la construction de centres d’affaires aux normes internationales, tandis que l’Etat sénégalais investit dans de grandes infrastructures de transport (autoroute à péage, Train Express Régional (TER), *Bus Rapid Transit* (BRT)). L’accroissement de la population dakaroise et sa distribution géographique dessinent une agglomération de plus en plus marquée par le poids des périphéries. L’aménagement urbain dépend fortement de logiques privées et souffre d’un déficit de régulation, tant au niveau de la planification d’ensemble de la ville que de l’aménagement interne des nouvelles extensions (Diongue & Sakho, 2016). Les habitations précèdent les services urbains, la voirie et les dessertes en transport collectif, et la planification des transports urbains est dépassée par la dynamique d’urbanisation des périphéries.

La capitale sénégalaise s’est pourtant engagée dans différentes actions pour transformer son système de mobilité : un programme de renouvellement de l’offre de minibus, soutenu par la Banque mondiale dès le début des années 2000 (développement de l’offre de bus AFTU ou Tata, du nom de la marque de bus initialement achetée pour équiper les opérateurs artisanaux entrés dans le programme) à côté de la nouvelle compagnie publique d’autobus Dakar Dem Dikk ; la construction de deux lignes de transport capacitaire : le TER, dont le premier tronçon a été mis en service fin 2021, et le BRT en cours de construction. Dans cette ville pilote en matière de modernisation des transports (Godard, 2002 ; Lombard, 2015), les transports informels demeurent très utilisés au quotidien. Ils constituent un ensemble divers : les minibus Cars rapides (anciens camions Renault transformés pour le transport de passagers), les midibus Ndiaga Ndiaye de 35 places, les taxis collectifs appelés taxis clandestins ou

Clandos qui concurrencent les taxis individuels jaune-noir disposant de licences, et plus récemment les motos-taxis dénommés Jakartas. Ces modes jouent un rôle-clé dans l'accès aux aménités urbaines lorsque les dessertes en transport public institutionnel sont insuffisantes ou inexistantes ou encore pour le rabattement vers les véhicules de plus grande capacité (Lesteven et al., 2022 ; Ndiaye, 2022). Ainsi décrite, l'offre de transport collectif apparaît foisonnante. Plus ou moins formelles, sans intégration physique ou tarifaire entre elles, ces offres de transport collectif sont coûteuses pour l'utilisateur, insuffisantes en nombre pour satisfaire la forte demande aux heures de pointe, et marquées par une qualité de service (vitesse commerciale, confort, desserte) déficiente. L'enchaînement de plusieurs véhicules au cours du même déplacement est souvent nécessaire et contribue à accroître les montants déboursés par les citoyens (Diaz Olvera et al., 2023). Ce système de mobilité complexe engendre des adaptations permanentes chez les usagers, actualisant les choix et les modalités d'usage des modes de transport en fonction des contraintes subies.

3. Une mobilité indispensable mais entravée

Quel que soit le lieu, la mobilité liée aux activités du quotidien résulte d'arbitrages qu'effectuent les individus entre leurs diverses obligations professionnelles et sociales, à l'aune de leurs capacités de déplacement (Orfeuill & Ripoll, 2015). Même si les loisirs génèrent également des formes de mobilité dans les villes d'Afrique subsaharienne, les pratiques de déplacement apparaissent indissociables des besoins essentiels. Le manque de moyens est généralisé à l'échelle des ménages et des individus. Les revenus des professions salariées et non-salariées sont dans l'ensemble peu élevés (Ongo Nkoa & Song, 2019) et, en moyenne 1,7 personnes « non occupées » dépendent de chaque actif occupé dans les ménages dakarois (ANSD, 2021).

Les 20 % des foyers les plus aisés concentrent l'essentiel de l'équipement en voitures particulières. Leur usage quotidien reste souvent l'apanage du « chef de ménage ». Et rares sont les ménages possédant motos ou vélos. Les indicateurs quantitatifs mesurés via l'EMTASUD traduisent ce rationnement des modes motorisés individuels : une part très élevée de déplacements réalisés entièrement à pied (70 %), un faible niveau d'usage des modes motorisés (un déplacement par personne et par jour en moyenne, à l'image des niveaux observés dans d'autres villes d'Afrique subsaharienne (Diaz Olvera et al., 2013)) et une mobilité motorisée effectuée à 80 % en transport collectif. Ces derniers jouent de ce fait un rôle essentiel dans l'accès à la ville.

A partir de cette enquête, le Tableau 1 présente les principales caractéristiques de mobilité des catégories sociales et professionnelles dont font partie les citoyens qui ont partagé en entretien leurs expériences en matière de mobilité quotidienne. Les motifs contraints comme le travail (ou les études) génèrent la moitié aux deux tiers des déplacements réalisés du lundi au samedi par les catégories concernées. Des quatre catégories d'actifs, les femmes pratiquant une activité de petit commerce ont la mobilité la moins centrée sur le travail. Elles sont caractérisées par des revenus d'activité plus faibles, et ont le plus souvent à gérer en parallèle les activités domestiques (achats, accompagnements, santé, etc.). Plus d'une sur trois (37 %) effectue son activité de vente à domicile. Les autres femmes de cette catégorie travaillent près du domicile et recourent davantage à la marche à pied que les autres actifs. Les hommes travaillant dans l'informel ont un profil modal proche de celui des petites commerçantes, mais avec une mobilité plus élevée (un quart de déplacements en plus) et plus centrée sur l'activité professionnelle.

Tableau 1 – Indicateurs de mobilité, de revenus et de dépenses monétaires de huit catégories de citoyens représentées dans les entretiens (du lundi au samedi)*

	Etudiantes du supérieur	Etudiants du supérieur	Commerçantes dans l'informel	Hommes actifs, dans l'informel	Femmes salariées	Hommes salariés	Femmes âgées de 60 ans et +	Hommes âgés de 60 ans et +
Nb Déplacements urbains totaux	3,20	3,64	3,09	3,84	3,00	3,60	1,43	2,61
<i>Sphère d'activité des déplacements</i>								
Vie domestique (%)	22,9	19,4	37,5	17,5	23,1	18,3	45,7	52,9
Vie sociale (%)	17,6	29,4	13,2	17,0	12,6	17,4	30,4	23,7
Vie professionnelle (%)	59,5	51,2	49,3	65,5	64,3	64,3	23,8	23,4
<i>Modes de transport</i>								
A pied (%)	47,0	54,5	67,7	64,0	45,5	47,3	58,2	65,3
Transports collectifs (TC) (%)	49,6	41,4	30,7	27,5	40,8	31,9	36,7	24,1
Véhicules personnels (%)	3,0	3,7	0,7	6,2	12,7	18,5	4,6	10,2
Autres	0,4	0,5	0,9	2,3	0,9	2,1	0,5	0,4
Budget-Temps Transport** (min / jour)	88	92	57	78	61	93	28	54
Dont : BTT** en TC (min / jour)	69	67	34	42	47	51	18	29
<i>Revenus et dépenses personnelles (FCFA / mois)</i>								
Revenus de l'activité professionnelle	44 840***	41 050***	75 740	168 500	165 210	229 600	26 200***	74 890***
Dépenses pour la mobilité personnelle	11 911	11 350	6 698	15 054	21 878	30 946	6 347	21 573
<i>Dont : dépenses pour les TC</i>	<i>11 381</i>	<i>9 009</i>	<i>6 181</i>	<i>7 604</i>	<i>13 270</i>	<i>9 701</i>	<i>5 149</i>	<i>5 831</i>
Dépenses de téléphonie mobile	7 539	6 664	5 958	12 349	14 303	17 238	8 957	14 341
Effectif brut (nb individus)	295	364	850	1279	521	1136	539	611

* Analyse volontairement non exhaustive de l'échantillon de l'EMTASUD. Seules les principales catégories représentées dans les entretiens sont présentées dans le tableau. Il manque notamment les scolaires du primaire du secondaire, les inactifs, les personnes au chômage et certaines catégories d'actifs.

