

Les transports urbains non motorisés en Afrique sub-saharienne : le cas du Burkina Faso

Jean-Michel Cusset, Boussé Guiro, Ernest Ilboudo, Gnanderman Sirpe

▶ **To cite this version:**

Jean-Michel Cusset, Boussé Guiro, Ernest Ilboudo, Gnanderman Sirpe. Les transports urbains non motorisés en Afrique sub-saharienne : le cas du Burkina Faso. SITRASS, 138 p., 1995, coll. SITRASS, ADOLEHOUME Amakoé. halshs-00271541

HAL Id: halshs-00271541
https://shs.hal.science/halshs-00271541

Submitted on 10 Apr 2008

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.

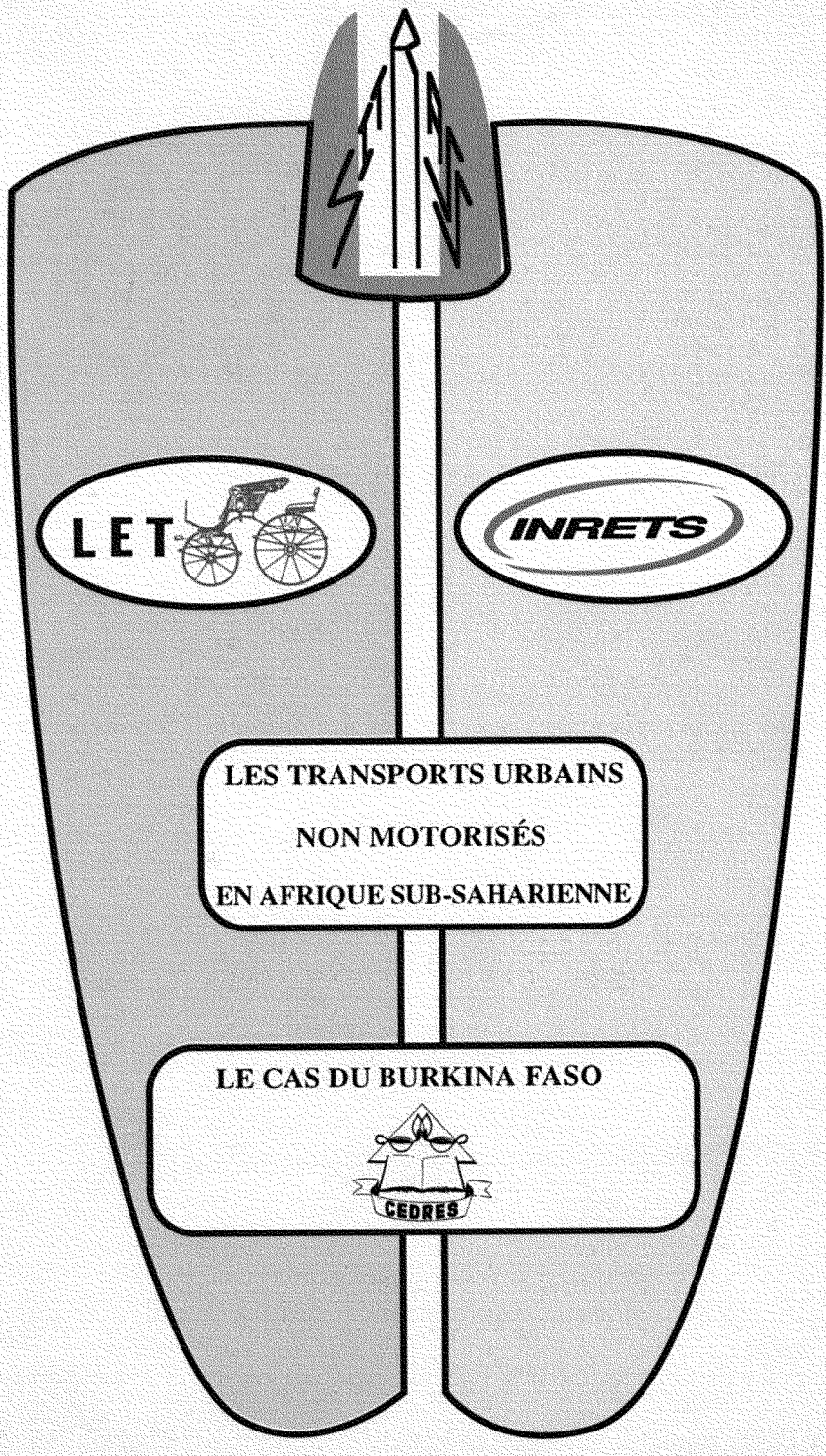
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Cet ouvrage vous est proposé avec l'aimable autorisation des auteurs et de l'éditeur, SITRASS (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne) maîtres des droits. La présente version en PDF est sous le copyright de SITRASS (http://www.sitrass.org/) - 1995. Ce document est protégé en vertu de la loi du droit d'auteur.

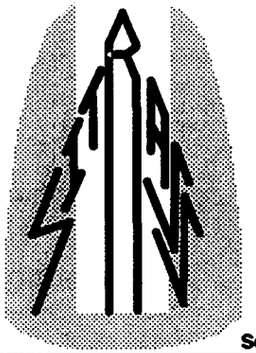
With the authors and the publisher of the copyright agreement. The present version in PDF is under the copyright of SITRASS (http://www.sitrass.org/).

Ce document devrait être référencé de la manière suivante :

Cusset Jean-Michel ; Guiro Boussé ; Ilboudo Ernest ; Sirpe Gnanderman. Les transports urbains non motorisés en Afrique sub-saharienne : le cas du Burkina Faso. Lyon : SITRASS, 1995, 138 p. ISBN 2-908558-11-4



Rapport rédigé par Jean-Michel CUSSET



Séminaire International sur les Transports en Afrique Sub-Saharienne

LES TRANSPORTS URBAINS NON MOTORISES AU BURKINA FASO

Jean Michel CUSSET (LET)
Boussé GUIRO (CEDRES)
Ernest ILBOUDO (CEDRES)
Gnanderman SIRPE (CEDRES)

Coordination de la recherche : **Jean Michel CUSSET**

Recherche financée par :
Ministère français de la Coopération

Juin 1995

SOMMAIRE

PREFACE 3

INTRODUCTION 5

CHAPITRE 1 : LA VILLE ET SON SYSTEME DE DEVELOPPEMENT 7

CHAPITRE 2 : MOBILITE ET USAGE DES MODES 25

CHAPITRE 3 : LES USAGERS ACTUELS DE LA BICYCLETTE 41

CHAPITRE 4 : ATTITUDES DE LA POPULATION VIS-A-VIS DU VELO 52

CHAPITRE 5 : BICYCLETTE ET LEADERS D'OPINION 61

CHAPITRE 6 : LA BICYCLETTE A KOUDOUGOU 77

CHAPITRE 7 : MARCHE POTENTIEL DU VELO ET RECOMMANDATIONS 93

CONCLUSION 110

ANNEXES 113

BIBLIOGRAPHIE 135

TABLE DES MATIERES 137

PREFACE

Menée dans le cadre des travaux de la deuxième phase de la composante "Transports urbains" du Programme de Transports pour l'Afrique Sub-Saharienne (SSATP), conjointement parrainé par la Banque mondiale et la Commission Economique pour l'Afrique (CEA), la recherche sur les transports non motorisés en milieu urbain africain a porté sur cinq pays : trois pays francophones d'Afrique de l'Ouest (Burkina Faso, Mali et Sénégal) et deux pays anglophones d'Afrique de l'Est (Kenya et Tanzanie). Cette recherche dont la partie francophone bénéficiait d'un financement du ministère français de la Coopération avait pour objectif l'identification des obstacles, et les moyens de les surmonter, à l'utilisation des transports non motorisés (TNM) dans les villes africaines.

Cet objectif central repose sur le diagnostic que l'accès aux transports collectifs échappera à une partie non négligeable de la population, en raison à la fois du déficit d'offre et du coût des transports motorisés qui excluent ceux qui n'ont pas la capacité à payer ces moyens de transport à leur juste prix. Il s'agit alors de trouver des modes "intermédiaires" entre les transports collectifs et la marche, offrant à un coût moindre que les transports collectifs des possibilités de déplacement plus efficaces que la marche : c'est ce qu'offre potentiellement la bicyclette qui est principalement visée dans le terme TNM, aux côtés des charrettes à bras pour le transport de marchandises.

Plusieurs questions et interrogations ont émergé des premières analyses et discussions avec les acteurs du système de transport dans les différents pays, et permis d'apporter quelques ajustements à cet objectif central, en tenant compte des spécificités propres à une démarche de recherche :

- dans l'identification du rôle potentiel des TNM dans le système global de transport, il convient de ne pas isoler l'examen de la bicyclette des autres modes mais de rechercher les complémentarités éventuelles entre modes ;
- la marche à pied fait bien partie du champ des TNM, même si l'on souhaite focaliser l'analyse d'abord sur la bicyclette qui est peu pratiquée, avant la marche qui est pratiquée partout, souvent dans de mauvaises conditions ;
- les deux roues motorisés (2RM) ne sont pas des TNM par définition, mais ils doivent faire l'objet d'un examen particulier en raison des liens forts qu'ils ont avec la bicyclette. On passe facilement de l'usage de la bicyclette à celui du 2RM et les aménagements de voirie peuvent être communs aux deux types de modes ;
- si la question centrale porte sur les villes capitales, la recherche d'une meilleure compréhension de l'ensemble conduit à une analyse complémentaire sur des villes secondaires de plus petite taille, pour lesquelles l'usage de la bicyclette semble rencontrer moins d'obstacles ;

- le diagnostic, s'il paraît juste dans sa globalité, n'est sans doute pas correctement formulé car il laisse supposer que le marché de la bicyclette serait réservé aux catégories pauvres citadines n'ayant pas les moyens de payer les tarifs des transports collectifs. Il faut notamment identifier si la bicyclette peut s'adresser à une clientèle plus large pour éviter l'association "bicyclette = moyen de transport du pauvre" qui constitue précisément l'un des obstacles majeurs à son usage ;
- enfin, il ne faut sans doute pas préjuger des conditions de l'analyse des obstacles de la bicyclette, ni exclure une réponse négative quant à la l'opportunité de plans d'action en faveur des TNM, puisqu'un usage significatif de la bicyclette peut se révéler à l'analyse hors de portée dans certaines villes.

Au-delà de l'objectif central formulé pour cette recherche, la mise en place et/ou la consolidation de pôles de compétence en économie des transports dans les différents pays africains était aussi visée. Ainsi, l'étude sur les pays d'Afrique francophone a-t-elle été réalisée, sous la responsabilité scientifique de Xavier Godard, par des équipes du réseau SITRASS : l'INRETS et le LET en France, le CEDRES au Burkina Faso, l'ARETRANS au Mali et le CREA au Sénégal[1].

