Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet

▶ **To cite this version:**

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet. Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines. Yves Bussière; Jean-Loup Madre. Démographie et transport : villes du Nord et villes du Sud, Chapitre 13, L'Harmattan, pp.289-315, 2002, 2-7475-2311-X. halshs-00080746

HAL Id: halshs-00080746
https://shs.hal.science/halshs-00080746

Submitted on 12 Sep 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.

HIÉRARCHIE SOCIALE, HIÉRARCHIE MODALE

DANS TROIS CAPITALES AFRICAINES

Lourdes DIAZ OLVERA, Didier PLAT, Pascal POCHET

Laboratoire d'Economie des Transports
ENTPE, Université Lumière Lyon 2, CNRS
rue Maurice Audin
69518 VAULX-EN-VELIN CEDEX, FRANCE
Tel +33 (0)4 72 04 70 46; Fax +33 (0)4 72 04 70 92
E-mail : lourdes.diaz-olvera@entpe.fr ; didier.plat@entpe.fr ; pascal.pochet@entpe.fr

in BUSSIERE Y., MADRE J.-L., (Eds), 2002, *Démographie et transport : Villes du Nord et villes du Sud*, Paris, L'Harmattan, 2002, pp. 289-315

« *...Car dans la société actuelle, on vous situe selon votre moyen de déplacement. Les piétons ne comptent pas. Il y a donc, au bas de l'échelle, ceux qui pédalent ; en deuxième position viennent ceux qui ont un engin à deux-roues à moteur et au sommet se pavanent ceux qui ont une voiture* » (P.-C. ILBOUDO, *Adama ou la force des choses)*

On aura peut-être reconnu Ouagadougou, la ville des deux-roues, mais le constat désabusé et pertinent du romancier burkinabé Pierre-Claver ILBOUDO pourrait être appliqué à bien des villes africaines tant la hiérarchie sociale s'y donne à voir dans l'usage des modes de transport urbain.

Certes, la possession de véhicules motorisés, et notamment de voitures, n'est pas chose simple dans ces villes marquées par « le manque de moyens » d'autant que la crise économique a fragilisé un peu plus la situation des ménages. A l'exception d'une faible minorité qui continue de bénéficier de ressources notables, ceux qui avaient acquis antérieurement un véhicule individuel sont obligés d'accepter des sacrifices financiers pour en financer l'usage et craignent la panne importante qui nécessitera de trop coûteuses réparations et donc une mise sur cale au moins temporaire. Quant à ceux qui n'en disposaient pas, très peu ont des chances d'y accéder à court ou moyen terme... Et pourtant, malgré, ou à cause de leur usage sélectif, les modes motorisés demeurent parés de toutes les vertus.

Des analyses comparées des données issues d'enquêtes-ménages sur les conditions de déplacement dans trois capitales sahéliennes, Bamako, Ouagadougou et Niamey[1], permettent de confirmer ce diagnostic de hiérarchie modale, d'autant que les pratiques, minoritaires, d'accès élargi à la voiture que l'on y observe s'appuient en fait largement sur des relations de pouvoir entre individus.

[1] Les trois enquêtes auprès des ménages reposent sur des méthodologies très proches mais ont été réalisées à des dates différentes : février 1992 à Ouagadougou, décembre 1993 à Bamako et décembre 1996 (donc après dévaluation du FCFA) à Niamey. Les ménages ont été définis comme l'ensemble des personnes vivant sous le même toit et partageant le même feu. Des données socio-démographiques et économiques sur le ménage et ses membres accompagnent la recension de l'ensemble des déplacements de la veille et des opinions concernant les modes de transport des individus de plus de 13 ans. 750 ménages ont été enquêtés à Ouagadougou et à Niamey, 250 à Bamako.

1. DE L'OFFRE DE TRANSPORT À LA DISPONIBILITÉ INDIVIDUELLE

Au début des années quatre-vingt-dix, les trois villes comptent de l'ordre de 650 000 à 800 000 habitants. Elles subissent alors une très forte croissance démographique, avec des taux annuels moyens de 4 % à Niamey, 6 % à Bamako et jusqu'à 8 % à Ouagadougou, ce taux extrêmement élevé s'expliquant principalement par de très importants flux de retour des migrants partis en Côte d'Ivoire durant les décennies précédentes et que la crise économique en chasse. Néanmoins, la croissance du nombre de citadins semble se ralentir depuis la fin des années quatre-vingt, du fait d'une baisse sensible du taux de fécondité (LOCOH, VALLIN, 1998) et d'un ralentissement des flux migratoires issus des campagnes, dû notamment à la persistance de la crise économique (ARNAUD, 1998). Une telle croissance, commune à l'ensemble des capitales africaines, se traduit au plan spatial par une extension rapide des zones urbanisées, d'autant que les anciennes concessions en centre-ville sont souvent surpeuplées et que l'accès au sol, et à la propriété, passe alors principalement par l'installation en périphérie.

1.1. DES SYSTÈMES DE TRANSPORT DIVERSIFIÉS

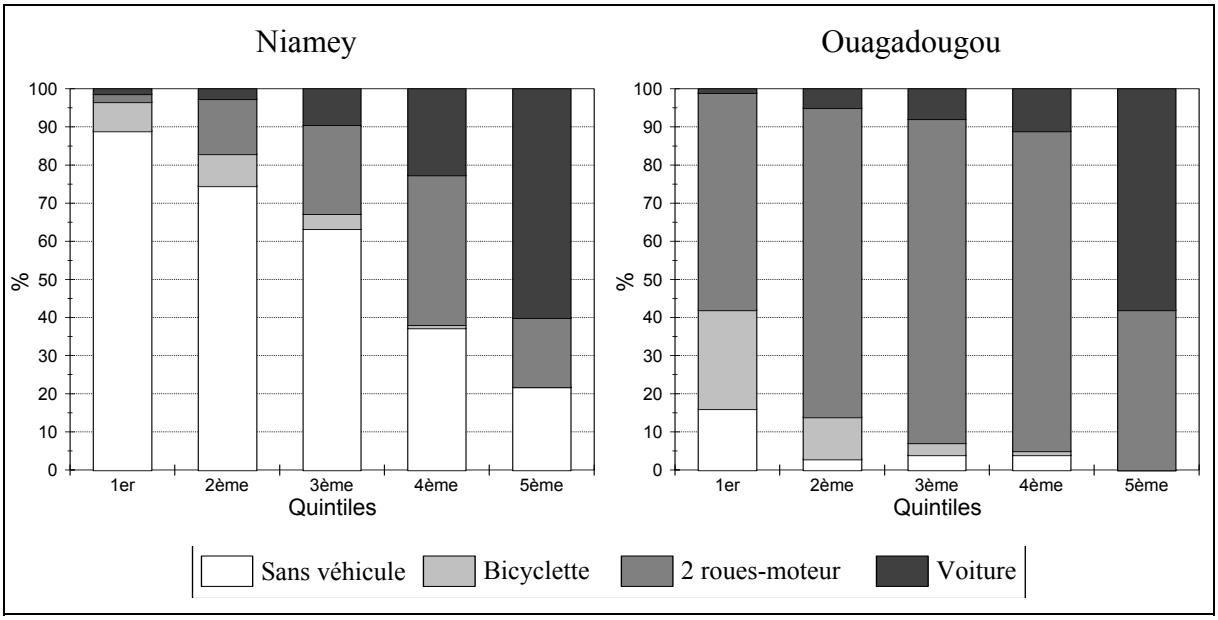
Les systèmes de transport diffèrent sensiblement entre les trois villes. Les transports collectifs sont, de fait, pratiquement inexistants à Ouagadougou, un peu plus développés à Niamey qui voit coexister une entreprise publique et des artisans, et très présents à Bamako où le secteur artisanal propose une offre diversifiée (taxis, *durunis* à 15 places, *sotramas* de 18 à 22 places) alors que les entreprises structurées, publiques ou privées, n'arrivent pas à s'y ancrer. Les différences sont tout aussi marquées en ce qui concerne l'équipement des ménages en modes individuels (Tableau 1). Plus précisément, si l'accès à l'automobile demeure limité dans les trois capitales (le parc des ménages serait de l'ordre de 20 000 à 25 000 voitures dans chaque ville), la disponibilité des deux-roues est par contre très variable. Les deux-roues à moteur sont présents dans presque tous les ménages ouagalais, demeurent encore très fréquents à Bamako, mais ne concernent qu'à peine plus d'un ménage niaméen sur cinq. La possession de vélos présente un schéma similaire, mais à des taux sensiblement plus faibles.

