



**HAL**  
open science

## V comme Voiture ou le rêve contrarié

Didier Plat

► **To cite this version:**

Didier Plat. V comme Voiture ou le rêve contrarié. Xavier Godard. Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif, Karthala; Inrets, pp.357-364, 2002, 2-84586-277-6. halshs-00080418

**HAL Id: halshs-00080418**

**<https://shs.hal.science/halshs-00080418>**

Submitted on 26 Sep 2007

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## V comme Voiture

par Didier Plat

in GODARD X. (éd.) *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Karthala-Inrets, 2002, collection Economie et Développement, pp. 191-202.

La voiture à l'évidence coûte cher. Achetée 8 000 F d'occasion dans un pays du Nord, elle pourra être revendue jusqu'à trois fois ce prix au Cameroun ou en Côte d'Ivoire. Une fois acquise, son usage quotidien dans une capitale sahélienne imposera à son propriétaire de devoir déboursier chaque mois de l'ordre de 50 000 Fcfa. Si l'on met en regard de telles sommes un salaire minimum mensuel, d'ailleurs bien théorique pour nombre d'actifs, ne dépassant guère les 25 000 Fcfa, l'identification est alors tentante entre usage de la voiture et appartenance aux couches les plus aisées. Celles-ci y trouveraient simultanément l'outil technique nécessaire à une mobilité élevée, indispensable à la réalisation de programmes d'activités spatialement et temporellement complexes, et un marqueur social de choix, permettant d'exhiber sa réussite en tous lieux.

Pourtant, force est de constater, dans le même temps, la permanence d'un discours sur la banalisation de la voiture, banalisation relative car limitée à la possibilité d'y accéder en cas d'événement grave, l'hospitalisation d'urgence étant la figure emblématique d'une telle pratique, mais banalisation réelle tant ce discours est omniprésent dans toutes les couches de la société, chacun paraissant susceptible d'exhiber telle ou telle anecdote le montrant utilisateur d'une automobile.

L'examen de données d'enquêtes permet de réconcilier ces deux points de vue en montrant qu'ils concernent des facettes différentes du phénomène « voiture », le premier renvoyant principalement à la disponibilité permanente du véhicule, largement confisquée, le second reposant sur des formes d'usage originales, plus diffuses.

### **De rares voitures**

Quelle que soit l'échelle d'observation, le continent africain paraît à l'écart du mouvement général de motorisation des ménages. Quelques chiffres, du plus global au plus fin, permettent de prendre la mesure de cette exception, à la fin des années 90. L'ensemble de l'Afrique, qui abrite un être humain sur 8, dispose de moins de 2 % du parc mondial de voitures particulières, dont un gros tiers pour la seule Afrique du Sud, et rares sont les pays dont le parc dépasse 100 000 unités. Dans les capitales, pourtant mieux dotées en véhicules que les villes secondaires et les campagnes, le taux de motorisation, nombre de voitures pour 1 000 habitants, se situe à un niveau faible, peut-être de l'ordre de 20 à 30 à Bamako, Dar es Salam ou Niamey, de 40 à Dakar (Kane, 1999), voire de 60 à Lomé (Akakpo, 1998). Enfin, au sein même des villes, rares sont les ménages qui peuvent acquérir une voiture. A Niamey, en 1996, absente chez les ménages des deux premiers quintiles, les plus pauvres, elle est possédée par deux ménages sur cinq dans le dernier quintile. La rareté est donc le maître-mot pour décrire la situation générale en matière d'équipement automobile et l'ouverture des frontières aux importations de véhicules d'occasion, de plus en plus répandue dans la décennie 90, ne paraît pas en mesure d'inverser cette tendance à court terme, même si l'explosion des importations peut être localement spectaculaire. Ainsi, le nombre de voitures d'occasion importées à Lomé est passé de 8 000 en 1990 à près de 150 000 en 1997 (Adjovi, 1998). Mais la plupart sont immédiatement réexportées vers des pays proches et le parc reste très limité.