L'ensemble des résultats de la première phase de la recherche sur les cinq pays africains a été présenté lors d'un séminaire organisé en octobre 1994, à Nairobi, sous l'égide de la Banque mondiale. Cette publication dont la coordination a été assurée par Jean Michel Cusset, chargé de recherche CNRS au LET, constitue une synthèse des résultats de l'étude sur les villes du Burkina Faso (Ouagadougou et Koudougou).

Le Coordonnateur SITRASS
Amakoé Adoléhoumé

[1] Xavier Godard est directeur de recherche, chargé de mission pour les pays en développement à l'INRETS. SITRASS (Séminaire International sur les Transports en Afrique Sub-Saharienne) ; INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité) ; LET (Laboratoire d'Economie des Transports) ; CEDRES (Centre d'Etudes, de Documentation et de Recherche Economique et Sociale) ; ARETRANS (Association de Recherche en Economie des Transports) ; CREA (Centre de Recherches Economiques Appliquées).

Introduction

Ouagadougou se singularise des autres capitales africaines par son système de transport avec la prédominance des deux roues et la forte mobilité de sa population. La présence de la bicyclette dans la circulation urbaine n'est certes pas aussi importante que dans des villes asiatiques de taille comparable mais elle est originale dans un contexte africain et elle reste suffisamment significative pour que l'on s'interroge à la fois sur les raisons de son maintien actuel et sur l'avenir du vélo pour des prochaines années.

La bicyclette est-elle uniquement un mode de transition vers le deux roues à moteur qui est appelé à disparaître progressivement du paysage urbain de Ouagadougou ? Quels sont les usages, les utilisateurs du vélo à Ouagadougou ? Quelle image en a la population et différentes personnes responsables du transport et de la gestion urbaine ? Est-il souhaitable et pour quelles raisons de favoriser sinon le développement de l'usage des bicyclettes, du moins leur maintien et à quelles conditions ? C'est à cet ensemble de questions que nous tenterons de répondre en nous appuyant sur les résultats de recherches et d'enquêtes menées par une équipe franco-burkinabé (Laboratoire d'Economie des Transports, INRETS et CEDRES de l'Université de Ouagadougou) sur le système de déplacements à Ouagadougou et sur les transports non motorisés de la capitale du Burkina Faso et de Koudougou.

Dans ce rapport de recherche, nous présenterons d'abord la ville de Ouagadougou et son système de transport pour mieux comprendre la place des deux roues dans la période actuelle. Nous analyserons ensuite la mobilité quotidienne et les usages des différents modes de transports. Nous centrerons l'analyse sur la bicyclette afin d'analyser les caractéristiques de son usage et de ses utilisateurs. Les appréciations ou représentations du vélo par la population seront abordées à travers les résultats de différentes enquêtes auprès des ménages, d'individus et de leaders d'opinion. Après avoir présenté la situation à Koudougou à titre de comparaison avec la capitale, nous tenterons de voir si le vélo peut encore avoir un avenir à Ouagadougou, avec ou sans une politique volontariste d'incitation à son usage dans la ville.

Chapitre 1

La ville et son système de transport

Ouagadougou passe de 19 000 habitants en 1948 à 60 000 en 1960. L'alimentation courante à partir de trois retenues d'eau et plusieurs grands équipements urbains apparaissent entre 1954 et 1958 : le nouvel aéroport international, l'hôpital, un marché couvert donnent à la ville les attributs d'une capitale [1]. Sa population augmente rapidement : près de 60 000 habitants en 1960, 442 000 au recensement de 1985 et 700 000 environ en 1992 selon les estimations de l'Institut National de la Statistique et de la Démographie. Parallèlement, son périmètre s'est accru de façon spectaculaire du fait de l'extension horizontale de l'urbanisation : 1 384 hectares en 1960 et 18 672 en 1990, l'espace urbain aménagé progressant à un rythme annuel moyen de 577 hectares entre ces deux dates. En 1991, la ville s'étendait sur 17 km d'Ouest en Est et sur 13 km du Nord au Sud avec un périmètre de plus de 16 km de diamètre. En 1994 on estime à 23 000 hectares la superficie de l'agglomération et sa population à près de 800 000 habitants, ce qui donne une densité de 35 habitants à l'hectare ; à titre de comparaison, la densité de Bamako était de 33 habitants à l'hectare en 1990 et celle de Niamey de 82 habitants à l'hectare en 1988.

I- Physionomie de la ville

Le développement urbain, par cercles concentriques donne à la ville une configuration circulaire qui contribue aux difficultés de la circulation aux heures de pointe, les principaux axes routiers étant orientés en radiales vers le centre de l'agglomération, à l'exception d'un boulevard circulaire. A partir de 1983, le gouvernement révolutionnaire met fin aux pouvoirs traditionnels sur la ville en "cassant" les anciens quartiers et en les remplaçant par un découpage de l'agglomération en 30 secteurs. Il tente par ailleurs de remédier aux disparités spatiales par une réhabilitation des périphéries déshéritées, afin de maîtriser le développement spontané de ces quartiers par les lotissements "commando" et en les dotant des équipements de base scolaires et sanitaires [2]. Par ailleurs, des opérations de "déguerpissement" et de réaménagement des quartiers centraux, la densification de l'habitat ont profondément modifié l'organisation de l'espace urbain.

[1] Voir Annie Duperray, La Haute Volta, in L'Afrique occidentale au temps des Français. Colonisateurs et colonisés (sous la direction de C. Coquery-Vidrovitch), La Découverte, Paris, 1992.

[2] Voir Odile ANDAN et Jean Michel CUSSET, Ouagadougou, une ville plurielle, in Analyse du système de déplacements à Ouagadougou, CEDRES, INRETS, LET, Ouaga, Arcueil, Lyon, mars 1993.

1/ Les secteurs urbains de Ouagadougou

Une typologie des secteurs a été réalisée dans une recherche antérieure [3] à partir de différentes variables (densité de population, nombre d'employés et d'entreprises, nombre d'établissements d'enseignement, desserte par le réseau de bus, kilomètre de voie bitumée à l'hectare). On obtient cinq types de secteurs correspondant aux zones suivantes :

- la périphérie "extérieure" de Ouagadougou, isolée, démunie et à peuplement épars (secteurs 18, 20, 21, 25 à 27), située au nord de l'agglomération. Son accessibilité interne est mauvaise et elle est sous-équipée en établissements scolaires ; la desserte en transport en commun est pratiquement nulle ;
- la périphérie "intérieure" (secteurs 15, 16,17, 19, 22, 23, 24, 29, 30), disposée en une couronne et en partie discontinue, autour de l'ancien noyau de Ouagadougou. Cette zone offre peu d'emplois par rapport à la population résidente. Les lignes de bus passent en bordure de ces secteurs ;
- les secteurs urbains à fonction attractive (secteurs 5, 9, 13 et 28), font partie de l'ancien noyau de Ouagadougou à l'exception du secteur 28. Ils abritent des activités offrant des emplois : la zone industrielle de Gounghin (secteur 9), l'Université (secteur 13), l'aéroport (secteur 5) ;
- le vieux noyau urbain, dense et résidentiel (secteurs 2, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 14) caractérisé par une forte densité de population. On trouve peu d'emplois du secteur moderne mais la desserte en transports collectifs est parmi les meilleures ;
- enfin, le centre d'affaires (secteurs 1, 3 et 4) correspond à la zone administrative et commerciale. On y trouve les fonctions tertiaires de la capitale du pays, le marché central et des constructions à niveaux, immeubles administratifs de ministères ou d'organisations internationales.

Les gares routières, la zone administrative, l'université, les zones industrielles, l'hôpital et le grand marché sont des pôles générateurs de trafic. De nombreuses gares routières clandestines pour les voyageurs sont installées, soit dans des cours particulières, soit dans des stations service ou en bordure des routes ; leur existence est favorisée par l'éloignement du centre ville de la gare routière, située sur la route du Ghana près de Ouagarinter, point de départ des autobus interurbains. La gare routière de Larlé, à la limite des secteurs 10 et 11, est le point de départ des liaisons interurbaines assurées par la Régie nationale de TC X9. Enfin à l'extrême nord-ouest se trouve une autre gare routière, celle de Tampuy.

2/ Le réseau de voirie

Le réseau de voirie de la ville est réparti en quatre catégories :

- la voirie principale, constituée par le prolongement à l'intérieur de la ville des routes nationales bitumées et généralement en bon état ; elle supporte l'essentiel du trafic routier, plus particulièrement celui du transit (routes nationales 1 à 5, routes secondaires en direction de Léo et Kongoussi), l'avenue Charles de Gaulle et le boulevard circulaire.

[3] Typologie réalisée par O. ANDAN, voir rapport cité en 2.

Selon des comptages de trafic réalisés en décembre 1991 sur les avenues et aux heures de pointe du matin, les deux roues représentaient 81% du trafic [4] ;

- la voirie secondaire, raccordée aux routes nationales, relie les différents quartiers : elle est en grande partie bitumée mais elle ne dessert pas les quartiers périphériques nouvellement lotis ou en voie de l'être ;
- la voirie tertiaire, qui assure la desserte intérieure des quartiers, est assez large pour permettre la circulation des véhicules mais rarement bitumée, à l'exception de la zone commerciale et de quelques zones résidentielles ;
- enfin, la voirie quaternaire est faite de rues sinueuses des quartiers spontanés. La circulation y est difficile à cause de l'étroitesse et de l'absence de réseaux de viabilité et de corps de chaussée.

La longueur de la voirie s'est accrue au cours des dix dernières années. A la veille de la Révolution de 1983, on recensait 93 km de voies bitumées et 255 km de voies non bitumées dans la périmètre de la ville, soit une longueur de 348 km. Depuis, un effort important a été consenti en faveur du réseau de voirie avec l'ouverture de nouvelles voies (avenue Bassawarga, avenue Charles de Gaulle) et la construction du boulevard périphérique circulaire.

De plus, des voies réservées aux deux roues ont été aménagées sur certains axes, dont les deux mentionnés plus haut.

