



HAL
open science

V comme Vélo ou le grand absent des capitales africaines

Pascal Pochet

► **To cite this version:**

Pascal Pochet. V comme Vélo ou le grand absent des capitales africaines. 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.343-355, 2002, 2-84586-277-6. halshs-00080409

HAL Id: halshs-00080409

<https://shs.hal.science/halshs-00080409>

Submitted on 21 Jul 2006

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 Vélo par Pascal Pochet

Le vélo, grand absent des capitales africaines

Contrairement à la Chine, à l'Inde et à la plupart des pays asiatiques, le vélo demeure très peu utilisé dans les grandes villes africaines, à de rares exceptions près, comme à Ouagadougou ou encore dans les villes du nord du Ghana, comme à Tamale¹. En règle générale, en Afrique, la bicyclette est beaucoup plus répandue en milieu rural qu'en ville. Pourtant, l'achat et l'usage de véhicules motorisés étant hors de portée des citadins à bas revenus (soit la majorité), le choix du moyen de transport se fait bien souvent entre des transports collectifs eux mêmes coûteux et... la marche à pied. Qui plus est, le service assuré par les opérateurs de transports collectifs se détériore rapidement dès lors que l'on s'éloigne du centre et des grands axes goudronnés. En conséquence, manque de moyens financiers rime bien souvent avec marche à pied, même sur des distances de plusieurs kilomètres. Moins chère à l'usage que les autres modes mécanisés, plus rapide et moins éprouvante que la marche, la bicyclette pourrait constituer une partie de la solution pour améliorer les conditions de déplacements des citadins défavorisés.

Différents facteurs expliquent cette quasi-absence de la bicyclette dans les villes africaines. Les problèmes de sécurité routière et la difficulté à s'insérer dans un trafic urbain dense et anarchique sont fréquemment mentionnés, de même que le coût d'achat trop élevé pour des populations aux revenus très limités et à la faible capacité d'épargne (TURNER et al., 1995). Les obstacles d'ordre culturel sont aussi mentionnés dans certains contextes comme par exemple en Ouganda (HEIERLI, 1993) ou à Accra (GRIECO et al., 1994). Dans la capitale du Ghana, parmi les pauvres, les populations originaires du nord du pays ont une attitude plutôt favorable à l'égard de la bicyclette, alors que les personnes originaires de la zone côtière sont très hostiles vis-à-vis de ce mode de transport, notamment quant à son usage par les enfants. Même si dans cette ville, la "culture transport" est différente d'une ethnie à l'autre, dans tous les cas l'attitude générale est peu favorable à un usage de la bicyclette par la population féminine. Les raisons invoquées en sont les risques d'accident et l'absence de tenue vestimentaire décente adaptée à ce mode de transport.

Deux enquêtes-ménages menées à Ouagadougou, où l'usage du vélo est encore significatif, et à Bamako, où il est beaucoup plus marginal, permettent de mieux appréhender l'intérêt que ce mode peut revêtir dans le système de transport, mais aussi de l'opinion globalement défavorable des citadins à son égard. Elles ont été complétées par des entretiens libres sur la perception des différents modes auprès des usagers, des

¹ Voir REPLOGLE (1991), ZHIHAO (1989), GUPTA (1996), KURANAMI, WINSTON (1994), SALIFU (1993).

autorités en charge de la politique des transports et de leaders d'opinion². Avant de formuler des propositions pour une politique de promotion de la bicyclette, il est utile de préciser dans quelle mesure elle peut répondre aux besoins de mobilité des citoyens, et les obstacles culturels auxquels se heurte son usage.

La diffusion des deux-roues, facteur de développement de la mobilité

Bamako et Ouagadougou sont de superficie, de climat, de topographie et de taille assez proches mais différent sensiblement du point de vue des systèmes de transport.

Ouagadougou est bien connue en Afrique de l'Ouest pour être la capitale des deux-roues (bicyclettes et surtout mobylettes et motos) dont la large diffusion est à rapprocher de la couverture très déficiente de la ville par les transports collectifs. Pour 100 ménages, on comptait en 1992, 153 deux-roues moteur, 80 bicyclettes et 22 voitures. 55% des ménages possèdent au moins une bicyclette et 21% des individus de plus de 13 ans peuvent avoir accès, occasionnellement ou quotidiennement, à ce mode (tableau 1).

A Bamako, l'offre en transport collectif est nettement meilleure et les véhicules à deux-roues moins omniprésents qu'à Ouagadougou (86 deux-roues moteur, 22 vélos et 29 voitures pour 100 ménages). Les bicyclettes sont peu répandues, 18% des ménages seulement en possèdent au moins une et seuls 4% des individus de plus de 13 ans y ont accès. Dans cette ville, les bicyclettes servent surtout à des activités de transport de marchandise, déplacements qui n'ont pas été recueillis dans l'enquête auprès des ménages. A l'exception des deux ponts traversant le fleuve Niger, les voies réservées aux deux-roues sont quasiment inexistantes, contrairement à Ouagadougou où des pistes cyclables ont été construites le long de cinq grands axes dans les années quatre-vingt.