Cette rareté s'explique essentiellement par le coût exorbitant de l'automobile évoqué en introduction et qui la rend fortement sensible aux évolutions de la conjoncture. Ainsi, à Abidjan, alors que l'équipement en voiture particulière a augmenté dans les années soixante-dix avec la croissance de l'économie ivoirienne, il s'est ensuite effondré dans la décennie de crise suivante, le taux de motorisation reculant de 16 % entre 1977 et 1988 (Godard, Teurnier, 1992). Au Nigeria, entre 1986, année de mise en place d'un programme d'ajustement, et 1990, le parc automobile s'est contracté de 7,6 % par an (Akinlo, 1998). De telles évolutions résultent de deux phénomènes concomitants : d'une part, l'incapacité des nouveaux ménages à acquérir une automobile, même d'occasion, mais aussi la démotorisation effective de certains ménages. Il faudrait également signaler des phénomènes de démotorisation de fait, lorsque, suite à une panne importante ou à un accident, le véhicule reste sur cales plusieurs mois, voire plusieurs années, faute pour le propriétaire de pouvoir déboursier les sommes nécessaires à la remise en état de l'engin. Les données manquent pour quantifier ce phénomène avec rigueur, mais il semble loin d'être marginal.

L'automobile génère donc des inégalités notables d'accès entre ménages : à Niamey, 80 % des dépenses d'usage de la voiture sont assurées par 10 % des ménages. Mais les inégalités entre individus au sein même des familles sont encore plus marquées. Très peu de citoyens bénéficient d'un accès permanent à la voiture et cette disponibilité de l'automobile est très largement dépendante du statut socio-économique de la personne. Ainsi, les individus aisés mais pas les pauvres, les hommes plutôt que les femmes, les chefs de ménage au détriment des autres membres du foyer bénéficient d'un accès à la voiture, mais dans une proportion qui reste faible pour la quasi-totalité de ces groupes. De plus, l'effet de ces caractéristiques est cumulatif. A Niamey, dès lors que le ménage dispose d'une voiture, ce sont les hommes aisés chefs de ménage qui se réservent la possibilité de l'utiliser dans la quasi-totalité des cas : dans plus de 80 % des ménages lorsqu'il y a une seule voiture, dans plus de 90 % s'il y en a au moins deux. Ce n'est que dans le cas de ménages multi-équipés que les épouses aisées peuvent espérer un accès permanent à la voiture, mais encore n'en concerne-t-il qu'une sur deux. Enfin, la disponibilité est au mieux épisodique pour les autres citoyens aisés, enfants ou dépendants, et, bien évidemment, disparaît pour les pauvres. La voiture du ménage est ainsi d'abord et surtout la voiture de l'homme chef de ménage !

Disposer en permanence d'une voiture paraît donc réservé à une couche de citoyens extrêmement réduite. En utiliser une est, par contre, un phénomène un peu plus répandu.

### **Un usage qui demeure restreint**

Pour en prendre la mesure, on peut chercher à répartir les utilisateurs de la voiture en trois groupes :

- les individus dont le ménage possède une voiture et qui peuvent en disposer en permanence ; les remarques précédentes suggèrent qu'il s'agit plutôt d'hommes, d'actifs aisés...
- les individus dont le ménage possède une voiture sans qu'eux-mêmes puissent en disposer ; on a là, à l'inverse, plutôt des femmes, des inactifs...
- enfin, des individus dont le ménage n'est pas équipé mais qui peuvent néanmoins, au moins épisodiquement, accéder à une automobile.

