

Mobilités quotidiennes à Ouagadougou

Lourdes DIAZ OLVERA* et Didier PLAT*

Qu'il s'agisse de se rendre au travail ou d'en rechercher un, d'aller à l'école ou à l'université, d'acheter les ingrédients du repas ou de se procurer le bois nécessaire à leur cuisson, de participer à un mariage ou d'assister à un enterrement, les déplacements dans la ville sont une nécessité quotidienne pour la grande majorité des citoyens. Les besoins de déplacement naissent en effet de besoins d'activités, choisies ou subies par l'individu selon sa position sociale : hommes et femmes, riches et pauvres, jeunes et vieux, citoyens de souche et villageois fraîchement arrivés n'ont ni les mêmes modes de vie, ni les mêmes usages de la ville. Demande dérivée, les comportements de transport n'en possèdent pas moins une certaine autonomie qui naît de leurs conditions effectives de réalisation. Le choix du moyen de transport, en particulier, est l'un des facteurs de cette autonomie relative. En fonction des modes auxquels il peut accéder, le citoyen pourra ou non accomplir telle ou telle activité à tel ou tel moment et à tel ou tel endroit. Réciproquement, la disponibilité d'un moyen de transport pourra créer des opportunités de participation à diverses activités. Néanmoins, c'est bien la position sociale et économique de l'individu qui définit le champ des possibles dans l'usage des modes : capacité monétaire d'accéder à un mode motorisé, restrictions à l'usage des transports collectifs ou de la bicyclette pour certaines catégories... Mais, en même temps qu'elle découle du fonctionnement social et spatial de la ville, la mobilité quotidienne peut en révéler les contours et les principaux déterminants. Les activités pratiquées, les lieux fréquentés comme les usages et les attitudes face aux divers moyens de transport sont autant de signes à partir desquels peuvent s'interpréter les modes de vie des citoyens et les interactions entre les groupes sociaux multiples auxquels ils appartiennent.

Lorsque le regard se porte vers les pays du Sud, les images évoquant des phénomènes de transport se bousculent : litanie de vélos dans une ville asiatique, grappes de passagers accrochés à des bus dans une cité

* *Économiste des transports, Laboratoire d'économie des transports (CNRS, ENTPE, université Lumière-Lyon-2), École nationale des Travaux publics de l'État, rue Maurice-Audin, 69518 Vaulx-en-Velin cedex, France.*

latino-américaine ou théories de marcheurs le long des rues d'une capitale africaine. Mais au-delà de ces clichés, que sait-on des formes et des déterminants de leurs déplacements, ou plutôt de leur mobilité quotidienne¹, dans les grandes villes des pays en développement ?

UN THÈME PEU EXPLORÉ

À l'occasion d'une réflexion plus générale sur les phénomènes de citadinité, HAERINGER (1986) constatait au milieu des années quatre-vingt une relative abondance de la littérature portant sur les systèmes de transport urbain qu'il opposait à la rareté des approches « socio-anthropologiques » du phénomène transport. Dix ans après, le contraste entre connaissance de l'offre et ignorance de la demande est toujours aussi fort. Néanmoins, il doit être nuancé d'un continent ou d'une sous-région à l'autre. Ainsi, pour l'Amérique latine, les travaux présentés en 1985 à l'atelier de recherche de Quito (HENRY et FIGUEROA, 1985) permettent de dégager, sinon une synthèse générale sur les villes latino-américaines, en tout cas quelques grandes lignes des comportements de mobilité : ils sont largement déterminés par la ségrégation spatiale et la contrainte du revenu, dépendants de l'offre de transport collectif, raisonnés et organisés davantage au niveau de la cellule familiale que de l'individu, en privilégiant les actifs par rapport aux inactifs. Des travaux plus récents (ORRICO FILHO, 1988 ; LAMADRID et SANCHEZ, 1990 ; ARCUSIN *et al.*, 1993) semblent confirmer ces analyses. En Asie, même si une vision globale fait défaut, des travaux existent sur diverses villes, notamment indiennes (MAUNDER, 1986 ; RANGANATHAN *et al.*, 1988 ; SARNA et BHATIA, 1990), indonésiennes (CUSSET et LAVIGNE, 1988 ; SOEGJOKO et CUSSET, 1988) ou philippines (KUROKAWA *et al.*, 1989 ; VILLORIA, 1993).

La situation de l'Afrique, et tout particulièrement de l'Afrique de l'Ouest, est tout autre. Les travaux sur les transports urbains y sont rares et ne concernent que quelques villes, surtout des capitales. De plus, ils n'abordent généralement que les aspects liés à l'offre de transport. Là comme ailleurs, la prééminence de l'offre sur la demande s'explique d'abord par des considérations très matérielles, à savoir les enjeux économiques et financiers considérables liés à la mise en place de

¹ Le déplacement, qui permet de réaliser des activités localisées dans des lieux distincts, se caractérise par un motif à l'origine, un motif à destination, un mode de transport, un lieu de départ, un lieu d'arrivée, une distance, une durée, un horaire... La mobilité, qui articule la totalité des déplacements d'une unité de temps donnée, le plus souvent la journée, est alors le moyen de réaliser un ensemble d'activités localisées à la fois dans le temps et dans l'espace (BONNAFOUS *et al.*, 1981). Une telle perspective permet d'échapper à la vision purement technicienne de la mobilité-flux, mouvements enregistrés sur un réseau, pour en faire un objet social, une mobilité-enjeux (ROSALES MONTANO, 1988).