** Budget-Temps Transport (BTT) : temps passé à se déplacer dans la journée ; TC : transports collectifs.

*** Revenus mensuels totaux de la personne pour ces catégories.

Pour convertir les revenus : 656 Francs CFA = 1 Euro.

Source : EMTASUD 2015. Traitements des données : auteurs.

Les obligations sociales n'influencent pas de la même manière les pratiques d'un individu à l'autre, selon son genre, sa situation sociale et sa position dans le cycle de vie. Cependant, lorsqu'il est demandé aux personnes enquêtées de se prononcer sur la hiérarchisation des activités et les arbitrages qu'elles font entre leurs activités en cas de difficultés, deux activités reviennent le plus souvent comme devant être préservées. Il s'agit, d'une part, du travail pour les actifs et du suivi des cours pour les étudiants et, d'autre part, de la participation aux cérémonies et événements familiaux, qui se distingue des autres visites à la famille élargie, elles aussi importantes.

Un autre motif de déplacement fait l'objet d'une vigilance particulière de la part des personnes enquêtées : la santé. Disposer de solutions (même compliquées, ou coûteuses, cf. Tableau 2) pour se déplacer en étant malade (ou pour accompagner un membre du ménage malade) fait partie des préoccupations principales des personnes concernées, à l'image de cette commerçante en ligne et éleveuse de volaille de 42 ans à Keur Massar : « *quand j'avais un malade ces derniers jours, j'étais obligée de partir jusqu'à la station pour prendre un Clando qui venait le chercher ici pour nous amener à la clinique Tounkara. Il faisait d'ailleurs un grand détour pour éviter les embouteillages* ». Quant à l'importance de la mobilité pour rechercher un emploi, elle transparait peu dans le corpus qui ne comprend que deux personnes en recherche d'emploi.

Sans surprise, les actifs, comme les actives, placent en premier le fait de pouvoir se rendre au travail. Les liens entre mobilité et moyens de subsistance (Esson et al., 2016) apparaissent plus étroits encore lorsque l'emploi relève de l'économie informelle. Lorsqu'il est interrogé sur ses déplacements prioritaires, ce tailleur de 35 ans vivant à Pikine pointe « *d'abord le travail parce que même les dimanches il m'arrive de venir travailler pour ne pas rester trop souvent à la maison, ensuite viennent les cérémonies familiales* ». De même, ce commerçant non salarié et courtier de 60 ans résidant à Guédiawaye exprime : « *parfois une envie de rester chez moi pour se reposer mais hélas ! Si je pense que la dépense quotidienne n'est pas acquise, je suis obligé de faire le nécessaire pour aller au travail* ». Toutefois, certains, comme ce vendeur de téléphone de 24 ans résidant à Rufisque, mentionnent que la localisation résidentielle peut contribuer négativement aux déplacements pour le travail : « *Quand tu habites dans un endroit reculé, des fois tu as la paresse de sortir jusqu'à la route principale. Mais si au contraire quand tu marches un peu [et que] tu peux avoir une voiture qui puisse t'amener à Dakar, tu es plus actif* ».

Indispensable moyen de subsistance, activité structurante des programmes d'activité quotidiens, le travail détermine également les pratiques de mobilité (Tableau 1), avec des budgets-temps de transport élevés chez les catégories salariées (une heure et demie en moyenne). Il en va de même chez les étudiants concernant les déplacements pour se rendre en cours. Disposant de faibles revenus personnels, ils privilégient quand cela est possible l'usage des bus Tata ou Dakar Dem Dikk pour des raisons économiques et consacrent beaucoup de temps aux déplacements domicile – établissement de formation. Leur problématique principale est celle des retards : « *les embouteillages ça ralentit beaucoup l'activité hein. Ça peut pousser à être en retard pour aller à l'université si c'est pour les cours. Si c'est pour le travail aussi... si on ne se lève pas très tôt !* » (étudiante, 23 ans, Guédiawaye). Les conséquences des retards peuvent être pénalisantes en termes de scolarité, comme l'explique cette mère de famille au sujet de ses enfants : « *ils durent trop pour attendre les voitures jusqu'à être en retard. Des fois quand je reviens, ils me disent que l'un d'entre eux a été renvoyé par un prof à cause de son retard. Des fois, ils sont obligés de m'appeler une fois à l'école pour que je parle au professeur pour lui expliquer que c'est à cause des manques de voitures qu'ils ont accusé du retard. Pourtant ils se réveillent très tôt [...] ils se réveillent à 6 h du matin pour se préparer* » (vendeuse de menthe, 41 ans, Rufisque).

Le coût de la mobilité quotidienne des catégories d'actifs et actives travaillant dans l'informel avoisine 10 % de leur revenu d'activité. Chez les populations salariées, pourtant en moyenne mieux rémunérées, il atteint 13 %, du fait d'un usage des modes individuels un peu moins rare, notamment chez les hommes. Ce coût absorbe plus du quart des ressources des personnes de plus de 60 ans, comme des étudiants, du fait de revenus personnels plus modestes. Si l'on y adjoint les dépenses de téléphonie mobile, devenue un outil incontournable de mobilité, cette part de budget contrainte monte à 16 % pour les deux catégories d'actifs travaillant dans l'informel. Elle dépasse 20 % des revenus moyens des deux catégories de salariés, 40 % de ceux des deux groupes d'étudiants pour atteindre 50 % et plus chez les personnes de plus de 60 ans.

La participation aux cérémonies et fêtes familiales (enterrements, baptêmes, mariages) est fréquemment mentionnée comme l'une des activités à prioriser. Elle donne lieu à des déplacements moins fréquents que l'activité professionnelle, mais est singularisée dans les entretiens. Demandant de se libérer, de dégager du temps, la participation à des cérémonies implique de longs déplacements (estimés à plus d'une demi-heure en moyenne pour un aller simple, Tableau 2). Elle nécessite l'usage des transports collectifs lorsque l'opportunité d'être véhiculé par un proche ne se présente pas. L'analyse des sommes élevées déboursées pour les transports collectifs pour ce motif de déplacement est un autre indice de son importance aux yeux des populations, à l'instar de ce qui est observé pour les déplacements liés à la santé (Tableau 2). Pour ces deux motifs dont l'importance est inversement proportionnelle à la fréquence, le Clando, voire le taxi, sont privilégiés, dans la mesure des moyens.

Tableau 2 – Caractéristiques des déplacements pour les six motifs de déplacement pour lesquels les transports collectifs (TC) sont les plus utilisés à Dakar (allers simples, du lundi au samedi)

	Part des allers simples (%)	Distance à vol d'oiseau moyenne (km)	Durée moyenne (min)	Marche à pied (%)	Modes individuels (%)	TC (%)	Coût d'usage des TC (FCFA)*
Motifs :							
1. Travail habituel	21,5	3,5	24	48,7	10,6	38,6	277
2. Visite à la famille	3,7	2,9	26	53,0	7,6	38,7	413
3. Cérémonie	1,9	2,9	33	45,2	9,6	47,1	638
4. Démarche administrative	0,8	3,9	31	37,5	9,5	51,7	395
5. Recherche de travail	0,5	5,2	40	40,1	2,0	57,1	190
6. Santé	1,0	3,5	29	35,5	6,5	57,9	654
Ensemble des allers simples pour les motifs 1 à 6	29,4	3,3	26	47,9	10,1	40,7	332
Ensemble des allers simples pour tous les motifs**	100,0	2,0	18	69,6	5,4	23,7	294

* Montant moyen déboursé en cas d'usage des TC. 100 FCFA = 0,15 €.