Or l'examen de données d'enquêtes concernant Bamako, Niamey et Ouagadougou montre que les premiers ne sont jamais majoritaires parmi les utilisateurs de la voiture, un jour donné (Diaz Olvera *et alii*, à paraître). Selon la ville, ils ne constituent qu'entre un tiers et 45 % des automobilistes en semaine, moins encore le week-end. Ce partage de l'usage de la voiture doit néanmoins être fortement nuancé. D'abord parce que, toujours dans ces trois villes, seul un individu sur dix utilise une voiture un jour donné. Même s'il est évident qu'une enquête relevant les comportements sur une seule journée minore le nombre de citoyens susceptibles d'accéder au moins

épisodiquement à une voiture, et donc les individus susceptibles d'appartenir aux deux derniers groupes, il n'en reste pas moins qu'une très grande part de la population s'en retrouve écartée quasi systématiquement. Nécessité de nuancer aussi, car si l'on change d'unité d'observation et que l'on observe, non plus des individus, mais des déplacements, le poids du premier groupe redevient largement prédominant, du fait d'une mobilité automobile nettement plus élevée que celle des utilisateurs accédant irrégulièrement à la voiture.

Pour les individus du premier groupe, qui n'utilisent d'ailleurs pratiquement jamais d'autres modes de transport, la voiture fait partie intégrante de la vie quotidienne. Frange extrêmement réduite de la population, ils sont les maîtres du mode et de ses usages. A l'inverse, pour les individus n'en disposant pas en permanence, la voiture apparaît comme un « plus », principalement pour le travail durant la semaine et pour la sociabilité pendant le week-end. Mais en aucun cas, ils n'en contrôlent l'usage. Sa maîtrise leur échappe très largement et ils n'en sont le plus souvent que passagers. La voiture se révèle alors, pour eux, un mode d'opportunité, utilisé bien souvent à l'intérieur de chaînes complexes de déplacement. Ces chaînes sont d'ailleurs doublement complexes. D'une part, l'individu doit parfois s'astreindre à des déplacements intermédiaires pénibles afin d'accéder, ne serait-ce que physiquement, à cette automobile. D'autre part, la participation à des cérémonies collectives (baptêmes, mariages, funérailles...) implique de pouvoir faire coïncider les programmes d'activités de plusieurs individus. Ainsi, à Niamey, le poids des individus du dernier groupe dans la mobilité automobile liée à la sociabilité est très variable selon la nature de la réunion, de l'ordre de 15 % pour des visites à des parents ou des amis, mais près de trois fois plus dès lors qu'il s'agit d'assister à une cérémonie collective. De mode individuel, la voiture acquiert donc, par certains aspects, le statut d'un mode de transport collectif.

## Des pratiques originales

Sans prétendre résumer ainsi la totalité des usages de la voiture en Afrique subsaharienne, quatre types contrastés de pratique de l'automobile peuvent néanmoins être dégagés.

La *voiture banalisée* correspond à un usage exclusif du mode, en tant que conducteur qui plus est. La semaine et, à un moindre degré, le week-end, elle permet d'assurer une mobilité professionnelle intense, sous la forme d'allers et retours domicile-travail mais aussi de déplacements secondaires greffés sur le travail. Les autres activités pratiquées hors du domicile, et notamment la vie sociale, passent également par le recours à la voiture, seul mode à même de permettre simultanément gestion du temps et de l'espace et affirmation de sa position sociale. Le chef de ménage aisé en est l'usager-type.

La *voiture-outil de travail* se rapporte également à une utilisation importante du mode, mais limitée à la seule sphère professionnelle. Théoriquement, elle n'autorise guère que des déplacements secondaires centrés sur le lieu de travail, mais, pratiquement, elle est susceptible de permettre, même marginalement, des détournements vers un usage plus personnel (accompagnement « exceptionnel » de parents ou d'amis, courses ou démarches...). Le chauffeur professionnel, employé par un programme de développement ou une ONG, en serait l'utilisateur-type, si bon nombre de ses usagers n'étaient passagers.

La *voiture-école*, c'est d'abord la voiture pour aller à l'école ou à l'université, utilisée comme la précédente plutôt en semaine et comme passager, grâce à l'accompagnement par un parent. Mais, parce qu'elle concerne essentiellement des jeunes de milieu aisé qui se retrouvent entre eux ou accompagnés par un adulte, c'est aussi la première étape vers la voiture-banalisée qui leur semble promise à terme, à condition, bien sûr, qu'une fois les études terminées ils puissent obtenir un emploi bien rémunéré. Le rôle de la voiture renvoie alors, non plus à une fonction d'outil de production, mais à

une stratégie de reproduction sociale, la différence avec les cas sud-américains présentés par Vasconcellos (1997) tenant à ce que cette stratégie relève, non pas des classes moyennes, mais uniquement des couches les plus favorisées.

