



à un moyen de transport, c'est-à-dire de la possibilité de se déplacer et de l'ampleur de ces déplacements.

## A. Le logement : construction de la résidence

L'analyse du logement passe par celle de la construction de la résidence, que l'on peut articuler autour de deux éléments : d'une part, la composition de la corésidence, qui détermine la taille et l'organisation des logements, d'autre part le statut d'occupation de ces logements qui peut influencer sur la stabilité du peuplement. Il faut garder ici à l'esprit que la ville de Ouagadougou est marquée par l'horizontalité du bâti et que la taille des logements est peu élevée, puisqu'elle est de 3,18 pièces pour les logements situés dans la zone lotie et de 1,81 pièces pour ceux situés dans la zone non lotie. La taille des logements peut avoir un effet limitant sur l'ampleur de la corésidence.

### 1. Composition sociale des logements

La composition sociale est déterminée à partir du lien de parenté avec le « référent-logement », c'est-à-dire soit la personne qui est propriétaire du logement, soit celle qui paye le loyer, soit celle à qui le logement a été prêté. Le tableau ci-dessous présente la répartition des logements selon leur composition sociale, en distinguant les espaces lotis et les espaces non lotis. Les logements unipersonnels sont des logements occupés par une seule personne ; les logements nucléaires abritent un couple avec ou sans enfant ou l'un des deux conjoints avec un ou plusieurs enfants ; les logements élargis abritent un ensemble d'individus qui ont entre eux des liens de parenté dépassant le seul couple avec ou sans enfant (les grands parents par exemple, ou des oncles et tantes...) ; enfin les logements composés abritent au moins un individu qui n'a pas de lien de parenté avec le référent logement.

**Tableau 10 : Composition de la corésidence selon le type de quartiers**

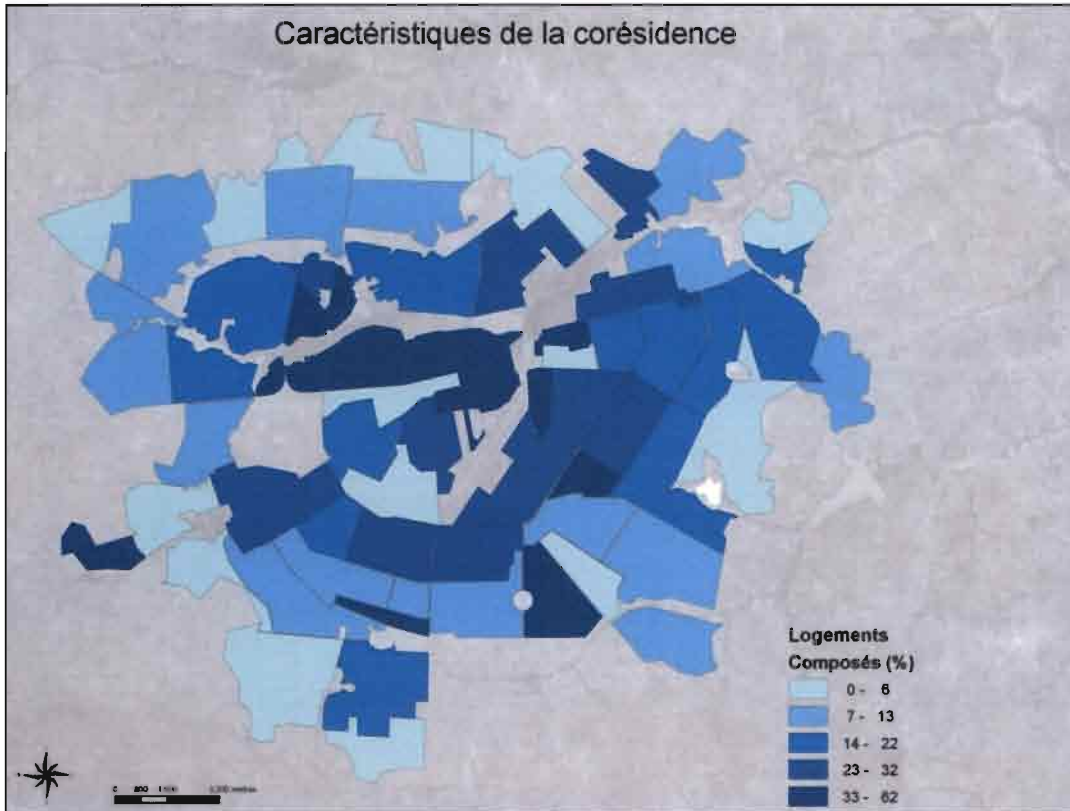
| Composition de la corésidence | Loti   | Non Loti | Total   |
|-------------------------------|--------|----------|---------|
| Composition unipersonnelle    | 6,79%  | 10,70%   | 17,49%  |
| Composition nucléaire         | 18,75% | 21,18%   | 39,93%  |
| Composition élargie           | 20,85% | 10,47%   | 31,33%  |
| Composition composée          | 9,76%  | 1,49%    | 11,25%  |
| Total                         | 56,15% | 43,85%   | 100,00% |

A l'échelle de la ville, les logements dont la composition sociale est nucléaire dominant, puisqu'ils représentent quasiment 40% de l'ensemble des logements. Ils sont suivis par les logements de type élargi, qui sont proches de ce que l'on nomme communément dans le contexte ouest-africain une concession. Le recul de cette forme considérée comme traditionnelle de corésidence a été mis en évidence à Ouagadougou depuis quelques années (Le Bris E.). Différents phénomènes peuvent l'expliquer. D'une part, on a affaire à une population d'immigration récente, comme le montre notamment la pyramide des âges, ce qui a un rôle limitatif sur la taille de la famille résidant à Ouagadougou. Les individus arrivent soit seuls, soit en couple, soit en couple avec enfant(s). Il est possible de faire l'hypothèse que la composition des logements évolue au fil des générations vers une forme élargie, même si la taille de plus en plus restreinte des parcelles à Ouagadougou peut constituer un facteur limitant à l'élargissement des unités familiales ; tout comme l'aspiration des

plus jeunes adultes à davantage d'indépendance. Les logements de type nucléaire sont plus nombreux dans les quartiers non lotis, quartiers qui conjuguent jeunesse de la population et petitesse des logements. Ces deux phénomènes expliquent également l'importance des logements unipersonnels dans cette zone. Il faut noter que ces derniers occupent une place relativement importante dans la ville, ce qui peut être mis en lien avec une migration récente ou avec la place notable occupée par la population étudiante dans la ville. Pour les logements de type élargi, la situation est inversée : ils sont plus nombreux dans les quartiers lotis, où l'on trouve des populations plus anciennement installées et où abondent les vieux logements de type « cour » ou concession. Dans ces quartiers, ils représentent la principale forme d'organisation de la coresidence, même si l'écart est faible par rapport aux logements de type nucléaire.

Spatialement, les logements de type élargi se regroupent dans les quartiers les plus anciens de Ouagadougou, comme Gounghin ou Zogona, ou dans des quartiers qui ont gardé une structure villageoise malgré le lotissement, tel que Somgandé. Les logements dont la composition est nucléaire sont présents dans l'ensemble des périphéries, qu'elles soient loties ou non : si l'on part du centre vers la périphérie, leur présence est guidée par un gradient qui va dans le sens croissant. Il en est de même pour les logements unipersonnels, même s'ils sont un peu plus clairement localisés dans les quartiers non lotis, aux extrémités de la ville comme à Yemtenga ou Zongo, ainsi qu'à proximité de l'Université de Ouagadougou.

Les logements de type composé constituent la forme la plus rare, même s'ils représentent plus de 11% de l'ensemble des logements. Cependant, le plus remarquable pour cette catégorie est la différence entre les quartiers non lotis et les quartiers lotis : la quasi-totalité des logements de type composé se retrouvent dans les quartiers lotis de la ville. Cette situation est à mettre en lien avec les configurations possibles que l'on retrouve dans ce genre de catégorie. En effet, les logements où l'employé de maison est hébergé se retrouvent dans cette catégorie, de même que dans les logements où sont accueillis par exemple, des ressortissants du même village, c'est-à-dire des personnes avec lesquelles il n'y a pas de lien de parenté, mais envers lesquelles le lien est fort. Se retrouvent aussi des personnes qui se retrouvent sur une base amicale ou d'origine commune.



**Carte 28 : Répartition des logements de type composé**

La répartition spatiale des logements de type composé dans la ville fait apparaître une différenciation assez forte entre le centre et les périphéries. Ce type de logement est relativement absent des périphéries, en particulier des périphéries non loties. Par contre, il est très présent dans les quartiers anciens du centre-ville, notamment vers Dapoya, Larlé, Paspangé ainsi que vers les 1200 Logements. En fait cette carte est assez proche de celle des logements de type élargi. S'ajoutent cependant, des quartiers de niveau relativement élevé tels que la partie est de Ouaga 2000 ou Zagtouli, qui rassemblent des logements susceptibles d'abriter le personnel de maison.

Afin de mieux comprendre les logiques de corésidence, une observation plus fine s'impose notamment sur la base des caractéristiques individuelles du référent-logement. Seront ainsi observées la répartition des types de logement en fonction de l'âge du référent-logement, en fonction de son statut migratoire (défini à partir du lieu de naissance) et en fonction de son occupation. Assez logiquement, lorsque les référents-logements sont dans la catégorie des 20-29 ans (cas de 27,2% du total des référents-logements), ils sont à la tête soit de logements unipersonnels, pour 9,1% d'entre eux, soit à la tête de logements nucléaires, pour 11,1% d'entre eux. En effet, il s'agit de la classe d'âge correspondant notamment à l'âge de la migration, mais aussi à l'âge de fréquentation de l'université, ou encore à celui du mariage et parfois du premier enfant ; autant d'étapes dans le cycle de vie des individus qui favorisent la décohabitation d'avec les familles d'origine, et la constitution de ménages de taille limitée. Sinon, l'essentiel des référents-logements (39,7% d'entre eux) se retrouvent dans la classe des 30-44 ans, qui est aussi la classe la plus féconde, ce qui explique la jeunesse de la population ouagalaise observée dans le Chapitre Dynamiques démographiques. Cette classe d'âge se répartit surtout entre les logements de type nucléaire (pour

19% d'entre eux), les logements de type élargi (11,6%) et de façon plus marginale dans les logements de type composé (5,31%). On peut considérer que la classe d'âge précédente est une classe charnière dans la mesure où nombre d'événements fondamentaux de la vie ont lieu pendant cette période. La classe d'âge des 30-44 ans renvoie plutôt à une idée d'installation et d'expansion des capacités d'accueil du logement. Nous reviendrons sur ces différences d'âge lors de la description du statut d'occupation des logements.

Si l'âge du référent-logement semble avoir une incidence importante sur son type de logement, le lieu de naissance semble avoir une influence moindre. Le tableau ci-dessous montre la répartition par type de logement en fonction du lieu de naissance. Quelque soit le lieu de naissance, les pourcentages les plus élevés se retrouvent dans la catégorie des logements de type nucléaire.

**Tableau 11 : Type de logement et lieu de naissance du référent-logement**

| Lieu de naissance du référent-logement | Type de logement |           |        |         | Total |
|--|------------------|-----------|--------|---------|-------|
|  | Unipersonnel     | Nucléaire | Elargi | Composé |       |
| Ouagadougou                            | 15,66%           | 39,86%    | 32,45% | 12,03%  | 100%  |
| Burkina Faso                           | 16,93%           | 40,76%    | 31,31% | 11,01%  | 100%  |
| Etranger (hors Côte d'Ivoire)          | 28,53%           | 30,33%    | 26,79% | 14,35%  | 100%  |
| Côte d'Ivoire                          | 26,39%           | 38,20%    | 26,97% | 8,44%   | 100%  |
| Total                                  | 17,62%           | 40,01%    | 31,14% | 11,23%  | 100%  |

Cependant, si l'on observe la répartition de la population née à l'étranger et la répartition de la population née en Côte d'Ivoire, on constate que 28,5% des individus de la première catégorie et 26,4% des individus de la seconde catégorie se retrouvent dans des logements de type unipersonnel. Ces pourcentages relativement élevés renvoient sans doute à des individus souvent jeunes et non mariés, qui ne disposent pas de réseaux sociaux leur permettant par exemple d'être hébergés par leur famille ou dans un système de cohabitation sur une base amicale. Toujours dans cette logique, se retrouvent 14,35% des individus nés à l'étranger dans des logements de type composé, c'est-à-dire où au moins un membre n'a pas de lien de parenté avec le référent-logement. Ce chiffre peut être mis en lien avec l'hypothèse selon laquelle on a affaire à des stratégies résidentielles relativement classiques pour des populations migrantes : soit elles s'organisent sur la base d'une origine commune, villageoise ou de quartier, qui ne repose pas forcément sur le lien familial, soit elles s'organisent sur la base de liens amicaux, tissés lors de l'expérience migratoire ou lors de l'insertion en ville. Le profil de la population née en Côte d'Ivoire est assez similaire et les stratégies résidentielles sont apparemment très proches.

Quelques hypothèses se dégagent de la répartition en fonction de la typologie des activités professionnelles. Celle-ci s'appuie à la fois sur le statut dans l'activité, le type d'entreprise et le lieu de l'activité. Pour ce qui est des actifs, ils se retrouvent tous majoritairement soit dans les logements de type nucléaire, soit dans les logements de type composé. Par contre, si l'on observe les logements de type unipersonnel et ceux de type composé, il est possible d'établir des différenciations. En particulier, entre un cinquième et un quart des travailleurs indépendants sans local, des aides-familiaux, des apprentis et des journaliers habitent dans des logements de type unipersonnel. Dans la mesure où il s'agit des catégories les plus précaires, il est probable qu'elles se concentrent dans des logements de type chambre, dans les quartiers non lotis en particulier. Il est vrai aussi que ce type d'activité concerne souvent des migrants arrivés récemment, puisque l'entrée dans ce type d'activités est assez aisée.