Tableau 1 : Proportion d'individus de plus de 13 ans pouvant utiliser un véhicule (%)

	Ouagadougou*	Bamako
Aucun accès	36	62
Bicyclette, quotidiennement	11	2
Bicyclette, occasionnellement	10	2
Deux-roues moteur, quotidiennement	29	13
Deux-roues moteur, occasionnellement	15	11
Voiture	4	10

* Le total est supérieur à 100 car des individus ont accès à plusieurs types de véhicules (vélo et deux-roues moteur)

Le niveau de mobilité, exprimé par le nombre de déplacements quotidien par personne de plus de 13 ans, est nettement supérieur à Ouagadougou (3,7 déplacements dont 2,1 déplacements effectués à l'aide de moyens mécanisés contre respectivement 2,8 et 1,2 à Bamako). Cet écart s'explique en partie par la plus large diffusion des deux-roues dans la

² Pour plus de précisions, voir à ce sujet GODARD, dir. et al. (1993), CUSSET et al. (1995), POCHET et al. (1995).

capitale du Burkina, qui permettent d'assurer un déplacement sur deux (un sur dix à vélo), ce qui explique aussi que la marche à pied soit un peu moins pratiquée qu'à Bamako (42% contre 57%). Dans cette ville, seuls 2% des déplacements sont réalisés à bicyclette et 15% en deux-roues moteur. Les déplacements à pied de longue durée (une demi-heure ou plus) représentent 10% de l'ensemble contre 7% à Ouagadougou. L'accès plus fréquent aux deux-roues explique que les Ouagalais soient plus rarement amenés à marcher sur de longues distances.

En particulier, disposer d'une bicyclette favorise la mobilité quotidienne. A Ouagadougou, par rapport aux piétons ou aux utilisateurs des transports collectifs, les utilisateurs du vélo ont une mobilité quotidienne supérieure de près de 20% à celle des usagers des transports collectifs ou des personnes ne se déplaçant qu'à pied. En revanche, leur mobilité est inférieure de 15% à celle des utilisateurs de motos ou de la voiture. Mais la bicyclette nécessite des dépenses d'usage incomparablement plus faibles que les autres types de véhicules, transports collectifs inclus (tableau 2). En revanche le coût d'acquisition d'une bicyclette peut représenter jusqu'à trois mois de salaire et s'avérer de fait dissuasif pour nombre de ménages à bas revenus.

Tableau 2 : Dépenses d'achat et dépenses mensuelles d'usage (pour les utilisateurs réguliers) des différents modes de transport, à Ouagadougou, en FCFA

	Coût d'achat	Coût d'usage
Voiture	2 115 000	37 000
Deux-roues moteur	247 000	10 000
Transport collectif	-	3 100
Bicyclette	38 500	1 000

100 FCFA = 2 FF au moment de l'enquête. Salaire minimum : 15 000 FCFA ; salaire médian : 35 000 FCFA

Marcheurs au long cours et cyclistes : des profils assez proches

Le profil sociodémographique des cyclistes ouagalais apparaît assez marqué :

- deux sur trois sont des hommes. Par rapport à d'autres contextes africains, les femmes sont néanmoins relativement nombreuses à utiliser la bicyclette ;
- 52% des cyclistes masculins et 60% des cyclistes féminins sont des scolaires ou des étudiants ;
- chez les hommes, 29% sont des actifs non salariés. La bicyclette est de moins en moins utilisée quand le revenu s'élève. Près d'un actif sur quatre gagnant moins de 60 000 FCFA par mois possède un vélo, contre 6% pour ceux qui gagnent plus que ce montant (DIAZ OLVERA et PLAT, 1994).

A Bamako, compte tenu des faibles tailles d'échantillon du groupe des cyclistes, leurs caractéristiques ne peuvent être chiffrées précisément, mais l'importance des scolaires et des actifs pauvres transparait aussi. La principale différence entre les deux villes tient au fait qu'à Bamako, les femmes n'utilisent pas du tout la bicyclette. Cette désaffection a des

racines profondes, puisque seule une femme sur deux sait monter à vélo, contre 95% des hommes. Elle peut s'expliquer, dans cette ville, par la prégnance des modes de vie traditionnels et, dans certains cas, par une pratique stricte de la religion musulmane qui tendent à limiter l'espace quotidien des femmes au logement et à son voisinage.