Tableau 1 Les pistes cyclables de Ouagadougou

Avenue	Période de réalisation	Longueur	Financement
Charles de Gaulle *	1984-1989	4,5 km	CFD
Yatenga	1982-1985	3 km	FED
Che Guevara	1986-1987	1,5 km	FED
Bassawarga **	1987-1988	6,3 km	KFW
Route Ouaga/Kaya	1990-1992	5 km	KFW

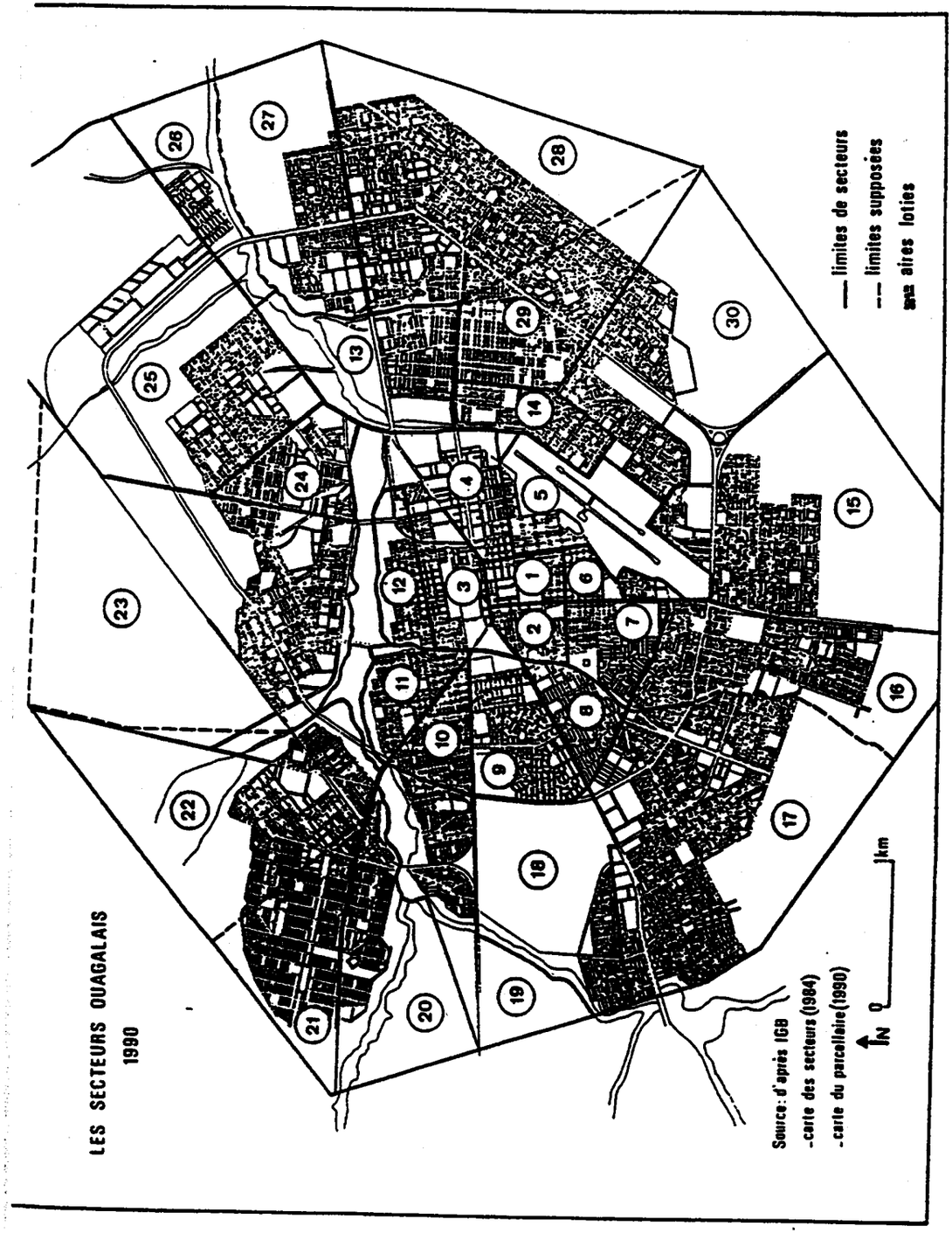
* 3 mètres de large, ** 2,5 mètres de large
KFW : financement allemand

Début 1991, on recensait, en plus des routes nationales, 132,5 km de voiries dont 72,7 km de routes bitumées, 45,5 km de routes en terre modernes, 14,3 km de routes en terre matérialisées par le passage du trafic . Il faut y ajouter 33,7 km de routes revêtues à réhabiliter et 300 km de routes en terre non stabilisée, soit un total de 466,2 km [5].

L'état de la voirie ne s'est pas sensiblement amélioré depuis ces dernières années : selon un bilan fait en 1989 à l'occasion du Second Projet de développement urbain, seulement 20 % de l'ensemble des routes bitumées étaient en bon état, 20 % en état passable et 60 % en mauvais état.

[4] Comptages réalisés par S. BAMAS dans le cadre de la recherche sur le système de déplacements à Ouagadougou.

5 Chiffres communiqués par le service du domaine public, Haut Commissariat de la province de Kadiogo, en janvier 1991.



D'une manière générale, la voirie à Ouagadougou est relativement large, allant de 60 mètres pour le boulevard circulaire, à 30, 20, 15 et 12 mètres selon la nature de la voie ; on trouve même des rues de 6 mètres uniquement dans les zones anciennement loties des quartiers centraux [6].

Mais le mauvais état de la voirie et sa privatisation par la population en de nombreux endroits concourent à restreindre considérablement l'espace de circulation, réduit parfois dans des proportions impressionnantes de l'ordre de 80 à 90 %.

En effet la voirie bitumée n'est pas toujours systématiquement entretenue et le goudron subsiste parfois en l'état de ruban effrangé quand il n'a pas entièrement disparu de certaines chaussées comme on peut le voir dans la zone industrielle de Gounghin. Les routes et voies en mauvais état présentent de nombreux "nids de poule" et des trous résultant des travaux des raccordements aux différents réseaux. Le réseau d'assainissement pluvial jusqu'à présent limité aux secteurs centraux et à la zone commerciale gagne lentement d'autres secteurs mais il n'est pas suffisamment entretenu et il est souvent bouché par les rejets d'ordures ou les dépôts de divers matériaux. L'absence de réseau d'assainissement dans la plus grande partie de l'agglomération a pour conséquence une dégradation rapide des chaussées pendant la saison des pluies en raison des inondations qu'elle provoque.

La rue, au statut mal défini d'espace "collectif," est souvent définie en négatif comme endroit non attribué où chacun fait ce qu'il ne veut pas faire chez lui. On assiste alors à des formes d'appropriation collective sous la forme de marchés et de commerces ambulants, et d'appropriation individuelle qui revêt des formes variées telles que le stockage de matériaux de construction ou la pratique de cultures intra-urbaines [7]. Dans le même temps, les habitants des concessions ne prennent jamais en charge par des travaux collectifs l'entretien de ces voies de circulation, l'Etat étant tenu pour seul responsable dans ce domaine.

L'amélioration du réseau de voies semble aujourd'hui une nécessité première et des efforts ont déjà été entrepris en ce sens. Cependant le mauvais état de la voirie subsiste malgré les améliorations enregistrées et la progression du bitumage dans la zone centrale de l'agglomération. Les conséquences les plus immédiates de cette situation sont d'une part, la concentration de la circulation sur les voies primaires bitumées, phénomène générateur de congestion du trafic aux heures de pointe, et d'une part, la dégradation de l'état des véhicules.

L'amélioration du réseau de voirie et l'ouverture de nouvelles voies ne peuvent être financés que très partiellement sur les ressources financières du pays et le Burkina Faso dépend presque entièrement de l'extérieur pour ses investissements routiers. Ainsi le Second Projet de Développement Urbain de 1989, financé par la Banque mondiale, prévoit une réhabilitation programmée de la voirie de Ouagadougou, la restauration du réseau de

---

[6] On a repris ici la carte réalisée par Silvy JAGLIN et reproduite dans sa thèse "Pouvoirs urbains et gestion partagée à Ouagadougou. Equipements et services de proximité dans les périphéries. Université Paris VIII, Institut Français d'Urbanisme, Paris, 1991.

[7] Sur tous ces aspects voir Y. DEVERIN-KOUANDA, La gestion des espaces collectifs : pratiques ouagalaises, communication au Colloque international "Maîtriser le développement urbain en Afrique sub-saharienne", Ouagadougou, 1-5 octobre 1990, 11 p.

voies municipales et l'institution progressive d'un système d'entretien préventif de ce réseau au cours d'un programme quinquennal. Les cinq municipalités de l'agglomération de Ouagadougou ont été consultées pour définir les priorités en matière de réhabilitation sur la période 1991 à 1996 ; les travaux à exécuter consistent à refaire le bitume ou à réaménager les voies, à construire des caniveaux pour l'écoulement des eaux pluviales et à aménager par des accotements les abords des parcelles.

En définitive, on est en présence d'un réseau de voirie à deux vitesses, au sens propre comme au sens figuré. En dehors des routes nationales et des rues bitumées des quartiers centraux, on trouve un réseau de voies larges mais carrossable seulement en partie, interdisant de ce fait l'accès de certaines parties de zones d'habitation des secteurs périphériques aux quatre roues, et en particulier aux bus. La population n'a d'autre recours, pour se déplacer des concessions jusqu'à la route bitumée, souvent distante de plusieurs kilomètres, que la marche à pied et les deux roues.

II- La dynamique des transports urbains

Ouagadougou a une longue tradition de transport non motorisé et deux roues. Avant l'indépendance, la marche à pied et la bicyclette étaient les principaux modes de déplacement de personnes et le transport de marchandises reste encore largement assuré par de nombreuses charrettes à traction asine ou humaine ainsi que par les bicyclettes dans l'approvisionnement en produits alimentaires. Le taxi, apparu fin 1949-début 1950 en réponse à la demande de la colonie française résidante, était encore marginal avec seulement un parc d'une douzaine de véhicules au milieu des années 50 [8]. Même si les vélomoteurs ont supplanté les bicyclettes dans le trafic urbain, les deux roues restent aujourd'hui les modes de déplacement mécanisés les plus répandus et assurent aux Ouagalais une mobilité élevée comme on l'analysera ultérieurement. Le développement des modes de transport individuels et l'essor de la motorisation en deux roues moteur à partir des années 70 tiennent à plusieurs explications.

En premier lieu, l'existence dès l'indépendance du pays, d'une activité artisanale puis industrielle de montage de bicyclettes, et de cyclomoteurs à partir du milieu de 1964. Cette industrie, malgré de graves difficultés passagères mais grâce à des aides indirectes de l'Etat, a connu un relatif essor comme en témoigne l'augmentation de la gamme des engins motorisés qui passe de trois à neuf modèles entre 1985 et 1990. Aujourd'hui, l'entreprise désormais la seule sur le marché, la SIFA (Société Industrielle du Faso), a une capacité de production annuelle de 60.000 bicyclettes, 20.000 cyclomoteurs et 9.000 motos.

En second lieu, l'expansion du marché intérieur des deux roues, marché encore essentiellement rural pour les bicyclettes et urbain pour les deux roues à moteur, a suivi l'élévation du pouvoir d'achat de la population et elle a bénéficié jusqu'à une date récente des achats effectués par les nombreux travailleurs burkinabè de retour de la Côte d'Ivoire. De plus, les possibilités d'accès au crédit accordées aux salariés par la Société Burkinabé de Crédit Automobile pour l'achat de deux roues à partir de 1982 a participé à cet essor. Enfin, de 1983 à 1987, sous le gouvernement de Thomas Sankara, une politique

8 Cf. K. ZONGO, *L'influence des Bus X9 sur le réseau des taxis dans la ville de Ouagadougou*, Mémoire de fin d'études, ESSEC, Université de Ouagadougou, 1987.

volontariste d'austérité incitait fortement la population à se contenter de bicyclettes ou de faibles cylindrées conformément aux orientations de la Révolution, l'achat par les particuliers de motos ou de voitures étant alors très mal jugé. Il faut également préciser que le développement des deux roues est facilité par le non respect de la réglementation sur les permis de conduire et sur les assurances, ce qui occasionne une plus large diffusion et un allègement de fait des coûts directs d'utilisation.