nouveaux systèmes de transport. Mais des traits spécifiques à l'Afrique subsaharienne viennent renforcer cette focalisation sur les problèmes d'offre. L'explosion urbaine récente et les indépendances tardives ont longtemps retardé la prise de conscience, notamment institutionnelle, de la question du transport urbain. La plupart des sociétés de transport public ne sont ainsi apparues qu'au cours des années soixante-dix, dans un milieu souvent mal préparé humainement et financièrement. L'urgence, pour l'État, les bailleurs de fonds et les transporteurs eux-mêmes, fut alors d'identifier les mesures, financières, techniques ou de gestion, permettant d'améliorer le fonctionnement et la rentabilité d'entreprises quasi perpétuellement déficitaires, sans chercher à évaluer les besoins des populations desservies. Pourtant, ce désintérêt n'est à l'évidence pas sans effets pervers sur le moyen et le long terme, dans le champ du transport d'abord, en ne permettant qu'exceptionnellement une bonne adéquation entre offre et demande, et plus généralement, ensuite, en matière d'aménagement urbain.

La mobilité des citoyens africains s'avère donc largement méconnue : qui se déplace, pourquoi, comment ? Quelques enquêtes, spécifiques au secteur des transports ou incluant un volet détaillé sur les déplacements, ont bien été réalisées dans les années quatre-vingt : enquêtes-consommation à Abidjan en 1979 et 1988, enquêtes-ménages à Dakar en 1980 et à Bamako en 1984. Mais leurs enseignements sont souvent très lacunaires et, lorsque des comparaisons sont possibles, peu cohérents. Cependant, quelques grandes tendances se dégagent² : importance de la vie sociale comme motif de déplacement, à côté du travail et de l'école, mobilité réduite et fortement contrainte des plus défavorisés et des femmes, distances et durées de déplacement s'allongeant avec l'extension des villes, diminution de l'utilisation des deux-roues en dépit de la faible motorisation des ménages... L'analyse des déplacements (répartitions horaires, par modes ou par motifs) y est plus fouillée que celle de la mobilité, mesurée soit globalement pour l'ensemble de la population, soit pour quelques groupes très larges tels que les riches et les pauvres.

Ce parti de catégorisation des individus selon leurs caractéristiques socio-économiques se retrouve dans des travaux de nature sociologique. Ainsi, GIBBAL (1974) met en relief les divergences dans la maîtrise de l'espace urbain entre les chefs de ménage abidjanais « ruraux prolétarisés » et « citoyens ». Dans une perspective similaire, FADARE et HAY (1987) montrent des différences sensibles de style de vie et de comportements de déplacement entre les résidents de trois quartiers contrastés à Ibadan. De telles approches montrent bien les écarts considérables que dissimulent les moyennes globales calculées sur la population totale d'une ville. Mais elles ne peuvent nous donner une idée précise des

² Pour des éléments de synthèse, voir GODARD et TEURNIER (1992).

principaux déterminants de la mobilité quotidienne car elles se limitent à des groupes soit très spécifiques (des hommes chefs de ménage à Abidjan), soit encore très hétérogènes (hommes et femmes aussi bien que enfants et vieillards confondus à Ibadan).

L'analyse d'une enquête-ménages effectuée à Ouagadougou en février 1992, à l'occasion d'un diagnostic du système de transport urbain ouagalais³ (GODARD, 1993), permet d'évaluer l'influence de quelques-uns des déterminants majeurs de la mobilité : le genre, le revenu, le lieu de résidence. Le repérage de ces effets et de leurs interrelations amène à s'interroger sur la prise en compte des besoins des différentes catégories de la population dans le cadre des politiques urbaines de transport, et plus largement de la gestion urbaine.

Cette enquête-ménages sous-tendait plus particulièrement le volet « Analyse de la demande » du projet. Réalisée au domicile, elle a porté sur 753 ménages regroupant 3 682 individus de plus de 14 ans, tirés au sort dans dix des trente secteurs de la ville. Pour chaque ménage interrogé, trois niveaux d'information ont été recueillis :

— des données générales sur le ménage (composition socio-démographique, caractéristiques du logement, véhicules disponibles, habitudes alimentaires, itinéraire spatial antérieur du chef de ménage) ;

— des renseignements concernant chaque individu de 14 ans ou plus (caractéristiques socio-économiques, véhicules utilisés et dépenses correspondantes, opinions sur les modes de transport) ;

— diverses caractéristiques des déplacements de la veille pour chaque individu enquêté (motif du déplacement, heure du départ, durée, mode de transport, lieux d'origine et de destination).

Mais il convient ici de rappeler certaines spécificités de la ville de Ouagadougou.

LE CONTEXTE URBAIN OUAGALAIS

La ville de Ouagadougou comptait en 1992 de l'ordre de 800 000 habitants⁴ alors qu'en 1960 les Ouagalais étaient à peine 60 000. Cette crois-

³ Réalisé par une équipe franco-burkinabé composée de : O. Andan, J.-M. Cusset, L. Diaz Olvera, D. Plat du Laboratoire d'économie des transports ; J.-R. Carré, X. Godard (responsable du projet), J.-F. Peytavin de l'Institut national de la recherche sur les transports et leur sécurité ; B. Guiro, E. K. Ilboudo, G. Sirpe du Centre d'études, de documentation, de recherche économique et sociale de l'université de Ouagadougou, S. Bamas, F. Kinda et J. B. Ouedraogo.

⁴ Une extrapolation des résultats du recensement de 1985 sur la base d'un taux de croissance annuel de 9,4 % (JAGLIN *et al.*, 1991) conduit à une estimation légèrement supérieure à 800 000 habitants en 1992.

sance, due pour moitié aux mouvements migratoires des zones rurales vers la capitale, a entraîné l'extension accélérée de la ville qui a peu à peu phagocyté les villages l'entourant. Ainsi, en 1980, l'aire urbanisée de Ouagadougou représentait environ 2 000 hectares tandis que l'habitat spontané, soit 40 % de la population ouagalaise, en couvrait 5 000.