Le profil des "marcheurs au long cours" bamakois (ayant réalisé au moins un déplacement à pied d'une demi-heure ou plus) n'est pas très éloigné de celui des cyclistes ouagalais. 55% sont des hommes, 60% ont moins de 24 ans, un tiers sont des scolaires, 35% sont des actifs travaillant dans le secteur informel : un usage plus répandu de la bicyclette en ville faciliterait les conditions de déplacement de nombre de ces citoyens.

Le vélo, ce mal aimé

Un diagnostic partagé : la mauvaise image du vélo

Lorsqu'on demande aux citoyens quelles sont les trois caractéristiques qu'ils privilégient dans le choix d'un mode de transport en général (voir encadré), certaines dimensions émergent. A Ouagadougou, cinq caractéristiques reviennent le plus souvent : l'autonomie temporelle (57% des enquêtés), l'aspect financier (48%), l'autonomie spatiale (46%), la sécurité (45%) et les gains de temps (41%). A Bamako, on retrouve ces cinq caractéristiques, mais dans un ordre différent : gain de temps (61%), aspect financier (47%), autonomie spatiale (44%), sécurité (34%), autonomie temporelle (33%), ainsi qu'un autre attribut, la possibilité de se déplacer à plusieurs (35%).

Une méthode de classement des opinions sur les modes de transport

Les questions posées étant identiques, les enquêtes de Ouagadougou, et de Bamako permettent de comparer entre ces deux villes la manière dont le vélo répond à ce que l'on attend d'un mode de transport. Dans un premier temps, il était demandé aux enquêtés de choisir, parmi huit caractéristiques, les trois plus importantes qu'ils attendent d'un mode de transport en général. Ces caractéristiques sont les suivantes :

Dépenser peu d'argent

Gagner le maximum de temps

Pouvoir aller n'importe où

Pouvoir se déplacer à plusieurs en même temps

Se sentir à l'abri des accidents et des vols

Etre libre d'aller et de venir n'importe quand

Etre à l'abri du vent, de la poussière

Se faire voir par les autres

Dans un second temps, il était demandé aux enquêtés si chacun des modes satisfaisait à chacune des huit caractéristiques proposées. En comparant, pour chaque individu, ce jugement aux 3 caractéristiques jugées les plus importantes, on mesure le degré auquel les différents modes répondent à ce que l'individu attend d'un mode de transport. Pour un individu donné les notes de chaque mode de transport peuvent être de 0, 1, 2 ou 3, si ce mode satisfait, respectivement, 0, 1, 2 ou 3 des caractéristiques sélectionnées. En agrégeant les réponses des individus, on obtient ensuite une note moyenne qui fournit une échelle de préférence des différents modes.

Les notes moyennes que recueillent les modes sont présentées dans le tableau 3³. Cette évaluation confirme que la bicyclette est globalement peu appréciée des citoyens. Elle se situe en dernière position, légèrement derrière la marche à pied à Bamako, alors qu'elle ne devance que le bus à Ouagadougou. Dans cette ville, les grosses lacunes de l'offre en transports collectifs expliquent cette mauvaise appréciation.

Tableau 3 : Notes moyennes des différents modes de transport à Ouagadougou et à Bamako

	Ouagadougou	Bamako
Voiture	2,3	*
Marche à pied	*	1,4
Bicyclette	1,4	1,3
Deux-roues moteur	1,7	1,6
Transport collectif	1,3	1,8

* Renseignement non disponible

Le seul avantage du vélo sur les modes motorisés est son caractère économique (reconnu par 96% des Ouagalais, et 82% des Bamakois). A Bamako, où nous avons aussi demandé aux individus leur opinion sur la marche à pied, il lui est aussi reconnu deux avantages sur le mode piétonnier : il permet des gains de temps et une plus grande autonomie individuelle. Mais, inversement, les citoyens estiment que la marche permet de se déplacer en groupe, et en sécurité, alors que ce n'est pas du tout le cas du vélo.

Une image sous influences

L'appréciation des différents modes de transport varie de manière assez similaire dans les deux capitales du fait du genre, du statut social, de l'âge et de l'accès aux véhicules. Le vélo est plus apprécié par les hommes que par les femmes. De manière générale, les premiers préfèrent les deux-roues moteur aux transports collectifs, et le vélo à la marche, alors que les ordres de préférence sont inversés chez les femmes. Les différences liées au genre sont cependant bien moins marquées à Ouagadougou, où, à l'inverse de Bamako, les femmes ont accès au vélo. A Bamako, les femmes qui n'ont jamais appris à monter à vélo portent un jugement particulièrement négatif sur ce mode. Le vélo apparaît un peu moins dévalorisé aux yeux des pauvres, des travailleurs du secteur informel, des agriculteurs, des scolaires qu'aux yeux des actifs salariés. Inversement, plus la position sociale est élevée, plus la moto et, surtout, la voiture, sont plébiscitées, plus le vélo est déclassé.