**Tableau 12 : Activité du référent-logement et type de logement**

| Typologie des activités   | Type de logement |           |        |         |
|---------------------------|------------------|-----------|--------|---------|
|                           | Unipersonnel     | Nucléaire | Elargi | Composé |
| Salarié du secteur public | 9,12%            | 28,36%    | 28,77% | 33,75%  |
| Salarié du secteur privé  | 15,80%           | 45,85%    | 28,20% | 10,14%  |
| Employeur/patron          | 6,40%            | 26,59%    | 39,00% | 28,01%  |
| Indépendant avec local    | 17,06%           | 41,54%    | 32,37% | 9,03%   |
| Indépendant sans local    | 21,91%           | 42,99%    | 28,95% | 6,15%   |
| Aide familial/Apprenti    | 24,86%           | 41,64%    | 23,92% | 9,59%   |
| Journalier                | 25,31%           | 43,83%    | 26,39% | 4,47%   |
| Inactif pour études       | 31,02%           | 4,68%     | 43,23% | 21,06%  |
| Autres inactifs           | 10,84%           | 20,63%    | 49,81% | 18,72%  |
| Actif au chômage          | 13,80%           | 50,41%    | 33,68% | 2,10%   |
| Autre                     | 1,95%            | 29,53%    | 45,76% | 22,76%  |
| Total                     | 17,49%           | 39,93%    | 31,33% | 11,25%  |

La catégorie des « inactifs pour études », qui correspond aux personnes scolarisées et aux étudiants, se retrouve surtout dans des logements de type élargi, composé ou unipersonnel. Pour cette catégorie, le rôle de l'âge est prépondérant. En effet, les plus jeunes sont toujours logés « en famille », essentiellement dans des logements de type élargi, alors que les étudiants, légèrement plus âgés, ont accès à un logement propre ou composé, suivant s'ils ont de la famille ou non, susceptible de les accueillir à Ouagadougou.

L'analyse de la composition sociale des logements apporte des éléments quant aux dynamiques résidentielles en œuvre dans la ville de Ouagadougou. Si la structure du bâti amène à une densification de l'occupation des logements, elle ne peut expliquer leur composition sociale ; celle-ci obéit à des logiques sociales et de peuplement, en particulier elle est fonction de l'âge de la population ouagalaise et de la situation des logements en quartiers lotis ou en quartiers non lotis. De façon plus générale, on peut avancer que les logements de type unipersonnel et les logements de type composé renvoient à des formes de précarité tant sociale qu'économique ; ceci renvoie sans doute à des populations migrantes arrivées récemment en ville, qui n'ont pas encore accès aux ressources que peut produire une installation durable dans l'espace urbain.

## 2. Le statut d'occupation

Le statut d'occupation des logements constitue une deuxième entrée dans la dynamique du peuplement à partir de la résidence. En effet, le statut d'occupation apporte des éléments de compréhension quant à la stabilité du peuplement –être propriétaire de son logement par exemple n'a pas la même incidence que de disposer d'un logement prêté– ainsi que sur la manière d'habiter la ville.

Ouagadougou reste sans conteste une ville de propriétaires, puisque ces derniers représentent plus de 71% de la totalité des logements. Les logements en location sont peu présents, à peine plus de 11% du total, supplantés par les logements prêtés. La prédominance de la propriété se retrouve dans nombre de villes africaines et constitue une aspiration très forte de la part des individus.

**Tableau 13 : Statut d'occupation des logements**

| Statut d'occupation du logement | Type de quartier |                |             |
|---------------------------------|------------------|----------------|-------------|
|                                 | Zone Lotie       | Zone non lotie | Total       |
| En propriété                    | 38,05%           | 33,22%         | 71,27%      |
| Location                        | 8,60%            | 2,54%          | 11,13%      |
| Prêté                           | 8,78%            | 7,68%          | 16,46%      |
| En copropriété                  | 0,21%            | 0,09%          | 0,30%       |
| Colocation                      | 0,16%            | 0,10%          | 0,26%       |
| Autre                           | 0,48%            | 0,08%          | 0,57%       |
| <b>Total</b>                    | <b>56,28%</b>    | <b>43,72%</b>  | <b>100%</b> |

Toutefois, la distinction entre les zones loties et les zones non loties apporte des éléments supplémentaires de compréhension. En effet, les logements en location sont essentiellement dans la partie lotie de la ville et ils n'existent que de façon assez marginale dans les quartiers non lotis. Dans ces derniers, les logements en prêt supplantent largement ceux en location alors que dans les quartiers lotis, logements en prêt et logements en location occupent quasiment la même place. Cette situation s'explique de deux manières : d'une part, les constructions en non loti étant vouées à une destruction plus ou moins lointaine, les investissements dans l'immobilier sont rares. Toujours dans ces quartiers, d'autre part, la première étape sur la voie de l'attribution d'une parcelle est celle du recensement des logements occupés. Une stratégie possible est alors de construction d'une petite maison, que l'on qualifie parfois de « maison-alibi » (Prat A.), d'y placer quelqu'un – généralement un membre de sa famille – jusqu'à ce que ce le logement soit recensé et intègre le processus d'attribution d'une parcelle. Il est possible que ce système explique le niveau relativement élevé du taux de logements en prêt dans le non loti, même si ces derniers sont également nombreux dans les espaces lotis. Nous reviendrons par la suite sur les logiques du prêt de logement.

Pour ce qui est de la propriété, il est nécessaire de faire la distinction entre les propriétaires qui disposent d'un titre ou d'une reconnaissance légale de leur installation<sup>54</sup> et ceux qui ne disposent que d'une reconnaissance coutumière. Cette distinction repose très largement sur la différenciation entre les quartiers lotis et les quartiers non lotis. En effet, 42% des référents-logements propriétaires disposent d'une reconnaissance légale, alors que 50% d'entre eux ne disposent que d'une reconnaissance coutumière (et 8% des référents-logements propriétaires n'ont ni l'une ni l'autre). La ville de Ouagadougou présente une situation paradoxale : la part importante de propriétaires<sup>55</sup> laisse penser à une certaine stabilité du peuplement et à une certaine sécurité du logement, alors que plus de la moitié des propriétaires n'ont pas l'autorisation des pouvoirs publics de s'installer là où ils sont. En fait, plus de 50% des référents-logements propriétaires sont voués à être potentiellement expulsés lors des opérations de lotissement (à l'exception de ceux qui se voient attribuer une parcelle, mais qui connaîtront quand même une mobilité résidentielle, certes de moindre envergure).

L'importance des logements prêtés, 16,5% des logements est également remarquable à Ouagadougou, dans la mesure où elle est plus importante que celle des logements locatifs. Comme nous l'avons signalé, l'une des explications est le mécanisme des « maisons-alibis » qu'on trouve

<sup>54</sup> L'obtention du titre de propriété définitif est un processus assez long, de plusieurs années. Cependant, lorsque les individus se sont vus attribuer une parcelle, ils en ont la disposition légale.

<sup>55</sup> Le terme de propriétaire désigne ici soit des gens ayant effectivement un titre de propriété, soit des gens qui ont financé leur logement, le plus souvent en autoconstruction et illégalement.

dans les quartiers non lotis. Mais, cette partie de la ville n'a pas le monopole du prêt. Nous définissons ici le prêt comme le fait de mettre à la disposition de quelqu'un – le référent-logement – un logement sans lui demander de compensation financière en échange. Ainsi, le prêt de logement est généralement effectué par un membre appartenant à l'entourage proche du référent-logement. Le tableau ci-dessous présente les liens de parenté entre le référent-logement et celui qui lui prête son logement.

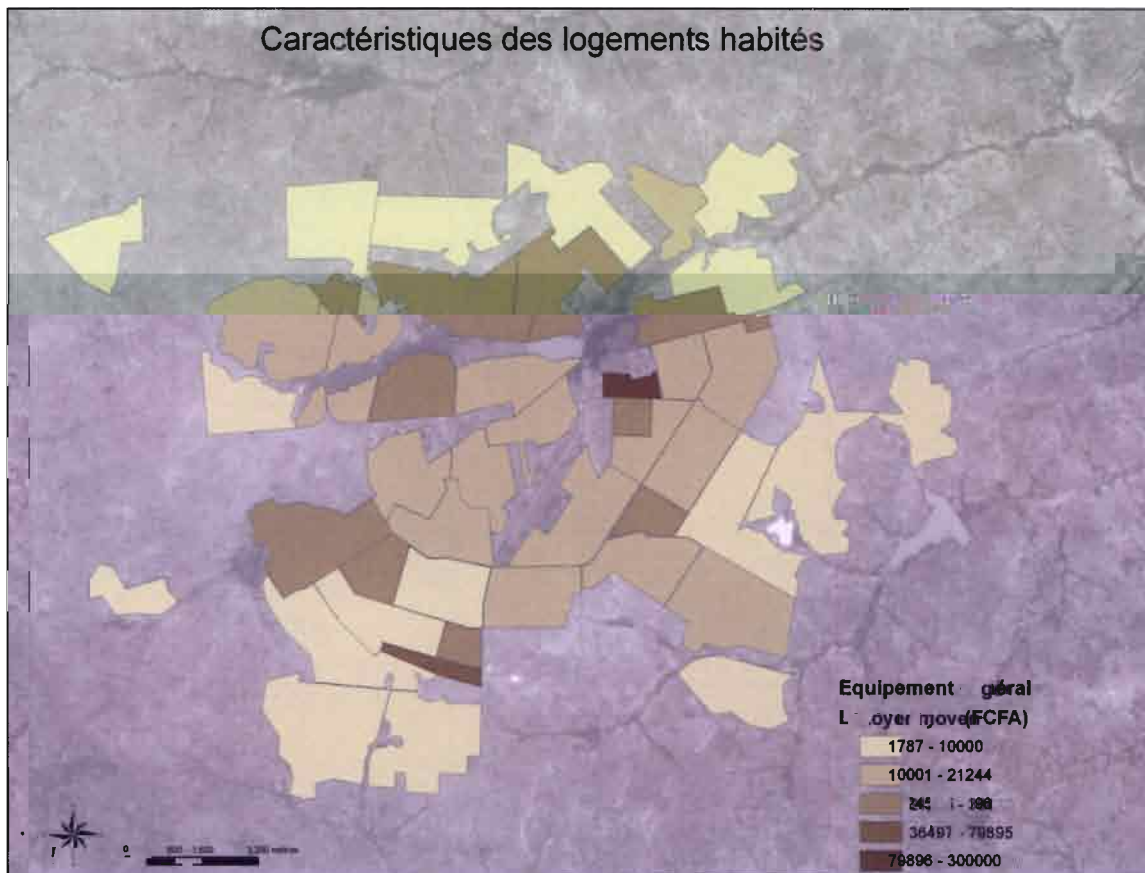
**Tableau 14 : Les liens de parenté dans le prêt de logements**

| Lien de parenté entre Ego et le propriétaire du logement | Pourcentage |
|--|-------------|
| Père/mère  | 12,40%      |
| Oncle/tante  | 22,26%      |
| Frère/sœur   | 31,82%      |
| Demi-frère/demi-sœur                                     | 1,50%       |
| Beau-frère/belle-sœur                                    | 3,83%       |
| Autre lien de parenté                                    | 19,26%      |
| Ami/ressortissant du même village                        | 6,22%       |
| Autre  | 2,35%       |
| Total  | 100,00%     |

On constate que ce ne sont pas les liens les plus proches, ceux entre parents et enfants, qui suscitent le plus de prêt de logement. En première position viennent les collatéraux, c'est-à-dire les frères et sœurs. Une de ces configurations que nous avons retrouvées lors d'entretiens qualitatifs est la situation où les frères/sœurs ne résident pas à Ouagadougou, mais sont en migration, généralement à l'étranger. Ayant réalisé un investissement immobilier à Ouagadougou, ils mettent ce logement à disposition de leurs frères/sœurs, qui jouent en quelque sorte le rôle de gardien. Ceux-ci ont la possibilité d'y rester tant que le membre de leur fratrie ne décide pas de revenir s'installer à Ouagadougou. Ils se retrouvent dans une relative précarité résidentielle, leur logement ne pouvant être que provisoire ; précarité d'autant plus forte qu'ils sont contraints à l'immobilité résidentielle temporaire, par obligation familiale. Viennent ensuite les oncles/tantes, puis les autres liens de parenté, qui sont surtout des cousins plus ou moins proches. Il apparaît que la famille élargie joue un rôle important dans le prêt de logement.

Troisième forme de statut d'occupation du logement, la location ne concerne qu'un peu plus de 10% des logements et il se retrouve quasi-exclusivement dans la partie lotie de la ville. L'aspiration générale et forte à la propriété, ainsi que le niveau élevé des loyers dans la ville de Ouagadougou, contribuent aussi à ce faible niveau. La moyenne des loyers est de 15 295,5 francs CFA pour toute la ville de Ouagadougou, ce qui correspond environ à logement d'une ou deux pièces dans une cour commune avec sanitaires communs. Cependant, lorsque l'on regarde la moyenne dans les quartiers lotis, elle s'élève à 18 876 francs CFA et à 3142 francs CFA pour les quartiers non lotis. La différence est très forte entre les deux types de quartiers et s'explique par la qualité des logements et leur distance au centre. La carte ci-dessous présente une répartition spatiale plus fine de la moyenne des loyers.