La période révolutionnaire (1983-1987) a donné lieu à un ensemble de mesures d'aménagement de l'espace urbain qui a laissé des traces profondes dans le développement et l'organisation de la ville. Sans entrer dans le détail de ces mesures⁵, trois sont à retenir pour leur influence, plus ou moins directe, sur le secteur des transports :

— la redistribution des pouvoirs locaux, conçue afin de restreindre les pouvoirs traditionnels ; elle s'est appuyée sur un nouveau découpage administratif et spatial de la ville, rassemblant les quartiers anciens et les communes périphériques en trente « secteurs » ;

— les opérations de réaménagement et de « déguerpissement » dans certaines zones, notamment des quartiers centraux, qui ont provoqué le départ des populations vers la périphérie, bouleversant ainsi l'organisation de l'espace urbain et les modes de vie des Ouagalais ; le programme d'aménagement mis en place a ainsi permis la légalisation de 60 000 concessions dans les zones d'habitat spontané entre 1984 et 1989 ;

— la création en 1984 de la première entreprise publique de transport collectif de la ville, la « X9 », dans un contexte *a priori* très favorable car la ville ne comptait alors aucune offre de transport collectif urbain, ni public ni privé. Après quelques années de prospérité, les mauvaises conditions d'exploitation du réseau, le blocage des tarifs et l'absence de subventions de la part de l'État ont dégradé la santé financière de l'entreprise et la qualité du service rendu. Le nombre de lignes est passé de sept en 1984 à cinq en 1992 et les itinéraires restants ont été progressivement réduits. Passant systématiquement par le centre-ville, ils ne desservent que les quartiers centraux et péricentraux, et délaissent les zones nouvellement urbanisées. Aucune offre privée ne s'est substituée à cette offre publique déficiente.

Dans un contexte général marqué par le rejet affiché d'une certaine ostentation dans les comportements et par la préférence pour les produits locaux, la défaillance du service de transport collectif a été alors palliée soit par la marche à pied, soit par les deux-roues à moteur et les vélos, ces derniers étant d'ailleurs produits localement pour l'essentiel. Il en résulte un niveau élevé d'équipement en modes individuels : en 1992, pour 100 ménages, soit 501 personnes de 14 ans ou

⁵ JAGLIN (1991) et JAGLIN *et al.* (1991) présentent des analyses approfondies des politiques urbaines de cette période et de leurs effets.

plus, on compte en moyenne 150 cycles motorisés, dont les deux tiers de moins de 50 cm³, 79 bicyclettes et 22 voitures. Par rapport à d'autres capitales africaines, cette importance des deux-roues, corrélativement à la faiblesse des transports collectifs, est un fait notable qui marque la configuration des flux de déplacements.

DES FLUX ORIGINAUX POUR UNE VILLE AFRICAINE

Les flux de déplacements peuvent être approchés à partir des réponses à quatre questions : où, quand, comment et pourquoi ?

Ils s'organisent essentiellement à partir du domicile sous forme d'aller-retour et c'est dans l'environnement immédiat de la concession que se déroulent la plupart des déplacements. Ainsi, deux déplacements sur cinq s'effectuent dans la zone de résidence et près d'un sur quatre a lieu entre le domicile et une zone limitrophe. Du fait notamment d'une offre de services, de commerces, d'emplois et de lieux d'études plus importante, l'attraction du centre est toutefois loin d'être négligeable et près d'un déplacement sur cinq a lieu entre le domicile et le centre-ville. La prédominance des flux à faible distance se confirme lorsque l'on observe les distances parcourues. Un quart des déplacements mesure moins d'un kilomètre, la moitié moins de 2,5 km, et seulement 10 % font plus de 7 km.

La répartition des déplacements selon l'heure à laquelle ils débutent permet d'identifier des pointes calées sur les activités contraintes réalisées à l'extérieur : le travail et les études. La journée ouagalaise, en tout cas celle des scolaires et de nombreux actifs, est organisée autour d'une pause-repas qui se traduit souvent par un retour au domicile. Il en résulte quatre périodes de pointe, en début et fin de matinée et en début et fin d'après-midi⁶, d'intensité pratiquement identique, à l'exception de l'embauche de l'après-midi, un peu plus faible. Presque 50 % des mouvements sont ainsi concentrés durant les pointes. Toutefois, pendant le week-end et tout particulièrement le dimanche, la répartition des déplacements se modifie et ces périodes voient leur importance diminuer sensiblement, ne captant plus que de l'ordre d'un déplacement sur trois.

Deux modes de transport recueillent chacun de l'ordre de deux déplacements sur cinq : la marche à pied vient en tête, mais elle est à peine plus utilisée que les deux-roues à moteur. La bicyclette assure un dixième des échanges. En avant-dernière place arrive la voiture particulière, avec 6 % des déplacements, et enfin les transports collectifs

⁶ Les périodes de pointe sont 6 h 15-8 h 15, 11 h 45-12 h 15, 14 h 15-14 h 45 et 16 h 45-18 h 15.

avec 3 % seulement. Si l'utilisation des modes varie très peu entre heure creuse et heure de pointe, elle est plus sensible à la longueur du trajet. Sur les petits trajets, la marche est prépondérante, alors que sur les distances moyennes elle s'efface derrière les autres modes et tout particulièrement les deux-roues à moteur. Ceux-ci sont utilisés pour réaliser les deux tiers des déplacements de plus de deux kilomètres. La marche est donc d'abord le mode des trajets courts, les modes mécanisés se partageant les moyennes et longues distances.