Dans les deux capitales, les meilleures notes recueillies par la bicyclette le sont avant 18 ans, âge à partir duquel l'intérêt pour le vélo chute rapidement. Homme ou femme, en vieillissant, on apprécie moins le vélo. Chez les jeunes, l'effet du statut social joue aussi un rôle, par l'accès au système scolaire. Dans les deux villes, à âge égal, les jeunes scolarisés apprécient moins la bicyclette que les autres. A Ouagadougou, ces écarts ont tendance à se creuser lorsque l'on devient étudiant : les bourses d'étude sont alors fréquemment utilisées pour acheter une mobylette...

³ pour plus de précision sur la méthode et les notes sur Ouagadougou, voir DIAZ OLVERA et PLAT (1994).

Enfin, dans ces deux villes, les citoyens préfèrent les modes de transport qu'ils utilisent régulièrement (tableau 4). Globalement, on se satisfait de ce que l'on a, et cela reste valable pour les cyclistes, avec un bémol important ; les utilisateurs du vélo, les adolescents en particulier, valorisent encore plus les mobylettes et motos. Les jeunes, qui utilisent le plus le vélo, sont aussi ceux qui aspirent le plus au deux-roues moteur (pour les garçons), voire aux transports collectifs (pour les jeunes filles).

Tableau 4 : Notes moyennes des différents modes de transport dans les deux villes, selon l'accès des individus aux véhicules

	Marche		Bicyclette		Deux roues moteur		Transports collectifs	
	Ouaga	Bamako	Ouaga	Bamako	Ouaga	Bamako	Ouaga	Bamako
Pas d'accès	*	1,40	1,49	1,32	1,72	1,60	1,43	1,90
Bicyclette	*	1,39	1,66	1,90	1,79	1,92	1,37	1,72
Deux-roues moteur	*	1,31	1,22	1,27	1,76	1,67	1,25	1,63
Voiture	*	1,11	0,73	0,73	1,39	1,36	1,41	1,76

* Renseignement non disponible

Tous ces résultats montrent que, dans le meilleur des cas, Ouagadougou, la bicyclette apparaît comme un mode de transition chez les jeunes ou chez les personnes aux faibles revenus, en attendant mieux. Dans un contexte moins favorable, Bamako, le vélo a même pratiquement perdu ce statut de mode de transition. Il apparaît que le mouvement historique est plutôt au déclin de l'usage du vélo, et non à son développement, Ouagadougou étant toutefois moins avancée que Bamako dans ce processus de déclin de la bicyclette.

Cette évolution est-elle spécifique aux villes capitales ? Sans doute pas, comme le montre l'exemple de Sikasso, ville de 80 000 habitants située à 50 kilomètres la frontière avec le Burkina, au cœur d'une zone traditionnellement de fort usage de la bicyclette (POCHET et al., 1995). Ce mode, qui demeure le plus utilisé par les paysans venant vendre leur récolte au marché hebdomadaire, ne représente guère plus que quelques pourcents des déplacements des résidents de Sikasso. Ceux-ci, même s'ils reconnaissent au vélo un certain nombre d'avantages objectifs comme son caractère économique et l'autonomie spatiale et temporelle qu'il procure, en ont malgré tout une image défavorable, faite de ruralité et de pauvreté. Proches du monde rural, les habitants de Sikasso souhaitent peut-être s'en démarquer, l'image de la bicyclette reflétant dans ce cas aussi une attitude plus générale.

Un symbole fort de pauvreté et de ruralité

Certains critères intervenant dans le choix des modes de transport, comme les obstacles culturels et la perception de l'insécurité routière, sont peu visibles dans un procédé d'enquête par questionnaire, qui focalise plus sur les critères de choix "objectifs". Ils sont en revanche bien mis en lumière par les entretiens libres auprès des usagers.

"Utiliser la bicyclette, ça fait villageois"

A travers l'enquête quantitative de Bamako, seuls 20% des gens enquêtés considèrent que la bicyclette est faite pour les déplacements des citadins. Seuls les plus jeunes, les moins de 16 ans, pensent majoritairement le contraire. A l'inverse, elle est étroitement associée au monde rural. A Bamako, le fait que ce moyen de transport est souvent utilisé par des migrants saisonniers pour travailler à transporter des marchandises ne fait que renforcer son image de mode de transport rural. Ce reproche fait à la bicyclette ressort très nettement dans les entretiens libres : utiliser le vélo, *"c'est bon pour le village"*. Le caractère rural de la bicyclette est souvent rapproché, par les personnes les plus âgées, du fait que la bicyclette était proportionnellement plus utilisée pendant la période coloniale qu'à présent, ainsi que le déclare un vieil imam enquêté à Bamako : *"Chaque temps apporte ses changements et les jeunes préfèrent la mobylette. Les paysans peuvent utiliser le vélo, mais en ville, c'est la mobylette"*.