En troisième et dernier lieu, Ouagadougou a connu jusqu'en 1984 une longue période sans transport collectif, conventionnel ou artisanal, contrairement à la plupart des capitales africaines qui étaient dotées d'un réseau de transport en commun depuis l'indépendance des pays ou même antérieurement. Ainsi la population ouagalaise s'est naturellement portée sur les modes de transport individuels, bicyclettes puis deux roues à moteur avec l'amélioration du réseau de voirie et l'aménagement de pistes cyclables dans les années 80. Dans les villes secondaires, on retrouve le même processus même si le taux de motorisation des ménages reste inférieur à celui de la capitale.

1/ L'arrivée des transports collectifs

Au cours des années 70, des tentatives pour mettre en place un réseau de transport en commun de bus sont restées sans suite comme en 1976 les deux projets concurrents de réseau de transport par bus instruits par Daimler-Benz et la Régie Renault, puis ceux de la Régie les années suivantes. En juillet 1981, le gouvernement de la Haute Volta chargeait le Ministère des Travaux Publics, des Transports et de l'Urbanisme d'une étude pour la mise en place un réseau de transport par bus à Ouagadougou et à Bobo, et la définition des termes de référence. Plusieurs constructeurs étaient sur les rangs : Mercedès-Benz, RVI, la société japonaise ISUZU et la société indienne TATA Export Ltd. Après une analyse comparative des propositions [9], TATA emportait le marché en 1982 pour diverses raisons : le matériel avec des bus de capacité moyenne adaptés aux conditions de voirie par leur robustesse ; le coût total d'investissement en bus le plus avantageux par rapport au parc proposé, l'assistance technique pour la mise en route du réseau et la formation du personnel [10]. De plus, une coopération Sud-Sud correspondait aux orientations du nouveau régime révolutionnaire qui avait pris le pouvoir en 1983. Enfin en octobre 1984, un réseau de transport par bus avec sept lignes entrait en service à la suite de la création, la même année, de la Régie Nationale des Transports X9, établissement public à caractère industriel et commercial [11].

9 Direction des Transports Terrestres, Cellule transports urbains, *Etude comparative des offres de fourniture de matériel et d'assistance technique pour le projet de transport en commun*, Ministère des Travaux Publics, des Transports et de l'Urbanisme, juin 1982.

10 Sur la genèse de la Régie X9 on a repris des informations dans le mémoire de Christine TAPSOBA-KARE, *Les transports en commun dans la ville de Ouagadougou*, Université de Ouagadougou, Département de géographie, 1989.

11 La Régie assure parallèlement un service de transport routier de voyageurs pour les liaisons interurbaines et internationales, et un réseau de transport urbain à Bobo jusqu'en 1991.

2/ L'évolution du marché des taxis

Les taxis ont été concurrencés par les tarifs inférieurs des bus (100 FCFA le billet, 150 FCFA la correspondance) mais la profession a réagi à l'arrivée du bus avec la création de *cellules*, ou stations de taxis en des lieux stratégiques de la ville (marché central, hôpital, etc.) et un système de file d'attente géré par un responsable. Un projet de création d'un groupement d'intérêt économique n'a pas vu le jour [12].

En 1989, un hotelier-restaurateur fondait une entreprise de taxis *City Cab*, ouverte 24 heures sur 24 avec un parc de 11 taxis à compteur, reliés par radio à un central. Les véhicules étaient loués à l'année à des particuliers et équipés en conséquence. L'entreprise employait 25 chauffeurs, rémunérés à l'heure avec une prime hebdomadaire [13]. Le prix d'une course était de 100 F CFA de prise en charge, plus 130 F CFA par kilomètre parcouru et à partir de 22 heures jusqu'à 6 heures du matin, le tarif doublait. Le gérant estimait qu'il arrivait à peine au point d'équilibre et qu'il fallait au moins un parc de 20 véhicules pour assurer la rentabilité de son entreprise. Il s'attendait à l'arrivée de concurrents sur le marché en raison du succès rencontré auprès d'une certaine clientèle. City Cab disparaissait dans le courant de l'année 1992 pour diverses raisons dont les conflits entre la direction et le personnel. Une autre entreprise de taxi radio, "les taxis rapides", créée en 1993 par un transporteur burkinabè avec un parc actuel d'une trentaine de véhicules semble devoir se maintenir et répondre aux besoins d'une clientèle burkinabè et étrangère.

III- L'offre actuelle de transport

L'offre de transport de personnes à Ouagadougou est constituée essentiellement par des modes individuels. Hors la marche à pied, deux déplacements sur trois sont effectués en deux roues motorisé. Vient ensuite la bicyclette, (17 % des déplacements), la voiture particulière (10 %), et loin derrière les transports collectifs au sens large, bus, taxi et ramassage (6 %). La marche correspond en majorité à des déplacements courts de voisinage, et les flux de piétons sont peu importants sur les principaux axes de l'agglomération contrairement à ce que l'on observe dans d'autres capitales africaines [14].

1/ Les transports individuels : le système deux roues

Pour la seule agglomération de Ouagadougou, le parc de bicyclettes estimé à 7 765 unités en 1976 est passé à 27 640 en 1990 et 69 000 en 1992 sur la base de l'enquête ménage de 1992 [15]. Dans le même temps, le parc de motocyclettes serait passé de 5 080 véhicules en 1976 à 105 000 deux roues moteur sur la base de la même enquête ménage. On peut parler ici d'un véritable système deux roues formé de plusieurs composantes à

12 cf. Kassi ZONGO, *L'influence des Bus X9 sur le réseau des taxis dans la ville de Ouagadougou*, cité en annexe.

(13) Un chauffeur gagnait entre 50.000 et 60.000 F CFA par mois, salaire supérieur au SMIC (22.000 F CFA).

14 Informations obtenues à partir de l'enquête ménages de 1992.

15 En faisant l'hypothèse d'une population de 700 000 habitants, avec 8 personnes par ménage en moyenne et un taux d'équipement de 0,79 vélo par ménage.

savoir : l'industrie du cycle avec son réseau de concessionnaires et de commerce de pièces détachées, un important équipement en parkings, enfin un réseau de réparation et d'entretien constitué par de petites entreprises artisanales aisément accessibles aux usagers des deux roues. La distribution de carburants participe aussi au système deux roues [16].

A) Les parkings

On trouve plusieurs types de parkings selon la localisation et la permanence ou non de leur activité.

Les parkings sur la voie publique, aux abords de rues, le long des façades de bâtiments d'une capacité maximale de 400 véhicules. La majorité d'entre eux ne sont pas clôturés, ni protégés contre les intempéries.

Les parkings dans des enceintes d'établissements d'enseignement secondaires et supérieurs (campus universitaire). De dimension variable, leur capacité peut atteindre jusqu'à 4 000 véhicules (lycée Zinda Kaboré). Le service de gardiennage est rémunéré soit par les abonnements mensuels des usagers (élèves, étudiants), soit par le budget du comité de gestion des établissements alimenté par les cotisations de parents d'élèves.

Les parkings *à activité permanente* sont fixes et situés aux générateurs de déplacements continus (grand marché, hôpital, gares, services publics, etc.). Le tarif qui varie de 25 à 50 F CFA est acquitté à la dépose ou à la reprise du véhicule.

Les parkings *à activité occasionnelle* apparaissent lors de manifestations ponctuelles : rencontres sportives, festival du film africain, foires ....

Le nombre de parkings deux roues est difficile à cerner en l'absence de données officielles, malgré la délivrance d'autorisation d'exploitation par le Haut Commissariat. Les estimations du nombre de parkings permanents situent le bas de la fourchette à 316. Le nombre d'emplois de gardiens de parkings est sans doute supérieur à un millier.

Bien que cette activité soit une source appréciable de revenus pour les gérants des parkings, ceux-ci sont confrontés à plusieurs difficultés :

- l'absentéisme courant des gardiens et la complicité de vols dans certains cas [17] ;
- la concurrence des clandestins ou *parkings pirates* qui prennent une part importante du marché, surtout dans le cas des parkings à activité occasionnelle ;
- le refus des sociétés d'assurance d'assurer les parkings contre le vol en raison du risque trop élevé ou alors les gérants en sont rapidement dissuadés par les fortes primes qu'ils devraient verser.

B) L'entretien-réparation des deux roues

L'entretien-réparation est une composante essentielle du système deux roues et elle regroupe un ensemble d'activités complémentaires : les artisans-mécaniciens, les laveurs et colleurs et les vendeurs de pièces détachées.

16 L'industrie du cycle au Burkina Faso fait l'objet d'une annexe au rapport.

17 A Assurance Parking, trois absences non justifiées entraînent le licenciement de l'intéressé.

Les artisans mécaniciens

En l'absence d'enquête exhaustive spécifique, il est difficile d'estimer le nombre réel d'artisans mécaniciens en exercice à Ouagadougou. La Direction de l'Artisanat dénombrait 1 640 ateliers en août 1991 [18] et la Direction Provinciale des Impôts en recense 198 seulement. Les communes et le Haut Commissariat ne disposent d'aucune information dans ce domaine. Plusieurs entretiens menés à Ouagadougou dans ce milieu ont permis de mieux cerner la nature et les caractéristiques d'une activité organisée et structurée à l'échelle des ateliers. Chaque atelier emploie en moyenne 5 personnes et si l'on rapporte cette moyenne aux effectifs de la Direction de l'Artisanat, on parviendrait à un emploi total de 8 200 personnes, la réalité étant sans doute un peu inférieure. Le revenu journalier varie entre 1 000 et 4 000 FCFA, le maximum étant réalisé en fin de mois quand les salariés sont payés. Les tarifs des réparations varient de 25 F (nettoyage de bougie) à 7 500 F (véhicule accidenté).

L'atelier connaît une organisation interne hiérarchisée : à sa tête le maître, propriétaire des moyens de production, a acquis sa formation chez un autre maître où il est resté deux ans minimum ; en dessous de lui, les compagnons connaissent le métier mais n'ont pas encore réuni les capitaux nécessaires pour se mettre à leur compte (il faut au minimum 100 000 FCFA d'équipements de base pour ouvrir un atelier) ; au bas de la hiérarchie se trouvent les apprentis qui ont accédé à l'atelier soit moyennant le versement d'une sorte de droit d'entrée (de 20 000 à 30 000 F CFA) soit gratuitement en raison de liens privilégiés de parenté ou d'amitié avec le maître. Le pouvoir de décision appartient exclusivement au maître .