Tableau 1 : Part des ménages disposant d'au moins un véhicule individuel (%)

	Vélo	2 roues à moteur	Voiture	Aucun véhicule
Bamako (1993)	20	53	22	29
Niamey (1996)	6	22	17	61
Ouagadougou (1992)	55	85	17	5

Lecture du tableau : à Niamey, 22 % des ménages disposent d'au moins un deux-roues à moteur. Certains d'entre eux peuvent posséder simultanément un vélo ou une voiture.

A l'évidence, la possession d'un véhicule individuel est très liée au statut économique des ménages. La comparaison entre les deux cas extrêmes, Niamey et Ouagadougou, est à cet égard particulièrement édifiante. Si l'on ordonne les ménages en fonction de leur revenu et que l'on observe l'équipement des différents quintiles, la première constatation est bien évidemment une diminution de la part des ménages sans aucun véhicule lorsque le revenu croît, mais à partir de niveaux très différents dans les deux villes (Figure 1). A l'autre extrême, les taux de possession d'une automobile sont, pour un quintile donné, tout à fait semblables dans les deux capitales. On peut d'ailleurs remarquer que ce n'est que chez les plus riches que la voiture perd son statut marginal et devient même majoritaire. Les écarts entre les deux villes reposent donc bien sur des différentiels d'accès aux deux-roues. La bicyclette y fait figure de parent pauvre, sauf pour les ménages du premier quintile (elle est le premier mode individuel à Niamey et concerne un ménage sur quatre à Ouagadougou).



Un ménage classé comme possédant une voiture (respectivement un deux-roues à moteur) peut posséder parallèlement un deux-roues à moteur ou un vélo (respectivement un vélo).

Figure 1 : Equipement des ménages en modes individuels, selon le revenu

1.2. ACCÈS AUX MODES ET ARBITRAGES AU SEIN DES MÉNAGES

Remarquons toutefois que possession d'un véhicule par le ménage ne signifie nullement accès indifférencié des membres du ménage à ce véhicule. Bien au contraire, en situation de pénurie, les arbitrages réalisés à propos d'un bien rare, le véhicule individuel, manifestent en effet une hiérarchie rigide et l'affectation des véhicules s'effectue selon des règles très strictes qui reposent de fait sur un calcul économique implicite mais rigoureux.

Ainsi, parmi les populations pauvres de Ouagadougou (DIAZ OLVERA *et alii*, 1997), les chefs de ménage sont les plus favorisés, les véhicules leur étant bien souvent réservés. Ils sont suivis par les scolaires, les garçons se trouvant toutefois dans une meilleure position que leurs homologues féminins. Si la scolarisation des garçons est toujours perçue comme un investissement plus rentable que celle des filles (MARCOUX, 1995), cette attitude des parents se traduit non seulement par des taux de scolarisation plus élevés et une durée d'étude plus longue chez les garçons, mais aussi, phénomène moins souvent relevé, par de meilleures conditions matérielles de déplacement entre le domicile et l'école à travers un accès plus important aux modes de déplacement individuels.

Deux groupes féminins, les jeunes inactives et les ménagères, paraissent presque systématiquement tenus à l'écart de l'attribution des moyens de transport du ménage. Les termes de l'arbitrage apparaissent clairement. Dès lors que l'on considère que leur place est le foyer, pourquoi leur permettre l'accès à un véhicule qui est considéré comme plus utile par ailleurs, en facilitant la réalisation d'une activité productive, actuellement pour les actifs ou potentiellement pour les jeunes scolarisés ?

Enfin, les jeunes actifs pauvres ouagalais disposent plus facilement d'un véhicule individuel dans les ménages pauvres que dans les ménages riches (45 % contre 36 %). Cette constatation renvoie encore à une hiérarchisation implicite des besoins au sein des ménages. Effectivement, lorsque le ménage compte plusieurs actifs, l'accès permanent d'un jeune actif pauvre au vélo ou au deux-roues moteur est moins fréquent au sein des ménages riches que

chez les ménages pauvres : dans le premier cas, l'individu apparaît sans doute comme moins prioritaire par rapport au chef de ménage et/ou aux autres actifs mieux rémunérés que lui. On retrouve là un effet du grippage en temps de crise des mécanismes redistributionnels entre générations (MARIE, 1997) qui restreint les transferts aux parents directs ou, en tout cas, à ceux dont le créancier estime qu'il pourra à terme « rembourser » l'investissement, le jeune actif devant alors compter essentiellement sur ses propres forces pour accéder à un mode individuel[2].

Ces différences interindividuelles expliquent le poids prépondérant de la marche dans les trois villes. Elle est le moyen de déplacement le plus fréquemment utilisé et distance largement les transports collectifs et la voiture à Niamey, les transports collectifs et les deux-roues à moteur à Bamako. Toutefois, elle ne fait que jeu égal avec les vélomoteurs à Ouagadougou (Tableau 2). La marche reste d'abord un mode de proximité, mais l'absence d'accès aux modes mécanisés de nombreux citadins se traduit par la persistance, dans les trois capitales, d'un fort taux de déplacements pédestres de longue durée. Près de 20 % des déplacements effectués à pied à Bamako et Ouagadougou, près de 15 % à Niamey durent plus d'une demi-heure. Il s'agit principalement de déplacements liés à l'activité professionnelle ou scolaire, et les hommes y sont surreprésentés. De tels comportements sont cependant loin d'être dominants : le matin, seul un déplacement lié au travail ou aux études sur neuf à Bamako et Niamey, seul un sur onze à Ouagadougou est effectué à pied et dure plus d'une demi-heure.

Tableau 2 : Répartition modale des déplacements (%)

	Bamako	Niamey	Ouagadougou
Marche à pied	57	69	42
Bicyclette	2	1	10
Deux-roues à moteur	15	8	39
Voiture	9	11	6
Transport collectif	17	11	3
Ensemble	100	100	100

Le Tableau 2 montre également la place réduite laissée aux transports collectifs. Alors que le contexte économique, des villes très pauvres, aurait pu laisser imaginer une répartition modale écartelée entre marche et transports collectifs, ceux-ci ne sont jamais dominants, ne captant même au mieux que 40 % des déplacements mécanisés (à Bamako). La taille, relativement, réduite des villes, les niveaux de vie faibles, voire des particularismes locaux expliquent probablement cet état de fait que l'on ne rencontre guère dans d'autres capitales. Dakar, Abidjan ou Dar es Salaam, par exemple, comptent avec une offre de transport collectif beaucoup plus vivace et, surtout, beaucoup plus utilisée. Prenant acte de cette spécificité de nos trois capitales, nous allons maintenant nous focaliser sur les usages des modes individuels.

2. DES USAGES DIFFÉRENCIÉS

Afin de mieux faire ressortir les phénomènes de différenciation sociale à l'œuvre dans les comportements de déplacement, nous nous limitons ici aux usages des modes individuels les

[2] Cette situation est bien illustrée par l'exemple d'Abdou que retrace Isabelle SÉVÉDÉ-BARDEM (1997, pp. 156-157). Ce jeune Burkinabé a choisi de ne pas travailler avec son père au marché, bien que résidant encore chez lui. Il fabrique donc des jouets, motos et voitures, à partir de boîtes en fer blanc puis les revend aux touristes devant des hôtels de luxe. Même si ses gains ne sont pas très importants, il les conserve, ce qui lui permet une certaine autonomie financière. La contrepartie en est qu'il ne peut compter que sur ses propres économies pour acquérir le vélomoteur qu'il désire.

plus contrastés, la bicyclette, peu coûteuse et pourtant largement délaissée, et la voiture, très onéreuse et pourtant unanimement convoitée.