** y compris les motifs (activités à destination) qui n'ont pas été mis en exergue dans le tableau, dont : Etudes, Achats de produits alimentaires / de produits non alimentaires, Accompagnement, Visite à ami, Visite à voisin, Motif religieux, Activité de loisir.

Source : EMTASUD 2015. Traitements des données : auteurs.

Les cérémonies et événements familiaux occupent une place centrale dans l'organisation de la vie sociale à Dakar (Dial, 2008 ; Moya, 2017). La présence physique sur le lieu contribue à l'entretien des relations sociales indispensables face au risque de vulnérabilité et de précarisation (Fall, 2007). Les cérémonies sont l'occasion d'honorer les relations de parenté qui fonctionnent comme une protection sociale pour de nombreux citoyens africains (Marie, 2008) et permettent de rassembler d'importantes sommes d'argent (Moya, 2017). En cas d'indisponibilité temporelle ou par manque de moyens, le recours à l'appel téléphonique permet de s'excuser de son absence, de se faire représenter (comme

cette restauratrice de 27 ans, à Rufisque : « *je vais passer un appel téléphonique, pour justifier mon absence, si possible je vais l'envoyer de l'argent ou bien mettre en relation avec ma mère qui a tendance à assister à ces cérémonies familiales* », ou de prévenir d'un report de sa visite (« *quand j'aurai le temps libre ou aucun empêchement, je me rendrai là-bas* » dit un pêcheur de 28 ans à Rufisque). La présence physique apparaît toujours préférable à l'échange téléphonique, dès lors que des problèmes sont à résoudre : « *Pour mon dernier déplacement, j'ai pris un Car rapide [...] pour rendre visite à mon frère qui loge là-bas. On devait discuter d'affaires familiales qui ne peuvent pas se faire par téléphone* » (chauffeur occasionnel en recherche d'emploi, 35 ans, Dakar). Faire défection n'est pas toujours facile à assumer. Ainsi témoigne cette vendeuse de thiéré (couscous de mil) de 50 ans, vivant avec ses enfants à Pikine, et qui n'a pu se rendre à un baptême : « *j'ai renoncé, vu que j'ai déjà acheté toute la marchandise qu'il faut pour le commerce du soir, car j'ai pensé que c'est la fin du mois, j'ai des charges à régler qui sont beaucoup plus prioritaires. Je me sens un peu mal car j'aurais préféré y aller mais j'ai des obligations : payer le loyer, nourrir ma famille...* ».

Le travail, comme principal moyen de subsistance personnel et du foyer, ainsi que l'activation et l'entretien des mécanismes de solidarité par la participation aux cérémonies, sont deux illustrations de la façon dont les activités essentielles modèlent les pratiques de mobilité. Qu'elles soient d'ordre économique ou social, ces injonctions au déplacement se heurtent cependant à des difficultés de réalisation multiples.

4. « *Il y a plus de contraintes que de facilités !* » : des difficultés multiples

« *Il y a plus de contraintes que de facilités !* », c'est ainsi que cette étudiante de 25 ans à Keur Massar résume ses déplacements quotidiens. Les difficultés rencontrées par les individus dans la réalisation de leurs déplacements peuvent être d'ordre individuel, liées à l'environnement urbain ou à l'offre en transport collectif. Difficultés liées au contexte spatial et à l'offre en transport collectif (TC) s'alimentent et contribuent à renforcer les difficultés individuelles, dont le degré varie selon les caractéristiques socio-démographiques et socio-économiques des personnes (Figure 1).

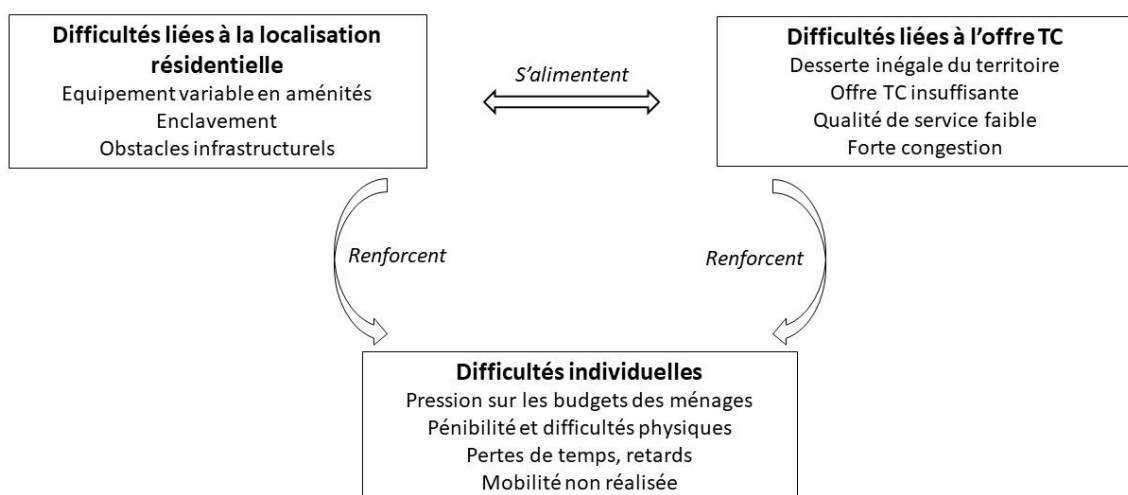


Figure 1 – Des difficultés de déplacement de nature systémique

« Je suis obligé de faire le grand tour ». Des difficultés liées à la localisation résidentielle

Quelle que soit la ville, le contexte urbain est déterminant dans la réalisation des besoins de mobilité. Dans certaines périphéries de l'agglomération dakaraise, le manque d'infrastructures viaires limite drastiquement la desserte en transport collectif. L'EMTASUD permet d'établir que dans le département de Pikine, 20 % des ménages résident à 15 minutes ou plus de l'arrêt de transport collectif le plus proche. Ils sont 17 % dans le département de Keur Massar, 15 % dans le département de Rufisque, contre, respectivement, 5 % et 3 % dans les départements de Dakar et de Guédiawaye. Dans ces périphéries mal desservies, seuls certains transports informels comme les Clandos, les Jakartas ou encore les charrettes hippomobiles circulent, et certaines habitations, éloignées des routes goudronnées, ne sont accessibles qu'à pied. Toutefois, les difficultés de déplacement ne sont pas exclusives aux périphéries. Dans certains quartiers aisés du département de Dakar où les ménages sont davantage motorisés, l'offre de transport collectif est faible. Ce relatif enclavement contraint la mobilité des actifs qui doivent s'y rendre : « *des fois tu peux rester plus de deux heures à l'arrêt de bus sans pour autant avoir une voiture* » (journalier cumulant trois emplois, 32 ans, Pikine). Ces difficultés contextuelles renforcent les difficultés individuelles, d'autant plus si la personne est chargée : « *des fois tu as des bagages difficiles à porter mais tu es obligé de marcher parce que tout simplement là où tu habites il n'y a pas de bonnes routes et ce n'est pas desservi par les Clandos* » (vendeur de téléphone, 24 ans, Rufisque). Elles grèvent le coût des déplacements : « *se déplacer à partir de Keur Massar coûte cher par rapport à Grand Dakar. Les dépenses sont plus lourdes* » (vendeuse dans une boutique, 26 ans, Keur Massar). A l'enclavement des quartiers s'ajoutent les effets de coupure liés aux infrastructures (Diop, 2020 ; Ndiaye, 2018). Si l'autoroute comme le TER facilitent les connexions entre Dakar et les départements de Pikine et Rufisque, leurs tracés créent des séparations entre les quartiers : « *concernant le TER, nous avons aucune possibilité pour traverser. Tous les petits chemins et raccourcis ont été fermés. Q : Vous faites comment ? R : Je suis obligé de faire le grand tour pour rentrer chez moi* » (tailleur, 35 ans, Pikine).