"Si tu es à vélo, ça veut dire que tu n'as pas les moyens"

La distinction sociale par l'utilisation ostentatoire de certains modes de transport paraît déterminante dans le processus de choix d'un mode de transport. Les différents modes de transports individuels sont tous des vecteurs de différenciation sociale.

En particulier il apparaît clairement que le vélo catalogue son utilisateur comme pauvre, à Ouagadougou comme à Bamako. L'équation "bicyclette = pauvreté" est sans doute bien plus profondément ancrée dans les esprits, dans ces deux villes, qu'en Europe ou en Asie. Ce résultat ressort très nettement des entretiens qualitatifs chez les jeunes scolarisés, les femmes et les salariés que nous avons pu rencontrer. Des commentaires comme *"Il y a des gens qui sont complexés de venir à l'école à vélo"* ont été très souvent entendus à Bamako, et parfois aussi à Ouagadougou.

Pour expliquer leur refus d'utiliser le vélo, les personnes interrogées invoquent l'importance du groupe social et de l'entourage. Soit c'est la petite amie qui trouvera à redire à l'usage de la bicyclette, soit il s'agira de l'entourage familial, des collègues de travail, ou encore des copains d'école. Il vaut encore mieux, pour son prestige personnel, être vu en train de marcher à pied qu'en train de pédaler, comme l'indique cet étudiant bamakois au sujet des visites aux ami(e)s : *"Si tu viens à vélo, tu es pauvre, alors que si tu viens à pied, ça ne veut rien dire sur tes revenus, tu as peut-être un autre mode de transport chez toi"*.

Dans les sociétés urbaines africaines, l'influence du groupe sur les décisions individuelles est déterminante et contribue à l'établissement d'une relation étroite entre hiérarchie sociale et hiérarchie des modes de transport. Ainsi un cadre qui voudrait utiliser une bicyclette ne serait pas compris, voire même serait méprisé par ses connaissances. *"On dira qu'il fait le malin, qu'il se moque des pauvres. Que Dieu lui donne ce qu'il cherche, puisqu'il veut devenir pauvre !"*, comme le précise un chef de quartier interrogé à Ouagadougou.

Des entretiens similaires ont été réalisés à Brazzaville. La bicyclette a quasiment disparu des rues de cette ville depuis deux décennies, à tel point que le terme vélo est souvent interprété comme diminutif de vélomoteur, la précision "vélo pédalé" étant nécessaire pour bien identifier la bicyclette. Si ce moyen de transport a disparu, le mouvement de rejet qui l'accompagne demeure quant à lui, pour des raisons assez proches : *"le vélo c'est*

pour les petits ou pour les vieux". Au pays de la "sape", il est essentiel de donner une bonne image de soi même, notamment parmi les jeunes ; monter à bicyclette apparaît alors tout simplement inimaginable. En revanche, pour Afrique de l'Est, un plan d'action pour les transports non motorisés élaboré dans le cadre de la composante urbaine du programme SSATP⁴ de la Banque Mondiale (DE LANGEN, TEMBELE, 2000) semble indiquer que les problèmes d'image sont beaucoup moins forts dans cette région. Cette étude à visée directement opérationnelle a été menée à Nairobi et Eldoret (Kenya), Dar es Salaam et Morogoro (Tanzanie). Elle aborde essentiellement les obstacles technico-économiques (non-prise en compte des cyclistes sur la voirie et insécurité routière, difficultés d'acquisition des bicyclettes liées au bas niveau de vie et à la faible capacité d'épargne), et les problèmes d'image de la bicyclette... chez les décideurs. Concernant les citadins, est évoquée plus généralement et plus vaguement, "*l'absence de culture de la bicyclette*". Toutefois, dans le cas de la ville moyenne de Morogoro, des actions de promotion de ce mode auprès de groupes cible ont été prévues, ce qui semble indiquer que le contexte social n'est pas si favorable que cela au développement de ce mode de transport dans les villes est-africaines...

Pour revenir à l'Afrique de l'Ouest, il faut noter aussi que dans cette logique de distinction sociale, tout ne joue pas forcément négativement sur l'image de la bicyclette parmi la population. En effet, à l'opposé du vélo traditionnel, le vélo tout terrain (VTT) a une image positive auprès des jeunes, y compris auprès des jeunes filles. Il est autant perçu comme un instrument de loisir que comme un moyen de transport, qui plus est à la mode dans les pays du nord, élégant, confortable, moderne et de prix plus élevé, et donc le signe d'un certain statut social pour qui l'utilise.