Les motifs de déplacement s'organisent autour de trois grandes sphères d'activités : la vie professionnelle (travail et études), la vie sociale (incluant visites et loisirs) et la vie quotidienne (achats, démarches, religion, accompagnements...). Presque la moitié des déplacements (47 %) relève de la sphère professionnelle et l'autre moitié se partage entre la vie sociale (28 %) et la vie quotidienne (25 %). Ces proportions se modifient durant le week-end, moment privilégié des activités de sociabilité, qui suscitent pratiquement la moitié des déplacements. Mais, conséquence de l'importance du secteur traditionnel, et tout particulièrement des petits commerces, on retrouve le dimanche un taux non négligeable de flux professionnels (un déplacement sur six). Les déplacements ménagers et de sociabilité s'effectuent majoritairement à l'intérieur de la zone d'habitat. En revanche, pour les activités professionnelles, les Ouagalais se déplacent à plus longue distance : si plus du quart de ces déplacements s'effectue encore dans la zone proche du domicile, la moitié a lieu entre le domicile et des secteurs limitrophes ou le centre-ville, qui confirme ainsi son rôle de pourvoyeur d'emplois et de lieu d'études.

Les déplacements des Ouagalais se caractérisent ainsi par l'importance des flux de proximité et par des pointes temporelles marquées. En cela, ils se rapprochent de ceux observés dans d'autres capitales africaines. Mais ils présentent une spécificité modale affirmée, l'importance des deux-roues, pratiquement absents ailleurs, au détriment des transports collectifs.

UNE MOBILITÉ ÉLEVÉE MAIS TRÈS INÉGALEMENT PARTAGÉE.

Les Ouagalais de plus de 13 ans réalisent en moyenne, durant la semaine, 3,8 déplacements quotidiens. Ce niveau de mobilité est considérable si on le compare aux estimations, généralement proches de 2, réalisées dans d'autres villes africaines. Cet écart peut d'abord résulter de choix méthodologiques distincts : les déplacements pédestres sont parfois mal recueillis, voire volontairement ignorés, ce qui n'a pas été le cas à Ouagadougou. Mais il est également imputable au fort taux d'équipement en véhicules particuliers, principalement des deux-roues

à moteur : seul un ménage sur vingt ne dispose d'aucun mode de transport individuel. Enfin, il résulte, dans une proportion non négligeable, de la pratique de la pause de midi qui induit pour les actifs et les scolaires des déplacements à la mi-journée (DIAZ OLVERA *et al.*, 1995).

Toutefois, les niveaux moyens sont trompeurs car la mobilité est très inégalement répartie, tant entre les ménages qu'en leur sein. L'analyse de quelques-uns de ces principaux déterminants permet d'évaluer ces différences⁷.

Le genre

Le facteur discriminant le plus lourdement les comportements est le genre. En moyenne, les hommes effectuent quotidiennement 4,4 déplacements contre 3,2 seulement pour les femmes. L'explication de cet écart notable réside dans les modes de vie très différenciés entre hommes et femmes. Les activités des hommes s'organisent autour du travail et de la sociabilité, tandis que pour les femmes le rôle de mère et d'épouse devant assurer le fonctionnement de l'unité familiale structure l'ensemble des activités, même lorsqu'elles pratiquent une activité professionnelle. Seules les femmes travaillant dans le secteur moderne, ce qui est alors généralement aussi le cas de l'époux, présentent un comportement moins marqué par ce double rôle. *A contrario*, les hommes inactifs, qu'ils soient âgés et retraités ou jeunes et chômeurs, ne se consacrent que marginalement à des déplacements ménagers.

Cette répartition des tâches amène à une fréquentation différenciée de l'espace urbain, en conformité avec les associations et oppositions spatiales non seulement de la culture mossi mais aussi de nombreuses autres sociétés : les hommes évoluent à l'extérieur du ménage tandis que l'espace domestique et les zones environnantes sont du ressort des femmes (YAMEOGO, 1987). Ainsi, le secteur du domicile est le lieu où se déroulent la moitié des déplacements féminins alors que ce n'est le cas que d'un tiers des déplacements masculins.

Aux pesanteurs fonctionnelles et spatiales agissant sur les comportements féminins vient s'ajouter une inégalité dans l'accès et l'utilisation des modes de transport. Si la moitié des femmes ne dispose d'aucun mode de transport individuel, ce fait concerne seulement le quart des hommes. Cela explique aisément pourquoi près de trois déplacements féminins sur cinq sont effectués à pied contre à peine un tiers des déplacements masculins. La disponibilité et l'utilisation des modes motorisés restent largement le privilège des hommes, qui réalisent presque la moitié de leurs déplacements en deux-roues à moteur. Les écarts,

⁷ Une analyse plus détaillée est présentée dans DIAZ OLVERA et PLAT (1993).

déjà importants en termes de nombre de déplacements, sont alors encore amplifiés lorsque l'on considère les seuls déplacements mécanisés, le budget-temps de transport quotidien ou le budget-distance⁸ (tabl. I).

TABLEAU I
Caractéristiques de mobilité quotidienne selon le genre

	Femmes	Hommes
Déplacements	3,2	4,4
Déplacements mécanisés	1,4	2,9
Budget-temps (min)	55	75
Budget-distance (km)	8,7	15,4

Les activités pratiquées comme les espaces fréquentés séparent donc hommes et femmes. Contraintes spatiale et temporelle, d'une part, captivité modale ne permettant pas de s'affranchir de ces contraintes, d'autre part, apparaissent comme les maîtres mots pour caractériser la mobilité des Ouagalaises tandis que la mobilité masculine se décline plutôt en termes de contrainte professionnelle et de souplesse modale.