Les difficultés liées aux discontinuités spatiales sont amplifiées à certaines périodes, comme pendant la saison des pluies lorsque les tarifs des transports collectifs augmentent : « *durant l'hivernage [entre juillet et octobre] ici pour avoir une voiture, c'est tout est un problème. C'est dur. D'autant plus, même pas l'hivernage, ici c'est difficile de voir une voiture* » (vendeuse de beignet devant son domicile, 43 ans, Rufisque). Quant à la marche à pied, les fortes chaleurs, les sols sablonneux, le manque d'aménagements piétonniers, leur mauvais état, entre autres facteurs contextuels, rendent sa pratique pénible (SITRASS-CUREM, 2016), le manque d'éclairage public le soir la rend peu sécurisante.

Des transports collectifs « où règnent le surnombre, les bousculades »

Les difficultés liées à l'utilisation des transports collectifs tiennent principalement à la forte demande aux heures de pointe, à la faible qualité de service, et à la forte congestion des axes routiers. Nombreuses sont les personnes enquêtées à se plaindre des bus, « *où règne le surnombre, les bousculades* » (enseignant à la retraite, 68 ans, Guédiawaye) : « *si le bus devait prendre 50 places, il sera obligé de prendre 60 places et cela va conduire à un moment donné à de l'insécurité parce que la surcharge va déborder* » (journalier, 32 ans, Pikine). Lors des fêtes religieuses, quand les citoyens se déplacent en nombre, ou en période d'inondations, quand l'offre se réduit, les prix augmentent, accentuant les difficultés des individus dont les arbitrages économiques se font au jour le jour, voire déplacement par déplacement. Les situations de promiscuité entre voyageurs dans les bus sont encore plus éprouvantes lorsqu'elles peuvent durer plus que prévu en situation de congestion.

Les formes d'exploitation des véhicules ne sont pas favorables aux usagers : les véhicules quittent les terminus quand ils sont pleins, accroissant les temps d'attente aux arrêts suivants. Pour accroître ou

assurer leur recette, les chauffeurs peuvent sectionner la ligne, obligeant les passagers à descendre du véhicule puis remonter dans un autre. Cette intermodalité de fait, sans intégration modale ni financière, accroît l'effort financier et le temps que l'utilisateur consacre au déplacement (Diaz Olvera et al., 2023), comme l'explique ce commerçant non salarié et courtier de 60 ans, à Guédiawaye : « *ces temps-là les voitures se font rares, elles n'arrivent pas à destination parce qu'elles desservent de petites distances pour en tirer plus de profit au détriment des usagers, dans ce cas de figure tu peux prendre trois moyens de transport et payer trois fois pour arriver à destination* ».

A cette mauvaise qualité de service s'ajoute un phénomène de congestion généralisée qui s'explique par un réseau viaire limité, un encombrement aux arrêts de transport collectif et un empiètement de l'activité commerciale sur la chaussée dans les endroits très fréquentés. Cette congestion est caractéristique des métropoles en croissance (Lesteven, 2012). Les pertes de temps et d'activité qu'elle engendre et le coût élevé du transport sont les deux principaux griefs avancés par les personnes enquêtées.

Des difficultés individuelles : « *même si c'est dur je n'ai pas le choix* »

Les difficultés contextuelles et liées à l'offre en transport collectif se répercutent sur les pratiques de déplacement. La mobilité est une pratique physique qui met le corps à l'épreuve, qu'il s'agisse de la marche, parfois sur de longues distances, ou de l'usage des transports collectifs. Une commerçante en ligne et éleveuse de volaille de 42 ans vivant à Keur Massar déclare ne plus prendre le bus : « *à cause de mon état de santé, j'ai souvent des vertiges, et je m'étouffe aussi, s'il y a beaucoup de passagers dans le bus* ». La pénibilité physique est renforcée par les charges à porter, ce qui est souvent le cas des commerçantes du secteur informel : « *on m'a même interdit de porter des bagages lourds mais ma situation oblige. Q : pourquoi êtes-vous obligée de les porter ? R : parce que la distance entre le marché et par où passe le Clando est un peu éloignée donc je suis obligée de le faire* » (vendeuse de thiéré, 50 ans, Pikine) sans compter que les marchandises à transporter augmentent le coût du transport : « *quand tu as des bagages le prix du transport devient élevé et tu es obligé de payer pour acheminer tes affaires* » (tapissier, 30 ans, Keur Massar).

Dans un contexte économique contraint où une grande partie de la population vit avec des moyens financiers limités, le coût du déplacement constitue un enjeu majeur, même s'il peut être plus ou moins prégnant selon le revenu de la personne. Ainsi témoigne cet homme de 69 ans, sans activité à Dakar : « *des personnes démunies comme moi, on prend le Car [rapide]. Même si c'est dur je n'ai pas le choix. Des fois ça me fait mal de voir un Clando sans pouvoir le prendre* ». Les mères de famille n'ont pas toujours l'argent nécessaire pour payer le transport de leurs enfants à l'école, comme en témoigne cette vendeuse de menthe de 41 ans de Rufisque : « *mes enfants quand ils vont à l'école je cherche de quoi leur donner leur transport aller-retour. Q : aller-retour ? R : parfois ils font aller et le retour ils marchent* ».

Les usagers associent difficultés individuelles et usages des différents modes de transport collectif. Une hiérarchie modale se dessine qui fait ressortir les différences sociales entre usagers. Le TER mis à part, le taxi arrive en tête, devant le Clando. En dépit de son coût élevé, les usagers des transports collectifs aspirent au taxi qui se rapproche le plus de la voiture individuelle : « *je préfère le taxi mais c'est trop cher, c'est pour les gens plus aisés de statut social moyen. Les trajets en taxi sont aisés, voilà tu es seul et tu roules tranquillement* » (enseignante en primaire, 38 ans, Dakar). A l'inverse, les bus s'adressent aux populations plus modestes : « *en quittant un bus souvent les gens pensent que juste t'es pas une personne aisée et je ne vais pas mentir, souvent c'est le cas* » (étudiante, 25 ans, Keur Massar). La vétusté fréquente des bus ne fait que renforcer cette représentation sociale peu valorisante.

5. Adaptation des déplacements

La mobilité quotidienne apparaît en forte tension, prise entre les impératifs qui poussent à sa réalisation et les difficultés qui en compliquent la réalisation. Nos enquêtes montrent que face à ces difficultés, les populations développent différentes formes d'adaptation, au cours du déplacement, en amont du déplacement ou encore par intériorisation des difficultés rencontrées (Figure 2). Ces formes d'adaptation dépendent d'une variété de facteurs. Ces derniers ont à voir avec la nature des besoins de mobilité et les caractéristiques de déplacements rendus nécessaires par les activités de la personne, le contexte urbain, la localisation des activités et l'offre de transport disponible. Ils sont également à relier aux ressources de la personne et à celles de son ménage, que ces ressources soient économiques (revenus disponibles), sociales (parenté, liens amicaux, professionnels, de voisinage), physiques (état de santé), cognitives (connaissance des différentes offres de transport lorsqu'elles existent, et expérience concrète de ces offres).