**Carte 29 : Répartition de la moyenne des loyers dans la ville de Ouagadougou**

La première caractéristique de cette carte est qu'elle est très morcelée, dans la mesure où il existe des quartiers où l'offre locative est absente. Il s'agit essentiellement de quartiers périphériques non lotis mais aussi nouvellement lotis, c'est-à-dire où l'investissement dans l'immobilier locatif est encore absent. Les quartiers où le loyer moyen est le plus élevé sont des quartiers résidentiels d'un certain standing : la Zone du bois, quartier de concentration des étrangers surtout Européens, Cissin, quartier où se construisent des lotissements de standing élevé. Le montant des loyers moyens diminue lorsque l'on s'éloigne vers les périphéries, en particulier lorsque l'on se situe dans les quartiers non lotis, ce qui est le cas de la partie nord de Zongo ou de Yamtenga. Cependant, cette différenciation entre quartiers lotis et quartiers non lotis n'est pas toujours valable : les quartiers nouvellement lotis tels que Bonheur Ville au sud ou Toundwéogo et Kambouissin au nord se retrouvent au même niveau que les quartiers non lotis. Il s'agit de quartiers très récemment lotis, où la qualité des logements n'a pas encore changé, situés en grande périphérie et qui ne sont pas encore accessibles facilement. Ils restent très proches du non loti dans le profil des logements.

Si Ouagadougou reste très majoritairement une ville de propriétaires, l'accession à ce statut d'occupation est cependant conditionnée par différents critères, dont celui de l'âge et celui de l'occupation. Le tableau ci-dessous présente la répartition par classes d'âge des référents-logements, en fonction du statut d'occupation du logement.

**Tableau 15 : Statut d'occupation du logement selon l'âge du référent-logement**

| Statut d'occupation du logement | Classes d'âges |           |           |           |          | Total  |
|---------------------------------|----------------|-----------|-----------|-----------|----------|--------|
|                                 | 12-19 ans      | 20-29 ans | 30-44 ans | 45-59 ans | 60 + ans |        |
| En propriété                    | 0,32%          | 15,89%    | 28,00%    | 19,88%    | 6,98%    | 71,25% |
| Location                        | 0,54%          | 3,59%     | 5,45%     | 1,24%     | 0,32%    | 11,16% |
| Prêté                           | 0,98%          | 7,06%     | 5,88%     | 1,75%     | 0,44%    | 16,46% |
| En copropriété                  | 0,00%          | 0,16%     | 0,12%     | 0,01%     | 0,03%    | 0,30%  |
| Colocati                        | 0,00%          | 0,20%     | 0,05%     | 0,00%     | 0,00%    | 0,26%  |
| Autre                           | 0,00%          | 0,31%     | 0,19%     | 0,07%     | 0,00%    | 0,58%  |
| Total                           | 1,84%          | 27,21%    | 39,70%    | 22,97%    | 7,74%    | 100%   |

Les référents-logements se concentrent pour quasiment 40% d'entre eux dans la classe des 30-44 ans, et ils sont nombreux dans les deux classes d'âge encadrantes, à savoir les 20-29 ans pour 27% d'entre eux et les 45-59 ans pour 23% d'entre eux. Leur importance diminue très vite passée les 60 ans, ce qui est à l'image de la répartition par âge de l'ensemble de la population, ou ce qui peut supposer que les plus âgés sont logés par leurs enfants et perdent leur statut de référent-logement. Si l'on observe la répartition selon le statut d'occupation, on constate qu'entre 45 et 59 ans, seuls un peu plus de 3% des référents-logements n'ont pas accès à la propriété, ce qui est très faible, alors qu'ils sont quasiment 11,5% à ne pas y avoir accès entre 30 et 44 ans, se répartissant de façon quasi égalitaire entre les logements en location et les logements prêtés. Le logement en prêt est le plus important chez les référents-logements plus jeunes, entre 20 et 29 ans, alors que dans la classe d'âge suivante le logement locatif comme le logement en propriété augmentent, ce dernier faisant un saut important. Cette classe d'âge (20-29 ans) correspond à la fin des études et/ou début de la mise en activité, c'est-à-dire à une période de relative instabilité dans la vie de l'individu. Si ces référents-logements ont acquis une certaine autonomie dans la mesure où ils ont décohabité, celle-ci est relative puisqu'ils restent dépendants de la possibilité de bénéficier d'un logement à titre gratuit.

L'activité professionnelle constitue un autre élément pouvant favoriser ou non l'accession à la propriété. L'observation, dans un premier temps, de la répartition des référents-logements selon le type d'activité montre qu'ils sont les plus nombreux dans la catégorie des indépendants, puis dans celle des salariés du privé : cette répartition est à mettre en lien avec la répartition même des actifs. Cependant, il est possible de faire différents constats à une échelle plus fine : certains types d'actifs quasiment se retrouvent dans une seule catégorie du statut d'occupation. Ainsi, les indépendants sans local ou les actifs au chômage vivent quasiment tous dans des logements en propriété, très probablement situés dans les quartiers non lotis dans la mesure où l'on a affaire aux catégories les plus précaires. Pour ce qui est des logements en prêt, les journaliers, les indépendants avec local et les salariés du privé sont les catégories les mieux représentées. Si les journaliers ont un statut assez précaire et peu stable qui peut expliquer le statut d'occupation du logement, les éléments explicatifs sont plus complexes pour les autres catégories. En effet, la catégorie « indépendant avec local » recouvre des situations assez variées dont certaines sont proches de celle de journalier.

**Tableau 16 : Statut d'occupation du logement et activité**

| Statut d'occupation du logement | Typologie des activités |                  |                  |                        |                        |                          |            |                     |                 |                  |        |
|---------------------------------|-------------------------|------------------|------------------|------------------------|------------------------|--------------------------|------------|---------------------|-----------------|------------------|--------|
|                                 | Salarié du public       | Salarié du privé | Employeur/patron | Indépendant avec local | Indépendant sans local | Aide-familial / apprenti | Journalier | Inactif pour études | Autres inactifs | Actif au chômage | Total  |
| En propriété                    | 5,67%                   | 11,18%           | 0,87%            | 18,55%                 | 14,13%                 | 2,35%                    | 7,80%      | 0,32%               | 5,79%           | 3,17%            | 71,27% |
| Location                        | 1,48%                   | 3,39%            | 0,35%            | 2,56%                  | 0,89%                  | 0,40%                    | 0,98%      | 0,49%               | 0,20%           | 0,30%            | 11,13% |
| Prêté                           | 0,81%                   | 3,60%            | 0,11%            | 3,74%                  | 1,43%                  | 1,34%                    | 3,55%      | 0,24%               | 0,35%           | 0,56%            | 16,46% |
| En copropriété                  | 0,00%                   | 0,00%            | 0,09%            | 0,08%                  | 0,00%                  | 0,00%                    | 0,04%      | 0,03%               | 0,06%           | 0,00%            | 0,30%  |
| Colocation                      | 0,00%                   | 0,00%            | 0,03%            | 0,14%                  | 0,06%                  | 0,00%                    | 0,03%      | 0,00%               | 0,00%           | 0,00%            | 0,26%  |
| Autre                           | 0,03%                   | 0,16%            | 0,00%            | 0,13%                  | 0,00%                  | 0,20%                    | 0,06%      | 0,00%               | 0,00%           | 0,00%            | 0,57%  |
| Total                           | 8,01%                   | 18,34%           | 1,45%            | 25,20%                 | 16,45%                 | 4,28%                    | 12,45%     | 1,08%               | 6,40%           | 4,02%            | 100%   |

Pour ce qui est des référents-logements qui sont salariés du privé, ils sont aussi nombreux parmi les locataires que parmi ceux qui bénéficient d'un logement gratuitement. L'assurance d'un revenu régulier leur permet de s'installer dans le locatif. Il faut ajouter que le prêt de logement ne renvoie pas uniquement à des formes de précarité mais peut s'inscrire, comme nous l'avons signalé précédemment, dans un système d'obligations sociales.

Les deux principales caractéristiques de la résidence dans la ville de Ouagadougou sont d'une part une organisation des logements autour d'un noyau familial assez restreint et d'autre part, il s'agit d'une ville de propriétaire. La première caractéristique est surtout à mettre en lien avec l'importance d'une migrations récente et donc d'une installation récente en ville et l'importance de la jeunesse de la population ouagalaise. L'aspiration à la propriété constitue un point commun entre les différentes villes de l'Afrique sub-saharienne. Cependant, le parc locatif apparaît comme encore très limité dans la ville, et les loyers sont relativement élevés par rapport au niveau de vie, notamment dans les quartiers non lotis.

L'importance de la propriété, tout comme le fait que l'on y accède assez jeune, offre une image assez figée du peuplement de Ouagadougou : la jeunesse des propriétés, la composition nucléaire des logements vont dans le sens d'une stabilisation rapide des individus. Pourtant le fait que la propriété coutumière du logement domine montre, au contraire, le caractère transitoire et précaire que constitue ici la propriété du logement ; caractère d'autant plus précaire que le risque de perdre ce logement freine toutes velléités d'amélioration. Cette caractéristique peut être mise en lien avec la croissance spatiale de la ville : lorsqu'un quartier passe du non loti au lotissement, une partie des habitants sont régularisés et s'installent, alors qu'une autre partie ne se voit pas attribuer une parcelle ou n'a pas les moyens de construire sur sa nouvelle parcelle et décide de poursuivre dans un nouveau quartier non loti.

*Dans tout le texte et les tableaux qui suivent, les différentes catégories de résidents seront désignées comme suit :*

*A : résidents habituels présents*

*B : résidents habituels absents depuis moins de trente jours consécutifs ou non au cours de l'année précédent l'enquête*

*C : résidents habituels absents depuis au moins trente jours consécutifs ou non au cours de l'année précédent l'enquête*

*D : résidents temporaires présents depuis au moins trente jours consécutifs ou non au cours de l'année précédent l'enquête*

*E : résidents temporaires présents depuis moins de trente jours consécutifs ou non au cours de l'année précédent l'enquête*

L'originalité est de cette enquête est qu'elle porte autant sur les résidents habituels présents (catégorie A) que sur les résidents habituels absents, ainsi que sur les résidents temporaires qui constituent une population flottante, dont l'avenir, en termes d'installation urbaine, est incertain. Jusqu'à présent nous sommes surtout interrogés sur la population résidente habituelle présente. Or les autres catégories sont essentielles dans le peuplement urbain dans la mesure où leur présence marque cet espace urbain et où leur venue peut se transformer en installation.

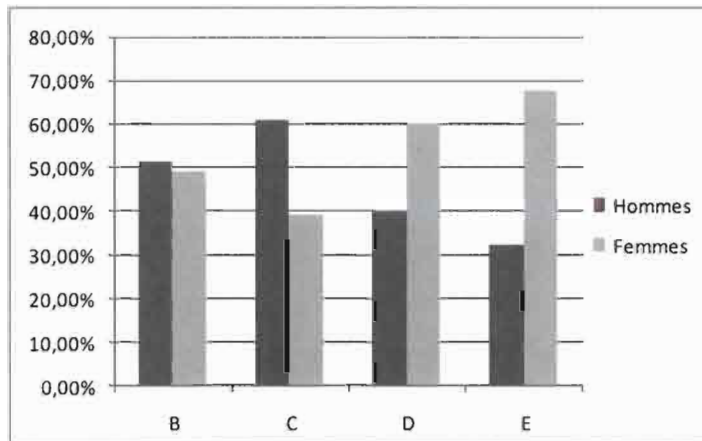
Dans cette partie nous nous centrons sur cette population absente et cette population temporairement présente. Même si elle ne constitue qu'une part réduite de la population de Ouagadougou, elle participe de la dynamique du peuplement. Par ailleurs, elle est assez méconnue, car absente des recensements de population. Or, les absences et surtout les présences temporaires sont importantes, au sens où ce sont autant d'individus qui doivent se loger, travailler...

Le logement constitue autant un point d'ancrage pour ceux qui y sont installés (catégorie A), qu'un point de passage pour ceux qui y résident temporairement avec l'intention ou non de s'installer durablement à Ouagadougou ou ceux qui en font un point de départ vers d'autres résidences temporaires. Il est un point à partir duquel se déploient des mobilités de plus ou grande ampleur spatiale et temporelle. La mesure de ces mobilités passe par la qualification de la situation de résidence des individus dans le logement : sont distingués les résidents habituels et les résidents temporaires, présents ou absents, depuis plus ou moins 30 jours non consécutifs au cours de l'année. La population est ainsi définie sur une base déclarative, puis sur une base de présence ou d'absence déterminée à partir de la nuit précédant l'enquête passée ou non dans le logement ; enfin un autre critère temporel a été introduit, celui des 30 jours consécutifs ou non au cours de l'année écoulée.

Suivant ces définitions, la population résidente habituelle absente lors de l'enquête est de 3,14% de la population totale, alors que la population temporaire présente est de 3,17% de la population totale. Les résidents habituels présents représentent quant à eux 92,42% de la population totale et les résidents temporaires absents, 0,97% de la population totale. Dans ce calcul nous n'avons pas introduit le critère de durée de présence ou d'absence de la ville de Ouagadougou. Notons simplement que la part des résidents habituels absents depuis plus de 30 jours non consécutifs et celle de ceux qui sont absents depuis moins de 30 jours non consécutifs est quasi-équivalente. Inversement, la part des résidents temporaires présents depuis plus de 30 jours non consécutifs est

nettement supérieure à celle de ceux qui ont effectués des séjours moins longs dans la ville. Dans la mesure où nous avons ici une mesure en instantané, autant de l'absence que du passage, il est difficile de supposer du devenir de cette population. Comme cela a été montré dans le chapitre Dynamiques démographiques, une partie de la population flottante est destinée à s'installer en ville, alors que celle des résidents habituels absents constitue une catégorie à part, catégorie de multirésidents qui circulent entre au moins deux logements différents. Nous allons nous attacher à décrire plus précisément cette population flottante, flottante soit parce qu'elle est de passage à Ouagadougou soit parce qu'elle est passagèrement absente de Ouagadougou.

Pour ce qui est de cette population flottante, le constat le plus importante est la part élevée des femmes parmi les résidents temporaires présents, quelque soit leur durée de présence dans la ville. Inversement ce sont les hommes qui dominent pour ce qui des résidents habituels absents, comme le montre le graphique ci-dessous.