Les ateliers sont assujettis à la patente et à la taxe sur le chiffre d'affaires. En l'absence de comptabilité, le régime de l'évaluation forfaitaire leur est appliqué ce qui donne lieu à de multiples discussions : certains maîtres déclarent payer de 3 000 à 3 500 FCFA de taxe trimestrielle sur le chiffre d'affaires et 12 600 FCFA par an de patente ; d'autres maîtres d'atelier déclarent verser 21 000 FCFA de taxe et jusqu'à 83 000 FCFA de patente.

Les laveurs et les colleurs

Les *laveurs* ont un emplacement le plus souvent contigu aux ateliers des réparateurs. Le tarif varie de 100 à 200 FCFA pour les deux roues à moteur, selon que le nettoyage est à fond ou superficiel, et de 50 à 100 FCFA pour les bicyclettes. L'"atelier" du laveur, qui rassemble en moyenne trois personnes, parvient à réaliser un chiffre d'affaires journalier variant de 500 à 1 000 FCFA en fin de mois. Comme pour les réparateurs, il est dirigé par un maître, en général le premier sur le lieu qui a financé l'achat des éponges et pinceaux ; il a le pouvoir de décision et répartit le revenu à sa discrétion. Les laveurs doivent s'acquitter d'une taxe annuelle de 2 000 FCFA.

On rencontre généralement les *colleurs* le long des artères à grand trafic, sur le bas côté de la rue, sous un petit hangar ou un arbre, assis à 2 ou 3 personnes avec entreposés par terre, une pompe et le matériel à coller ; les plus nantis disposent de machines à

18 *Phase test pour une structure d'appui aux artisans à Ouaga et Bobo*, Rapport de la Direction de l'Artisanat, septembre 1991.

gonfler les boyaux. Le tarif est unique depuis un certain temps : 100 FCFA par trou pour les 2 roues moteur et 50 FCFA pour les bicyclettes. L'équipement pour les réparations reviendrait au minimum à 30 000 FCFA mais la machine à gonfler (200 000 F CFA), n'est pas à la portée de tous. Les colleurs doivent payer une taxe annuelle sur le C.A. de 3 500 FCFA et une redevance de 6 000 FCFA pour occupation de la place publique.

Les vendeurs de pièces détachées

La Trésorerie Principale en recense 96, situés au Grand Marché mais de nombreuses boutiques sont disséminées dans toute la ville et il faudrait une enquête assez exhaustive pour avoir une estimation fiable du nombre de petits vendeurs de pièces détachées. Les maisons commerciales comme la CODIAM ou la DIAFA assurent également la vente de pièces détachées mais il est difficile de connaître la part relative des deux roues dans leur chiffre d'affaires. Selon les statistiques douanières, un grand nombre de pays de tous les continents approvisionnent le marché burkinabè en pièces détachées [19]. Il faut ajouter à ces importations légales le marché noir, très développé, qui contribue dans des proportions importantes à l'entrée clandestine de pièces détachées dites "adaptables" à des prix abordables mais dont la qualité est fort douteuse, à la différence des pièces détachées d'origine.

En conclusion, on peut dégager plusieurs enseignements du système deux roues dans la perspective du développement des engins motorisés :

- les activités liées aux 2 roues sont pourvoyeuses d'emplois et de revenus importants même si ces derniers sont de pauvreté dans certains cas,
- leur organisation interne est assez solide,
- leur existence est un facteur de maintien du niveau de vie des salariés parce que leurs prestations sont abordables comparées à celles des maisons dites structurées [20]: en effet le secteur artisanal dit *informel* de l'entretien-réparation connaît une souplesse de tarification qui garantit presque à tous la réparation des véhicules ; le crédit est possible et parfois même le service est gratuitement ou le prix est fixé selon les moyens du client.

Ces activités sont une source de recettes fiscales non négligeable pour l'Etat et la province du Kadiogo, même si le recouvrement des impôts et taxes pose des problèmes. Elles représentent pour le moins un potentiel fiscal important mal connu parce qu'une grand nombre de ces artisans ne sont pas recensés par les administrations fiscales, comme c'est le cas du secteur artisanal non structuré dans son ensemble.

Une bonne connaissance de l'activité parkings 2 roues est encore difficile. Les informations tant au niveau des autorités administratives que des premiers intéressés sont presque inexistantes. Les indications obtenues permettent de conclure à une certaine importance économique de cette activité tant du point de vue de l'emploi que des revenus. Les parkings sont devenus un enjeu très important, ce qui explique la crise que connaît

19 La production nationale de pièces détachées se limite à celle de la SIFA et d'une petite unité de fabrication de pièces de bicyclettes dans la zone industrielle de Kossodo. Cette dernière a été implantée il y a deux ans avec l'appui de la Chine Populaire. Là encore , il faut dire qu'elle représente peu de chose comparée à la quantité empiriquement observable de ces produits

20 La CODIAM applique un taux horaire d'entretien et de réparation de 1 500 FCFA ; les tarifs de la DIAFCA varient de 610 à 12 195 F CFA et peu de propriétaires de véhicules peuvent s'adresser à ces entreprises.

actuellement l'association. Les gérants appellent à la création d'un syndicat en lieu et place de l'association ; ils revendiquent une hausse des tarifs de gardiennage pour tenir compte de l'augmentation des prix des véhicules (le tarif de base passerait de 25 à 50 F CFA.), et les services d'un avocat pour l'élaboration des statuts des parkings et obtenir par là une collaboration avec les maisons d'assurance.

C) La distribution de carburants

La distribution de carburants à Ouagadougou est assurée par quatre systèmes de vente. La station service qui vend tous les types de carburants et dispose d'au moins un distributeur de mélange ; elle est équipée d'une aire de lavage et de graissage des véhicules. Le filling service qui vend uniquement des carburants ; le point de vente ne distribue que l'essence ordinaire, le pétrole et le mélange ou deux de ces produits. Le mélangeur ou pompe individuelle ne sert que du mélange. Sur l'ensemble de l'agglomération de Ouagadougou on recense 152 mélangeurs ou pompes individuelles et 61 stations services, fillings services et points de vente. L'enquête réalisée par le CEDRES début 1993 auprès des sociétés de distribution a permis d'estimer les ventes de mélange pour 1992 à 15,6 millions de litres, soit un chiffre d'affaires de 4,6 milliards de F CFA. Sur cette base, les dépenses annuelles totales de carburant pour l'ensemble des deux roues à moteur peuvent être estimées à 9 ou 10 milliards de FCFA [21].

Toute politique de transport urbain devra prendre en compte très sérieusement l'activité parkings pour les conséquences éventuelles sur les revenus et l'emploi des mesures qui seraient prises, dans une conjoncture économique caractérisée par une baisse générale de l'activité avec ses effets induits.

2/ Les transports en commun

L'arrivée des transports en commun n'a pas radicalement transformé le système de transport à Ouagadougou en ce sens qu'il n'y a pas eu report modal significatif au profit des transports collectifs : ils ne représentaient que 4 % de l'ensemble des déplacements motorisés en 1987 [22]. Avant la mise en service des bus, les deux roues représentaient 60 % environ des déplacements, la marche à pied 35 %, les taxis et la voiture particulière 5 %, selon une enquête légère auprès de 680 personnes [23]. Les résultats de l'enquête ménage de 1992 confirment la part marginale des transports collectifs avec 3 % de l'ensemble des déplacements, marche à pied comprise.

A) Le réseau de bus

Le réseau avait jusqu'en 1988 sept lignes radiales et une ligne circulaire faisant le tour des quartiers centraux. Depuis, il a été restructuré plusieurs fois avec le

21 Les ventes de mélange concernent les engins inférieurs à 50 cc qui ne représente que la moitié du parc des deux roues à moteur ; en estimant que les engins de cylindrée supérieure consomment en moyenne 2litres au 100 km, on parvient au chiffre total de 9 à 10 milliards de F CFA.

22 cf. J.P. TAROUX, Etude de la Régie Nationale des Transports X9. Volet industrie des transports routiers (vol. II), Louis Berger International Inc., mars 1989.

23 Cf. L. BARO et alii, Les aspects comportementaux du public à l'égard des transports en commun à Ouagadougou, Rapport de stage à la DTT, ESSEC, Université de Ouagadougou, 1984.

raccourcissement de la ligne 2 qui n'arrive plus au terminus de Kilwin, la modification de la ligne 5 qui à l'Est aboutit désormais au boulevard périphérique mais ne parvient plus au terminus de Wentenga, avec enfin la suppression de la ligne 6 en mars 1992.

Le réseau de Ouagadougou comportait en mars 1992 six lignes, d'une longueur de 14 à 15 km, cinq d'entre elles traversent de part en part l'agglomération et elles passent toutes par le centre.