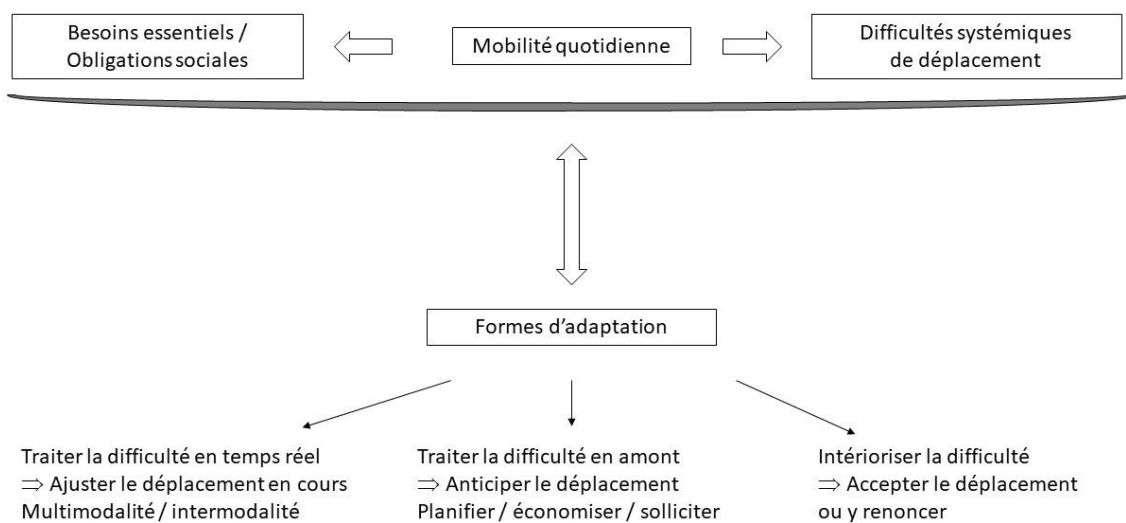


Figure 2 – Formes d'adaptation mises en œuvre dans la réalisation de la mobilité quotidienne

Ajuster le déplacement en cours

Basée sur les connaissances acquises, cette forme d'adaptation vise à réaliser le déplacement en ajustant, en cours de route, le ou les modes de transport utilisés, l'itinéraire, voire la destination. La connaissance fine, spatialement et temporellement localisée, des points forts et des points faibles des différentes offres de transport est issue des expériences répétées. En l'absence d'information institutionnelle, le recueil d'informations se fait oralement, par proximité avec les chauffeurs et les coxeurs (rabatteurs aux arrêts de transport collectif), d'autres clients ou passants... Dans une « économie de la débrouille » (Ayimpam, 2014 ; Fall, 2007) où la contrainte pousse à trouver des solutions dans tous les domaines de la vie quotidienne, les populations dakaroises se révèlent expertes en multimodalité improvisée. Elles se tiennent prêtes à adapter leur choix, à changer de mode, d'arrêt de montée ou de descente, selon la disponibilité de l'offre en temps réel, en fonction du moment de la journée ou la saison, de leur motif de déplacement, d'éventuelles marchandises à transporter, de la surcharge des véhicules... et de l'argent en poche. En recours, le citoyen peut toujours « compter sur ses pieds » (Kinda, 1987 : 491) soit par manque de moyens : « parfois je viens travailler et rentrer chez moi à pied si je n'ai pas les moyens de payer le transport » (tailleur, 35 ans, Pikine), soit par manque d'offre disponible : « si tu as un malade, tu vas courir pour aller chercher une voiture au garage [de Clandos] et dans le cas contraire, si tu n'as pas de voitures et que le malade souffre tu vas le porter et

courir avec lui ! » (pêcheur, 28 ans, Rufisque), soit parce que l'état du trafic est dégradé et qu'il est plus rapide de marcher ou de « finir à pied » que de se déplacer en transport collectif.

Les arbitrages se font le plus souvent entre temps de parcours, montant à payer et capacité à déboursier la somme sur le moment : « *en général pour mes déplacements, je prends les bus Tata, Dakar Dem Dikk, parfois le taxi et les tarifs se répartissent ainsi : 250 francs pour le Tata, 175 francs pour le Dakar Dem Dikk et 1000 francs pour le taxi. Parfois si les temps sont durs, je suis obligé de prendre le Clando jusqu'à Pikine ensuite prendre le Ndiaga Ndiaye à 200 francs pour rallier le centre-ville* » (commerçant non salarié et courtier, 60 ans, Guédiawaye). A l'inverse, si la personne est pressée, elle peut se risquer au moto-taxi ou augmenter le coût de son déplacement en prenant un taxi. Dans certains cas, l'arbitrage vient non pas de la demande mais de l'offre, notamment des Clandos qui, par leur proximité avec la clientèle, font parfois un geste : « *je devais me rendre à un décès. Arrivée sur place au moment de payer, le chauffeur m'a offert le trajet* » (vendeuse de menthe, 41 ans, Rufisque).

Anticiper le déplacement

Si certains déplacements sont modifiés en temps réel, une autre partie est planifiée en amont. Quand les ressources financières et familiales le permettent, certains enquêtés disent avoir déménagé plus près de la route ou dans un quartier mieux desservi en transport collectif : « *là où j'étais avant je dépensais trop pour le transport alors qu'ici ça va je dépense bien moins parce que j'ai plusieurs possibilités* » (femme journaliste, 27 ans, Dakar). Toutefois, les adaptations par changement de résidence restent marginales (SITRASS-CUREM, 2016) et soumises à de fortes contraintes liées à l'offre et au prix des logements.

La planification des déplacements tient à l'arbitrage entre déplacements nécessaires et ceux qui peuvent être annulés ou reportés. Les individus développent des savoir-faire dans la gestion de leurs déplacements en lien avec la gestion des dépenses du ménage. Les citadins ont à « *trouver des petites astuces* » et à optimiser l'allocation de leur agent pour réaliser leur programme d'activité : « *si j'ai de l'argent je prends le transport. Si je ne dispose pas assez d'argent, il m'arrive de prendre une partie pour payer le transport, garder l'autre partie pour pouvoir continuer mes activités, parce que trop marcher, tu travailles moins* » (vendeuse ambulante de boissons et d'eau glacée, 40 ans, Pikine).

Le déplacement et son coût peuvent être planifiés de manière récurrente, par exemple par le biais d'abonnements ou d'accords oraux avec des chauffeurs de Clando ou de Jakarta pour déposer les enfants à l'école. Pour s'assurer le concours de l'opérateur, ce type d'anticipation suppose des déplacements réguliers et des revenus suffisants, mais aussi une certaine régularité dans les revenus d'activité du ménage afin que cette dépense puisse être intégrée dans le budget familial. Il arrive que les ménages du quartier se regroupent pour partager le véhicule... et son coût : « *pour les enfants on leur prend une voiture et leurs mamans payent beaucoup d'argent [...]. Les parents cotisent pour payer la location à chaque fin de mois et c'est aussi dur pour eux* » (vendeuse de citrons, 59 ans, Rufisque). Le tarif peut également être négocié de manière ponctuelle : « *on en discute avec eux [les chauffeurs de Clando] au préalable. Du coup même si nous devons faire un détour on ajoute 1000 francs au prix* » (ancienne comptable, retraitée, 70 ans, Rufisque).