**Figure 16 : Répartition par sexe de la population flottante**

Plus précisément, hommes et femmes sont quasiment à un niveau équivalent lorsque l'on observe les résidents habituels absents depuis moins de 30 jours non consécutifs, alors que les hommes représentent 61% des absents lorsque l'on franchit la barre des 30 jours. Le motif des absences joue sans doute sur la durée : alors que l'absence des femmes se justifie plus par des visites aux membres de la famille ou au village, les hommes conjuguent à la fois ce motif de visite ainsi que le travail. Nous reviendrons par la suite sur la question des motifs d'absence. Pour ce qui est de la population temporaire présente, la part des femmes est toujours, quelque soit la durée, nettement supérieure à celle des hommes, l'écart entre les deux sexes étant le plus important chez les résidents temporaires présents depuis moins de trente jours.

L'âge constitue un élément essentiel dans la description, dans la mesure où il influe sur les possibilités d'installation en ville ; par exemple, le confiage peut avoir des incidences sur le lieu d'installation future de l'enfant devenu adulte. Pour ce qui des résidents absents depuis moins de 30 jours non consécutifs, les deux classes d'âge dominante sont les 0-11 ans et les 20-29 ans, représentant respectivement 22,5% et 37,5% de cette catégorie. Si dans le premier cas, la différence entre les hommes et les femmes n'est pas très marquée, elle évolue en faveur des femmes dans le deuxième cas. Dans les cas des résidents absents depuis plus de 30 jours non consécutifs, ce sont les 30-44 ans qui dominent, toujours suivi des 0-11 ans. Pour cette dernière classe, il s'agit essentiellement d'enfants confiés et les jeunes filles sont plus nombreuses que les jeunes hommes.

Dans les classes d'âge supérieures, le rapport homme/femme s'inverse, ce qui peut être mis en lien avec une migration pour travail.

| Classes d'âge | B      |        |        | C      |        |        | D      |        |        | E      |        |        |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|               | Hommes | Femmes | Total  | Hommes | Femmes | Total  | Hommes | Femmes | Total  | Hommes | Femmes | Total  |
| 0-11 ans      | 11,51% | 10,96% | 22,46% | 9,80%  | 13,45% | 23,25% | 10,63% | 12,28% | 22,91% | 8,46%  | 10,85% | 19,31% |
| 12-19 ans     | 3,19%  | 7,02%  | 10,22% | 7,98%  | 9,98%  | 17,96% | 11,01% | 28,08% | 39,09% | 2,75%  | 18,05% | 20,80% |
| 20-29 ans     | 16,52% | 21,03% | 37,54% | 13,97% | 5,86%  | 19,83% | 9,93%  | 13,62% | 23,55% | 17,46% | 13,64% | 31,09% |
| 30-44 ans     | 15,69% | 3,55%  | 19,24% | 20,65% | 5,85%  | 26,50% | 4,41%  | 2,08%  | 6,49%  | 4,35%  | 10,27% | 14,62% |
| 45-59 ans     | 4,05%  | 5,05%  | 9,10%  | 6,53%  | 2,05%  | 8,58%  | 3,28%  | 1,87%  | 5,16%  | 1,53%  | 9,18%  | 10,70% |
| 60 + ans      | 0,67%  | 0,76%  | 1,43%  | 2,06%  | 1,81%  | 3,87%  | 0,87%  | 1,93%  | 2,80%  | 0,00%  | 3,47%  | 3,47%  |
| Total         | 51,63% | 48,37% | 100%   | 60,99% | 39,01% | 100%   | 40,14% | 59,86% | 100%   | 34,55% | 65,45% | 100%   |

**Tableau 17 : Résidents absents et temporaires selon la classe d'âge**

Les résidents temporaires de la ville de Ouagadougou ne présentent pas le même profil que les résidents absents. En effet, pour ceux qui ont effectué un séjour supérieur à 30 jours non consécutifs au cours de l'année, on note une prépondérance des individus entre 12 et 19 ans, qui regroupe essentiellement des femmes, puisqu'elles représentent 28,1% de cette catégorie. Cette classe d'âge est charnière en particulier chez les filles : il est possible que l'on retrouve là des jeunes filles confiées pour être scolarisées dans le secondaire. Cependant, elles sont sans doute plus nombreuses à s'installer temporairement à Ouagadougou pour exercer une activité d'employée de maison ; bonne ou nourrice étant les plus fréquentes. Cette population est porteuse d'un fort potentiel d'installation en ville, ne serait-ce que par le biais du mariage. Notons cependant que le déséquilibre homme/femme se poursuit quelque soit la classe d'âge et que cette population flottante devient très minoritaire dès l'âge de 30 ans. Deux hypothèses sont possibles : soit elle disparaît en s'installant en ville et passant alors du côté des résidents habituels, soit elle quitte la ville pour repartir vers son lieu d'origine ou un autre lieu. Il est plus probable que l'on tende vers la première hypothèse.

Le déséquilibre hommes/femmes est d'autant plus fort chez les résidents temporaires qui n'ont pas franchi la barre des 30 jours non consécutifs au cours de l'année. En particulier, dans la classe des 12-19 ans, les femmes représentent 18,1% de cette catégorie, alors que les hommes n'en représentent que 2,8%. Certes, il est possible de reprendre les mêmes hypothèses que précédemment, dans la mesure où seule la durée de résidence à Ouagadougou change. Cependant, il est possible de poser la question d'une migration temporaire féminine à Ouagadougou qui prend de l'ampleur et peut évoluer vers une installation définitive en milieu urbain. Une observation de l'occupation de ces populations s'impose pour décrire plus précisément leur séjour temporaire à Ouagadougou.

La répartition de chacune des catégories en fonction de la typologie des activités montre, comme la répartition par classes d'âge, l'importance des moins de 12 ans, quelque soit la catégorie. Viennent ensuite les autres inactifs, c'est-à-dire essentiellement les personnes aux tâches domestiques ou les personnes à la retraite. Cette catégorie vient en deuxième position pour les catégories B, C et E. Derrière cette catégorie peuvent se retrouver de jeunes femmes, hébergées dans leur famille ou confiées, qui s'occupent des tâches ménagères mais ne perçoivent pas de rétribution.

| Typologie des occupations | B      | C      | D      | E      |
|---------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Salarié du public         | 3,81%  | 8,49%  | 2,58%  | 2,78%  |
| Salarié du privé          | 11,89% | 11,11% | 20,97% | 10,67% |
| Employeur/patron          | 0,45%  | 0,27%  | 0,72%  | 0,60%  |
| Independant avec local    | 9,65%  | 6,14%  | 6,11%  | 9,46%  |
| Independant sans local    | 9,57%  | 7,88%  | 3,07%  | 3,27%  |
| Aide familial/apprenti    | 3,57%  | 5,45%  | 9,29%  | 5,29%  |
| Journalier                | 5,60%  | 7,83%  | 3,27%  | 0,21%  |
| Inactifs pour études      | 5,12%  | 10,28% | 11,58% | 6,88%  |
| Autres inactifs           | 22,95% | 12,38% | 15,56% | 25,22% |
| Actifs au chômage         | 2,27%  | 2,35%  | 1,86%  | 1,28%  |
| Moins 12 ans              | 25,12% | 27,83% | 25,00% | 34,36% |

**Tableau 18 : Résidents absents et temporaires selon le statut d'occupation**

Pour la catégorie D, ce sont les salariés du privé qui viennent en deuxième position : étant donné la part très forte des femmes dans cette catégorie résidentielle, il est probable que l'on ait affaire à de l'emploi domestique. La place du confiage pour études apparaît mais de façon assez minoritaire et surtout dans le cas des catégories C et D, c'est-à-dire autant dans le sens d'une absence de que d'une présence à Ouagadougou. Les autres actifs se répartissent entre les catégories d'indépendant et d'aide familial/apprenti ; il s'agit surtout d'emplois dans le secteur informel, qui concernent plutôt une migration masculine.

Dernier élément qui permet de caractériser cette population circulante, le lieu de naissance. Assez logiquement, les résidents habituels absents sont pour l'essentiel nés à Ouagadougou ou au Burkina Faso, ce qui témoigne pour ces derniers, d'une poursuite des mobilités au-delà de l'installation en ville. Assez paradoxalement la part des résidents temporaires nés à Ouagadougou est assez importante, montrant l'existence d'une mobilité résidentielle, peut-être liée à l'activité et à une difficulté de déplacements au quotidien.

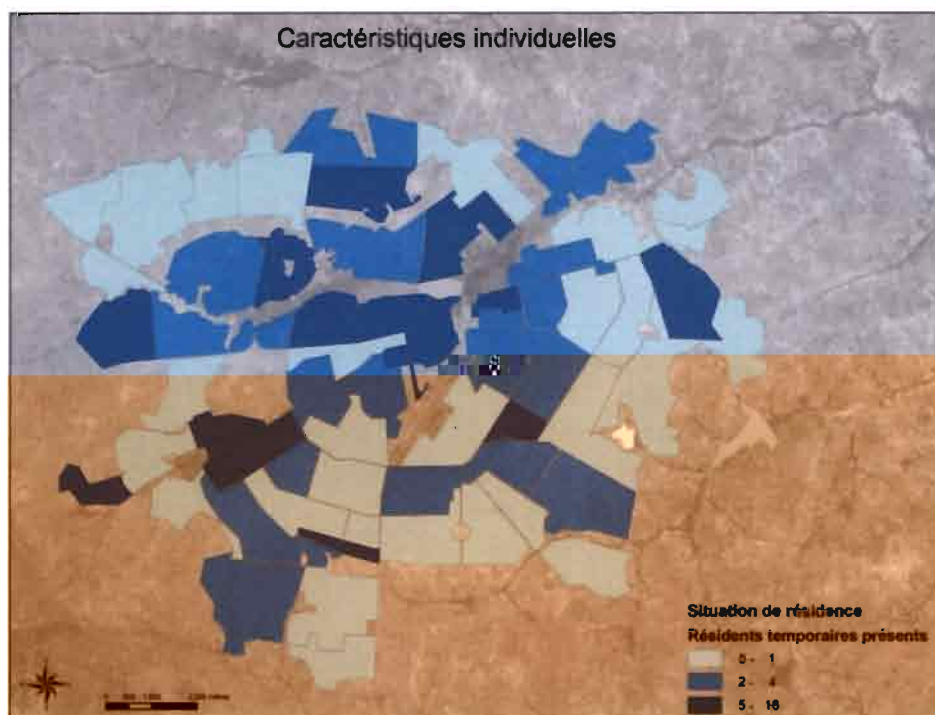
**Tableau 19 : Résidents absents et résidents temporaires selon le lieu de naissance**

| Lieu de naissance   | B      | C      | D      | E      |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|
| Ouagadougou         | 40,02% | 36,22% | 22,10% | 20,00% |
| Burkina Faso        | 48,52% | 54,06% | 61,48% | 66,79% |
| Etranger (hors RCI) | 5,11%  | 2,81%  | 4,64%  | 5,19%  |
| Côte d'Ivoire       | 6,34%  | 6,90%  | 11,78% | 8,02%  |

Par contre, les résidents temporaires présents sont surtout nés au Burkina Faso de façon très majoritaire, même si on peut noter que nombre d'entre eux sont nés en Côte d'Ivoire. Il est probable que l'on soit face à des circulations entre les deux pays, ou à des retours considérés comme temporaires, mais qui peuvent s'installer dans la durée.

La répartition dans la ville des résidents temporaires présents est assez disparate : se dessine légèrement une diagonale d'orientation sud-ouest / nord-ouest, au nord de laquelle ils semblent plus nombreux. Il est intéressant de noter qu'ils sont particulièrement nombreux dans les anciens quartiers du sud des barrages, à Paspanga, Dapoya, Larlé ou Hamdallaye, ainsi qu'au nord du barrage vers Somgandé ou Tampouy ; ces quartiers anciens présentent la particularité d'abriter des logements plus grands, pouvant potentiellement servir plus facilement de base d'accueil. Egalement les logements de type élargi et de type composé y sont nombreux. Autre remarque, ils sont peu

nombreux dans les quartiers périphériques, à de rares exceptions, bénéficiant sans doute de concessions qui ont la capacité de les accueillir. Cette carte serait à rapprocher de celle des logements composés et des logements abritant une famille élargie.



**Carte 30 : Répartition des résidents temporaires présents dans l'espace urbain**

La présence de cette population flottante dans la ville de Ouagadougou amène à faire quelques hypothèses, à la fois quant à la dynamique urbaine interne et à la place de Ouagadougou à une échelle plus large (régionale, nationale, voire sous-régionale). L'importance de la migration féminine est à mettre en relation avec un phénomène plus global, qui est l'importance prise par les femmes dans les migrations internationales ouest-africaines. Notre échelle d'observation nous permet ici de rendre plutôt compte de migrations internes et de déplacements de proximité. Cependant, la place de la Côte d'Ivoire émerge dans ces mouvements que ce soit pour les hommes comme pour les femmes.

Il est difficile de présager de l'installation ou non de cette population dans la ville et par conséquent de son impact notamment démographique sur la croissance urbaine. On peut supposer que les enfants et adolescents aujourd'hui confiés dans une famille d'accueil à Ouagadougou pour y être scolarisés ont de grandes chances de s'y installer à l'âge adulte, ne serait-ce que parce que la ville offre plus d'opportunités aux individus formés que le reste du pays. Il en est de même pour cette population féminine qui est susceptible de se marier en ville et de s'y installer. Suivant cette perspective, il faut ajouter que, malgré des conditions de travail et d'insertion en ville souvent très difficiles, l'espace urbain représente pour les femmes un espace où il est possible d'acquérir une certaine autonomie et liberté. L'éloignement des contraintes familiales et sociales du village permet de s'en affranchir, suivant un dilemme difficile entre ces contraintes et des conditions de vie et des risques (en particulier les grosses précoces...) inhérentes à une vie solitaire, parfois sans réseaux sociaux et familiaux, en ville.