Le réseau urbain de bus de la Régie X9 à Ouagadougou

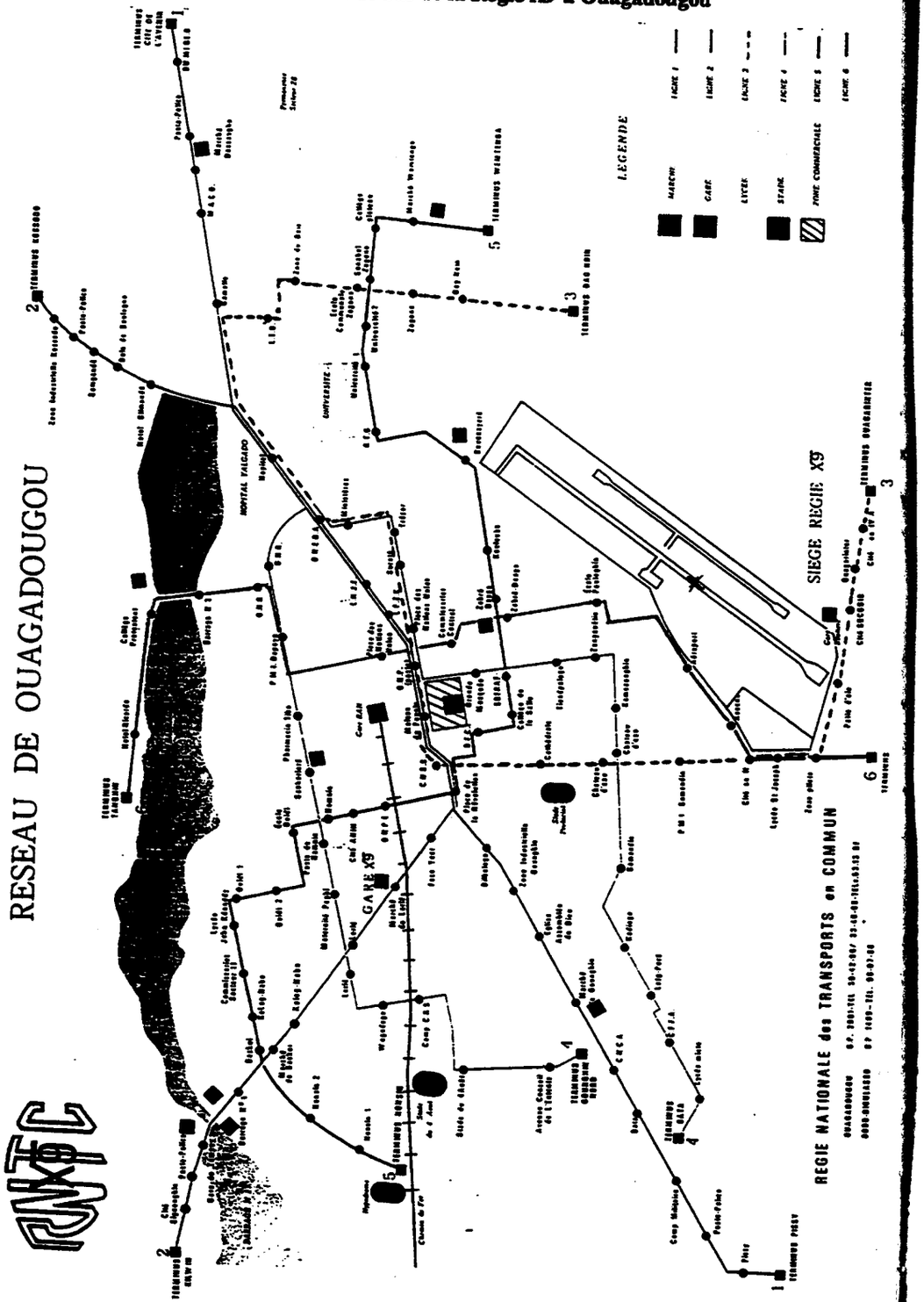


Tableau 2 Lignes et qualités de service *

Lignes	Longueur (km)	Nombre arrêts	Temps trajet (mn)	Fréquence (mn)
1.Pissy-Cité de l'Avenir	14	22	48	12
2. Kilwin-Kossodo	16	22	48	16
3. Ouagarinter-Dagnoin	15	25	45	10
4. Bata-Gounghin Nord	15	27	48	12
5. Nonsin-Wentenga	14	26	48	16
6. Tanghin-Patte d'Oie	11	16	35	18

* *Informations valables pour 1991*

Au départ il fonctionnait avec un parc de 33 bus de 50 places, qui a été porté actuellement à 32 bus de 50 places et 10 de 100 places, de la marque TATA (constructeur indien). Le taux de disponibilité des bus varie entre 70 et 75 % en raison des immobilisations pour entretien préventif et du nombre élevé de pannes.

La couverture spatiale des bus est très inégale avec une forte densité de lignes dans les secteurs centraux et péri centraux et une desserte faible ou nulle des secteurs périphériques. Globalement on peut dire que les secteurs 1 à 12 sont relativement bien couverts par le réseau de bus mais que la couverture diminue au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre.

Par exemple la ligne 1 qui a son terminus dans le quartier de Pissi, dans le secteur 17, passe en limite des secteurs 17 et 18, sur la route de Bobo Dioulasso mais aucune ligne ne pénètre à l'intérieur même de ces secteurs.

Au nord de l'agglomération, la situation est identique et les quartiers d'habitation situés au delà des barrages sont parmi les plus défavorisés pour la desserte en transport en commun (cas des secteurs 21, 22, 23, 24, 25 et 26). En fait seuls les habitants riverains des lignes et situés à moins de 500 mètres ont véritablement accès au transport en commun ; pour les autres, il faut parcourir de longues distances à pied pour prendre le bus, pénalisation aggravée par les temps d'attente. En effet les fréquences indiquées sont plus théoriques que réelles dans la mesure où la réduction du parc circulant en exploitation du fait des pannes diminue le nombre de rotations sur les lignes. Dans ces conditions on comprend l'importance que revêt pour les personnes la disponibilité d'un véhicule individuel, vélomoteur ou bicyclette, qui assure une totale indépendance malgré les inconvénients que cela peut comporter par ailleurs (risque de vol, insécurité routière, pannes sur une voirie en mauvais état).

La clientèle du réseau de bus est constituée en grande partie d'élèves et d'étudiants d'une part, de personnes non actives d'autre part. Les élèves et les étudiants représentaient en 1988 près de 90 % du nombre d'abonnements, les travailleurs 8,2 % seulement. Cependant les abonnements ne représentent qu'une faible part des recettes d'exploitation, à peine 10 % en 1991, ce qui contribue encore plus à pénaliser la Régie dans une situation de blocage tarifaire, en l'absence de compensations de l'Etat pour les réductions accordées. Or le nombre des usagers avec abonnement représente, en 1991, 22 % de la clientèle. Entre 1985 et 1988, on observe une baisse de 20 % de la fréquentation imputable en grande partie à l'augmentation des tarifs en 1987 (+33 %)

B) Les difficultés de la Régie X9

La Régie est confrontée au cercle vicieux classique : le déficit d'exploitation se creusant, elle n'a plus les moyens de financer correctement l'entretien du parc de véhicules ; celui-ci étant en partie immobilisé, le niveau de service et les recettes diminuent d'autant. En effet le mauvais état de la voirie sur certains itinéraires est une source de pannes et fin 1991 sur un parc total de 63 bus, 15 étaient immobilisés pour cause de réparations.

La baisse continue de la fréquentation ne s'explique pas uniquement par la hausse des tarifs intervenue en 1987 ni par la suppression du tarif réduit de correspondances en mai 1991 mais d'une manière générale par la dégradation de la qualité du service et la réduction du nombre de lignes. Enfin le blocage des tarifs, billets et abonnements, depuis 1987 a contribué à aggraver le déficit du secteur transport urbain de la Régie.

Tableau 3 Evolution des tarifs urbains de la Régie X9

	1985	1986	1987	1991
Aller simple	75	75	100	100
Relais	100	100	150	150

La Régie doit supporter les contraintes de service public sans l'obtention de contreparties de l'Etat ou de la province du Kadiogo, avec :

- l'absence de compensations tarifaires pour les tarifs réduits consentis aux scolaires, aux étudiants et aux salariés,
- le non versement de subvention d'exploitation par l'Etat ou la province du Kadiogo,
- l'obligation d'assurer un transport gratuit (réquisitions) à l'occasion de certaines manifestations.

La situation de X9 était déjà jugée critique au début de 1992, les difficultés de trésorerie allant s'accentuant au point que les experts craignaient une cessation d'activité dans les prochains mois si des actions énergiques de redressement n'étaient entreprises. X9 a réussi à se maintenir durant 92, mais au prix d'une détérioration de sa situation, et sans que les décisions appropriées pour assurer la survie de l'entreprise n'aient été prises [24].

Plusieurs options peuvent être identifiées pour assurer la pérennité d'un système de transports collectifs à Ouagadougou malgré l'étroitesse actuelle de ce marché fortement concurrencé par l'équipement en deux roues de la population et handicapé par la mauvaise image des transports en commun dont la qualité de service s'est dégradée au fil des années.

Une première option consisterait à limiter les TC à des services de ramassage spécialisés, ramassage de scolaires principalement et éventuellement d'employés organisés au terme de conventions entre un transporteur et chaque établissement intéressé. Les expériences actuelles de ramassage scolaire ont pu montrer certaines difficultés pour assurer le financement effectif de ces services par les parents d'élèves.

24 Voir L'offre de transport et ses incidences économiques, Les transports en commun : la Régie X9, in, *Analyse du système de déplacements à Ouagadougou*, op.cit.

Une seconde option reviendrait à accorder des concessions d'exploitation par ligne ou par zone à des opérateurs, artisans regroupés ou entreprises, sur la base de cahier des charges quant à la nature de l'offre produite. Plusieurs opérateurs potentiels seraient en effet prêts à prendre la relève de la Régie X9 sur le marché des transports urbains.

Ainsi en 1990, un transporteur tentait de briser le monopole de fait de la Régie X9 avec quinze minibus de 15 places appelés *taxi-express*, assurant un service à la demande au même tarif que le bus. Le tarif était de 100 F CFA la course, la prise en charge des passagers et l'arrêt se faisant à la demande [25]. Peu de temps après la mise en service des *taxis-express*, en été 1990, un différend opposait la Régie X9 à l'opérateur privé accusé de prendre la clientèle de la Régie sur ses itinéraires aux arrêts des bus et de ne pas exploiter les lignes attribuées. Le transporteur fit valoir son bon droit en invoquant le fait qu'aucun texte n'accordait à la Régie le monopole des transports urbains. Après plusieurs péripéties, il obtenait l'autorisation d'exploiter trois itinéraires différents de ceux de X9 : une ligne circulaire et une autre ligne ne desservant pas le marché central. Après quelques jours d'exploitation, le transporteur estimait ces lignes non rentables et recommença à emprunter des itinéraires de bus. En septembre 1990, sous la pression de la Régie, le transporteur était contraint de cesser son activité.

En 1991, sept demandes d'autorisation d'exploitation de lignes de transport urbain, émanant de transporteurs ou de commerçants, étaient déposées au Ministère des Transports. Parallèlement, avant même le dépôt de ces demandes et dans la perspective d'améliorer la desserte de la ville par les transports en commun, la Direction des Transports Terrestres avait entrepris l'élaboration d'un cahier des charges pour des transporteurs privés en vue de services complémentaires répondant à des demandes non encore satisfaites par la Régie.

Une troisième option, vers laquelle on semble s'acheminer est la restructuration du réseau avec la privatisation de la Régie X9 qui serait reprise par une entreprise étrangère. L'Assemblée des Députés du Peuple ayant voté le décret de privatisation de la Régie, un cahier des charges a été élaboré pour un repreneur éventuel et les appels d'offre ont été lancés en 1994. Le dépouillement des réponses a eu lieu en novembre de la même année et un seul repreneur s'est présenté, la société Burkina Moto.

En conclusion, on est donc dans une phase de transition au terme de laquelle des choix devront être faits quant à la place respective à assigner aux différents modes de transport au cours des prochaines années avec les mesures d'accompagnement nécessaires sur le plan des aménagements urbains et des infrastructures de voirie en particulier.

25 Chaque chauffeur recevait un salaire de 40 000 F CFA par mois, pouvant être porté à 60 000 F CFA par un intéressement aux recettes.

Conclusion

La présentation du système de transport de Ouagadougou a fait ressortir la fragilité du réseau de transport collectif qui a toutes les contraintes d'un service public sans recevoir les contreparties des autorités publiques, ce qui dénote manifestement l'absence d'une réelle autorité organisatrice. Par ailleurs l'accès spatialement inégal au transport par bus est largement imputable, toutes choses égales par ailleurs, à la configuration et à l'état du réseau de voirie. D'une manière générale, ce réseau "à deux vitesses" structure de fait les flux de déplacements quotidiens dans l'agglomération et explique la relative saturation des axes aux heures de pointe, les itinéraires de délestage qui pourraient être empruntés présentant des conditions trop mauvaises et par là dissuasives pour la plupart des cyclomotoristes.