Bien qu'il ait également un coût financier, le téléphone mobile se révèle adapté aux « arts de faire » des usagers (Chéneau-Loquay, 2012), et notamment à ceux développés par les populations dakaroises pour planifier leurs déplacements. Sous réserve d'avoir du crédit disponible, le téléphone est un outil à tout faire en matière de gestion de la mobilité : éviter certains déplacements, faire un transfert d'argent, prévenir en cas d'annulation, de retard ou de report : « *ma sœur me dit souvent : je n'ai pas tout cet argent. Tu peux aller, moi je vais téléphoner parce que c'est trop cher* » (ancienne comptable,

retraîtée, 70 ans, Rufisque). Il permet également de réserver le moyen du déplacement. Nombreuses sont les personnes enquêtées à avoir enregistré des numéros de chauffeurs de Clando dans leur téléphone : « *quand on a besoin d'un Clando on les appelle, on connaît presque tous les chauffeurs. Si un chauffeur est occupé, il appelle quelqu'un d'autre pour qu'il vienne nous prendre* » (ancienne comptable, retraitée, 70 ans, Rufisque), voire de transférer la charge d'un accompagnement à un conducteur de confiance : « *il m'arrive d'être occupée à la maison et d'appeler le Tiak Tiak [moto-taxi] pour me récupérer mes enfants à leur école* » (enseignante en primaire, 38 ans, Dakar). La possibilité de réserver le trajet par téléphone offre, notamment aux femmes, une sécurité pour les déplacements en soirée (Porter et al, 2020).

Dans la planification des déplacements, les personnes enquêtées déclarent ne pas hésiter à solliciter de l'aide. Cette aide peut être une aide en nature, renvoyant aux ressources mobilisables en termes d'accès aux véhicules extérieurs au ménage. Ce cadre du secteur privé, de 50 ans, à Dakar, peut s'éviter de telles démarches en empruntant ponctuellement la voiture de service pour ses propres déplacements : « *quand je sors pour les activités de l'entreprise j'en profite pour faire un petit crochet* ». Mais toutes les personnes enquêtées n'ont pas cette opportunité et certaines d'entre elles recherchent une aide extérieure pour se faire véhiculer. Un étudiant de 27 ans, hébergé à Dakar chez son frère, employé du secteur public, profite de sa moto de service : « *je roule souvent avec une moto de service de mon frère. On part le plus souvent ensemble pour rendre visite à la famille* », obligeant à une synchronisation de leurs horaires de déplacement. De façon plus aléatoire, un policier à la retraite de 70 ans, habitant un quartier de Dakar où les voitures personnelles ne manquent pas, sollicite ses voisins pour être convoyé : « *si je voulais à chaque fois que je dois me rendre en centre-ville j'attends juste un voisin passer avec sa voiture, suffit juste demander ils vont m'y conduire* ». Ces exemples suggèrent que les opportunités d'usage de véhicules personnels sont plus larges que ne l'est l'équipement réel des ménages. Cet accès indirect, et parfois très ponctuel, à un véhicule motorisé dépend de l'activité professionnelle. Les salariés de grandes entreprises et les actifs travaillant dans le secteur de la mécanique et de la vente automobile y ont accès plus facilement. Il dépend également de la motorisation de l'entourage (famille étendue, relations amicales, voisinage) (Diaz Olvera et al., 2020).

Dans d'autres cas, l'aide demandée peut être monétaire. Quand la personne ne possède rien, emprunter est parfois le seul moyen qui va lui permettre de gagner un peu d'argent (Ayimpam, 2014 ; Marie, 2008) : « *je vais solliciter de l'aide, emprunt pour trouver une solution parce que le transport est le fil conducteur qui me procure la dépense quotidienne* » (commerçant non salarié et courtier, 60 ans, Guédiawaye). Emprunter, solliciter de l'aide n'est pas une démarche facile à entreprendre. Si certains empruntent à leurs proches, d'autres s'y refusent et préfèrent s'adresser à un commerçant du quartier : « *je vais solliciter de l'aide, mais très souvent je fais des emprunts au boutiquier du quartier [...]. Car certains de mes proches si vous les sollicitez ils ont tendance à refuser, et parfois répandre ton problème dans tout le quartier* » (vendeuse ambulante de boissons et d'eau glacée, 40 ans, Pikine). Les crédits accordés par les boutiquiers revêtent une importance cruciale pour une clientèle dont les revenus sont faibles, incertains et peu réguliers, mais dont les dépenses sont quotidiennes (Moya, 2017). Certains, enfin, craignant d'avoir des difficultés à rembourser, se refusent à emprunter, quitte à renoncer à se déplacer.

Accepter ou renoncer au déplacement

Les stratégies d'anticipation en matière de mobilité quotidienne sont dominées par la question économique. Il en va de même de l'acceptation de conditions difficiles de déplacement comme du renoncement au déplacement. En dernier ressort, les individus intériorisent les difficultés de

déplacement, arbitrant entre réaliser le déplacement quoi qu'il en coûte ou y renoncer : « *si je n'ai de quoi payer je me résigne* » (chauffeur occasionnel en recherche d'emploi, 35 ans, Dakar).

Le renoncement peut être accepté, mais crée aussi de la frustration : « *c'était un peu difficile, des fois tu veux bouger, mais si tu penses au coût du transport demain tu es obligé de reporter ça* » (serveur en hôtel, 28 ans, Dakar), voire de l'amertume : « *c'est très amer, dur parce que je peux rester toute une journée ou même plus sans avoir de l'argent, dans ce cas j'essaie de faire semblant comme si tout allait bien alors que c'est le contraire* » (enseignant à la retraite, 68 ans, Guédiawaye). Ces situations de renoncement s'observent chez les personnes vieillissantes face à l'épreuve physique des déplacements mais aussi du fait de difficultés à les financer lorsque la personne n'a plus de revenus propres : « *j'ai deux fils qui m'offrent de l'argent chaque mois. [...] la nourriture c'est la priorité. Et si je n'ai pas assez de moyens, je préfère rester à la maison tranquillement* » (ancienne vendeuse de mangues, 81 ans, Dakar).

Il n'est pas toujours envisageable de renoncer à se déplacer lorsqu'il s'agit de satisfaire aux besoins essentiels et que les stratégies d'anticipation n'ont pas fonctionné. Par un supplément d'engagement corporel, la marche à pied est utilisée comme mode ultime pour réaliser le déplacement : « *tu es obligé de laisser certains déplacements et de choisir les moins coûteux. A défaut de tout ça, on utilise nos deux pieds* » (étudiant, 27 ans, Dakar). Face à l'usage imposé de la marche à pied sur de longues distances, les individus cherchent à réduire cette dissonance cognitive entre le souhaité et le réalisable (Festinger, 1957), en adaptant leurs représentations du mode pédestre. Le recours à la marche est alors justifié comme un moyen de rester en forme : « *mais j'aime bien marcher tu sais je pratique du sport* » (serveur en hôtel, 28 ans, Dakar) ; voire réfléchir à l'avenir : « *je préfère marcher, je suis plus à l'aise et en plus cela me permet de réfléchir et de voir d'autres opportunités sur le commerce* » (vendeur de téléphone, 24 ans, Rufisque). Cette acceptation apparaît bien souvent comme le dernier recours avant de renoncer au déplacement, tant les capacités d'adaptation et la recherche de solutions ne peuvent qu'aménager partiellement les difficultés, pas les supprimer.