## C. L'espace de vie : les mobilités quotidiennes

Comme nous l'avons décrit précédemment, le logement est un lieu à partir duquel se déploient différentes formes de mobilités, dont l'ampleur spatiale et temporelle varie. Cependant, le logement constitue un point de référence et d'ancrage pour un ensemble de pratiques urbaines qui se jouent au quotidien. Les mobilités quotidiennes dépendent des besoins des populations, c'est-à-dire du besoin de travailler, d'étudier, d'avoir des loisirs, d'entretenir des relations familiales et sociales dans la ville. Chacun tisse ainsi dans la ville un ensemble d'itinéraires qui obéissent à ses aspirations propres, mais qui sont aussi soumis à la localisation de son lieu de vie, à ses conditions économiques, à l'accès qu'il a ou non à un moyen de transport autonome.

Les mobilités quotidiennes constituent un enjeu fondamental en termes de politiques urbaines, que ce soit sur le plan des transports ou de l'accessibilité à la ville, comme nous le verrons dans le chapitre Politiques urbaines. Elles sont également liées à la possibilité de disposer ou non d'un moyen de transport efficace, à même de satisfaire l'ensemble de ses besoins. Pour décrire, à partir de l'Enquête « Ouaga 2009 », l'espace de vie des Ouagalais et leurs pratiques de mobilités au quotidien, nous décrirons d'une part l'équipement en moyens de transport et d'autre part, la manière dont ces mobilités s'organisent à l'échelle de la semaine. Nous avons également recueilli des données à l'échelle de la journée, celles-ci seront analysées ultérieurement et permettront surtout de mettre en évidence les rythmes quotidiens.

Avant de décrire l'espace de vie des Ouagalais, il est bon de rappeler quelques caractéristiques importantes de cette ville, déjà mentionnées dans le Chapitre Politiques urbaines. D'une part, Ouagadougou est une ville où la carence en transport collectifs, publics ou privés, est extrêmement forte. Les seuls transports en commun qui existent sont les bus de la SOTRACO, qui occupent une place très marginale dans les transports urbains. Peu nombreux, ces bus n'ont pas suivi l'extension spatiale de la ville. Par ailleurs, contrairement à toutes les autres capitales sous-régionales, Ouagadougou ne dispose pas d'un équipement important en transport collectifs privés : le nombre de taxis collectifs y est peu important et ne dessert pas l'ensemble des périphéries. L'équipement en moyens de transport s'effectue donc au niveau individuel et essentiellement sous la forme de deux-roues, bicyclettes, mobylettes et autres motos ; dont les motos chinoises à bas prix, qui ont récemment inondé le marché ouagalais.

Malgré –ou grâce à- l'importance des moyens de déplacements individuels, Ouagadougou reste une ville où il est possible de circuler sans trop de difficultés, contrairement à Bamako ou à Dakar. Il est probable que les deux-roues facilitent la circulation, de même que l'absence d'obstacles topographiques ou hydrographiques majeurs, sur le modèle des goulets d'étranglement que constituent les ponts de Niamey ou de Bamako par exemple.

Une autre particularité de la ville est son étalement spatial important, au regard du nombre d'habitants : l'étalement peut constituer une contrainte au quotidien, dans la mesure où il participe d'une augmentation des distances à franchir et ainsi d'un renchérissement du coût et de la durée des transports. Dans ce contexte, on peut faire l'hypothèse que la localisation du lieu de résidence, celle du lieu de travail et / ou du lieu d'étude constituent des éléments importants dans les stratégies des individus, qui déterminent en retour leurs conditions d'accessibilité au reste de la ville.

## 1. L'équipement des individus en moyens de transport

Dans un contexte de quasi-absence de transports collectifs, l'équipement des individus en moyens de transport constitue un élément fondamental pour pouvoir se déplacer. Signalons que pour ce volet nous avons interrogés l'ensemble des résidents de plus de 5 ans présents au logement, qu'ils soient résidents habituels ou résidents temporaires ; par contre nous avons limité le calcul du taux d'équipement aux individus âgés de plus de 12 ans. L'équipement en deux-roues domine très largement puisque 37,6% des individus enquêtés possèdent une bicyclette et 18,2% possèdent une mobylette ou une moto. Seuls 1,9% des individus possèdent une voiture, ce chiffre montant à 2,3% lorsque l'on observe uniquement les individus de plus de 18 ans (âge à partir duquel on peut passer le permis de conduire). De manière plus globale, le part des propriétaires d'un moyen de transport est assez élevée, puisque plus de la moitié de la population ouagalaise enquêtée (59,02%) est propriétaire de son moyen de transport (sachant que certains individus peuvent en posséder plusieurs).

Quelque soit le moyen de transport, les hommes sont mieux équipés que les femmes ; ainsi seules 11% des femmes sont propriétaires d'une mobylette ou d'une moto et 1,3% d'entre elles sont propriétaires d'une voiture.

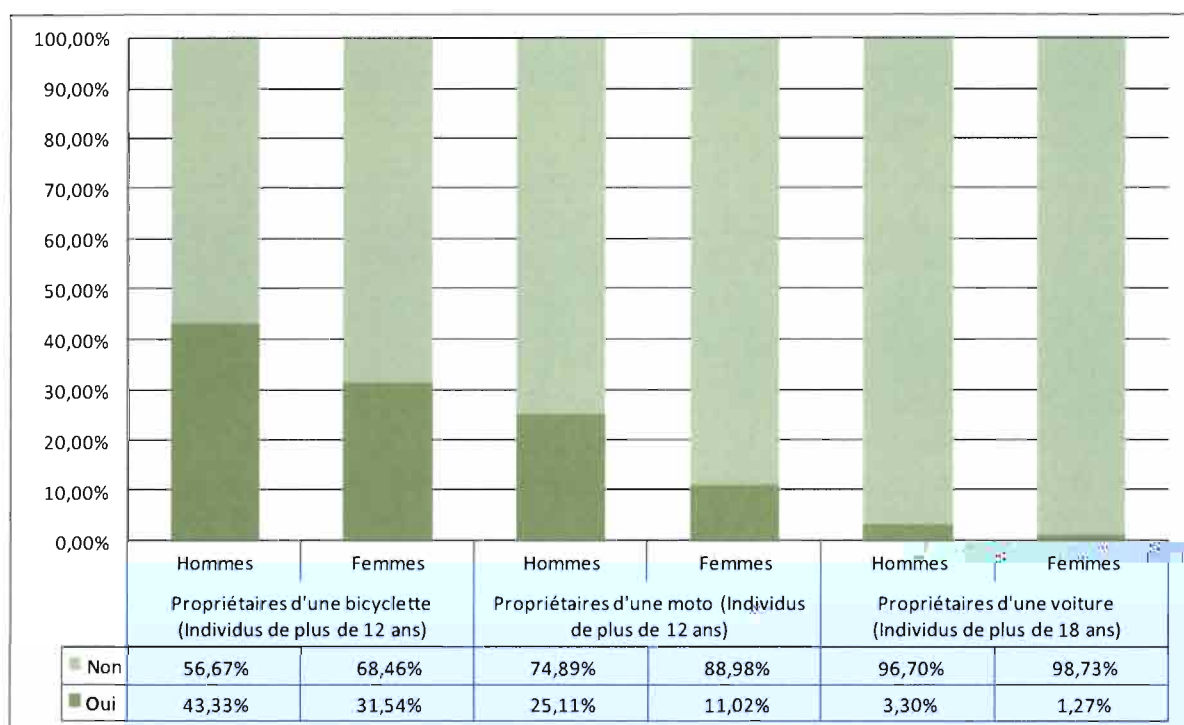


Figure 17 : Répartition des propriétaires d'un moyen de transport selon le sexe

Par contre, notons que le taux d'équipement des hommes en bicyclettes est élevé puisqu'il atteint 43,3%. La propriété d'un moyen de transport est à mettre en lien avec l'exercice d'une activité, comme nous le verrons par suite : dans la mesure où les actifs sont plus nombreux chez les hommes que chez les femmes, cela peut expliquer cette différence. Celui qui a impérativement besoin de se déplacer est équipé en premier. Cependant, nous ne décrivons ici que les propriétaires des moyens de transport : un seul individu peut ainsi en posséder plusieurs, dont son conjoint, ou ses enfants

auront l'usage. La faiblesse du nombre de propriétaires d'un moyen de transport chez les femmes laisse à penser qu'elles sont en position « captive », c'est-à-dire que soit elles n'ont pas accès à un véhicule pour se déplacer, soit elles sont dépendantes du véhicule d'un autre pour le faire.

La propriété d'un moyen de transport est certes liée à la nécessité de se déplacer pour satisfaire ses besoins, mais aussi des possibilités qu'a ou non l'individu d'acquérir ce moyen de transport. Le tableau sur la possession d'un moyen de transport suivant la typologie des activités donne quelques indications sur les catégories de populations qui se trouvent marginalisées par le transport. Parmi la population qui ne possède pas de moyens de transport, ceux qui exercent des tâches domestiques sont les plus nombreux, ce qui rejoint le faible taux de propriétaires féminins. Les employeurs, comme les salariés sont bien équipés, comparativement aux autres catégories, ce qui est logique dans la mesure où ils se classent parmi les catégories les plus élevées. Seuls la moitié des indépendants qui exercent leur activité dans le logement sont propriétaires de leur moyen de transport, alors qu'ils sont plus des deux tiers à en posséder un lorsqu'ils exercent dans la rue ou qu'ils disposent d'un local. Cette différenciation repose en partie sur la nécessité de se déplacer plus prégnante chez les uns que chez les autres. Toutefois, il est difficile de savoir si le fait d'être non propriétaire de son moyen de transport conditionne le lieu d'activité ou inversement. Les autres inactifs qui regroupent surtout des scolaires et des étudiants apparaissent comme assez bien équipés : ceux qui accèdent aux études bénéficient d'un tri social favorable qui peut expliquer cette situation.

| Typologie des activités              | Possession d'un moyen de transport |        |             |        |
|--------------------------------------|------------------------------------|--------|-------------|--------|
|                                      | Non                                | Oui    | Non-réponse | Total  |
| Employeur/patron                     | 0,08%                              | 0,63%  | 0,05%       | 0,76%  |
| Salariés                             | 3,64%                              | 11,27% | 0,91%       | 15,81% |
| Employés de maison                   | 0,12%                              | 0,85%  | 0,06%       | 1,03%  |
| Indépendants avec local              | 2,23%                              | 7,61%  | 0,52%       | 10,36% |
| Indépendants dans la rue             | 3,93%                              | 9,36%  | 0,60%       | 13,89% |
| Indépendants dans le logement        | 1,83%                              | 2,09%  | 0,08%       | 4,00%  |
| Journaliers/apprentis/aide-familiaux | 4,50%                              | 9,00%  | 0,64%       | 14,15% |
| Tâches domestiques                   | 11,27%                             | 6,54%  | 0,98%       | 18,80% |
| Inactifs au chômage                  | 2,33%                              | 2,13%  | 0,31%       | 4,77%  |
| Autres inactifs                      | 6,42%                              | 9,52%  | 0,49%       | 16,43% |
| Total                                | 36,35%                             | 59,02% | 4,63%       | 100%   |

*Tableau 20 : Possession d'un moyen de transport selon l'occupation*

Il est probable que les différenciations les plus grandes s'observent dans le type de moyen de transport possédé. En effet, son coût constitue un facteur limitatif important. Ainsi, si l'on observe les propriétaires de vélos, les plus nombreux se retrouvent parmi les catégories les plus précaires, c'est-à-dire les journaliers, les travailleurs indépendants dans la rue, puis ceux dédiés aux tâches domestiques. Les deux premières catégories concernent des populations qui sont dans l'obligation de se déplacer pour trouver un emploi. Pour ce qui est des propriétaires de mobylettes/motos, ils se recrutent surtout parmi les salariés et les indépendants qui disposent d'un local, le pourcentage étant nettement en faveur des premiers. Il est intéressant de constater que ce sont ces deux mêmes catégories qui dominent parmi les propriétaires de voitures ; le pourcentage étant encore plus

nettement en faveur des salariés. Parmi, ces salariés se retrouvent surtout des fonctionnaires, c'est-à-dire une catégorie qui non seulement a accès à un revenu régulier, mais aussi au crédit bancaire, dans la mesure où la régularité de son revenu est garantie. Indépendamment du niveau des salaires, cette situation contribue à expliquer leur meilleure dotation en moyens de transport.

| Typologie des activités              | Propriétaire d'un moyen de transport |        |         |
|--------------------------------------|--------------------------------------|--------|---------|
|                                      | Vélo                                 | Moto   | Voiture |
| Employeur/patron                     | 0,43%                                | 1,71%  | 11,04%  |
| Salariés                             | 10,59%                               | 32,97% | 57,74%  |
| Employés de maison                   | 1,69%                                | 1,04%  | 0,00%   |
| Indépendants avec local              | 11,47%                               | 16,27% | 13,87%  |
| Indépendants dans la rue             | 17,52%                               | 14,14% | 4,16%   |
| Indépendants dans le logement        | 4,31%                                | 2,43%  | 1,43%   |
| Journaliers/apprentis/aide-familiaux | 18,94%                               | 9,47%  | 1,81%   |
| Tâches domestiques                   | 13,97%                               | 5,18%  | 2,03%   |
| Inactifs au chômage                  | 3,81%                                | 3,53%  | 0,83%   |
| Autres inactifs                      | 17,26%                               | 13,26% | 7,08%   |
| Total                                | 100%                                 | 100%   | 100%    |

**Tableau 21 : Type de moyen de transport possédé selon l'occupation**

Parmi les autres catégories, on trouve les autres inactifs, qui sont assez bien dotés en vélo, mais aussi en motos. Il s'agit essentiellement de scolaires et d'étudiants, qui ont besoin de se déplacer pour pouvoir étudier et qui sont nombreux à disposer d'un véhicule propre, ce qui traduit une position sociale relativement avantagée, par rapport aux populations du même âge non scolarisées : leur entourage familial - ou eux-mêmes - ont les moyens d'acquérir un véhicule. Enfin, il faut noter la quasi absence des employés de maison parmi les propriétaires d'un moyen de transport : la précarité de ce type d'emploi, dont l'exercice ne nécessite pas forcément de se déplacer, explique sans doute cette situation de grande marginalisation.