2.1. LA BICYCLETTE, FONCTIONNELLE ET MARGINALISÉE

Un choix modal réduit, qui ne peut s'accroître à court terme, et, simultanément, une désaffection sensible pour les deux-roues, tout particulièrement pour le plus économe des modes mécanisés, le vélo, n'y aurait-il pas là une contradiction dommageable pour les citadins africains (POCHET, CUSSET, 1999) ? L'analyse des situations asiatiques peut certes apporter des éléments de réponse (REPLOGLE, 1991), mais elle ne saurait fournir qu'une vue partielle des difficultés liées à l'usage du vélo dans les villes d'Afrique, tant les contextes géographique, économique, historique et culturel diffèrent. Par contre, l'examen du cas ouagalais, dans lequel l'usage de la bicyclette perdure, est mieux à même de nous permettre de repérer les atouts et les freins au développement de ce mode.

Avant d'envisager les différents usages du vélo, il convient de relever un certain nombre d'éléments favorables dans l'environnement urbain ouagalais. Le premier facteur, le plus évident en tout cas, tient à l'absence de relief qui réduit les efforts physiques à fournir. Cet élément est d'autant plus favorable que l'étalement de la ville et la mauvaise qualité de l'infrastructure viaire tout comme des conditions climatiques parfois difficiles (chaleur, vent, sable) tendraient au contraire à accroître la pénibilité de la bicyclette. Le deuxième facteur correspond à l'existence de longue date d'une industrie burkinabé d'assemblage de vélos qui, en 1992, produisait de l'ordre de 60 000 unités, couvrant ainsi environ les deux tiers du marché national. Toutefois leur prix de vente, se situant à l'époque entre 50 000 et 65 000 FCFA pour un salaire minimum de 25 000 FCFA environ, n'est guère moins élevé que dans les pays environnants. Un troisième facteur renvoie aux conditions de circulation. La cohabitation entre véhicules motorisés et non motorisés a été d'autant plus facile que les bus et les voitures sont peu nombreux. Certes, la sécurité routière se dégrade progressivement mais elle n'est pas encore désastreuse, surtout en comparaison d'autres villes africaines. Enfin, le dernier facteur, mais on aura garde d'en surestimer l'importance, relève du climat idéologique régnant durant l'époque sankariste. L'acquisition de voitures ou de motocyclettes était découragée, leur usage ne correspondant guère aux principes affichés de la révolution, tant au plan moral (le rejet de l'ostentation) qu'économique (la limitation des importations).

En l'absence d'un réseau de transport collectif quantitativement et qualitativement satisfaisant, ces éléments ont plaidé en faveur d'un équipement important des ménages en bicyclettes (79 vélos pour 100 ménages). Il en découle, pour les Ouagalais, des possibilités élevées d'accès à ce mode : 11 % des individus de 14 ans et plus disposent de manière permanente d'une bicyclette et 10 % en ont une occasionnellement. Cet accès est toutefois très largement conditionné par les caractéristiques socio-économiques de l'individu et quelques exemples l'attestent clairement. Si les hommes et les femmes ont un accès occasionnel à la bicyclette équivalent (de l'ordre de 10 %), la disponibilité permanente, par contre, est très différenciée puisqu'elle atteint 16 % chez les hommes, soit deux fois plus que chez les femmes. Près d'un étudiant ou scolaire sur trois accède au vélo, majoritairement de façon permanente. Ce taux est trois fois supérieur à celui des inactifs, pour lesquels l'accès, est de plus, essentiellement occasionnel. Chez les actifs, près du quart des individus ayant un revenu inférieur à 60 000 FCFA disposent d'une bicyclette (13 % en permanence, 11 % occasionnellement) contre seulement 6 % de ceux ayant des revenus supérieurs à 60 000 FCFA. Synthétiquement, toutes choses égales par ailleurs, la probabilité de disposer d'un vélo est plus élevée pour un homme que pour une femme, pour un jeune que pour un adulte, pour un pauvre que pour un riche.

Alors qu'une personne sur huit a utilisé un vélo lors de l'enquête, 90 % d'entre eux n'utilisent de plus aucun autre mode mécanisé. Mais la disponibilité des modes détermine très largement leur utilisation (Tableau 3). Une disponibilité occasionnelle de la bicyclette implique un usage majoritaire de la marche, sauf si elle s'accompagne d'un accès permanent à un deux-roues motorisé (ou plus rarement à une voiture) qui assure alors trois déplacements sur quatre. Une disponibilité permanente de la bicyclette entraîne par contre un usage dominant de ce mode. Mais, en tout état de cause, que la disponibilité de la bicyclette soit permanente ou occasionnelle, l'usage du vélo se réduit dès lors qu'un autre moyen de transport individuel est disponible, même à titre occasionnel.

Tableau 3 : Part du vélo dans la répartition modale en semaine à Ouagadougou, selon la disponibilité des modes individuels

Vélo Autre mode	Aucun Aucun	Aucun Occ./Perm.	Occas. Aucun	Occas. Occas.	Occas. Perm.	Perm. Aucun	Perm. Occas.
% vélo	4	1	12	8	3	66	54
% marche	77	22	75	70	22	27	30

Occas. : Disponibilité occasionnelle ; Perm. : Disponibilité permanente. Seuls 7 individus sur 428 disposant en permanence d'un vélo ont déclaré une disponibilité permanente d'un autre mode et ne sont pas repris ici.

Usagers et non-usagers de la bicyclette présentent alors des traits spécifiques. Sexe, âge et revenu de l'individu gardent leur pouvoir discriminant. Ainsi, 16 % des hommes contre 8 % des femmes, 15 % des individus ayant des revenus inférieurs à 60 000 FCFA mensuels mais 2 % de ceux disposant de plus de 60 000 FCFA, 21 % des étudiants et seulement 5 % des salariés se sont déplacés en vélo lors de l'enquête. Comme on peut donc s'y attendre, aucune des épouses salariées ne l'a utilisé tandis que plus d'un quart des lycéens y a eu recours. Les flux cyclistes sont alors accaparés par quelques groupes : 36 % sont réalisés par les lycéens et étudiants de sexe masculin, 16 % par les lycéennes et les étudiantes, 26 % par les hommes actifs illettrés ou peu scolarisés.

Les quelques informations disponibles sur Bamako et Niamey sont largement cohérentes avec ces observations. Les femmes n'y ont jamais recours au vélo, tandis que chez les hommes, son usage est maximal chez les plus jeunes et devient ensuite négligeable, très rapidement à Bamako, un peu plus lentement à Niamey. Il ne reste alors guère utilisé que par quelques actifs aux faibles revenus, plutôt des non-salariés à Bamako, plutôt des salariés à Niamey.

Le vélo paraît ainsi lié soit à un âge, soit à un niveau de revenu, son abandon paraissant inéluctable dès lors que cet âge ou ce revenu sont franchis. Cette analyse peut être approfondie, toujours sur Ouagadougou, en considérant successivement les hommes actifs (Tableau 4) puis les jeunes scolarisés (Tableau 5). Même si le coût d'usage du vélo reste faible, moins de 1 000 FCFA par mois en moyenne (DIAZ OLVERA *et alii*, 1998a), son prix d'achat est un frein pour les plus pauvres, ce qui explique que son utilisation soit maximale chez les actifs gagnant entre 10 000 et 20 000 FCFA. Dans la tranche de revenus suivante, il commence déjà à être supplanté par le vélomoteur et disparaît presque totalement chez les actifs gagnant entre 35 000 et 50 000 FCFA. La même limite peut être retrouvée chez les jeunes scolarisés. Si son usage est au plus haut chez les 15-20 ans, il diminue ensuite très vite, devenant inexistant après 25 ans. Mais plus qu'à un effet d'âge, cette décroissance renvoie surtout à un effet de revenu. Elle correspond en fait à l'entrée dans l'enseignement supérieur qui s'accompagne de l'obtention d'une bourse d'un montant mensuel de 37 500 FCFA. Ainsi, chez les 21-22 ans, 24 % des lycéens, soit un taux comparable à celui des 15-20 ans, utilisent encore le vélo ce qui n'est le cas d'aucun des étudiants, tandis que, dans la classe d'âge précédente des 19-20 ans, 29 % des lycéens ont utilisé un vélo contre 1 étudiant sur 17. Chez

ces jeunes scolarisés aussi, dès que la contrainte de revenu peut être levée, la bicyclette est abandonnée.