Enfin, la *voiture-transport collectif* est l'automobile occasionnelle, celle des occasions, événements ou cérémonies auxquels on va se rendre véhiculé par un parent ayant réussi ou un ami « puissant ». Elles constituent des moments importants de la vie citadine qui demeurent dans les mémoires et permettent à tout un chacun (ou presque...) de dire ensuite : « si on en a vraiment besoin, on peut toujours trouver une voiture ». Bien évidemment, l'automobile ne peut alors être utilisée qu'en tant que passager et nécessite de pouvoir activer préalablement un réseau amical ou de voisinage ou, inversement, d'être mobilisé au sein d'un réseau clientéliste.

Certes, seule la première de ces pratiques de la voiture s'appuie sur une maîtrise individuelle quotidienne de son usage. La troisième en porte les prémisses, la deuxième et surtout la quatrième en sont clairement exclues. Mais toutes quatre, même si elles sont plus ou moins répandues, correspondent à des usages effectifs de l'automobile qui justifient l'image de la voiture comme mode accessible à tous.

### **La voiture, un véhicule d'exception**

A l'exact opposé du vélo, la voiture s'affirme, dans les cités du sud, comme le mode idéal pour toutes les couches sociales. Le score (voir *V comme vélo*) qu'elle obtient, proche de 2,5 sur 3, est particulièrement élevé mais surtout remarquablement constant entre les différentes catégories de citadins, n'étant légèrement plus faible, de quelques dixièmes de point, que dans certains groupes particulièrement sensibles au coût du déplacement. Pourtant, si de rares citadins l'utilisent quotidiennement et si quelques-uns y accèdent épisodiquement, la plupart ne font qu'en rêver.

Pour ses utilisateurs réguliers, la voiture est d'abord l'un des outils indispensables de la vie quotidienne, car exercer un travail, rencontrer des interlocuteurs professionnels, visiter des amis, implique des déplacements fréquents et complexes pour lesquels l'automobile est techniquement mieux adaptée que les autres modes, à condition toutefois que son utilisation soit fortement individualisée. Mais à l'inverse, son coût d'usage élevé nécessite de bénéficier de ressources importantes, ce qui impose de disposer non seulement d'un emploi rémunérateur mais aussi d'être bien intégré dans des réseaux de relation étendus et influents. La boucle est ainsi bouclée et l'on retrouve par là les observations de Vidal et Le Pape (1986), qui constatent à propos d'Abidjan que la possession d'une voiture est simultanément la conséquence d'un certain niveau de revenus et l'incitation à « réussir des acrobaties financières » pour accéder à l'argent nécessaire à son entretien et à son usage.

Néanmoins la fonction des modes de transport, si elle repose sur la recherche d'une adéquation entre nécessités de déplacement et moyens disponibles, ne peut être réduite à la seule dimension technico-économique et renvoie également à des processus de distinction sociale liés à l'utilisation ostentatoire de certains types de véhicules. Les différents modes de transport individuel sont des vecteurs de différenciation, ils manifestent l'appartenance à une classe d'âge, à une génération, et surtout à un certain statut social. La voiture est à l'évidence l'un de ces symboles de la « citadinité réussie » qui coûtent très chers (Antoine *et alii*, 1987). Ainsi, dans certains ménages de la « nouvelle élite noire » du Zimbabwe, pour qui la consommation ostentatoire représente le marqueur suprême de statut, on décompte plus de voitures, bien évidemment de haut de gamme, que de permis de conduire (Belk, 2000).