Il est possible de mettre en regard la propriété d'un moyen de transport avec l'usage (au moins une fois par semaine) des transports en commun, qui reste très faible. Seule 2,4% de la population de Ouagadougou âgée de plus de 12 ans utilise le bus au moins une fois par semaine et seule 5,4% de cette même population emprunte un taxi collectif. Comparativement au taux d'équipement global, l'usage des transports collectifs est très marginal. Ce sont les femmes qui les utilisent le plus, puisque 6,3% des femmes âgées de plus de 12 ans empruntent un taxi collectif au moins une fois par semaine contre 4,4% pour les hommes. Pour ce qui est du bus, les hommes et les femmes occupent la même place : 2,9% des hommes de plus de 12 ans utilisent le bus au moins une fois par semaine, contre 3% des femmes.

La part plus importante de femmes utilisatrices des transports en commun va dans le même sens que ce que l'on a constaté à propos de la propriété des moyens de transport. En effet, les femmes étant moins fréquemment propriétaires d'un véhicule individuel, logiquement on les retrouve davantage que les hommes dans les transports collectifs, même si ces derniers n'occupent qu'une place marginale dans leurs déplacements, ce qui est dû à la carence des transports collectifs et non à leur statut de femme. Cependant, la propriété d'un moyen de transport individuel, comme l'usage d'un

transport collectif, ne recouvrent qu'une partie des moyens de transport potentiellement utilisables pour se déplacer. Laissons de côté pour l'instant la marche à pied, qui occupe une place importante, pour observer l'usage d'un moyen de transport. L'usage est défini ici comme la possibilité pour un individu d'utiliser au moins une fois par semaine un moyen de transport dont il n'est pas propriétaire.

| Usage d'un véhicule | Usage d'une bicyclette |        | Usage d'une moto comme conducteur |        | Usage d'une moto comme passager |        | Usage d'une voiture comme conducteur |        | Usage d'une voiture comme passager |        |
|---------------------|------------------------|--------|-----------------------------------|--------|---------------------------------|--------|--------------------------------------|--------|------------------------------------|--------|
|                     | Hommes                 | Femmes | Hommes                            | Femmes | Hommes                          | Femmes | Hommes                               | Femmes | Hommes                             | Femmes |
| Oui                 | 28,99%                 | 26,95% | 15,09%                            | 12,11% | 1,29%                           | 1,14%  | 0,46%                                | 0,14%  | 1,37%                              | 0,45%  |
| Non                 | 71,01%                 | 73,05% | 84,91%                            | 87,89% | 98,71%                          | 98,86% | 99,54%                               | 99,86% | 98,63%                             | 99,55% |

**Tableau 22 : Répartition par genre des usagers non propriétaires d'un véhicule**

Ainsi, 31,4% des Ouagalais ont l'usage d'un moyen de transport individuel dont ils ne sont pas propriétaires au moins une fois par semaine.. Ceci signifie qu'un peu plus du tiers des Ouagalais a accès à la possibilité de se déplacer dans un véhicule individuel sans avoir été contraints d'en faire l'acquisition pour eux-mêmes. Si l'on reprend le pourcentage de propriétaires d'un ou plusieurs moyens de transport (59,02%) ajouté à ce pourcentage d'usagers non propriétaires, on constate qu'un peu moins de 10% de la population ouagalaise présente n'a accès à aucune moyen de transport, sauf éventuellement aux transports collectifs si elle peut en assumer le coût.

Le tableau ci-dessus montre que le moyen de transport le plus fréquemment mis à disposition d'un autre membre du logement est le vélo, puisque 29% des hommes et 27% des femmes ont la possibilité d'utiliser régulièrement un vélo sans en être les propriétaires.

Pour ce qui est des moyens de transport plus onéreux tels que les mobylettes, les motos ou les voiture, le fait le plus remarquable est la faiblesse des passagers. Seuls, 1,29% des hommes et 1,14% des femmes bénéficient d'une mobylette/moto comme passagers, alors que plus de 15% des hommes et plus de 12% des femmes en bénéficient comme conducteurs. Au sein du logement, les individus se partagent les moyens de transport, en fonction des besoins : plus le moyen de transport est modeste, plus il est partagé. Le partage d'une voiture est encore plus anecdotique que celui des mobylette/motos en particulier pour les passagers : les propriétaires de voiture utilisent quasi exclusivement pour eux seuls ce moyen de transport.

Une précision importante : la propriété d'un moyen de transport de même que son usage pour les non propriétaires ne préjuge en rien des caractéristiques des déplacements. En effet, le taux d'équipement nous informe sur la capacité ou non des membres du logement à se déplacer, non sur leurs déplacements effectifs. Il ressort toutefois de cette analyse que les Ouagalais ont assez facilement accès à un moyen de transport individuel, ce qui les conduit sans doute à délaisser les transports en commun, dont l'offre est par ailleurs très déficiente. Cette individualité du moyen de transport est d'autant plus forte que les usagers d'une mobylette/moto ou d'une voiture comme passagers sont très peu nombreux.

L'évolution d'une telle organisation des transports peut à terme poser des difficultés. En effet, si la croissance des transports individuels suit celle de la population, il est à craindre que le trafic

n'atteigne un niveau de saturation. Nous l'avons signalé, Ouagadougou reste l'une des rares villes où l'on circule encore sans trop de difficulté dans la sous région. Cependant, des points tels que les deux ponts sur les barrages, celui de la route de Ouahigouya et le pont Martin Luther King, constituent de plus en plus des goulets d'étranglement où se créent des ralentissements aux heures de pointe. Une réflexion sur les centralités urbaines et la question du transport serait nécessaire avant d'arriver à une situation de blocage.

## 2. *Les déplacements hebdomadaires*

Les mobilités quotidiennes sont décrites ici à partir des déplacements hebdomadaires des individus, c'est-à-dire le nombre de déplacements qu'un individu effectue pour une série de motifs comme le travail, les études, les loisirs, les visites aux parents, aux amis... A partir de cette mesure, il est possible d'évaluer certes le nombre de déplacement, mais aussi le temps moyen consacré à chacun des déplacements ainsi que les distances parcourues. Si la propriété et l'usage d'un moyen de transport contribuent à créer des différenciations sociales, ces différenciations se retrouvent également dans les déplacements effectués et elles se doublent de différenciations spatiales. En effet, les distances à parcourir et le temps de transport, qui sont fonction de la localisation du logement, constituent autant de facteurs pouvant amener à des différenciations sociales au sein de l'espace ouagalais. Egalement, comme nous l'avons vu, le sexe des individus ou leur occupation sont des discriminants, qu'il est pertinent d'observer au regard des déplacements.

Le travail constitue le motif de déplacement le plus important, puisqu'il représente 20,8% de la totalité des déplacements, suivi des déplacements pour motif de visites à des amis, qui représentent plus de 16%. Dans la mesure où ces chiffres concernent les individus de plus de 5 ans, ceci peut expliquer la part importante de ce deuxième motif ; en effet, les jeux et autres activités enfantines les conduisent à visiter régulièrement au cours d'une journée leurs amis. Cependant, les adultes sont aussi concernés. Viennent ensuite les motifs de visites aux parents, d'achats alimentaires et de pratiques religieuses qui sont quasiment à égalité. La pratique, liée en partie à l'absence de moyens de conservation des aliments veut que les femmes fassent leur marché tous les jours ou presque ; également, pour ce qui est de la pratique religieuse, la fréquentation à chaque prière des mosquées de la part de certains individus fait augmenter ce motif. De façon assez paradoxale, le motif d'études ne joue que pour 11,9% des déplacements et il ne vient qu'en sixième position.

| Motifs de déplacement                             | % des déplacements | Nombre moyen de déplacements | Temps moyen de déplacement (min) |
|---|--------------------|------------------------------|----------------------------------|
| Travail   | 20,80%             | 5,89                         | 23,97                            |
| Etudes  | 11,88%             | 6,76                         | 18,55                            |
| Achats alimentaires                               | 12,65%             | 4,33                         | 12,54                            |
| Autres achats                                     | 1,55%              | 2,73                         | 16,45                            |
| Santé   | 2,04%              | 1,83                         | 23,95                            |
| Démarche administrative                           | 1,06%              | 2,12                         | 22,78                            |
| Visite à des parents                              | 12,47%             | 2,03                         | 25,64                            |
| Visite à des amis                                 | 16,66%             | 3,10                         | 12,21                            |
| Loisirs   | 2,04%              | 2,95                         | 12,08                            |
| Pratique religieuse                               | 12,60%             | 4,35                         | 12,22                            |
| Activité sportive                                 | 1,89%              | 2,97                         | 9,44                             |
| Participation à une association / parti politique | 0,30%              | 1,62                         | 17,73                            |
| Autre   | 4,08%              | 4,52                         | 21,30                            |
| Total   | 100%               | 9,34                         |                                  |

**Tableau 23 : Les déplacements hebdomadaires selon les motifs**

Le nombre moyen de déplacements par semaine fait varier l'ordre des motifs. Pour tous les motifs confondus, le nombre moyen de déplacements est de 9,34, ce qui est peu élevé, moins de deux déplacements par jour et par personne. A ce niveau, il est intéressant d'observer les déplacements pour motif de travail et pour motif d'études. Dans le premier cas, le nombre moyen de déplacements par semaine est de 5,89 alors qu'il est de 6,76 dans le second cas. Il apparaît que lorsque les individus travaillent, ils ne rentrent que très peu lors de la pause de midi, puisque nous n'avons qu'un peu plus d'un déplacement par jour travaillé. Ce constat pourrait être confirmé par une analyse des déplacements à l'échelle de la journée. Au contraire, les individus qui sont en cours de scolarisation ont plus tendance à respecter la pause de midi, sans que la différence soit pour autant très notable. Le nombre moyen de déplacements par semaine pour les achats alimentaires vient confirmer la place relativement importante qu'ils occupent dans la part des déplacements : les individus effectuent en moyenne plus de 4 déplacements par semaine pour effectuer leurs achats courants, ce qui correspond à un moins d'un déplacement par jour ouvrable. Pour les autres motifs, à l'exception des visites à des amis et de la pratique religieuse, pour les raisons que nous avons déjà mentionnées, les individus se déplacent moins de trois fois par semaine en moyenne.

Le temps moyen de déplacements présente encore une autre organisation. Le travail est toujours parmi les motifs de déplacements qui viennent en premier lieu, puisque le temps moyen est de 23,97 minutes. Viennent ensuite des motifs de déplacements rares tels que les déplacements pour cause de santé, les démarches administratives et les visites à des parents, motif moins rare sur lequel nous reviendrons ; pour ces trois motifs, les individus n'ont pas le choix de la localisation du lieu où ils se rendent, alors qu'ils peuvent choisir les autres (exception du travail) selon un critère de proximité. Les déplacements pour raison de santé ou pour des démarches administratives nécessitent d'avoir accès à des équipements qui sont eux-mêmes peu fréquents ou mal répartis dans l'espace ouagalais ; ceci expliquerait le temps important de déplacement entre 22 et 24 minutes. Pour ce qui est des visites aux parents, qui représentent le temps moyen de déplacement le plus élevé, plus de 25 minutes, le constat est plus paradoxal. En effet, dans le choix de localisation d'un logement, l'un des

critères généralement pris en compte est la proximité par rapport à au moins un membre de la famille ; or, ici le temps de déplacement semble montrer que les individus logent loin des autres membres de leur famille, soit parce qu'ils n'ont pas eu d'autres choix, soit parce qu'ils se sont volontairement éloignés.

Il ressort de cette première analyse des déplacements hebdomadaires par motif que le travail occupe, très logiquement, une place particulière : premier motif de déplacement ou presque que ce soit en pourcentage ou en nombre moyen de déplacements, le temps réservé par l'individu pour se rendre sur ce lieu de travail est lui aussi assez élevé. Avant de faire une analyse plus précise des déplacements domicile-travail, il est nécessaire d'effectuer le même type d'analyse non plus selon les motifs, mais selon les moyens de transport empruntés.

Quasiment la moitié des déplacements s'effectuent à pied, puisque la marche à pied représente 47,94% des déplacements de la semaine. Elle est suivie de la bicyclette, qui représente un quart des déplacements et de la moto/mobylette qui représente 18,81% des déplacements. Les autres modes de transport occupent une place marginale. Notons une fois encore que les individus effectuent très peu de déplacements comme passagers d'un véhicule appartenant à une autre personne, que ce soit pour les deux-roues ou pour la voiture. Les transports collectifs, taxis et bus, ne représentent même pas 2% des déplacements de la semaine, ce qui confirme leur place très marginale.