Tableau 4 : Pourcentage d'hommes actifs utilisant la bicyclette, selon le revenu (milliers de FCFA)

	0-10	10-20	20-35	35-50	50 et +
Pourcentage	21	34	22	5	2

Tableau 5 : Pourcentage des scolaires et étudiants utilisant la bicyclette, selon l'âge

	9 et -	10-11	12-13	14	15-20	21-22	23-24	25-26
Pourcentage	2	5	8	16	26	16	10	3

Avant 14 ans, utilisateurs habituels du mode pour l'école, à partir de 14 ans utilisateurs de la veille

La bicyclette apparaît ainsi comme un mode de transition. Pour certaines catégories de population, des scolaires, des actifs pauvres, une bicyclette permet d'assurer les déplacements contraints liés au travail ou aux études. Par contre, dès que possible, son usage est réduit au profit de celui d'un véhicule motorisé, soit un deux-roues à moteur, soit, mieux encore, une voiture. Pourtant l'usage de cette dernière se révèle hors de portée de la quasi-totalité de la population.

2.2. LA VOITURE, INDIVIDUELLE OU PARTAGÉE ?

La possession d'une automobile montre une sensibilité élevée aux fluctuations de la conjoncture économique. 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 effondrée dans la décennie de crise suivante, le taux de motorisation reculant de 16 % de 1977 à 1988 (GODARD, TEURNIER, 1992). Sans retracer ici l'histoire de la motorisation dans les trois capitales, on peut néanmoins constater, en coupe instantanée, la relation étroite entre possession d'une automobile et revenus du ménage. A Ouagadougou, 29 % des ménages dont le chef est riche[3] ont au moins une voiture, mais seulement 5 % de ceux dont le chef est pauvre, ces chiffres atteignant respectivement 34 % et 8 % à Bamako et 34 % et 4 % à Niamey. Salariés et retraités sont alors les groupes les plus favorisés, avec environ un ménage équipé sur quatre à Bamako et Niamey et un sur cinq à Ouagadougou. Le multi-équipement est limité à moins d'un ménage sur vingt dans les trois villes et c'est le fait des plus aisés. Il est possible, pour Ouagadougou, de préciser quelque peu cette relation, en mettant en regard revenu mensuel et taux d'équipement. 93 % des ménages dont le chef gagne moins de 30 000 FCFA ne disposent pas de voiture, alors que, lorsque celui-ci dispose de plus de 200 000 FCFA, c'est-à-dire lorsque le ménage se situe dans la frange supérieure du dernier quintile, 57 % des ménages sont équipés d'une automobile achetée d'occasion et 21 % d'au moins un véhicule acquis neuf. Même s'ils sont sensiblement plus élevés qu'en milieu rural (BARRETT, 1988), les taux de motorisation automobile des ménages urbains restent donc très faibles.

[3] L'absence de recueil du revenu à Bamako nous impose, pour comparer la situation des trois villes, de recourir à une variable dichotomique, séparant des riches et des pauvres et construite à partir de la profession de l'individu et de son niveau d'études, ainsi que des caractéristiques de son logement (DIAZ OLVERA *et alii*, 1998b). L'identification des pauvres ne repose donc pas, comme dans les démarches inspirées de la Banque Mondiale, sur l'identification d'une ligne de pauvreté, séparant des pauvres et des non-pauvres.

Mais, comme pour les autres modes individuels, la présence d'une voiture au sein d'un ménage ne signifie nullement un accès équivalent des différents membres de la famille. Dans les ménages équipés, les quatre cinquièmes des chefs de ménage (94 % à Niamey) déclarent disposer d'un accès permanent à la voiture, contre moins d'une épouse sur cinq et de l'ordre d'un autre résident (enfants et dépendants en âge de conduire) sur vingt seulement. La disponibilité permanente est ainsi principalement le fait des hommes, des adultes de plus de 35 ans, des riches, des salariés (Tableau 6). Trois cas de figures apparaissent alors nettement pour appréhender les conditions individuelles d'accès à l'automobile, fonction de la position de l'individu dans le ménage.

Tableau 6 : Taux de disponibilité permanente de la voiture pour divers groupes (individus rattachés à des ménages disposant d'au moins une voiture, %)

	Bamako	Niamey	Ouagadougou
Hommes	80	85	80
Plus de 35 ans	72	85	85
Riches	73	81	86
Salarié(e)s	53	57	64

Dès lors que le ménage dispose d'une voiture, les hommes riches chefs de ménage y ont un accès permanent 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. La voiture du ménage est alors surtout la voiture de l'homme chef de ménage. Ce n'est que dans le cas de ménages multi-équipés que les épouses riches peuvent espérer un accès permanent à la voiture. Il est alors notable à Bamako et Ouagadougou (80 % des épouses), moins net à Niamey (une sur deux). En cas de mono-équipement, il tombe à 30 % à Bamako et chute à environ 10 % dans les deux autres villes. Enfin, la disponibilité est au mieux épisodique pour les autres citadins, enfants ou dépendants aisés, et pauvres (à l'exception toute relative des chefs de ménage pauvres).

Ainsi, les individus aisés plus que les pauvres, les hommes au détriment des femmes, les chefs de ménage aux dépens des autres résidents accèdent à la voiture, mais dans une proportion qui reste néanmoins faible, voire très faible, pour la quasi-totalité des catégories. Seul le cumul des trois positions favorables permet à la moitié des hommes riches chefs de ménage de pouvoir considérer la voiture comme un objet quotidien.

Si la disponibilité permanente de la voiture se révèle ainsi largement confisquée par quelques groupes réduits de la population, son usage paraît plus partagé. On peut, dans un premier temps, constater la place importante des déplacements automobiles accomplis en tant que passager : un tiers à Niamey et Ouagadougou, la moitié à Bamako. On peut ensuite répartir les utilisateurs de la voiture en trois groupes, selon que leur ménage possède, ou non, une automobile, et, dans le cas positif, qu'eux-mêmes y ont, ou non, accès en permanence.

Les « automobilistes exclusifs » disposent en permanence d'une voiture du ménage et l'utilisent, pour la quasi-totalité d'entre eux, comme conducteurs. Ces automobilistes-là, essentiellement des hommes aisés chefs de ménage, sont « exclusifs », non seulement parce qu'ils accaparent le véhicule du ménage, mais aussi parce qu'ils n'utilisent pratiquement que la voiture comme mode de transport, en semaine comme le week-end (de 80 à 90 % de leurs déplacements).

Les « usagers dépourvus », utilisateurs dont le ménage ne dispose pas de voiture, accèdent essentiellement au véhicule en tant que passagers. En semaine, le groupe se rapproche du précédent, tout en étant sensiblement moins aisé. Au sein d'une mobilité qui reste marquée

par le travail, la voiture ne capte alors que 30 à 40 % des déplacements, avec une prédilection pour les déplacements liés à l'activité professionnelle, notamment secondaires. Par contre, le week-end, la mobilité automobile s'organise essentiellement autour de la vie sociale.

Les « usagers apparentés » rassemblent les utilisateurs dont le ménage dispose d'une voiture mais qui, personnellement, ne peuvent y accéder en permanence (du fait de leur statut socio-économique, de la répartition des rôles au sein du ménage...). Comme les « usagers dépourvus », ils ne sont que rarement conducteurs. En semaine, la mobilité automobile est organisée autour de l'activité, professionnelle à Bamako, scolaire dans les deux autres villes, tandis que, le week-end, elle concerne presque uniquement la sociabilité.