Le revenu

Le revenu mensuel n'est que l'un des éléments permettant d'évaluer l'ensemble des disponibilités monétaires de l'individu. Il rend notamment mal compte du patrimoine disponible ou d'éventuels engagements financiers. Qui plus est, sa déclaration peut susciter des difficultés chez certains, soit par réticence vis-à-vis de l'usage qui pourrait en être fait, soit par méconnaissance lorsque les rentrées sont irrégulières : il n'a été fourni que par quatre enquêtés sur cinq, avec des écarts très sensibles entre, par exemple, salariés et non-salariés.

En dépit de ces limites, on constate une relation forte entre revenu et comportements de mobilité (tabl. II). Les quatre indicateurs retenus pour caractériser la mobilité augmentent avec le niveau de revenu, mais dans des proportions très différentes. Entre les deux classes extrêmes, le budget-temps s'accroît d'un tiers et le nombre de déplacements de deux tiers, ce qui traduit la réalisation d'un plus grand nombre d'activités, d'ailleurs essentiellement liées au travail hors du domicile. Or, parallèlement, le budget-distance est multiplié par trois et le nombre de déplacements mécanisés pratiquement par quatre. En effet, les activités

⁸ Il correspond à la somme des distances parcourues par l'individu à l'occasion de ses divers déplacements.

TABLEAU II
Caractéristiques de mobilité quotidienne selon le niveau de revenu
(en milliers de francs CFA)

	0	0-10	10-30	30-60	60-100	> 100
Déplacements	3,4	4,0	3,7	4,5	5,0	5,6
Déplacements mécanisés	1,4	1,5	2,5	3,9	4,7	5,3
Budget-temps (min)	61	68	67	76	76	82
Budget-distance (km)	8,7	10,0	13,2	19,6	21,0	26,5

sont pratiquées dans des lieux de plus en plus éloignés du domicile. C'est, bien sûr, le cas du travail pour lequel le centre-ville prend un poids accru, mais aussi celui de la sociabilité qui, concentrée dans le voisinage chez les plus pauvres, se diffuse très largement dans les divers secteurs de la ville chez les plus riches. Cet élargissement des espaces fréquentés, qui ne s'accompagne pas d'une croissance aussi importante des temps de déplacement, est permis par le recours à des modes mécanisés de plus en plus rapides.

La marche à pied domine chez les individus disposant de moins de 10 000 F CFA par mois, puis voit sa place se réduire pour n'être plus utilisée dès lors que les revenus dépassent 60 000 F CFA. La bicyclette capte 15 % des déplacements des individus disposant de moins de 30 000 F CFA et disparaît au-delà. Le deux-roues à moteur, assez peu présent chez les pauvres, est le mode quasi unique de transport lorsque le revenu se situe entre 30 000 et 100 000 F CFA et assure encore un déplacement sur deux au-delà, faisant ainsi jeu égal avec la voiture. Quant aux transports collectifs, ils ne concernent aucun groupe de manière notable (un déplacement sur vingt seulement chez les individus sans revenu). Cet usage des modes de transport s'appuie directement sur les capacités d'accès des Ouagalais aux moyens de transport individuels : dès lors que l'on dispose d'un véhicule, on l'utilise, par commodité mais aussi parce qu'il situe socialement l'individu. En effet, une rigide hiérarchie modale est très largement partagée par les Ouagalais. Elle débute par la marche, assigne à la bicyclette un rôle de transition et culmine avec le deux-roues à moteur, même si la voiture reste systématiquement le terme de cet « itinéraire modal »⁹ (DIAZ OLVERA et PLAT, 1994).

Cette situation peu favorable aux inactifs et aux actifs non rémunérés n'est guère remise en cause par d'éventuels transferts au sein du ménage. Chez les individus sans revenu, seuls ceux pour lesquels le chef de ménage dispose mensuellement de plus de 100 000 F CFA se

⁹ Terme toutefois plus rêvé que vécu pour la très grande majorité des individus.

distinguent. Ils présentent une mobilité plus élevée, mais qui reste toutefois comparable à celle des Ouagalais au revenu compris entre 10 000 et 30 000 F CFA. Cet effet restreint résulte de la conjonction d'un coût élevé d'usage des modes motorisés, de l'ordre de 10 000 F CFA par mois pour un deux-roues à moteur (ANDAN et CUSSET, 1993), de la séparation des revenus et de la dissimulation de leur montant au sein du ménage. Même si « la disposition personnelle du revenu s'arrête là où commencent les obligations d'approvisionnement du ménage » (KINDA, 1987 : 325), la mobilité ne se situe à l'évidence pas au premier rang de ces obligations, ce qui, à moins d'un revenu du chef de ménage élevé, impose aux membres sans ressource de l'unité familiale de la réaliser au moindre coût.

Bénéficiaire d'un revenu personnel va donc tout à la fois permettre à l'individu de se déplacer davantage, sur un territoire plus vaste et grâce à des modes de transport plus rapides. Ne pas en disposer condamne, au contraire, non pas à l'immobilité, mais à une mobilité réduite, très centrée sur le domicile et effectuée à pied.

Le lieu de résidence

L'image de périphéries réservées de fait à des populations marginalisées ne peut guère s'appliquer à Ouagadougou. Les politiques publiques urbaines des années quatre-vingt se sont traduites par un certain brassage des populations dans les secteurs de la seconde périphérie (JAGLIN, 1993). Ceux-ci accueillent tout à la fois des « déguerpis » victimes de la modernisation des quartiers centraux, de nouveaux arrivants que les familles déjà installées au cœur de la ville ne peuvent plus héberger du fait des densités élevées et des membres des classes moyennes et supérieures qui préfèrent s'éloigner pour accéder à la propriété, plutôt que de demeurer en location ou dans la famille près de leur lieu d'emploi. En dépit de cette relative homogénéisation spatiale, les terrains d'enquête retenus permettent d'isoler des zones assez typées du point de vue des caractéristiques socio-économiques des ménages interrogés.