"J'ai peur de tomber, avec la circulation"

Les risques d'accidents sont fréquemment avancés pour justifier un non-usage de la bicyclette et ce sentiment d'insécurité augmente avec l'âge et le statut social. Mais il faut noter que les risques d'accident sont perçus aussi fortement pour les mobylettes et les motos, ce qui ne les empêche pas d'être utilisées. De plus, proportionnellement à leur participation au trafic, les usagers de la bicyclette ne connaissent guère plus d'accidents que la moyenne. Il y a donc un décalage entre le risque réel et la perception du risque dans le cas de la bicyclette. Ce décalage s'explique par le statut social attaché au vélo. L'insécurité objective et l'insécurité perçue doivent être rapprochées de l'attitude globalement défavorable à l'égard de l'utilisation de la bicyclette en ville. Les risques d'accidents sont souvent associés, dans les réponses des personnes interviewées, au manque de respect et à un statut d'usager de deuxième classe du réseau de voirie réservé aux cyclistes. En témoignent ces jugements, plusieurs fois entendus au cours des entretiens qualitatifs réalisés à Bamako : "*A bicyclette, on n'est pas respecté dans la circulation*»,... « *Si tu as un accident, la voiture ne s'arrêtera pas*". Les gros véhicules ont priorité de fait sur les plus petits. L'insécurité à bicyclette est fréquemment rattachée à une hiérarchie modale (et sociale) implicite sur la route. Ce thème du mépris du vélo dans la circulation paraît fondamental, à tel point que la bicyclette semble avoir perdu sa place légitime sur la voirie.

⁴ Sub-Saharan Africa Transport Program

Des autorités locales restant à convaincre

Les décideurs en charge de la politique des transports urbains rencontrés, que ce soit au Mali ou au Burkina Faso, sont assez sceptiques, voire franchement défavorables à un développement de la bicyclette dans les villes. Ce projet apparaît en contradiction avec l'idée qu'ils se font du fonctionnement du système de transport de leur ville. En particulier, le développement des transports collectifs en entreprises structurées correspond bien mieux à leur volonté de développement et de modernisation de leur cité. La plupart d'entre eux considèrent que le vélo est historiquement dépassé, et que les citoyens n'accepteront pas de revenir à ce mode de transport. Ils insistent enfin sur les problèmes de sécurité qu'entraînerait un développement de l'usage de la bicyclette. Cette attitude n'est pas spécifique à ces capitales africaines, puisqu'on la retrouve chez les autorités urbaines au Vietnam ou en Chine (REPLOGLÉ, 1989).

Pour une politique de promotion de la bicyclette

Dans les villes des pays en développement les investissements en infrastructures routières profitent le plus aux personnes qui ont des véhicules motorisés, et non pas aux citoyens pauvres. Il est donc tout à fait légitime, entre autres mesures, de chercher à promouvoir l'usage de la bicyclette, pour tenter d'infléchir cette tendance.

L'analyse des obstacles au développement de ce mode de transport dans les villes de l'Afrique de l'Ouest ne doit pas laisser penser que l'on ne peut et que l'on ne doit rien faire pour promouvoir son usage. Bien au contraire, face à des obstacles non seulement techniques ou économiques, mais surtout d'ordre culturel, une stratégie globale et de long terme doit être mise en œuvre, intégrant des mesures économiques, des actions de revalorisation du "produit-vélo" et de son image, et enfin la politique d'aménagement de la voirie. Une politique qui se contenterait d'améliorer les conditions objectives d'usage du vélo risque fort de s'avérer peu efficace, car elle ne permettrait pas à elle seule de surmonter les obstacles culturels.

Intégrer la bicyclette dans une politique locale, coordonnée et multimodale

Le préalable à toute stratégie de promotion dans les villes est d'arriver à convaincre les responsables locaux de l'intérêt du développement de l'usage du vélo. Si ce ne sont pas eux qui portent ce projet, il a peu de chances d'aboutir. Il faut pour cela insister sur le fait que le développement de l'usage de la bicyclette ne vise pas à remplacer les transports collectifs mais s'inscrit au contraire dans une politique de transport multimodale (GODARD, 1995). Les deux modes peuvent parfaitement coexister car les besoins de transport non satisfaits sont grands. De plus, dans beaucoup de cas, bicyclette et transports collectifs peuvent être complémentaires. En particulier, si les déplacements courts dans les quartiers peu denses sont assurés majoritairement par la bicyclette, cela peut éviter des coûts importants de desserte fine des zones périphériques par les opérateurs de transports collectifs.

Pour l'instant, dans nombre de villes d'Afrique de l'Ouest, l'intégration des transports non motorisés et de la bicyclette en particulier dans une politique intermodale se heurte à la mauvaise coordination des institutions en charge de la politique de déplacements

urbains. Le même reproche peut être fait aux bailleurs de fond, dont les projets d'investissement ont une démarche bien souvent trop sectorielle.