L'intérêt d'une telle décomposition, au delà de la mise en évidence de pratiques très différentes sur lesquelles nous reviendrons en conclusion, est de relativiser l'identification entre utilisateurs et individus accaparant le véhicule. Selon la ville, ces derniers ne constituent qu'entre un tiers et 45 % des citadins s'étant déplacés en voiture, leur part étant encore plus réduite le week-end (Tableau 7). Toutefois cet usage partagé demeure très relatif. D'abord parce que le poids des automobilistes exclusifs, évalué en termes de flux, est prédominant (de l'ordre de 60 % à Ouagadougou et Niamey, 42 % à Bamako), du fait d'une mobilité automobile sensiblement plus élevée que celle des utilisateurs accédant plus irrégulièrement à la voiture. Mais surtout, car, dans les trois villes, seul un individu sur dix a utilisé l'automobile durant la période d'enquête. Même s'il est probable que, contrairement aux « automobilistes exclusifs », les « usagers dépourvus » comme les « usagers apparentés » n'utilisent pas quotidiennement l'automobile et qu'une enquête relevant les comportements sur une seule journée minore donc le nombre d'individus susceptibles d'accéder à une voiture pour certains de leurs déplacements, il n'en reste pas moins qu'une très grande part de la population s'en retrouve de fait écartée. S'il y a bien une diffusion de l'usage du mode au delà du cercle étroit de ses possesseurs, elle reste néanmoins le privilège d'une minorité.

Tableau 7 : Répartition des utilisateurs de la veille, selon leur accès à la voiture (%)

	Dépourvus			Apparentés			Exclusifs		
	B	N	O	B	N	O	B	N	O
Semaine	28	27	35	38	31	20	34	42	45
Week-end	37	24	35	33	40	24	30	36	41

B=Bamako ; N=Niamey ; O=Ouagadougou

Trois grandes catégories d'utilisateurs aux caractéristiques socio-économiques tranchées et aux usages distincts sont donc apparus. Quelques individus aisés, essentiellement des chefs de ménage masculins, accèdent en permanence à la voiture. Ces « automobilistes exclusifs » utilisent le véhicule du ménage au détriment souvent des autres membres de la maisonnée, même si des pratiques d'accompagnement ou un accès épisodique au véhicule font de certains de ces derniers des « usagers apparentés ». A moins qu'ils puissent s'appuyer sur une nécessité professionnelle pour accéder à une voiture durant le travail, les individus appartenant à des ménages sans automobile dépendent du bon vouloir de parents ou de relations pour être véhiculés à l'occasion d'événements exceptionnels et devenir des « usagers dépourvus »[4].

Ce n'est que chez les « automobilistes exclusifs » que la voiture semble effectivement faire partie intégrante de la vie quotidienne. Frange extrêmement réduite de la population, ils

[4] A Niamey, le poids des « usagers dépourvus » 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 40 % dès lors qu'il s'agit d'assister à une cérémonie collective.

restent maîtres du mode et de ses usages. Par contre, pour les individus ne disposant pas d'un accès permanent, la voiture apparaît comme un « plus », que ce soit pour le travail durant la semaine, ou pour la sociabilité pendant le week-end. Mais en aucun cas, les deux groupes d'usagers, même s'ils ont accès à la voiture pour certains de leurs déplacements, ne paraissent en contrôler l'usage. Sa maîtrise échappe très largement à l'individu qui est d'ailleurs le plus souvent passager. La voiture se révèle alors, pour lui, comme 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.

Les usages et les usagers de la voiture et du vélo sont donc singulièrement contrastés. Il en est de même de leurs images dans la population.

3. DES IMAGES CONTRASTÉES

Ces observations concernant l'usage des modes peuvent en effet être complétées par l'analyse des opinions des enquêtés les concernant. Lors des enquêtes, nous avons cherché à connaître d'une part les attentes des individus vis-à-vis de l'offre de transport et d'autre part les réponses que les principaux modes pouvaient apporter à ces attentes. Les opinions des individus sur les divers moyens de transport ont ainsi été recueillies en deux temps, en s'appuyant sur une grille de huit items qui renvoient à des dimensions distinctes du déplacement.

Le premier attribut relève d'une dimension purement économique (*Dépenser peu d'argent*). Six autres renvoient à des considérations de qualité de service, trois dans un registre abstrait (*Etre libre d'aller et venir n'importe quand*, *Pouvoir aller n'importe où*, *Gagner le maximum de temps*), trois sous une forme plus concrète (*Etre à l'abri du vent et de la poussière*, *Se sentir à l'abri des accidents ou des vols*, *Pouvoir se déplacer à plusieurs en même temps*). Enfin, le dernier correspond à un élément rarement pris en compte dans les études portant sur les attitudes face aux modes mais qui semble pertinent ici, la possibilité de s'exhiber, ou plus précisément d'exhiber et faire apprécier sa position sociale, lors du déplacement (*Se faire voir par les autres*). La fonction du mode, dans ce dernier cas, n'est donc plus liée à des caractéristiques, idéales ou concrètes, de déplacement.

Dans un premier temps, l'enquêteur demandait de signaler parmi les huit items quels étaient les trois qu'un mode de transport devait satisfaire. Puis, dans un second temps, les enquêtés indiquaient pour chaque mode s'il remplissait ou non ces huit conditions. Les deux phases peuvent être analysées séparément, mais il est plus intéressant de calculer, pour chaque mode, un indicateur les combinant : le score varie alors entre 0 lorsque le mode ne satisfait aucune des attentes préférentielles de l'individu et 3 lorsqu'il les satisfait toutes. Au delà de l'intérêt de synthétiser les informations, le choix de ne calculer le score que sur les trois critères retenus par l'individu permet d'éviter de prendre en compte dans l'évaluation des modes des dimensions que l'usager potentiel valorise peu ou pas (ainsi du coût pour les plus riches).

3.1. UNE HIÉRARCHIE MODALE MARQUÉE

Les habitants des trois capitales montrent des évaluations des atouts des divers modes assez largement convergentes, les transports en commun étant plus dévalorisés à Ouagadougou ce qui s'explique par leur faible présence et une très médiocre qualité de service.

Dans les trois villes, le vélo n'est que peu apprécié. Son seul avantage sur les modes motorisés est son caractère économique tandis qu'on lui reconnaît deux atouts face à la marche à pied, permettre des gains de temps et assurer une autonomie individuelle supérieure. En revanche, la marche permet de se déplacer en groupe, et en sécurité, alors que ce n'est pas du tout le cas du vélo. Les risques d'accidents sont d'ailleurs fréquemment avancés pour justifier le refus de l'usage de la bicyclette, alors que la même critique adressée aux deux-roues à moteur ne paraît guère les handicaper. Les avantages des transports collectifs renvoient aux aspects les plus concrets de la qualité de service (être à l'abri des intempéries, se déplacer en groupe, voire être en sécurité), tandis que pour les modes individuels motorisés, ce sont les dimensions plus abstraites qui sont relevées (aller n'importe où, n'importe quand et gagner du temps). Toutefois, la voiture suscite une large unanimité sur l'ensemble des critères, à l'exception bien évidemment du coût.

L'automobile obtient alors un score très élevé, bien supérieur à celui des autres modes (Tableau 8). Qui plus est, ce score varie assez peu d'un groupe à l'autre. Ainsi, à Ouagadougou, il ne descend jamais en dessous de 2,2 et ne monte à 2,5 ou 2,6 que chez quelques catégories d'effectif faible (individus ayant fait des études supérieures, salariés ou personnes aisées), pour culminer à 2,7 chez les automobilistes exclusifs. Plus toutefois qu'à des différences dans l'appréciation des qualités de la voiture, ces écarts sont en fait imputables à la plus ou moins grande sensibilité au coût : dès lors que l'individu ne retient pas le coût du déplacement parmi ses trois critères préférentiels, le score de la voiture a une très forte probabilité d'être maximal. Or, c'est bien le cas des catégories les plus aisées.