Conclusion

A partir de données d'enquête qualitatives et quantitatives, nous nous sommes attachés à décrire et analyser les pratiques de mobilité quotidienne des populations résidant dans la métropole dakaroise, les difficultés qu'elles rencontrent pour réaliser leurs déplacements et les formes d'adaptations qu'elles mettent en œuvre pour tenter de les surmonter. Ce travail conforte des analyses sur les pratiques de mobilité et les formes d'adaptations à Dakar (Diaz Olvera et al., 2024 ; Fall, 2007) et dans d'autres villes d'Afrique subsaharienne (Diaz Olvera et al., 2013 ; Porter et al., 2020). Il alimente un champ de recherche encore trop peu investigué sur les mobilités quotidiennes dans les villes des Suds (Priya Uteng & Lucas, 2018).

Au Sud comme au Nord, les pratiques de mobilité sont le produit des ressources disponibles, économiques d'abord, mais également spatiales et temporelles. Elles s'expriment différemment selon le genre, l'âge, la position sociale ou le lieu de résidence des individus. Dans les villes africaines, l'équipement des ménages en véhicules motorisés demeure socialement très sélectif. Du fait du coût des transports collectifs, les dépenses de transport pèsent lourd dans les budgets des ménages, en particulier des ménages pauvres. Les populations urbaines ne sont pas toujours en mesure de financer l'usage des transports collectifs qui leur est nécessaire. Elles s'accommodent d'opportunités modales souvent peu adaptées à leurs besoins et à leurs moyens, physiquement éprouvantes, et dont elles peinent à maîtriser les aléas. L'exemple dakarois illustre combien la mobilité quotidienne est essentielle dans le maintien et le développement des moyens de subsistance (Lucas & Porter, 2016), a fortiori lorsque les conditions économiques sont défavorables.

Dans un contexte où les sources de difficultés sont multiples, les populations doivent s'adapter en permanence. Les arbitrages sont différenciés selon le type d'activité qui motive le déplacement et son importance, qu'elle soit d'ordre économique (assurer le quotidien) ou sociale (participer à des cérémonies). Les formes d'adaptation se développent par l'accumulation d'expériences, à partir des pratiques ordinaires et des connaissances individuelles acquises au fil des usages du système de mobilité. Les habitants pratiquent une multimodalité improvisée, se servent du téléphone mobile pour organiser, réserver, éviter ou reporter les déplacements. Les formes d'adaptation diffèrent également selon le statut économique et le revenu de la personne. Le recours fréquent à la marche à pied apparaît souvent mis en avant comme une alternative choisie, pour limiter les pertes de temps tout en pratiquant une activité physique, ce qui confirme les motivations mises en évidence par Ndiaye (2015b). Mais il est d'autant plus sollicité que les ressources monétaires viennent à manquer. Lorsque leurs moyens le leur permettent, les citoyens utilisent les modes informels, Clandos ou Jakartas, sous forme de courses souvent coûteuses mais qui répondent à des besoins spécifiques de mobilité que les offres de transport conventionnelles par bus ne peuvent pas satisfaire. Ces différents supports de mobilité permettent aux populations de se déplacer malgré tout. Les formes d'adaptation peuvent aussi aboutir à l'acceptation d'une situation de déplacement insatisfaisante, voire au renoncement à se déplacer.

Le cadre d'analyse développé dans cet article à partir de l'exemple dakarois pourrait être confronté à d'autres contextes urbains. Les difficultés de déplacement auxquelles font face les populations africaines se retrouvent dans certains contextes occidentaux. Chez les populations défavorisées en particulier, la précarisation des relations à l'emploi et la baisse des prestations sociales entraînent une diminution des revenus (Collectif Rosa Bonheur, 2019) et des ressources économiques allouées à la mobilité. Alors que les citoyens africains dépendent essentiellement des transports collectifs pour se déplacer, ces populations à faibles revenus sont dépendantes de l'automobile, notamment dans les périphéries urbaines (Coutard et al., 2002 ; Motte-Baumvol et al., 2012). Elles sont contraintes d'adapter leurs déplacements, voire d'y renoncer dans certains cas, dans un contexte d'accroissement des coûts d'usage de la voiture particulière.

Le cas de Dakar met également en évidence l'intérêt mais aussi les limites des initiatives privées qui émergent de façon informelle face aux difficultés de mobilité. Elles rappellent la nécessité d'une offre de mobilité efficace, multimodale, organisée et régulée par la puissance publique pour contribuer à limiter les inégalités d'accès à la ville. En complément d'études sur la performance des réseaux de transport et sur le dimensionnement des infrastructures, il apparaît indispensable que les pouvoirs publics s'appuient sur ces retours d'expériences du quotidien pour améliorer les conditions de pratique de la marche à pied et l'organisation des transports collectifs.

Bibliographie

- ANDREASEN M. H., MØLLER-JENSEN L., 2017, Access to the city: Mobility patterns, transport and accessibility in peripheral settlements of Dar es Salaam, *Journal of Transport Geography*, Vol. 62, pp. 20-29.
- ANSD, 2021, *Enquête harmonisée sur les Conditions de vie des Ménages (EHCVM 2018-2019) au Sénégal : Rapport final*, Dakar, ANSD – UEMOA – Banque Mondiale, 181 p.
- ANSD, 2023, *Résultats préliminaires du Recensement général de la population et de l'Habitat de 2023 – RGPH 5*, Dakar, ANSD, 22 p.
- AYIMPAM S., 2014, *Economie de la débrouille à Kinshasa. Informalité, commerce et réseaux sociaux*, Paris, Karthala, 334 p.
- BELTON-CHEVALLIER L., OPPENCHAIM N., VINCENT-GESLIN S., 2019, *Manuel de sociologie des mobilités géographiques*, Tours, Presses universitaires François Rabelais, coll. « CM », 151 p.