La reconnaissance du rôle majeur de cette dimension symbolique amène toutefois une question : jusqu'où la réussite peut-elle se contenter d'un usage purement privé ? En d'autres termes, un certain partage de l'usage, dépassant le cadre du ménage, n'est-il pas la meilleure façon d'exhiber, de valoriser et finalement d'accomplir sa réussite ? Plus largement, limiter le recours à la voiture à un usage purement individualiste, refuser une certaine « socialisation du véhicule, au sens de la réquisition d'un moyen de transport

individuel au profit de la collectivité » (N'Guembo, 1998), ne pas activer les mécanismes de redistribution communautaire, ce serait choisir de rompre le cycle de la dette, prendre le risque d'agressions magiques et donc mettre en péril les conditions mêmes de la réussite. Dans un contexte économique marqué par la crise, où le manque de moyens pèse sur le quotidien de la quasi totalité de la population, véhiculer des citoyens moins aisés, c'est donc aussi, pour reprendre les termes de Marie (1997), mettre en oeuvre des phénomènes d'individualisation sans individualisme, en s'appuyant sur « les principes de l'indépendance et de l'autonomie relative ». C'est donc tout à la fois exhiber sa réussite, la renforcer en faisant vivre des liens de dépendance et la conforter en éloignant les risques de sanction communautaire.

La dynamique de développement de la voiture dans des économies africaines en crise, en proie à l'ajustement structurel agrémenté, ou non, d'un volet social, ne peut donc être analysée uniquement que comme une marque « moderne » de dépendance vis-à-vis des pays du Nord. Certes, le contexte international qui tend à assimiler développement, richesse individuelle, bien-être, modernité et... possession d'une automobile joue à l'évidence sur les comportements et les représentations des citoyens africains. Mais, on l'a vu, cette dynamique s'appuie également sur de puissants moteurs internes, d'ordre technique mais aussi de nature sociale.

## Références

Adjovi E., 1998, Une ville sous les pots d'échappement. *SYFIA*, septembre (<http://www.syfia.com/presse/psprod.asp?ocID=ps80-11607>).

Akakpo A.M., 1998, Le rôle de la ville de Lomé dans les transports urbains. In P. FREEMAN, CH. JAMET (éd.), *La politique de déplacements urbains, outil du développement durable*. Rotterdam, Balkema, pp 517-521.

Akinlo E.A., 1998, Improved urban transport as a strategy for reducing poverty. In P. Freeman, CH. Jamet (éd.), *La politique de déplacements urbains, outil du développement durable*. Rotterdam, Balkema, pp. 705-708.

Antoine PH., Dubresson A., Manou-Savina A., 1987, *Abidjan « côté cours »*, Paris-Bondy, Karthala-ORSTOM, 277 p.

Belk R., 2000, *Consumption Patterns of the New Elite in Zimbabwe*. William Davidson Institute Working Paper n° 288 (<http://eres.bus.umich.edu/docs/workpap-dav/wp288.pdf>).

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., à paraître, Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines. In Y. Bussière, J. L. Madre (éds.) *Démographie et demande de transport : villes du Nord et du Sud*. Paris, Economica.

Godard X., Teurnier P., 1992, *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement. Redéfinir le service public*, Paris-Arcueil, Karthala-INRETS, 248 p.

Kane C., 1999, *Représentations spatiales et mobilités des jeunes à Dakar*. Utrecht, Nederlandse Geografische Studies, 231 p.

Marie A., (éd.), 1997, *L'Afrique des individus*, Paris, Karthala, 438 p. (coll. Hommes et Sociétés).

N'Guembo J., 1998, L'ajustement des besoins. Solidarités et compromis à Pointe-Noire. In J.-P. Deler E. Le Bris, G. Schneier (éds), *Les métropoles du Sud au risque de la culture planétaire*. Paris, Karthala, pp. 233-244.

Vasconcellos E.A., 1997, The Demand for Cars in Developing Countries. In *Transportation Research A*, vol. 31, pp. 245-258.

Vidal C., Le Pape M., 1986, Espaces abidjanais : sociographies de la mobilité. In *L'Espace géographique*, n°3, pp. 187-194.