Afin d'examiner les effets du lieu de résidence sur les comportements de mobilité, nous nous attacherons à trois d'entre elles :

— une zone d'accession à la propriété localisée en seconde périphérie, la cité An IV B du secteur 21, initialement destinée aux couches moyennes ; les résidants sont installés sur les parcelles depuis moins de 10 ans, leurs revenus sont relativement élevés (100 000 F CFA en moyenne pour les chefs de ménage) ; les épouses sont pour la plupart actives, et gagnent 38 000 F CFA en moyenne ;

— un quartier dense de la seconde périphérie (Dassasgo) : l'habitat est traditionnel, les deux tiers des chefs de ménage sont nés en milieu rural

et leurs ressources mensuelles s'élèvent en moyenne à 60 000 F CFA ; il ne s'agit donc pas des couches les plus pauvres de la population, mais il faut néanmoins observer que les épouses, généralement sans activité professionnelle, ont des revenus très faibles (7 500 F CFA en moyenne) ;

— enfin, des quartiers du centre-ville bordant au sud et à l'est la zone commerciale ; l'habitat est en dur ou en semi-dur, les chefs de ménage sont plutôt âgés et disposent de 60 000 F CFA de revenu mensuel propre (20 000 F CFA pour les épouses). Les Ouagalais de naissance y prédominent et leur installation sur la parcelle est déjà ancienne.

L'observation de ces trois zones permet donc de croiser deux dichotomies : l'une est spatiale et distingue centre et périphérie, l'autre est économique et sépare les pauvres des riches (toutes proportions gardées, comme nous l'avons déjà signalé). De plus, plutôt que de comparer des individus moyens de chacune de ces zones, nous centrerons l'analyse sur les chefs de ménage et leurs épouses, ce qui permet d'atténuer, au moins pour partie, l'effet du genre.

Ce n'est qu'en termes de nombre de déplacements que les chefs de ménage des trois zones présentent des mobilités proches (tabl. III). En périphérie, l'effet du revenu est tel qu'on l'attendait : les résidents de la zone aisée recourent légèrement plus aux modes mécanisés et parcourent des distances sensiblement plus importantes. Cet usage d'un espace plus vaste se redouble d'une complexification de l'organisation des activités puisque cette catégorie présente un taux extrêmement élevé de déplacements secondaires (déplacements pour lesquels le domicile n'est ni l'origine ni la destination) : deux déplacements sur cinq contre un sur quatre pour les deux autres groupes. Mais, à revenu moyen similaire, les différences entre centre et seconde périphérie (Dassasgo) sont particulièrement nettes. Résider en périphérie implique un usage des modes motorisés plus important et un accroissement de moitié des temps et des distances quotidiens. Les écarts entre épouses sont encore plus marqués et remettent en cause la liaison simple entre mobilité et

TABLEAU III
Caractéristiques de mobilité quotidienne selon le milieu de résidence
et la position dans le ménage

	CHEFS DE MÉNAGE			ÉPOUSES		
	Centre	Cité An IV B	Dassasgo	Centre	Cité An IV B	Dassasgo
Déplacements	4,9	5,2	5,5	2,8	3,1	4,4
Déplacements mécanisés	3,7	4,8	4,5	1,5	2,0	1,1
Budget-temps (min)	59	94	91	29	44	61
Budget-distance (km)	14,9	27,0	22,9	4,9	10,9	8,4

revenu. En effet, en nombre de déplacements comme en temps, les plus mobiles sont les plus pauvres. Ce paradoxe est essentiellement imputable à des déplacements ménagers réalisés à pied et à l'intérieur du secteur d'habitat. On retrouve en revanche chez les épouses de la cité An IV B un usage notable des modes mécanisés et le parcours de distances importantes.

Plusieurs formes de mobilité apparaissent donc. Les habitants¹⁰ de la cité An IV B ont été « repoussés » en périphérie par les opérations d'aménagement urbain. Ils estiment ne pas avoir eu le choix du quartier et apprécient peu leur environnement immédiat. S'y ajoute un emploi salarié qui ne peut guère être exercé sur place. Simultanément, leurs revenus élevés leur permettent de disposer en permanence, pour la plupart, d'un véhicule motorisé. Quoique leur domicile antérieur ne soit pas connu à travers l'enquête, il semble que le déménagement ne s'est pas traduit par une réorganisation des pratiques d'activités et que tout les pousse donc à une mobilité « au long cours ». Néanmoins, les différences entre hommes et femmes ne disparaissent pas, celles-ci se déplaçant moins que ceux-là et dans des espaces plus réduits. Les résidents du centre constituent une population légèrement plus âgée et surtout moins aisée. Le taux d'activité est plus faible, ce qui implique une réduction des déplacements professionnels. La disponibilité, à une relative proximité, d'emplois et de services les amène à moins sortir du secteur de résidence et à parcourir des distances plus réduites. La vie quotidienne se déroule ainsi essentiellement dans le centre de la cité. Là encore, les écarts liés au genre demeurent. Mais c'est en seconde périphérie pauvre que les contrastes entre chefs de ménage et épouses sont les plus marqués. Peu de chefs de ménage travaillent à proximité du domicile, ce qui les amène à sortir fréquemment du secteur de résidence, notamment pour se rendre en centre-ville. À l'opposé, les femmes, le plus souvent sans activité professionnelle, ont une journée scandée par les déplacements ménagers, qu'il s'agisse des achats de nourriture ou des corvées d'eau : il s'ensuit une mobilité très élevée, à proximité du domicile et essentiellement sous une forme pendulaire. À la mobilité de voisinage des unes s'oppose donc la mobilité de ville des autres.