- CHÉNEAU-LOQUAY A., 2012, La téléphonie mobile dans les villes africaines. Une adaptation réussie au contexte local, *l'Espace géographique*, Vol. 41, n°1, pp. 82-93.
- Collectif Rosa Bonheur, 2019, *La ville vue d'en bas. Travail et production de l'espace populaire*, Paris, Editions Amsterdam, 240 p.
- COUTARD O., DUPUY G., FOL S., 2002, La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile, *Espaces et sociétés*, n°108, pp. 155-176.
- DIAL F. B., 2008, *Mariage et divorce à Dakar. Itinéraires féminins*, Paris, Karthala - CREPOS, 200 p.
- 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, pp. 56-64.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., 2020, Accéder à l'automobile dans les villes d'Afrique subsaharienne : usages et usagers dakarois, *Flux*, n°119-120, pp. 73-89.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., 2023, La diversité des transports collectifs dakarois au prisme des pratiques quotidiennes des citoyens, In F. AUDARD, R. DESMOULIÈRE, L. WESTER (dir.), *Se déplacer dans les métropoles des Suds, Transports artisanaux, informels et auto-organisés*, Paris, Karthala, pp. 201-224.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., 2024, Sortir sans s'en sortir ? Mobilité et pauvreté à Dakar, In G. LESTEVEN (dir.), *Les systèmes de mobilité urbaine dans le monde*, Londres, ISTE Editions, pp. 59-80.
- DIONGUE M., 2012, Les périphéries rurales et la métropolisation : mutations et dynamiques territoriales. Le cas de Dakar, In C. T. MANGA (dir.), *Le Sénégal : quelles évolutions territoriales ?* Paris, L'Harmattan, pp. 63-108.
- DIONGUE M., SAKHO P., 2016, L'arrangement territorial des périphéries métropolitaines : Cas de Sangalkam et de Sébikhotane (Dakar, Sénégal), *Espaces et Sociétés en Mutations*, Vol 2. Presses Univ. de Dakar.
- DIONGUE M., SAKHO P., LESTEVEN G., POCHET P., 2023, *Projet Taxis-Clandos. Rapport d'analyse des entretiens usagers et annexes*, Dakar — Vaulx-en-Velin, IGT-UCAD — LAET-ENTPE.
- DIOP K., 2020, *Autoroute à péage Dakar-Diamniadio et mobilités périphériques : opportunités et disparités*, Thèse de doctorat de Géographie de l'Université Gaston Berger de Saint-Louis, 313 p.
- DREVEN G., 2016, *Mobilité quotidienne et stratégies d'adaptation spatio-temporelles des ménages*, Thèse de doctorat en géographie, Université Grenoble-Alpes, 329 p.
- ESSON J., GOUGH K. V., SIMON D., AMANKWAA E. F., NINOT O., YANKSON P. W.K., 2016, Livelihoods in motion: Linking transport, mobility and income-generating activities, *Journal of Transport Geography*, Vol. 55, pp. 182-188.
- FESTINGER L., 1957, *A theory of cognitive dissonance*, Stanford (CA), Stanford University Press.
- FALL A. S., 2007, *Bricoler pour survivre. Perceptions de la pauvreté dans l'agglomération urbaine de Dakar*, Paris, Karthala, 264 p.
- FOL S., GALLEZ C., 2017, Évaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources. Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité, *Revue internationale d'urbanisme*, n°4.
- GALLEZ C., KAUFMANN V., 2009, Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine, In M. FLONNEAU., V. GUIGUENO (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, pp. 41-55.
- GODARD X. 2002, D comme Dakar ou le bilan mitigé d'une ville pilote, In X. GODARD (Dir.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris-Arcueil, Karthala-Inrets, pp. 57-72.
- GOUGH K. V., 2008, 'Moving around': the social and spatial mobility of youth in Lusaka, *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, Vol. 90, n°3, pp. 243-255.
- KAUFMANN V., 2021, Histoire de la notion de mobilité, *Dictionnaire*, Forum Vies Mobiles. <https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/13605/histoire-de-la-notion-de-mobilite>
- KINDA F., 1987, *Ménages populaires à Ouagadougou*, Thèse de doctorat en sociologie, Université de Nantes, 631 p.
- LESTEVEN G. 2012, *Les stratégies d'adaptation à la congestion automobile dans les grandes métropoles. Analyse à partir des cas de Paris, São Paulo et Mumbai*, Thèse de Doctorat, Université Paris 1, 436 p.
- LESTEVEN G., CISSOKHO D., POCHET P., DIONGUE M., SAKHO P., 2022, Daily mobility in urban peripheries. The role of clandestine taxis in Dakar, Senegal, *Sustainability*, Vol. 14, n°11, 6769.
- LOMBARD J., 2015, *Le monde des transports sénégalais. Ancrage local et développement international*, Marseille, IRD éditions, 288 p.

- LOMBARD J., BRUEZ F., DIAKHO A., 2006, Les transports sénégalais à l'aune du système-monde, In J. LOMBARD, E. MESCLIER, S. VELUT (Eds), *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*, Paris, IRD Editions – ENS, pp. 183-202.
- LUCAS K., PORTER G., 2016, Mobilities and livelihoods in urban development contexts: Introduction, *Journal of Transport Geography*, Vol. 55, pp. 129-131.
- MARESCA B., 2017, Mode de vie : de quoi parle-t-on ? Peut-on le transformer ?, *La Pensée écologique*, n°1.
- MARIE A. (éd.), 2008, *L'Afrique des individus*, Paris, Karthala, 442 p.
- MOTTE-BAUMVOL B., BELTON-CHEVALLIER L., MOREL-BROCHET A., 2012, *Les territoires périurbains entre dépendance automobile et ségrégation socio-spatiale, les ménages modestes fragilisés par les coûts de la mobilité*, Rapport de recherche pour le PUCA, 194 p.
- MOYA I., 2017, *De l'argent aux valeurs. Femmes, économie et société à Dakar*, Nanterre, éditions de la Société d'ethnologie, 352 p.
- MYERS G., 2011, *African Cities: Alternative Visions of Urban Theory and Practice*, New York, Zed Books, 256 p.
- NDIAYE I., 2015a, Étalement urbain et différenciation sociospatiale à Dakar (Sénégal), *Cahiers de géographie du Québec*, Vol. 59, n° 166, pp. 47-69.
- NDIAYE I., 2015b, Mobilité et pauvreté urbaine : usages et motivations de la marche à pied dans la ville de Dakar (Sénégal), *Revue de géographie du laboratoire Leïdi*, n°13, pp. 245-262.
- NDIAYE I., 2018, Coupure urbaine et autoroute à péage à Dakar : entre séparation des communautés et contraintes de mobilité ?, *Etudes caribéennes*, n°39-40.
- NDIAYE V., 2022, *Accès à la mobilité quotidienne, politiques publiques et informalité utile dans les transports. Dynamiques et effets des acteurs dans les périphéries urbaines de Dakar*, Thèse en Géographie, Université Cheikh Anta Diop, Dakar, 314 p.
- ONGO NKOA B. E., SONG J. S., 2019, Urbanisation et inégalités en Afrique : une étude à partir des indices désagrégés, *Revue d'Economie Régionale & Urbaine*, n°3, pp. 447-484.
- ORFEUIL J.-P., RIPOLL F., 2015, *Accès et mobilités, les nouvelles inégalités*, Gollion (Suisse), Infolio éditions (Archigraphy Poche), 211 p.
- PORTER G., ABANE A., LUCAS K., 2020, *User diversity and mobility practices in Sub-Saharan African cities: understanding the needs of vulnerable populations. The state of knowledge and research*, Gothenburg (Suède), The Volvo Research and Educational (VREF), 38 p.
- PRIYA UTENG T.P., LUCAS K., 2018, The trajectories of urban mobilities in the Global South. An introduction, In PRIYA UTENG T.P., LUCAS K. (eds.), *Urban Mobilities in the Global South*, Londres, Routledge, pp. 1-18.
- SAKHO P., 2002, U comme Urbain ou Développement urbain et transport à Dakar, In X. GODARD (Dir.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris-Arcueil, Karthala-Inrets, pp. 331-342.
- SALON D., GULYANI S., 2010, Mobility, poverty, and gender: travel 'choices' of slum residents in Nairobi, Kenya, *Transport Reviews*, Vol. 30, n°5, pp. 641-657.
- SIETCHIPING R., PERMEZEL M. J., NGOMSI C., 2012, Transport and mobility in sub-Saharan African cities: An overview of practices, lessons and options for improvements, *Cities*, Vol. 29, n°3, pp. 183-189.
- 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*, Lyon-Dakar, 306 p. + annexes.
- STASIK M., CISSOKHO S., 2018, Introduction to Special Issue: Bus Stations in Africa, *Africa Today*, Vol. 65, n°2, pp. vii-xxiv.
- UN-HABITAT, 2014, *L'Etat des villes africaines : Réinventer la transition urbaine*, Nairobi, UN-Habitat, 250 p.
- VASCONCELLOS E.A., 2001, *Urban Transport, Environment and Equity. The Case for Developing Countries*, Londres, Earthscan.