Tableau 8 : Score moyen des différents modes

	Bamako	Niamey	Ouagadougou
Marche à pied	1,4	1,3	nd
Bicyclette	1,3	1,0	1,4
Deux-roues à moteur	1,6	1,3	1,8
Voiture	nd	2,1	2,3
Transports collectifs	1,8	1,7	1,4

nd : information non recueillie lors de l'enquête

A l'opposé, le manque d'atouts de la bicyclette se concrétise par un score faible. Le vélo arrive en dernière position à Bamako et à Niamey, et en avant-dernière à Ouagadougou, juste devant le bus. Il apparaît un peu moins dévalorisé aux yeux des pauvres, des travailleurs du secteur informel, des apprentis, des agriculteurs, des scolaires qu'aux yeux des actifs salariés. Il est également mieux noté par ses utilisateurs. Ce phénomène de réduction des dissonnances cognitives n'est pas propre aux villes africaines. Concernant d'ailleurs aussi les divers modes individuels, il est fréquemment observé et vise à rapprocher attitudes et comportement à travers une sur-valorisation par l'individu de ses propres pratiques (GOLOB *et alii*, 1979 ; KAUFMANN, BASSAND, 1996). Mais cette « prime » au mode habituel n'est pas aussi prégnante chez toutes les catégories sociales.

3.2. LES DYNAMIQUES SOCIALES, AU CŒUR DES IMAGES

Tout d'abord, il faut noter que les utilisateurs du vélo valorisent encore plus les deux-roues moteur. De plus, certains adolescents qui sont des utilisateurs réguliers de la bicyclette paraissent se satisfaire assez mal de leur situation de cyclistes et aspirent au deux-roues à moteur. Cet effet est favorisé par la scolarisation. A Bamako comme à Ouagadougou, à âge égal, les scolarisés apprécient relativement moins la bicyclette que les jeunes qui ne vont pas à l'école. La perte d'attrait du vélo se produit d'ailleurs très tôt et paraît largement

déconnectée des possibilités d'accès réel à un deux-roues à moteur, même à Ouagadougou où l'on constate dès quatorze ans une érosion du score du vélo, alors que la cote des autres modes demeure beaucoup plus stable (Figure 2). Les attitudes des jeunes apparaissent donc ambivalentes, puisque ce sont eux qui utilisent le plus le vélo, mais ce sont eux, aussi, qui aspirent le plus au deux-roues à moteur (pour les garçons), voire aux transports collectifs (pour les filles).

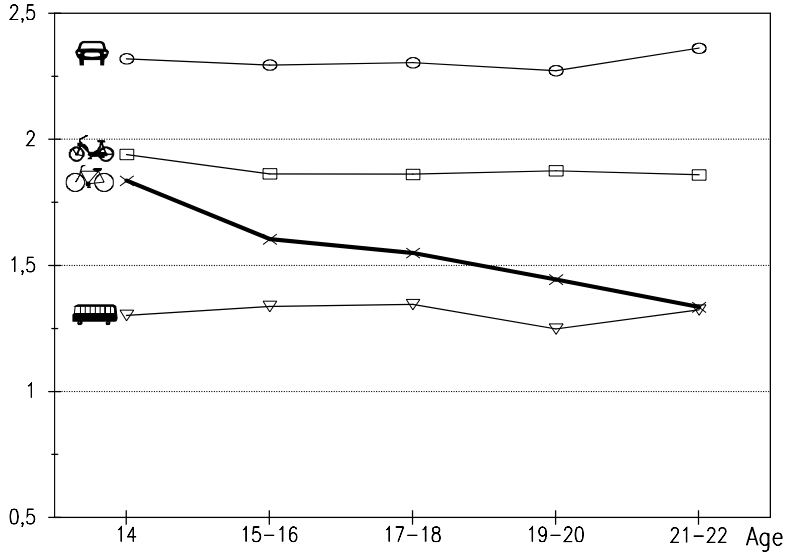


Figure 2 : Erosion du score du vélo avec l'âge chez les jeunes (Ouagadougou)

Cette désaffection vis-à-vis du vélo renvoie d'abord à la persistance d'une association entre bicyclette et pauvreté que l'on retrouve d'ailleurs dans d'autres contextes géographiques, à Cuba par exemple (DIAZ OLVERA, PLAT, 1993). Elle s'appuie aussi dans l'esprit des citadins sur une autre association, qui recoupe d'ailleurs partiellement des préoccupations de pauvreté : utiliser le vélo, "*ça fait villageois*". C'est ainsi qu'à Bamako, seuls 20 % des personnes enquêtées considèrent que la bicyclette est faite pour les déplacements des citadins, tandis qu'à Niamey, on enregistre 18 vélos pour 1000 habitants dans les anciens villages qui ont été peu à peu avalés par la croissance urbaine, ce taux étant six fois plus faible dans les quartiers centraux. Or, la croissance démographique rapide des villes d'Afrique subsaharienne est due pour une part à l'importance des flux migratoires qui amènent dans les cités, et tout particulièrement dans les capitales, des ruraux chassés par le manque de terre, attirés par l'espoir d'un accès au marché du travail ou repoussés par le poids des contraintes familiales. Cette transplantation en ville ne s'effectue pas sans modifications des modes de vie. L'insertion de l'individu dans un milieu jusque là étranger se traduit par la transformation, voire l'abandon, de certaines coutumes et habitudes, l'adoption de nouveaux rythmes, de nouvelles valeurs (GROUPE DE RECHERCHES « VILLES ET CITADINS DES TIERS-MONDES », 1986a et 1986b). L'effet croisé de niveaux de revenu hiérarchisés et d'itinéraires spatiaux distincts se traduit par des pratiques de sociabilité, des usages de l'espace urbain, en un mot des formes de citadinité, bien différenciés, conduisant certains à des replis sur le quartier et d'autres à une pratique plus riche de la ville que l'analyse de la mobilité quotidienne permet de percevoir (CLÉMENT, 1994).

Si une analyse fouillée sur Niamey est actuellement en cours (CLÉMENT, 1998), quelques résultats intéressants peuvent déjà être exhibés sur le cas de Ouagadougou. A partir d'un ensemble d'analyses multidimensionnelles permettant de synthétiser divers facteurs relevant de certaines dimensions de la citadinité (caractéristiques démographiques du ménage,

ancienneté de l'installation en milieu urbain, habitudes alimentaires...), trois groupes de résidents ont ainsi pu être repérés, tant chez les chefs de ménage que leurs épouses. Ils sont proches de ceux définis par GIBBAL (1974) sur Abidjan : des « citadins », des « nouveaux citadins » et des « villageois » (encadré 1).

Encadré 1 : Différents groupes d'urbains

Les trois groupes ont d'abord été élaborés à partir des caractéristiques des chefs de ménage. Les épouses ont ensuite été affectées au groupe de leur conjoint (DIAZ OLVERA *et alii*, 1998b).

Les « citadins » sont très majoritairement nés en ville et un sur deux a effectué un séjour à l'étranger. Plutôt jeunes, ils bénéficient d'une situation économique favorable, les deux tiers étant salariés ainsi d'ailleurs qu'un tiers de leurs épouses. Relativement plus présents dans le centre et la première périphérie que les autres groupes, un quart vit dans des villas et un autre quart dans du dur moderne. Les taux d'équipement en biens durables (réfrigérateur, télévision) sont élevés et leurs habitudes alimentaires les portent vers des nourritures importées. Individus aisés ayant été familiarisés avec le milieu urbain dès leur plus jeune âge, ils présentent donc simultanément les caractéristiques culturelles et les atouts économiques leur permettant un usage extensif de la ville.