Malgré l'étendue de Ouagadougou, la bicyclette bénéficie d'avantages suffisants pour que son usage soit au moins maintenu : une ville non accidentée, sans relief ; un réseau de parkings et d'entretien-réparation. Avant de s'interroger sur le marché potentiel de la bicyclette dans le cadre d'une politique volontaire d'encouragement à la diffusion de ce mode, il importe de présenter la mobilité et l'usage actuels des différents modes, tels que l'on a pu les observer à travers deux enquêtes sur Ouagadougou, les attitudes de la population vis-à-vis de la bicyclette ainsi que les caractéristiques des usagers actuels du vélo.

Chapitre 2

Mobilité et usage des modes

La mobilité des Ouagalais est élevée avec un nombre moyen de 3,7 déplacements quotidiens pour la population âgée de 14 ans et plus (enquête ménage de février 1992). En excluant les déplacements pédestres de moins de 10 minutes, la mobilité est encore de 2,9 déplacements quotidiens contre 1,45 à Abidjan en prenant les mêmes critères mais pour les plus de 8 ans. La mobilité moyenne est de 2,2 déplacements si l'on exclut l'ensemble des déplacements pédestres. A Bamako, la mobilité moyenne est de 2,9 déplacements quotidiens et seulement de 1,2 déplacements si l'on exclut la marche à pied[1] .Cette forte mobilité à Ouagadougou est à relier au taux d'équipement des ménages en moyens individuels de transport mais aussi aux pratiques sociales, en particulier aux visites qui constituent l'un des principaux motifs de déplacement. Elle est toutefois différenciée selon les individus en fonction de plusieurs déterminants mis en évidence par une typologie de la population. L'usage des modes n'est pas indépendant des caractéristiques des groupes d'individus mais aussi de l'accès aux modes de transport du ménage ou empruntables à l'extérieur Les transports individuels prédominent à la fois à travers les déplacements recensés la veille de l'enquête et en termes d'usages habituels [2].

I/ L'équipement en véhicules

Les ménages ouagalais sont davantage équipés en deux roues à moteur qu'en bicyclettes avec, selon l'enquête de 1992, 150 deux roues à moteur et 79 bicyclettes pour 100 ménages. Le taux d'équipement en bicyclettes est supérieur dans les ménages dont le chef est non salarié avec 88 véhicules pour 100 ménages contre 72 véhicules dans le cas de chef de ménage salarié. Les salariés sont en effet davantage motorisés grâce à un niveau de vie supérieur en moyenne et grâce aussi à l'accès au crédit dont ils bénéficient.

Il est difficile de trouver un indicateur synthétique de l'équipement des ménages en véhicules compte-tenu du fait que 72 % d'entre eux possèdent plus d'un véhicule et que ces véhicules peuvent être plus ou moins différents en fonction du type et de la cylindrée. En combinant toutes ces variables on aboutit à un nombre trop important de types de ménages. Aussi la classification des ménages en six types retenue ici prend en compte à la fois le meilleur type de véhicule et éventuellement la cylindrée pour les deux roues moteur.

[1] Selon l'enquête ménage réalisée en 1993 par ARETRANS et le LET. La population considérée est celle âgée de 14 ans et plus.

[2] L'échantillon de l'enquête portait sur 3 682 individus de 14 ans ou plus.

Tableau 4 Typologie des ménages selon l'équipement en véhicules

Type d'équipement	Effectifs	%
CAPT - Captifs ou ménages sans véhicule	39	5
CYCL - Cyclistes ou ménages non motorisés	71	9
MOPC - Motorisés 2RM petite cylindrée	257	34
MOMC- Motorisés 2RM, moyenne ou grosse cylindrée	121	16
MOTC - Motorisés multi-cylindrées	135	18
MOVP - Motorisés voiture particulière	130	18
Ensemble	753	100

Source : enquête ménage 1992

Très peu de ménages ne sont pas motorisés et les captifs sont une minorité ce qui explique la forte mobilité de la population ougalaise. Les "cyclistes" représentent moins de 10% des ménages mais la proportion diffère sensiblement selon le statut d'occupation du chef de ménage : les cyclistes sont une petite minorité (2,5 %) chez les salariés alors que leur part est supérieure chez les sans activité (16 %) et les non salariés (19 %).

Plus de la moitié (54,8 %) des ménages ont au moins une bicyclette mais parmi eux 68 % ne possèdent qu'un seul véhicule. La proportion des ménages ayant au moins une bicyclette est plus élevée parmi les ménages dont le chef est non salarié (62 %) contre 48 % pour les chefs salariés et 51 % pour les "sans activité".

En reprenant les six types d'équipement définis plus haut, on observe des différences sensibles d'un secteur à l'autre.

Tableau 5 Répartition des ménages entre types selon les secteurs (%)

Secteur	CAPT	CYCL	MOPC	MOMC	MOTC	MOVP	Total
1	21	0	21	11	26	21	100
3	13	6	29	18	16	18	100
8	6	0	25	19	23	27	100
9	3	3	36	18	20	20	100
11	2	3	35	16	26	18	100
15	2	4	20	18	30	26	100
21	0	8	40	21	5	26	100
23	6	23	37	13	11	10	100
26	8	32	16	8	20	16	100
28	2	14	47	17	10	10	100
Ensemble	5	9	34	16	18	18	100

Source : enquête ménages 1992

La plus forte proportion de ménages "captifs" se trouve dans deux secteurs centraux (1 et 3), ce qui peut s'expliquer non par par une surreprésentation de ménages à faibles revenus dans le centre mais par le fait que l'équipement en véhicule est moins nécessaire ici que dans les secteurs périphériques : la proximité des équipements et services pour la vie quotidienne et la bonne desserte par le réseau de bus sont une raison.

Les cyclistes sont fortement représentés dans deux secteurs périphériques (23 et 26), là où la proportion de chefs appartenant au secteur artisanal informel est supérieure à la

moyenne. On y trouve des ménages d'origine rurale ayant gardé une activité agricole et qui se déplacent plus fréquemment à bicyclette que les autres. Les habitants de ces secteurs, défavorisés par le faible équipement en services et éloignés du centre-ville se déplacent avec des véhicules correspondant à leurs revenus : bicyclette ou petite cylindrée.

Les motorisés à petite cylindrée sont largement majoritaires dans le secteur périphérique 28, secteur qui a accueilli un grand nombre de "déguerpis" des secteurs centraux.

Les secteurs 9 et 11 ont les plus fortes proportions (75 % et plus) de ménages motorisés en 2 roues moteur.

Dans les secteurs 8, 15 et 21, la part des ménages motorisés en voiture particulière est la plus élevée, dans les secteurs 23 et 28 elle est la moins forte.

Enfin les secteur périphériques 23, 26 et 28 ont la plus faible proportion de ménages équipés en voiture.

II- La mobilité quotidienne

1/ Une mobilité différenciée par les caractéristiques socio-démographiques

La mobilité reste très élevée pour toutes les classes d'âge : elle est un peu plus élevée pour la tranche 19 à 35 ans et c'est seulement à partir de la cinquantaine qu'elle décline avec moins de 3 déplacements quotidiens. Ainsi, par rapport aux classes d'âge les plus mobiles, après 50 ans la mobilité diminue d'un tiers et après 60 ans, de presque 60 %.

L'inégalité entre sexes est significative, les hommes faisant en moyenne un déplacement de plus par jour que les femmes (4,2 contre 3,1). Les femmes chefs de ménage font en moyenne 2,8 déplacements contre 4,1 pour leurs homologues hommes. Si ces résultats sont à nuancer avec l'âge des individus, l'écart dû au sexe se maintient toujours (par exemple, parmi les femmes chef de ménage de 50 ans et moins la mobilité moyenne est de 3,3 déplacements et celle de leurs homologues hommes de 4,6 déplacements). Cette différence entre les sexes s'explique en grande partie par la différenciation des modes de vie : les hommes ont des activités plus tournées vers l'extérieur (travail et vie sociale) alors que les femmes sont plus liées au domicile et à son environnement immédiat en raison de leur statut de femme ou de mère ; enfin les femmes travaillent à l'extérieur du domicile moins souvent que les hommes et rarement dans le secteur formel.

2/ Le poids des caractéristiques socio-économiques

Le niveau d'instruction, le statut occupationnel et la catégorie socio-professionnelle d'appartenance contribuent largement aux écarts de mobilité entre individus.

Plus le niveau d'instruction est élevé, plus on se déplace mais plusieurs facteurs viennent expliquer cette relation. Les effets sexe, âge, activité se conjugent : les hommes font plus d'études que les femmes, les actifs se déplacent plus que les inactifs, les jeunes se déplacent plus que les vieux, les hommes se déplacent plus que les femmes. Les individus

sans études font en moyenne 2,8 déplacements par jour contre 4,9 déplacements pour ceux qui ont une formation d'enseignement supérieur. Mais des différences existent selon le sexe : les femmes sans études se déplacent moins (2,6 contre 3,3 déplacements) que leurs homologues masculins ; de même les femmes avec études supérieures ont une mobilité inférieure à celle des hommes (4,3 contre 5,1 déplacements).

Le statut occupationnel montre que les personnes ayant une activité soit comme travailleurs soit comme étudiants ont une mobilité plus élevée que le reste de la population, les salariés étant les plus mobiles. Comme précédemment, les effets sexe et âge modifient plus ou moins ces valeurs.

Les différentes catégories socio-professionelles ont des taux de mobilité contrastés. Le groupe des inactifs inclut les personnes sans activité et les scolaires et étudiants. Le secteur formel est composé principalement par le secteur public (à 75 %), auquel s'ajoutent l'armée, l'industrie et la banque. Les cadres, moyens et supérieurs, et les employés et ouvriers du secteur commerce se distinguent par une mobilité plus forte que les autres catégories. Par contre, les travailleurs agricoles indépendants se déplacent le moins : ils font moins de la moitié des déplacements des cadres des secteurs autres que le "formel".

Tableau 6 Répartition des individus selon la catégorie socio-professionnelle

Catégorie socio professionnelle	Nombre d'individus	% Echantillon	Mobilité
Cadre moyen, cadre supérieur	77	2.1	4,9
Cadre moyen, secteur formel	256	7.0	4,3
Cadre supérieur, secteur formel	106	2.9	4,3
Indépendant, secteur agriculture	62	1.7	2,3
Indépendant, artisanat & services	199	5.4	3,7
Indépendant, secteur commerce	363	9.8	3,5
Employé & ouvrier, artisanat & services	236	6.4	3,8
Employé & ouvrier, secteur commerce	93	2.5	4,6
Employé & ouvrier, secteur formel	202	5.5	3,9
Inactifs	2088	56.7	3,5

Enfin le niveau de revenu mensuel influe directement sur le niveau de mobilité, étant étroitement corrélé avec le niveau d'éducation, le statut socio-professionnel et d'une manière générale sur les caractéristiques socio-économiques des individus [3].