Le nombre moyen de déplacements selon le moyen de transport emprunté confirme la place prépondérante occupée par la marche à pied, puisque 4,97 déplacements en moyenne sont pédestres. Pourtant, Ouagadougou a la réputation d'être une ville où l'on ne marche pas : les piétons sont « invisibles » au sens où ces déplacements sont des déplacements de proximité, se rendre à l'école, faire ses courses, concentrés à l'intérieur des quartiers. La catégorie « autre » présente un grand nombre de déplacements moyens, 5,58 par semaine : dans cette catégorie se retrouvent les déplacements en charrette ou par animaux. Dans la mesure où nombre de vendeurs de rue et autres transporteurs exercent leur activité en charrette à bras ou asine, il est possible qu'ils soient responsables de ce nombre élevé de déplacements, d'autant plus que leur activité impose la mobilité. Assez paradoxalement, le nombre moyen de déplacements effectué en moto ou en voiture est très peu élevé, autour trois déplacements par semaine, ce qui laisse penser que les personnes qui disposent de ces véhicules ne les utilisent pas régulièrement, notamment en raison du coût élevé de leur utilisation.



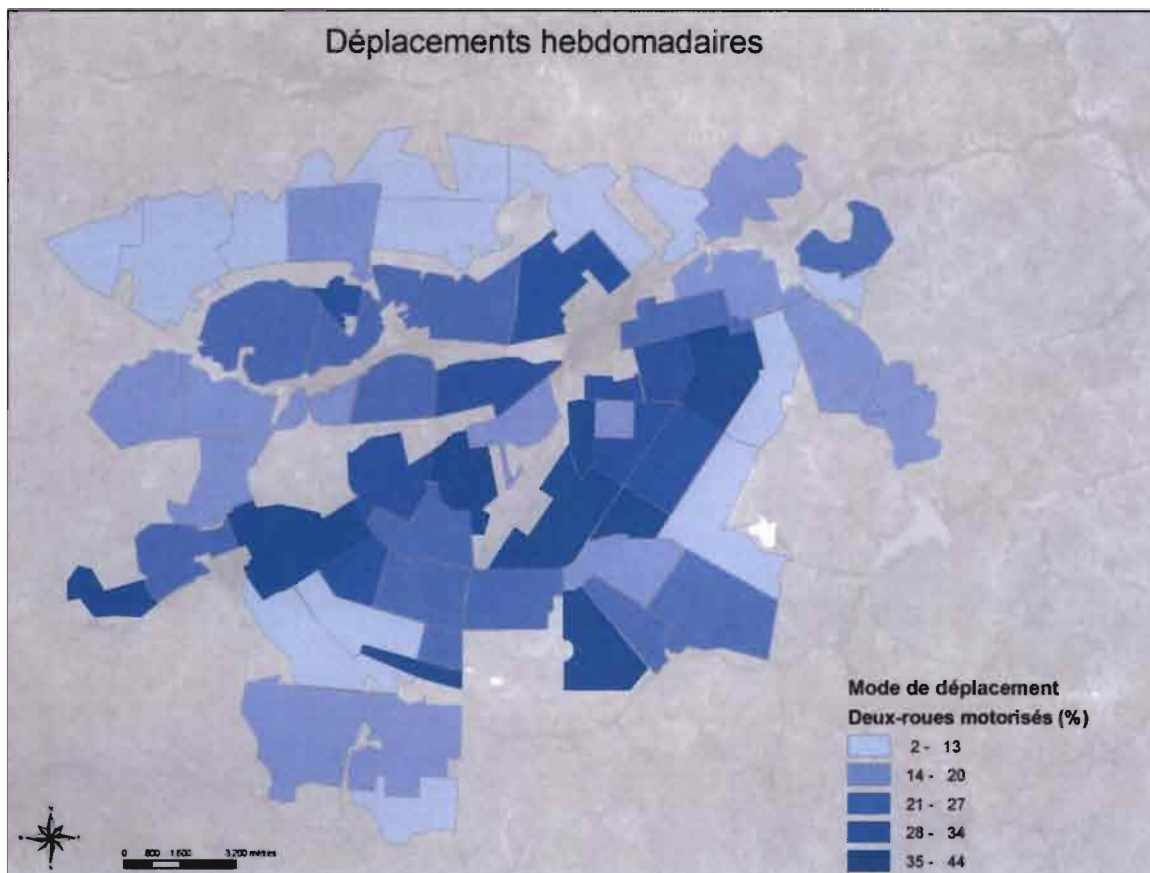
| Moyen de transport               | % des déplacements | Nombre moyen de déplacements | Temps moyen de déplacement (min) |
|----------------------------------|--------------------|------------------------------|----------------------------------|
| Marche à pied                    | 47,94%             | 4,97                         | 12,79                            |
| Bicyclette                       | 25,70%             | 4,03                         | 22,50                            |
| Moto, mobylette comme conducteur | 18,81%             | 3,35                         | 20,17                            |
| Moto, mobylette comme passager   | 2,18%              | 3,27                         | 20,78                            |
| Voiture comme conducteur         | 2,19%              | 2,97                         | 24,95                            |
| Voiture comme passager           | 1,07%              | 3,37                         | 38,99                            |
| Taxi collectif                   | 1,09%              | 3,35                         | 26,95                            |
| Bus/Car                          | 0,49%              | 2,54                         | 54,76                            |
| Autre (charrette, cheval...)     | 0,54%              | 5,58                         | 23,53                            |
| Total                            | 100%               | 9,34                         |                                  |

**Tableau 24 : Les déplacements hebdomadaires selon le moyen de transport**

Le temps moyen de déplacement selon les modes de transport n'est apparemment pas fonction des capacités de vitesse offerte par l'un ou l'autre des modes de transport. En effet, le temps moyen de déplacement à pied n'est que 12,79 minutes, alors qu'il est de 20 minutes et plus pour tous les autres modes de transport, en particulier pour les modes de transport motorisés. Le temps moyen de déplacement le plus élevé est tenu par le bus et il atteint quasiment une heure, ce qui dénote des difficultés qu'il y a à utiliser régulièrement ce moyen de transport.

En fait, si le taux d'équipement en véhicules a pu paraître élevé lorsque nous avons observé les usagers d'un moyen de transport individuel, le schéma est assez différent suite à l'observation des déplacements. La marche domine largement et il est probable que les moyens de transport motorisés ne soient pas utilisés régulièrement, sans doute en raison de leur coût, mais aussi selon les distances qu'il y a à franchir ou non. Au vu du temps moyen d'un déplacement à pied, ceux-ci s'effectuent essentiellement à proximité du lieu de résidence.

La répartition spatiale des déplacements en fonction du moyen de transport (les cartes représentent le moyen de transport utilisé pour un déplacement à partir du logement) présente un éclairage sur les pratiques de mobilité en fonction de la localisation de la résidence. La carte représentant le part des déplacements à vélo (Cf. : Chapitre Cartographie) montre que les individus résidant dans les périphéries se déplacent plus à bicyclette que ceux qui se localisent dans le centre. L'ampleur des distances potentiellement à franchir pour travailler, étudier ou pour tout autre motif ne dépend donc pas du lieu de résidence des individus, mais de leur capacité à disposer d'un moyen de transport. Les périphéries apparaissent comme doublement marginalisées : d'une part, par leur éloignement physique du centre et d'autre part, par leur faible capacité à disposer des moyens permettant de se rendre au centre.



**Carte 31 : Les déplacements en deux-roues motorisés**

La carte ci-dessus complète celle des déplacements à bicyclette. Les individus qui se déplacent en deux-roues motorisés se localisent plus dans le centre, avec cependant une distinction entre la partie est / sud-est de la ville et la partie ouest / nord-ouest. Les quartiers situés à l'est et au sud de l'aéroport apparaissent comme mieux dotés par rapport à ceux qui sont proches des barrages. La capacité de se déplacer est à la fois fonction de la capacité ou non à acquérir ce moyen de transport et de la capacité à circuler avec.

Parmi les facteurs discriminants pour les mobilités quotidiennes se retrouve le genre, que nous avons déjà évoqué et sur lequel nous reviendrons, mais aussi l'âge, qui est surtout déterminant pour les navettes pendulaires (les autres motifs de déplacement étant moins sélectifs par classes d'âge) : il y a un âge pour aller à l'école, puis en formation professionnelle ou à l'université, ensuite un âge pour aller au travail.

L'observation du nombre moyen de déplacements par classe d'âge, tous motifs confondus, montre des variations relativement faibles d'une classe à l'autre, même si l'on observe un pic des déplacements entre 20 et 29 ans, c'est-à-dire au début de l'âge actif. Dans la classe d'âge suivante le nombre moyen de déplacements ne diminue que faiblement, pour ré-augmenter lorsque les individus dépassent 60 ans. Ce dernier constat est à mettre en lien sans doute avec le développement d'une sociabilité de proximité plus importante pour les personnes âgées, ou une fréquentation plus assidue des lieux de culte.

| Classes d'âge  | Nombre moyen de déplacements (tous motifs) |        |       |
|----------------|--|--------|-------|
|                | Hommes                                     | Femmes | Total |
| 0-11 ans       | 8,83                                       | 8,74   | 8,78  |
| 12-19 ans      | 10,17                                      | 8,74   | 9,39  |
| 20-29 ans      | 11,61                                      | 8,00   | 9,81  |
| 30-44 ans      | 10,33                                      | 8,32   | 9,45  |
| 45-59 ans      | 9,59                                       | 7,18   | 8,63  |
| Plus de 60 ans | 10,10                                      | 8,34   | 9,32  |

**Tableau 25 : Les déplacements hebdomadaires selon la classe d'âge**

Les différences hommes/femmes semblent plus marquées que celles liées à l'âge, et les deux facteurs s'additionnent. Alors que les hommes se déplacent le plus lorsqu'ils ont atteint l'âge adulte, les femmes se déplacent surtout lorsqu'elles sont enfants et adolescentes, c'est-à-dire avant le mariage. Il est possible de faire l'hypothèse que le mariage, puis les premiers enfants, contraignent les femmes à une moindre mobilité.

Cette différenciation entre les hommes et les femmes peut être reprise plus largement. En particulier, les rôles sociaux les contraignent en partie à se déplacer pour des motifs particuliers, dans des lieux tout aussi particuliers. Egalement, le taux d'équipement en véhicules n'étant pas le même pour les hommes et les femmes, ces dernières se déplacent moins.

La répartition des motifs de déplacements fait apparaître assez clairement une distinction entre les hommes et les femmes. Alors que les hommes consacrent 26,6% de leurs déplacements au travail, les femmes en consacrent plus de 20% aux achats courants. On retrouve ici l'effet des taux d'occupation moins importants pour les femmes que pour les hommes. Par contre, la part des déplacements consacrée aux études est quasiment la même. L'une des différences les plus notables se jouent au niveau de la sociabilité : si la part des déplacements pour rendre visite à des membres de la famille est quasiment équivalente entre les hommes et les femmes, pour ce qui est des visites aux amis, elle est plus élevée chez les hommes (autour de 19%) que chez les femmes (autour de 13%). Travail, sociabilité amicale et achats alimentaires sont les trois motifs qui différencient le plus les hommes et les femmes, les deux premiers en faveur des hommes et le troisième en faveur des femmes. On retrouve donc dans les mobilités quotidiennes les rôles sociaux attribués à chacun des sexes. A cela s'ajoute la question d'une sociabilité contrainte pour les femmes. Il est probable qu'elles restent plus à l'intérieur du logement que les hommes, ce que semble confirmer le nombre moyen de déplacements par semaine.

L'observation du nombre moyen de déplacements par semaine ne fait pourtant pas apparaître de très fortes disparités entre les hommes et les femmes. En effet, l'écart qui les sépare est de deux déplacements par semaine, en faveur des hommes : alors que les hommes réalisent en moyenne 10,30 déplacements par semaine, les femmes n'en réalisent que 8,33. De façon générale, le nombre moyen de déplacements par semaine et par motif bouleverse l'ordre établi précédemment. En effet, les hommes et les femmes consacrent quasiment le même nombre moyen de déplacements pour le travail par semaine ; il faut noter ici que nous nous basons sur l'ensemble des individus de plus de 5 ans, une analyse particulière des déplacements domicile / travail viendra compléter ce premier constat. Pour ce qui est des études, de même que précédemment, les hommes et les femmes se retrouvent au même niveau. En fait le nombre moyen de déplacements par semaine ne semble pas constituer un facteur discriminant très fort entre les deux catégories.

| Motif de déplacements                             | % des déplacements |        | Nombre moyen de déplacements |        | Temps moyen de déplacement (min) |        |
|---|--------------------|--------|------------------------------|--------|----------------------------------|--------|
|   | Hommes             | Femmes | Hommes                       | Femmes | Hommes                           | Femmes |
| Travail   | 26,61%             | 14,17% | 5,94                         | 5,81   | 26,01                            | 19,60  |
| Etudes  | 11,41%             | 12,44% | 6,73                         | 6,79   | 18,51                            | 18,56  |
| Achats alimentaires                               | 5,04%              | 21,39% | 4,15                         | 4,17   | 11,25                            | 12,89  |
| Autres achats                                     | 1,25%              | 1,88%  | 2,60                         | 2,84   | 15,83                            | 16,99  |
| Santé   | 1,25%              | 2,97%  | 2,13                         | 1,69   | 28,78                            | 16,99  |
| Démarche administrative                           | 1,22%              | 0,88%  | 2,27                         | 2,65   | 25,73                            | 18,07  |
| Visite à des parents                              | 12,34%             | 12,61% | 2,08                         | 1,96   | 27,64                            | 23,48  |
| Visite à des amis                                 | 19,11%             | 13,83% | 3,10                         | 3,11   | 13,05                            | 10,91  |
| Loisirs   | 2,43%              | 1,58%  | 3,08                         | 2,68   | 11,97                            | 12,21  |
| Pratique religieuse                               | 13,02%             | 12,06% | 5,64                         | 2,71   | 10,86                            | 13,91  |
| Activité sportive                                 | 2,93%              | 0,69%  | 3,20                         | 1,92   | 8,70                             | 12,00  |
| Participation à une association / parti politique | 0,22%              | 0,38%  | 2,11                         | 1,29   | 17,57                            | 17,83  |
| Autre   | 3,18%              | 5,13%  | 4,07                         | 4,79   | 28,88                            | 16,73  |
| Total   | 100%               | 100%   | 10,30                        | 8,33   |                                  |        |

**Tableau 26 : Déplacements hebdomadaires selon le sexe et le motif**

Cependant, si l'on observe le temps moyen de déplacement, la différence entre les hommes et les femmes est plus importante. Quasiment pour l'ensemble des motifs, le temps de déplacement est plus important pour les hommes que pour les femmes. L'analyse par moyen de transport nous permettra de voir les liens éventuels entre cette disparité et l'utilisation d'un moyen de transport ; cependant, dans la mesure où nous avons pu constater que l'équipement des femmes en moyen de transport est moins important que celui des hommes, il est plus probable que cette disparité soit liée à la localisation des différentes activités. Autrement dit, les femmes se déplacent dans un rayon plus réduit par rapport au logement que les hommes.