CONCLUSION

De cette analyse rapide de quelques déterminants majeurs de la mobilité quotidienne, trois enseignements peuvent être tirés.

¹⁰ La situation serait à nuancer si l'on considérait les autres membres des ménages, enfants ou personnes accueillies.

Le premier recouvre un constat de relative banalité de la situation ouagalaise. Les facteurs socio-économiques qui pèsent sur les comportements des habitants de Ouagadougou sont les mêmes que ceux que l'on retrouve dans d'autres contextes géographiques, du Nord comme du Sud. Il s'agit d'abord du genre, mais aussi du revenu disponible et de la localisation de la résidence. La position de l'individu par rapport à chacun de ces facteurs signifie un accès différencié à un ensemble de ressources mais lui impose également de multiples contraintes : du temps, de l'argent aussi bien que des activités professionnelles à assumer, des relations sociales à entretenir, une plus ou moins bonne connaissance de l'espace urbain... Les effets de ces divers facteurs se combinent et l'on ne peut affirmer, par exemple, que l'accroissement du revenu produit systématiquement une hausse de la mobilité. Un niveau élevé de mobilité peut ainsi se rencontrer aussi bien chez des hommes actifs aisés que chez des épouses inactives de certaines périphéries. Toutefois, les formes de cette mobilité différeront considérablement. Les premiers seront contraints à de nombreux déplacements par le travail qui leur procure leurs revenus mais, simultanément, leur réseau de relations étendu et leur accès à des modes de transport efficaces les rendront disponibles pour des activités sociales ou de loisirs. Les secondes doivent assumer des tâches ménagères parfois très prégnantes (que l'on pense aux corvées d'eau, par exemple) qui pèsent d'autant plus lourdement sur les emplois du temps quotidiens que leurs revenus ne leur permettent pas de recourir à des modes mécanisés.

Le deuxième enseignement renvoie au rôle crucial de la marche à pied. L'ignorer, ou ne pas se donner lors des enquêtes de terrain le moyen de l'appréhender correctement, conduit à sous-évaluer la mobilité de certains groupes de citoyens, notamment des femmes sans activité professionnelle. En particulier, les faibles taux de mobilité attribués aux citoyens des principales villes africaines tout comme le poids démesuré des transports collectifs dans certaines cités latino-américaines résultent pour partie de ce relatif aveuglement face au rôle central de la marche. Cette faible visibilité est d'autant mieux tolérée qu'elle s'articule d'une part avec des positions théoriques et d'autre part avec des enjeux économiques. Les positions théoriques correspondent à un primat accordé aux activités de production et à leurs conditions de réalisation, c'est-à-dire, dans le champ du transport, à une focalisation sur les déplacements domicile-travail de la population économiquement active, essentiellement masculine. Les enjeux économiques se rapportent à la gestion des points de trafic, qu'elles impliquent des risques d'encombrement de la voirie pour les politiques locaux ou la nécessité d'un suréquipement en véhicules pour les gestionnaires des entreprises de transport collectif. Le glissement est alors aisé, de l'invisibilité de la mobilité de ces groupes à la conclusion d'une absence de besoins de

déplacements, puis de la « constatation » de cette absence de besoins à l'inutilité de s'intéresser trop attentivement à la marche dans les enquêtes de terrain.

Enfin, dernier point qui découle de ce qui précède : dans un contexte de rareté marquée des ressources publiques, le choix de politiques de subventionnement des transports collectifs ou de financement de leur amélioration, nécessairement au détriment d'autres domaines de la gestion urbaine, est aussi le choix, plus ou moins implicite, d'une catégorie de bénéficiaires. Les besoins de mobilité des diverses catégories de la population diffèrent radicalement et, s'il est clair que le bus n'est pas le moyen de transport des classes les plus aisées, il n'est toutefois pas du tout certain qu'il soit ou puisse être celui des plus pauvres, ne serait-ce que pour des questions d'insolvabilité. Qui plus est, il s'adresse préférentiellement, de par ses caractéristiques technico-économiques, à des individus devant parcourir des distances importantes sur des axes à forte demande, c'est-à-dire bien souvent radiaux. Mais il introduit surtout des différences au sein même des ménages, entre, d'une part, des actifs ou des scolaires amenés à fréquenter les zones centrales ou péri-centrales et, d'autre part, des inactifs cantonnés aux alentours du domicile, soit, en d'autres termes, à peine caricaturaux, à des chefs de ménage plutôt qu'à des épouses, à des hommes plutôt qu'à des femmes. Investir dans les conditions de l'accès à l'eau ou au combustible peut, tout aussi bien qu'un accroissement de l'offre de transport collectif, améliorer sensiblement les conditions de transport de certaines catégories de la population. Tout simplement, il ne s'agira pas des mêmes individus dans les deux cas.