Améliorer les possibilités d'achats de vélos

Afin de rendre le vélo plus accessible aux citoyens pauvres, plusieurs voies sont possibles, mais leur mise en oeuvre ou leur impact apparaissent problématiques.

La première consiste à essayer d'agir sur le coût de production du vélo. Deux options sont possibles. La première parie sur le développement de l'industrie locale du cycle. Cela implique donc un élargissement du marché aux pays d'Afrique de l'Ouest, une entente entre constructeurs actuels sur une division du travail et sur l'approvisionnement groupé auprès des fournisseurs. La seconde, risquée pour l'industrie locale, serait d'ouvrir largement les frontières aux cycles en provenance de l'Asie du Sud et du Sud-Est.

La baisse du prix d'achat des vélos peut aussi être atteinte par une réduction de la fiscalité sur les bicyclettes, compensée ou non par un relèvement de celle pesant sur les deux-roues motorisés. Enfin, l'accès à des formules plus souples de crédit pour les personnes qui jusqu'ici en étaient exclues ou l'encouragement de formes d'épargne collective pourraient permettre de rendre cette dépense envisageable pour un plus grand nombre. Toutefois, toute action trop visible d'aide au financement de l'achat d'un vélo risque de renforcer l'image de pauvreté attachée à ce mode, surtout si cette action est ciblée en direction des populations pauvres. Plus généralement, pour ces raisons, une politique de promotion de la bicyclette qui aurait seulement pour effet de vanter son caractère bon marché risque de s'avérer contre-productive.

Diversifier les modèles pour rendre la bicyclette à nouveau désirable

L'exemple du VTT montre que l'adaptation et la diversification du produit-vélo est nécessaire pour que les bicyclettes redeviennent attractives aux yeux des citoyens. Cela passe par un élargissement de la gamme des bicyclettes proposée actuellement dans les villes africaines. Une gamme élargie pourrait rendre possible une certaine différenciation sociale entre les modèles de vélos : un modèle bon marché, un ou plusieurs modèles pour les femmes, un modèle adapté aux bagages, une gamme de vélos de ville, de vélos tout terrains...

Promouvoir et revaloriser la bicyclette auprès des jeunes

Le choix de groupes en direction desquels réaliser des actions de sensibilisation doit permettre de créer des effets d'entraînement pour le reste de la population. L'idéal, de ce point de vue serait que le vélo redevienne à la mode chez les cadres. Mais le discrédit de la bicyclette est tel actuellement dans les catégories aisées que cet objectif paraît hors de portée. En revanche, les jeunes et plus particulièrement les scolaires paraissent être un groupe intéressant à privilégier, à plusieurs titres :

- C'est un groupe très important : dans les villes africaines, plus de la moitié de la population a moins de 20 ans. De plus, les habitudes de comportement des jeunes sont moins figées que celles des adultes et plus sensibles aux phénomènes de mode. En particulier, l'intérêt pour les produits nouveaux venus d'occident est toujours vif dans les grandes villes africaines, comme nous l'avons vu avec le vélo tout terrain. Il

n'est pas sûr du tout cependant que l'on arrive à fidéliser les jeunes à ce mode de transport lors de leur passage à l'âge adulte.

- Rajeunir l'image de la bicyclette a l'avantage de permettre de s'adresser plus largement, sans les stigmatiser, aux populations démunies en moyens de transport, ce qui reste l'objectif principal d'une politique de promotion du vélo.
- Enfin, par le biais des collégiennes et des lycéennes, c'est aussi une manière de sensibiliser les femmes, encore plus réticentes que les hommes à l'usage du vélo.

Une telle politique de promotion pourrait emprunter différentes voies : organisation d'événements incitant à l'usage du vélo pour le loisir, actions de promotion dans les écoles, sensibilisation des parents aux problèmes de sécurité routière... Ces actions ne peuvent être réalisées que si parallèlement, des efforts conséquents en matière de conditions de déplacement et de sécurité sont entrepris.

Investissements en infrastructure de transport

Toute politique de promotion apparaît inséparable d'une politique d'investissement favorisant les modes non motorisés et notamment la bicyclette. Parmi ces mesures, citons la création de pistes cyclables le long des voies les plus fréquentées. Toutefois, l'exemple de Ouagadougou, où elles sont fréquemment envahies par des petits commerces, ou utilisées par d'autres usagers, montre qu'il est important de prévoir des espaces pour les autres usages de la voirie, comme les commerces de rue, de façon à ce que les voies réservées soient respectées. Le second point sur lequel il est important d'agir concerne la résolution des principaux points noirs en matière de sécurité, par des aménagements ponctuels des carrefours dangereux. Les réalisations de Ouagadougou montrent aussi qu'il ne faut pas négliger le problème du stationnement et des vols de vélos. Dans cette ville existent des parkings gardés aux pôles générateurs de trafic, qui sécurisent les usagers de la bicyclette contre les vols et rendent son usage plus pratique. Il paraît important aussi d'envisager de la même manière des parkings de rabattement aux terminus de bus, pour favoriser l'intermodalité.