A l'autre extrême se situent les « villageois », dont plus de la moitié sont nés et ont grandi au village qu'ils ont généralement quitté pour venir directement à Ouagadougou. Déjà âgés, ils résident en seconde périphérie, dans un habitat traditionnel ou dans du semi-dur et sont peu nombreux à posséder une télévision ou un réfrigérateur. Leurs habitudes alimentaires se sont peu modifiées. Leurs revenus personnels sont faibles, la majorité étant non-salarié. Des trois groupes, c'est celui au sein duquel la polygamie est la plus répandue, les épouses étant inactives ou, éventuellement, non-salariées. Plus âgés, moins riches, les villageois paraissent plus en situation de subir les inconvénients de la vie urbaine que de bénéficier de ses avantages.

Entre ces deux catégories, les « citadins adoptifs » présentent des caractéristiques intermédiaires, tant en ce qui concerne la localisation du domicile, le type de logement, le niveau d'équipement ou les habitudes alimentaires. Bien qu'un sur deux soit salarié, cette proportion est plus faible que chez les citadins ; qui plus est, les postes qu'ils occupent sont hiérarchiquement inférieurs. Les citadins adoptifs se retrouvent ainsi dans une position médiane.

Ces formes de citadinité s'accompagnent de variations dans l'image des modes. Alors que l'on observe entre les groupes une relative stabilité des scores des deux-roues à moteur et des transports collectifs, les scores de la bicyclette et de la voiture suivent des évolutions marquées et divergentes (Figure 3). Qu'il s'agisse des chefs de ménage ou de leurs conjoints, la bicyclette est d'autant plus appréciée que les modes de vie restent marqués par le milieu rural, quoique, même chez les villageois, l'écart avec l'automobile reste sensible. On retrouve là bien évidemment un effet imputable aux différentiels de revenus entre les catégories mais qui n'épuise pas l'essentiel des différences entre groupes. Deux facteurs socioculturels, jouant dans le même sens, contribuent à l'amplifier. D'une part, la persistance de l'usage de la bicyclette dans les campagnes associe ce mode à des comportements et à des valeurs traditionnelles, ce qui implique un rejet croissant au fur et à mesure que l'individu s'éloigne des modes de vie ruraux. D'autre part, chez les citadins, l'idéalisation de l'automobile et la recherche de modes de vie occidentalisés (ou perçus comme tels) amène à valoriser ce mode bien plus que les autres Ouagalais. Ces divers phénomènes ont pour conséquence le double mouvement de valorisation de la bicyclette et de moindre engouement pour la voiture dès lors que l'on passe des citadins aux citadins adoptifs et de ceux-ci aux villageois, chez les hommes aussi bien que chez les femmes.

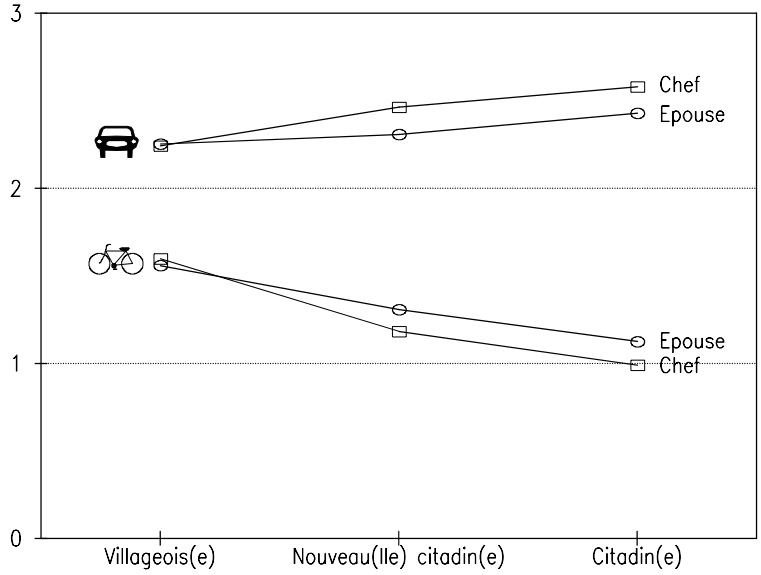


Figure 3 : Scores du vélo et de la voiture, selon la forme de citadinité, à Ouagadougou

4. PRATIQUES ET REPRÉSENTATIONS SOUS INFLUENCES

Ce panorama des modes de transport est loin d'être complet. Il faudrait ainsi s'intéresser à la marche, et tout particulièrement aux longs parcours pédestres qui, au delà des questions que soulèvent leur évidente pénibilité, renvoient à des interrogations sur les transferts modaux. Il faudrait encore s'intéresser à la segmentation de la clientèle des différents types de transport collectif, entreprises publiques ou opérateurs privés. Il faudrait enfin, notamment dans une perspective d'analyse des phénomènes d'individualisation, s'interroger sur les pratiques de prêts de deux-roues à moteur ou de « remorquage » (« remorquer » quelqu'un, c'est l'emmener avec soi, sur son vélomoteur mais aussi éventuellement sur sa bicyclette, à l'occasion d'un déplacement effectué en commun, voire d'un accompagnement). Mais en dépit de ces limites, l'observation successive de la bicyclette et de la voiture permet de dégager quelques enseignements sur les pratiques qu'elles autorisent, en termes d'usages mais aussi de positionnement social.

En ce qui concerne la voiture, quatre types contrastés de pratiques peuvent être identifiés à partir de la catégorisation des utilisateurs que nous avons construite.

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. Les chefs de ménage aisés en sont 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 tout 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 parent, c'est aussi la première étape vers la voiture-banalisée qui leur semble promise à terme, une fois les études, supérieures peut-être, terminées et un emploi bien rémunéré obtenu. 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 qu'il s'agit ici non pas des classes moyennes mais uniquement des couches les plus favorisées.

Enfin, la *voiture-transport collectif* est l'automobile occasionnelle, ou plus précisément celle des occasions ayant nécessité la mobilisation du réseau amical ou de voisinage, événements ou cérémonies auxquelles 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.

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 correspondent à des usages effectifs de l'automobile. En regard, les pratiques de la bicyclette paraissent sensiblement plus... pauvres et se limitent à des usages dominés par la vie « professionnelle », travail pour les actifs, école pour les scolaires. Mais on hésite à parler de *bicyclette banalisée* pour les premiers, tant leur mobilité paraît dominée par le travail, et de *bicyclette-école* pour les seconds, tant elle paraît menacée par d'autres modes aux yeux des jeunes. Pourtant, la bicyclette n'est pas dépourvue d'atouts techniques pour répondre à certains besoins de déplacement. Les causes de sa désaffection renvoient alors à des phénomènes d'image.

Les choix modaux, s'ils reposent sur la recherche d'une adéquation entre nécessités de déplacement et moyens disponibles, s'appuient également sur des processus de distinction liés à l'utilisation ostentatoire de certains véhicules ou, au contraire, au rejet de modes socialement dévalorisés. Les différents moyens de transport sont aussi des vecteurs de différenciation, ils manifestent l'appartenance à une classe d'âge, à une génération, et surtout à un certain statut socio-économique.

Ainsi, dans les villes étudiées, l'équation *bicyclette = pauvreté* apparaît bien plus profondément ancrée dans les esprits qu'en Europe ou en Asie. Ce résultat ressort très nettement d'entretiens, en particulier avec des jeunes scolarisés, mais aussi avec des femmes et des salariés. Pour expliquer leur refus du vélo, ces personnes 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. Dans les sociétés africaines, le poids du groupe et de l'entourage est déterminant dans les décisions individuelles, il contribue fortement à l'établissement d'une relation étroite entre la hiérarchie sociale et la hiérarchie des modes de transport. Ainsi un cadre qui voudrait utiliser une bicyclette ne serait pas compris, voire même serait méprisé, par ses connaissances, et comme le précise un chef de quartier de Ouagadougou, "*On dira qu'il fait le malin, il se moque des pauvres. Que Dieu lui donne ce qu'il cherche, puisqu'il veut devenir pauvre !*". *A contrario*, la réputation positive du Vélo Tout Terrain montre bien la prégnance des modèles occidentaux chez les citadins du Sud, et tout particulièrement les jeunes. En effet, à l'opposé du vélo traditionnel, le VTT est à la mode, y compris chez les jeunes filles. Il est perçu comme un moyen de transport élégant, confortable, moderne, mais

surtout de prix plus élevé, et devient le signe d'un certain statut social pour qui l'utilise. Toutefois, il reste plus un objet de loisir qu'un instrument de déplacement et ne contribue pas à revaloriser l'image de la bicyclette en tant que mode de transport quotidien.