BIBLIOGRAPHIE

- ANDAN (O.), CUSSET (J.-M.), 1993 — « Équipement des ménages et dépenses de transport ». In GODARD (X.), dir. : II.1- II.21.
- ARCUSIN (S.), BRENNAN (P.), TERNAVASIO (A.), TURCO (N.), VICENTE (O.), 1993 — « Urban Transport Deregulation and the Evolution of Mobility in Buenos Aires ». In : *Textes complets de la VI^e Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, association Codatu : L.67-L.77.
- BONNAFOUS (A.), PATIER-MARQUE (D.), PLASSARD (F.), 1981 — *Mobilité et vie quotidienne*. Lyon, Presses Universitaires de Lyon, coll. Transport, espace, société, 172 p.
- CUSSET (J.-M.), LAVIGNE (J.-C.), 1988 — *Les transports collectifs urbains dans les villes moyennes de Java*. Caen, Paradigme, coll. Transports et communication, 141 p.
- DIAZ OLVERA (L.), PLAT (D.), 1993 — « La mobilité des individus ». In GODARD (X.), dir. : III.1-III.60.
- DIAZ OLVERA (L.), PLAT (D.), 1994 — Usages et images du vélo à Ouagadougou. *Recherche Transport Sécurité*, 45 : 45-53.
- DIAZ OLVERA (L.), PLAT (D.), POCHE (P.), 1995 — « Mobilités urbaines comparées en Afrique de l'Ouest : Bamako et Ouagadougou ». In : 7th World Conference on Transport Research, Sydney, Australie, 15 p.
- FADARE (S. O.), HAY (A. M.), 1987 — « Housing Densities, Life-Style and Travel Behaviour in a Third World City : The Exemple of Ibadan ». In : V^e Conférence internationale sur les comportements de déplacements, organisée par l'Inrets (La Baume-les Aix, 20-23 octobre), 9 p.
- GIBBAL (J.-M.), 1974 — *Citadins et villageois dans la ville africaine. L'exemple d'Abidjan*. Paris, Maspero, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, Bibliothèque d'anthropologie, 398 p.
- GODARD (X.), dir., 1993 — *Analyse du système de déplacements à Ouagadougou*, Ouagadougou, Cedres, Arcueil, Inrets, Lyon, LET, *multigr.*
- GODARD (X.), TEURNIER (P.), 1992 — *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement*. Paris, Karthala, Arcueil, Inrets, 248 p.
- HAERINGER (Ph.), 1986 — « Introduction au thème I. Mobilité citadine et transports urbains ». In : *Anthropologie et sociologie de l'espace urbain*, Bron, Glysi (Groupe de recherche Villes et citadins des tiers-mondes) : 7-8.
- HENRY (E.), FIGUEROA (O.), éd., 1985 — *Transports urbains et services en Amérique latine*. T. I. *Transports et citadins*. Arcueil, Inrets, Quito, Ciudad, 368 p.
- JAGLIN (S.), 1991 — *Pouvoirs urbains et gestion partagée à Ouagadougou. Équipements et services de proximité dans les périphéries*. Thèse doct., urbanisme et aménagement, univ. Paris-VIII, 1169 p.
- JAGLIN (S.), 1993 — Les banlieues de Ouagadougou. *Afrique contemporaine*, 168 : 54-66.
- JAGLIN (S.), LE BRIS (E.), MARIE (A.), OSMONT (A.), OUATTARA (A.), OUEDRAOGO (J.-P.), PIRON-ÉYRAUD (M.), 1991 — *Les enjeux des extensions urbaines à Ouagadougou (Burkina Faso)*. Paris, Orstom, *multigr.*
- KINDA (F.), 1987 — *Ménages populaires à Ouagadougou*. Thèse doct., sociologie, univ. Nantes, 632 p.

- KUROKAWA (T.), ISHIDA (H.), VILLAROMAN (M. B.), 1989 — « The Effects of Perception and Feeling Variables on Mode-Choice Behaviour in Metro Manila ». In : *Selected Proceedings of the 5th World Conference on Transport Research*, Illinois, World Conference on Transport Research Society, vol. III : 701-715.
- LAMADRID (A. T. de), SANCHEZ (J.), 1990 — « La movilidad urbana. El caso del departamento de La Matanza ». In : *Textes complets de la V^e Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, association Codatu : 725-735.
- MAUNDER (D. A. C.), 1986 — « Public Transport of the Urban Poor in Delhi, India ». In : *III^e Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement. 6. Prise en compte des usagers*, Paris, association Codatu, 14 p.
- ORRICO FILHO (R. D.), 1988 — « Transports collectifs. Tarifs et budgets familiaux ». In : *Textes complets de la IV^e Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, association Codatu, 12 p.
- RANGANATHAN (N.), SHARMA (A.), GUPTA (S.), 1988 — « Assessment of Household Travel Budgets Using Activity Diaries : Case Study of Nagpur ». In : *Textes complets de la IV^e Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, association Codatu, 12 p.
- ROSALES MONTANO (A. S.), 1988 — *De la « mobilité-flux » à la « mobilité-enjeux » : relecture d'une pratique urbaine. Les déplacements domicile-travail des femmes dans l'agglomération métropolitaine de San Salvador (El Salvador)*. Lyon, thèse doct., économie des transports, univ. Lumière-Lyon-II, 338 p.
- SARNA (A. C.), BHATIA (N. L.), 1990 — « Mobility Patterns of Residents of Indian Cities ». In : *Textes complets de la V^e Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, association Codatu : 751-759.
- SOEGHJOKO (B. T. S.), CUSSET (J.-M.), 1988 — « Compared Mobility and Transport Perception in the Medium-Sized Cities of Java ». In : *Textes complets de la IV^e Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, association Codatu, 10 p.
- VILLORIA Jr (O. G.), 1993 — « Travel-Activity Patterns in Davao City (Philippines) : Classification and Identification of Determinants ». In : *Textes complets de la VI^e Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, association Codatu : XI.13-XI.23.
- YAMEOGO (P.), 1987 — *Habitat traditionnel, habitat moderne : la case et la villa au Burkina Faso*. Thèse doct., sociologie, univ. Nice, 318 p.