La politique d'aménagement de la voirie peut avoir des effets positifs à deux niveaux. Sur le plan des conditions objectives de déplacement, elle permettra de rendre moins compliqués et plus sûrs les cheminements des bicyclettes. Sur le plan symbolique, elle montrera aussi à l'ensemble des usagers que les pouvoirs publics s'engagent à redonner une place légitime à la bicyclette dans la ville.

La liste de ces quelques propositions n'a rien d'exhaustif et celles-ci demandent bien sûr à être précisées, adaptées et complétées selon le contexte. Par ce biais, nous souhaitons insister sur le fait que la question du non-usage de la bicyclette a des raisons profondes et multiples. La mise en place de politiques d'incitation à l'usage de la bicyclette, aussi souhaitable qu'elle puisse être pour les populations démunies des villes d'Afrique de l'ouest doit, pour espérer obtenir des résultats significatifs, être volontariste, coordonnée avec les autres modes et s'inscrire dans la durée.

Références

- CUSSET J.-M., GUIRO B., ILBOUDO E., SIRPÉ G. (1995) *Les Transports urbains non motorisés en Afrique sub-saharienne. Le cas du Burkina Faso*, Recherche financée par le Ministère français de la Coopération, Lyon-Arcueil-Ouagadougou, LET-INRETS-CEDRES.
- DE LANGEN M., TEMBELE R. (2000) *Productive and liveable cities. Guidelines for pedestrian and bicycle traffic in African cities*, version 1.2., World Bank SSATP.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D. (1994) Usages et images du vélo à Ouagadougou, *Recherche Transport Sécurité*, n°45 pp. 45-54.
- GODARD X., (dir.), ANDAN O., BAMAS S., CARRÉ J.-R., CUSSET J.-M., DIAZ OLVERA L., GUIRO B., ILBOUDO E. K., KINDA F., OUÉDRAOGO J.-B., PEYTAVIN J.-F., PLAT D., SIRPE G. (1993) *Analyse du système de transport de Ouagadougou*, Recherche financée par le Ministère français de la Coopération, Ouagadougou-Arcueil-Lyon, CEDRES-INRETS-LET.
- GODARD X. (1995), Mobilité urbaine et intégration des deux roues dans une politique intermodale en Afrique sub-saharienne, Communication au *Symposium international sur la gestion urbaine dans les villes en développement*, Montréal, juin, 9 p..
- GRIECO M., TURNER J., KWAKYE E.A. (1994) A tale of two cultures: ethnicity and cycling behaviour in urban Ghana, *73rd TRB*, Washington DC, 13 p..
- GUPTA S. Rôle of non motorised modes in urban mobility of indian cities, *Actes de la CODATU VII New Dehli, Urban Transport in Developing countries*, Tome 2, pp. IV-139-IV-148 (1996).
- HEIERLI U. (1993) *Environmental limits to motorisation. Non-motorised transport in developed and developing countries*, SKAT, St Gallen, Suisse.
- KURANAMI C., WINSTON B.P. (1994) Factors influencing ownership and use of non-motorized vehicles in asian cities, *73rd annual meeting of the TRB*, Washington DC, january 9-13, 17 p..
- POCHET P., KLEIN O., TOILIER F., GODARD X., MALOU N., BALLO A., COULIBALY M., DJENAPO M., KEITA M. (1995) *Les transports urbains non motorisés en Afrique sub-saharienne. Le cas du Mali*, Recherche financée par le Ministère français de la Coopération, Lyon-Arcueil-Bamako, LET-INRETS-ARETRANS.
- REPLOGLE M.A. (1991) *Non-Motorized Vehicles in Asian Cities*, Washington DC, World Bank Technical Paper n°162, Asia Technical Document Series.
- REPLOGLE M.A. (1989) Sustainable Transportation Strategies for Third-World Development, *Transportation Research Record* n°1294.
- SALIFU M. (1993) Bicycle Safety : Sustaining mobility and environment, *IATSS Research* Vol. 17 n°2, pp. 60-66.
- TURNER J., GRIECO M., KWAKYE E. A. (1995) Subverting Sustainability ? - Infrastructural Barriers to Cycle Use in Accra, *7th WCTR*, Sidney, 16-21th july, 12 p..
- ZHIHAO W. (1989) Bicycles in large cities in China, *Transport Reviews*, Vol. 9 n°2, pp. 171-182.