L'observation des moyens de déplacement va dans le sens de cette hypothèse : en effet, les femmes marchent beaucoup plus à pied que les hommes puisque 55,5% de leurs déplacements sont pédestres contre 41,2% pour les hommes. Or ces déplacements ont lieu à proximité puisque le temps moyen des déplacements à pied excède à peine 12 minutes. La bicyclette constitue le second mode de transport le plus utilisé, suivi de la moto/mobylette avec toujours un écart important entre les hommes et les femmes. Par contre, une particularité féminine, que nous avons déjà signalée, est qu'elles utilisent plus les transports collectifs que leurs homologues masculins, même si dans tous les cas la part réservée à ce mode de transport reste faible : les femmes effectuent 1,9% de leurs déplacements soit en bus, soit en taxi-collectif, alors que les hommes n'en effectuent que 1,31%. L'écart est cependant moins marqué que pour les autres modes de transport.

| Moyen de transport           | % des déplacements |        | Nombre moyen de déplacements |        | Temps moyen de déplacement (min) |        |
|------------------------------|--------------------|--------|------------------------------|--------|----------------------------------|--------|
|                              | Hommes             | Femmes | Hommes                       | Femmes | Hommes                           | Femmes |
| Marche à pied                | 41,23%             | 55,50% | 5,52                         | 4,49   | 12,78                            | 12,78  |
| Bicyclette                   | 28,50%             | 22,50% | 4,17                         | 3,82   | 23,86                            | 20,60  |
| Moto, mobylette comme        | 22,73%             | 14,40% | 3,58                         | 2,91   | 21,17                            | 18,38  |
| Moto, mobylette comme        | 1,79%              | 2,63%  | 3,45                         | 3,13   | 22,53                            | 19,31  |
| Voiture comme conducteur     | 2,88%              | 1,41%  | 3,03                         | 2,83   | 27,50                            | 19,09  |
| Voiture comme passager       | 0,92%              | 1,22%  | 4,23                         | 2,66   | 52,30                            | 27,59  |
| Taxi collectif               | 0,88%              | 1,34%  | 3,76                         | 3,03   | 29,49                            | 25,07  |
| Bus/Car                      | 0,43%              | 0,56%  | 2,96                         | 2,18   | 55,51                            | 54,14  |
| Autre (charrette, cheval...) | 0,70%              | 0,43%  | 5,75                         | 5,78   | 21,49                            | 20,66  |
| Total                        | 100%               | 100%   | 10,30                        | 8,33   |                                  |        |

**Tableau 27 : Déplacements hebdomadaires selon le mode de transport et le sexe**

Pour ce qui est du temps moyen de déplacement par modes de transport, les femmes consacrent systématiquement moins que les hommes, qu'elles se déplacent à vélo, en mobylette/moto ou en voiture. Une fois encore, cette différence est sans doute liée à l'amplitude spatiale des déplacements, qu'il convient d'observer.

Si l'on observe l'amplitude spatiale des déplacements en distinguant simplement entre les déplacements de proximité qui s'effectuent dans le quartier et les déplacements plus lointains qui nécessitent une sortie du quartier, on constate que 55,4% des déplacements des individus de 5 ans et plus s'effectuent à l'intérieur du quartier, c'est-à-dire sont d'une amplitude relativement faible. L'amplitude des déplacements varie avec l'âge des individus, en particulier parce que celui-ci impose des déplacements plus lointains pour étudier, travailler ou pour tout autres motifs. La part des déplacements effectués dans la zone d'enquête augmente donc régulièrement avec l'âge des individus, mais il n'y a que les 30-44 ans et les 45-59 ans qui effectuent plus de déplacements hors de leur quartier qu'à l'intérieur de celui-ci. Cependant, le chiffre est quasiment équivalent pour les 20-29 ans ; 14,9% des déplacements effectués hors du quartier sont le fait de cette tranche d'âge, alors que 12,7% de ces mêmes déplacements sont le fait des 30-44 ans et 5% des 45-59 ans. Aux deux extrémités, les 0-11 ans et les plus de 60 ans ont quasiment le même comportement, même si les enfants se déplacent beaucoup plus que les personnes âgées.

Toutes classes d'âge confondues, les femmes se déplacent plus à proximité du logement que les hommes, comme tendaient à le montrer les analyses précédentes ; 29,4% des déplacements sont le fait des femmes et sont réalisés dans la zone d'enquête, contre 26% pour les hommes. Par contre, 26,9% des déplacements sont le fait des hommes et sont réalisés hors de la zone d'enquête, contre 17,7% pour les femmes. Si ces dernières réalisent surtout des déplacements de proximité, l'écart entre les deux sexes n'est pas si important que l'on pouvait le supposer. Si l'on introduit le paramètre de l'âge, hommes et femmes obéissent aux mêmes dynamiques ; la part des déplacements hors zone d'enquête augmente pendant l'âge actif pour diminuer ensuite. Cependant, cette évolution est moins forte chez les femmes que chez les hommes. Une analyse des déplacements à l'échelle de la journée selon le lieu, l'âge et le sexe permettrait de préciser cette dynamique.

Toujours est-il que les femmes restent désavantagées par rapport aux hommes en termes de mobilités quotidiennes : l'observation des motifs a montré qu'elles sont cantonnées dans leurs rôles sociaux, malgré une tendance apparente à l'amélioration pour ce qui est du travail et des études.

|                          |        |        |        |
|--------------------------|--------|--------|--------|
| Travaux                  | 13,00% | 2,60%  | 20,40% |
| Études                   | 4,66%  | 7,02%  | 11,66% |
| Achats alimentaires      | 2,64%  | 22,10% | 12,65% |
| Autres achats            | 0,75%  | 1,80%  | 1,53%  |
| Santé                    | 1,21%  | 0,73%  | 2,04%  |
| Démarches administrative | 0,80%  | 0,25%  | 1,05%  |
| Visite à des parents     | 9,13%  | 9,61%  | 12,47% |
| Visite à des amis        | 9,24%  | 20,53% | 15,00% |
| Cafés                    | 0,66%  | 1,18%  | 2,04%  |
| Prochaine religieuse     | 2,94%  | 3,86%  | 12,50% |
|                          | 1,08%  |        |        |

Le travail occupe une place importante et particulière dans les déplacements quotidiens. Nous allons observer plus spécifiquement les déplacements domicile-travail pour la population active, c'est-à-dire l'ensemble des individus de plus de 12 ans qui ont effectivement une occupation. L'observation de cette typologie montre que l'exercice d'une activité fait augmenter le nombre moyen de déplacements hebdomadaires, tous motifs confondus. En effet, les inactifs, à l'exception de ceux qui sont en cours de scolarisation, se déplacent moins que les individus actifs.

Parmi les actifs, ce sont les indépendants disposant d'un local qui se déplacent le moins, en particulier parce que certains d'entre eux travaillent dans leur logement et ont moins d'impératifs de déplacements. Tous motifs de déplacement confondus, ce sont les journaliers qui se déplacent le plus, ce qui n'est pas sans lien avec l'exercice de leur activité, suivis des salarié du public et des aides-familiaux et apprentis. Assez paradoxalement, les individus les mieux dotés et les plus mal dotés socialement se retrouvent quasiment au même niveau dans leurs pratiques de mobilité. La part des déplacements pour le travail permet d'éclairer en partie ce paradoxe. Les employeurs/patron comme les journaliers, s'ils se déplacent beaucoup pour des raisons de travail, se déplacent également davantage pour d'autres motifs que les autres catégories. Les loisirs d'un côté, l'entretien de réseaux de sociabilité d'un autre, sont autant de facteurs permettant d'expliquer cette situation. Il faut aussi rappeler que les journaliers ne sont pas parmi les plus mal dotés en modes de transport (au vu des nécessités de leur activité), ce qui contribue à expliquer ce fort taux de déplacements.

| Typologie des occupations | Nombre de déplacements moyen (tous motifs) | Nombre de déplacements moyen pour le travail | Part des déplacements dans le travail |
|---------------------------|--|--|---------------------------------------|
| Salarié du public         | 10,91                                      | 6,13   | 0,56                                  |
| Salarié du privé          | 9,33                                       | 6,26   | 0,67                                  |
| Employeur, patron         | 9,31                                       | 5,10   | 0,55                                  |
| Indépendant avec local    | 8,74                                       | 5,49   | 0,63                                  |
| Indépendant sans local    | 9,99                                       | 5,76   | 0,58                                  |
| Aide-familial, apprenti   | 10,10                                      | 6,00   | 0,59                                  |
| Journalier                | 12,43                                      | 6,10   | 0,49                                  |
| Inactif Etudes            | 10,52                                      |  |                                       |
| Autres inactifs           | 7,18                                       |  |                                       |
| Actifs au chômage         | 8,13                                       |  |                                       |
| Moins de 12 ans           | 8,86                                       |  |                                       |

**Tableau 29 : Place du travail dans les déplacements hebdomadaires**

Les catégories qui se déplacent essentiellement pour leur travail sont les salariés du privé ainsi que les indépendants disposants d'un local. Pour ces derniers, hormis les travailleurs à domicile que nous avons déjà évoqués, nous avons affaire à une catégorie qui se trouve surtout dans les secteurs du commerce et de l'artisanat. On peut émettre l'hypothèse que l'assignation à la boutique ou à l'atelier limite le nombre de sorties, pour des contraintes de temps disponible.

Il apparaît ainsi que certaines activités permettent de développer le nombre des déplacements dans la semaine, en plus des déplacements obligatoires que constitue le travail, alors que d'autres au contraire sont plus limitatives. Si le statut des individus, leur capacité à se déplacer influe sur la part

du travail dans les déplacements, les lieux d'exercice, les contraintes que ces derniers imposent, sont aussi éclairantes sur les déplacements.

Un autre élément qui peut constituer un facteur de différenciation selon le statut professionnel est la distance à parcourir pour se rendre au travail. Le nombre moyen de déplacements effectués dans la zone d'enquête pour se rendre au travail est de 6,13 alors qu'il est de 5,75 hors de la zone d'enquête. Le tableau ci-dessous montre que les catégories les plus précaires, les indépendants comme les journaliers ou les apprentis, se partagent quasiment pour moitié entre ceux qui travaillent dans la zone d'enquête et ceux qui travaillent hors de la zone d'enquête. A l'exception des indépendants sans local, l'avantage est toujours en faveur d'un lieu de travail situé dans la zone d'enquête, par conséquent à proximité du logement. Pour ces catégories, qui sont aussi les moins bien dotées en moyens de transport, il est probable que le choix du lieu de résidence, soit conditionne le choix du lieu de travail, quand l'individu n'est pas en mesure d'effectuer un long déplacement ; soit au contraire c'est le lieu de travail guide le choix du lieu de résidence.

| Typologie des occupations | Hors Zone d'enquête | Zone d'enquête | Total  |
|---------------------------|---------------------|----------------|--------|
| Salarié du public         | 3,68%               | 1,39%          | 5,08%  |
| Salarié du privé          | 5,99%               | 4,14%          | 10,13% |
| Employeur, patron         | 0,49%               | 0,33%          | 0,82%  |
| Indépendant avec local    | 6,35%               | 6,66%          | 13,02% |
| Indépendant sans local    | 5,46%               | 5,38%          | 10,84% |
| Aide-familial, apprenti   | 3,23%               | 3,67%          | 6,89%  |
| Journalier                | 3,28%               | 3,30%          | 6,58%  |

**Tableau 30 : Déplacements hebdomadaires selon leur localisation et l'activité**

Inversement les catégories les plus aisées quittent leur quartier pour travailler. Notons cependant que le lieu de travail des salariés, dans le public en particulier, est contraint par la localisation des administrations et autres équipements publics.

Ainsi la localisation des lieux de travail selon la position professionnelle des individus permet de préciser les paradoxes mis en évidence précédemment. L'effet de proximité joue sans doute un rôle dans l'inflation des déplacements pour les catégories les plus précaires, alors que la distance limiterait les déplacements des autres.

Le genre et l'occupation constitue deux discriminants important dans l'accès aux mobilités quotidiennes. Les individus tracent autour de leur lieu de résidence un espace de vie relativement restreint, concentré dans le quartier, à l'exception des déplacements pour le travail et de déplacements plus rares. Cette analyse des mobilités hebdomadaires montre, en partie, les limites d'une organisation des transports basée sur l'accès individuel. Certaines populations sont captives de leur quartier, d'autres sont contraintes à de longs et risquant déplacement. Cette situation est d'autant plus préoccupante dans un contexte de fort étalement spatial et de concentration des espaces d'activités.



## **Bibliographie**

Dureau Françoise, Lévy Jean-Pierre (coord.) 2002 – *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*. L'Harmattan, Paris, 406 p.

Le Bris Emile, 2000 – *Ouagadougou*. In Dureau F., et alii (coord), *Métropoles en mouvement : Une comparaison internationale*, pp. 582-589.

Prat Alain, 1996 – *Ouagadougou, capitale sahélienne : croissance urbaine et enjeux fonciers*. Mappemonde, n°1/1996, pp. 18-24.