Une hypothèse pourrait alors être avancée pour expliquer la dangerosité prêtée au vélo, largement à tort si l'on en croit les statistiques ouagalaises d'accidents de la route. Cette insécurité associée à l'usage de la bicyclette, relevée lors de l'analyse des attitudes comme un facteur limitant, n'est pas seulement routière. Elle est aussi, voire d'abord, sociale, car ce que le recours au vélo met en jeu c'est bien une position dans la hiérarchie sociale. Pour ceux qui n'accèdent pas encore à la bicyclette ou y accèdent difficilement, sa conquête est un moyen de s'élever socialement ; mais pour ceux qui y accèdent déjà, s'en contenter serait stagner, et donc, dans une "compétition sociale" où les positions sont nécessairement relatives et jamais figées, ce serait accepter, à terme, de se rabaisser.

A l'opposé du vélo, la voiture est à l'évidence l'un de ces symboles de la « citadinité réussie » qui coûtent très chers (ANTOINE *et alii*, 1987). Certes, elle en est aussi un moyen technique, car exercer un travail, rencontrer des interlocuteurs professionnels ou visiter des amis, implique des déplacements fréquents et complexes pour lesquels l'automobile est probablement techniquement mieux adaptée que les autres modes, à condition toutefois que son usage soit fortement individualisé. Ainsi, dans le contexte abidjanais, 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 (VIDAL, LE PAPE, 1986). Mais sa dimension symbolique amène immédiatement 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 d'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. Véhiculer des citadins moins aisés, c'est alors 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. C'est en fait, dans un contexte économique marqué par la crise, où le manque de moyens pèse sur le quotidien de la quasi totalité de la population, accepter des phénomènes d'individualisation sans individualisme, en s'appuyant sur « les principes de l'indépendance et de l'autonomie relative » (MARIE, 1997).

Mais, simultanément, ces pratiques se déploient dans un contexte qui ne peut être limité au seul horizon national ou de la sous-région. L'environnement international qui tend à identifier développement, richesse, bien-être, modernité et motorisation de la circulation, entretient fortement un processus de hiérarchisation des différents modes, exacerbé en période de crise. Il se traduit notamment, aux deux extrêmes, par une dévalorisation de la bicyclette, renvoyée aux cauchemars collectifs du sous-développement, et une idéalisation de la voiture, assimilée au rêve individuel de la réussite sociale. A l'instar du fonctionnement de l'ensemble du système social (BALANDIER, 1985), l'avenir des systèmes de transport des villes africaines se joue alors dans le jeu de ces dynamiques tant internes qu'externes.

BIBLIOGRAPHIE

ANTOINE Ph., DUBRESSON A., MANOU-SAVINA A. (1987) *Abidjan « côté cours »,* Paris-Bondy, Karthala-ORSTOM, 277 p.

ARNAUD M. (dir.) (1998) *Dynamique de l'urbanisation de l'Afrique au sud du Sahara*, Paris, ISTED, Ministère des Affaires Etrangères - Coopération et francophonie, 182 p.

BALANDIER G. (1985) *Anthropo-logiques*, Paris, Librairie Générale Française, 320 p. (coll. Le livre de poche, Biblio essais).

BARRET R. (1988) *Urban Transport in West Africa*, Washington D.C., World Bank.

CLEMENT C. (1994) *Insertions urbaines en Afrique de l'Ouest. Exemple de Ouagadougou et de Bamako*, Mémoire de DEA en Economie des Transports, ENTPE-Université Lumière Lyon 2, 165 p.

CLÉMENT C. (1998) Représentations spatiales, mobilités urbaines quotidiennes et migrations à Niamey, Niger, in P. FREEMAN, C. JAMET (éds), *La politique de déplacements urbains, outil du développement durable*, Rotterdam, Balkema, pp. 657-662.

DIAZ OLVERA L., PLAT D. (1993) *Les transports urbains à Cuba : du bus...au vélo. Une analyse bibliographique*, Lyon, LET, 60 p.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1997) Les mobilités quotidiennes des pauvres à Bamako et Ouagadougou, in O. FIGUEROA, X. GODARD, E. HENRY (éds.) *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*, Arcueil, INRETS, pp. 119-134 (Actes n°55).

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1998a) *Mobilité quotidienne et pauvretés dans les villes d'Afrique subsaharienne. Les enseignements de Ougagadougou*, Lyon-Vaulx en Velin, Laboratoire d'Economie des Transports, 24 p. (coll. Documents de travail, n° 98/03, http://www.ish-lyon.cnrs.fr/let/enligne/enligne_doc9803.htm).

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1998b) *Villes africaines au quotidien*, Lyon-Vaulx en Velin, Laboratoire d'Economie des Transports, 170 p. (coll. études et recherches n° 9).

GIBBAL J.M. (1974) *Citadins et villageois dans la ville africaine. L'exemple d'Abidjan*, Paris-Grenoble, Maspero-Presses Universitaires de Grenoble, 398 p. (Bibliothèque d'anthropologie).

GODARD X., TEURNIER P. (1992) *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustemen*t. *Redéfinir le service public*, Paris-Arcueil, Karthala-INRETS, 248 p.

GOLOB T.F., HOROWITZ A.D., WACHS M. (1979) Attitude-Behaviour Relationships in Travel Demand Modelling, in D.A. HENSHER, P.R. STOPHER (eds), *Behavioural Travel Modelling*, London, Croom Helm, pp. 739-757.

GROUPE DE RECHERCHE "VILLES ET CITADINS DES TIERS-MONDES" (1986a) *Anthropologie économique de la vie citadine*, Bron, GLYSI (Université Lyon 2), 258 p. (Dossier n°1 du Programme Citadinités).

GROUPE DE RECHERCHE "VILLES ET CITADINS DES TIERS-MONDES" (1986b) *Anthropologie et sociologie de l'espace urbain*, Bron, GLYSI (Université Lyon 2), 388 p. (Dossier n°2 du Programme Citadinités).

ILBOUDO P.C. (1987) *Adama ou la force des choses*, Paris, Présence Africaine, 1987.

KAUFMANN V., BASSAND M. (1996) L'automobilité urbaine : une impasse, in L. VOYÉ (dir.) *Ville et transactions sociales. Hommage au professeur Jean Rémy*, Paris, L'Harmattan, pp. 29-50 (coll. Villes et entreprises).

LOCOH Th., VALLIN J. (1998) Afrique noire : la baisse de la fécondité, in *Population et sociétés*, n° 338.

MARCOUX R. (1995) Fréquentation scolaire et structure démographique des ménages en milieu urbain au Mali, in *Cahiers des Sciences Humaines*, vol 31, n°3, pp. 655-674.

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

POCHET P., CUSSET J.-M. (1999) Cultural Barriers to Bicycle Use in Two West African Capitals, in *IATSS Research*, vol 23, n°2, pp. 43-50.

REPLOGLE M. (1991) *Non-Motorized Vehicles in Asian Cities*, Washington, D.C., World Bank (Technical Paper n° 162).

SEVEDE-BARDEM I. (1997) *Précarités juvéniles en milieu urbain africain*, Paris, L'Harmattan, 256 p.

VASCONCELLOS E.A. (1997) The Demand for Cars in Developing Countries, in *Transportation Research A*, vol 31, n°3, pp. 245-258.

VIDAL C., LE PAPE M. (1986) Espaces abidjanais : sociographies de la mobilité, in *L'Espace géographique*, n°3, pp. 187-194.