Pour le groupe pour lequel on dispose d'information, on peut dire que plus on a des revenus élevés, plus on se déplace. Ainsi entre les deux classes extrêmes, la mobilité augmente de 50 %. Néanmoins, pour les classes intermédiaires, deux fausses exceptions apparaissent : la classe de revenu 11 000-20 000 FCFA ne suit pas l'augmentation attendue de la mobilité en raison du fait qu'elle est composée à 60 % par des inactifs, avec une mobilité moyenne de 3.32 ; quant à la classe de revenu 31 000-40 000 FCFA, avec une mobilité un peu plus élevée que la suivante, elle est composée par une population plus

[3] 20 % de l'ensemble des individus enquêtés n'ont pas indiqué leur revenu. Le revenu ne se limite pas seulement aux actifs et aux retraités. Des individus classés comme inactifs, tels que les étudiants ou les femmes au foyer, ont fourni le montant de leur revenu car ils peuvent recevoir une certaine somme de manière régulière de la part d'un autre membre du ménage, par exemple, ou avoir une bourse, dans le cas des étudiants.

jeune (38 % ont moins de 31 ans contre 28 % pour la suivante) avec surtout une forte proportion d'étudiants (45 % contre 1 %) qui disposent très probablement d'une bourse d'études.

Tableau 7 Répartition selon la tranche de revenu mensuel

Tranche de revenus	% échantilllon	Mobilité
0	38,8	3,4
1-5000	6,1	3,7
6000-10.000	4,9	3,8
11.000-20.000	4,7	3,6
21.000-30.000	4,8	3,9
31.000-40.000	5,2	4,4
41.000-60.000	5,9	4,0
61.000-100.000	6,5	4,6
>100.000	3,6	5,0

* Le total est de 2 959 individus. La mobilité est exprimée en nombre moyen de déplacements

Source : enquête ménage 1992

Une typologie de la population a été construite en hiérarchisant quatre niveaux de déterminants de comportements de mobilité [4].

3/ Typologie de la population et niveaux de mobilité

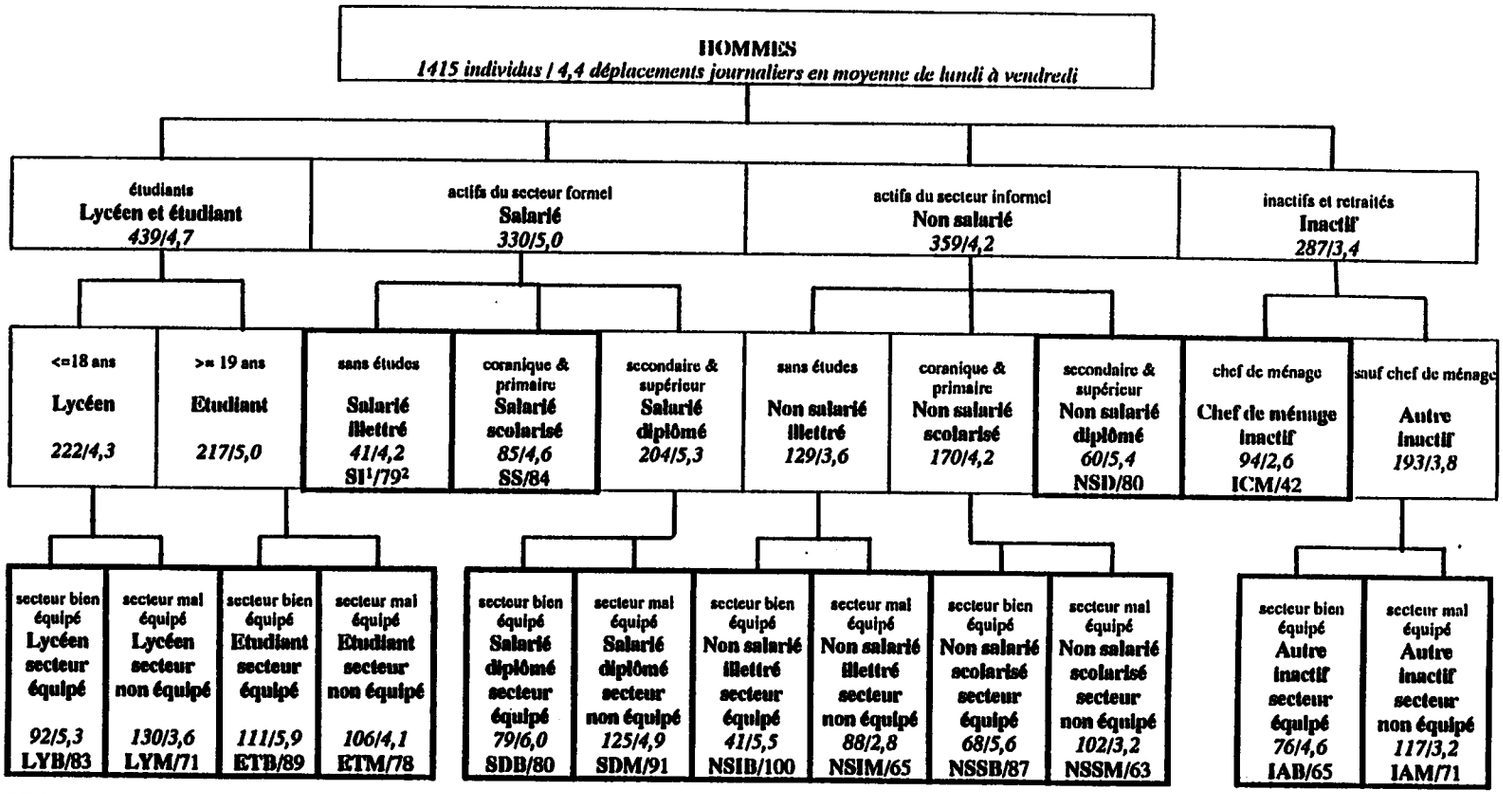
Le sexe est le premier facteur discriminiminant des comportements comme on l'a vu plus haut en raison des modes de vie différenciés des hommes et des femmes.

Le statut occupationnel est le second facteur discriminant qui répartit les individus en quatre catégories : lycéen(ne)s, étudiant(e)s, actives ou actifs du secteur informel, actives ou actifs salariés, inactifs, inactives ou retraités '("inactives ou inactifs"). Les écarts de mobilité entre groupes sont liés en grande partie au poids de la mobilité professionnelle ; toutefois d'autres éléments interviennent pour expliquer les écarts (niveau de revenu, degré de scolarité et niveau d'instruction, connaissance de la ville, étendue du réseau de relations).

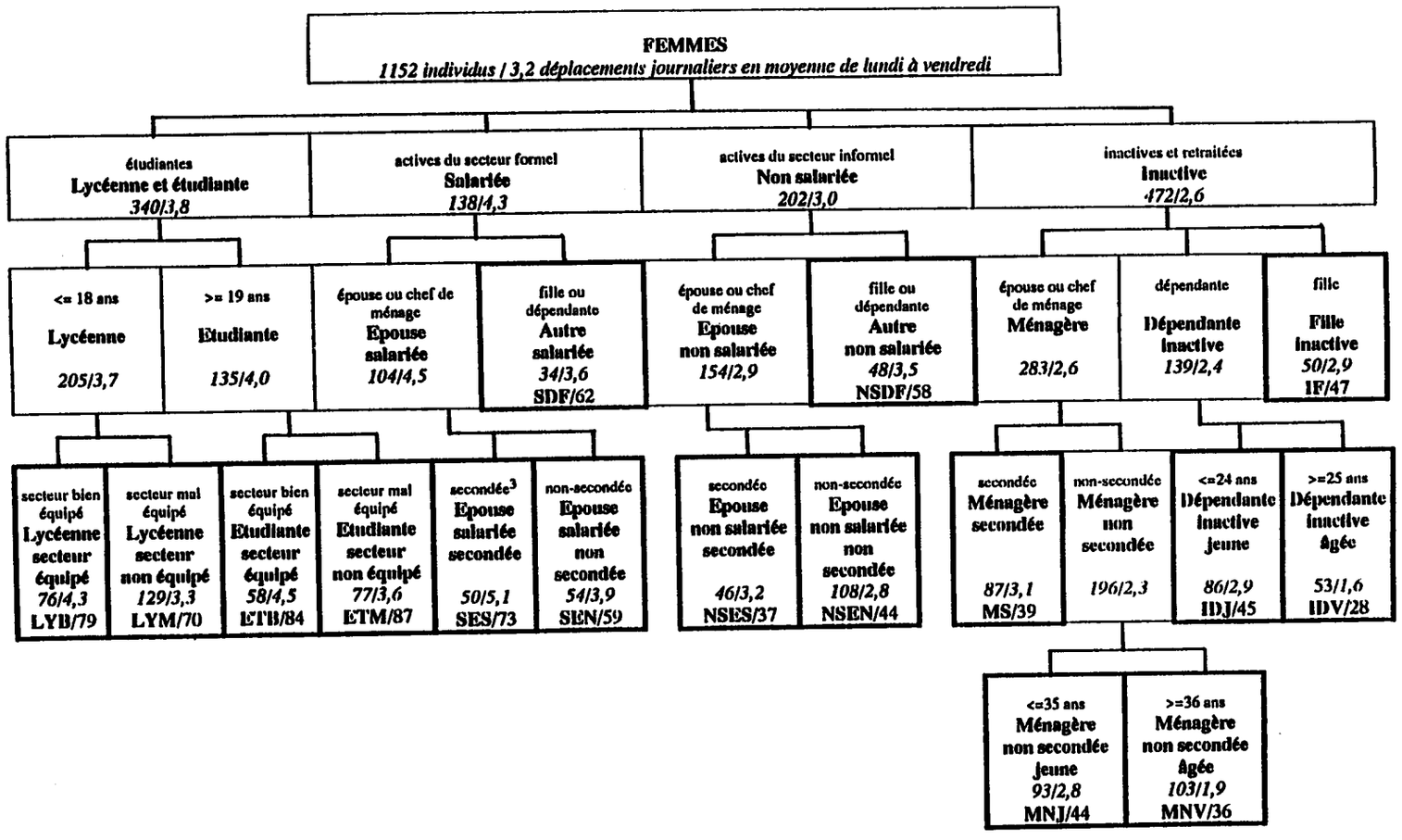
Une troisième étape de l'élaboration de la typologie consiste à introduire une segmentation supplémentaire : chez les hommes avec le niveau d'études selon 3 degrés (pas d'études, études primaires, études secondaires ou supérieures), et en distiguant, chez les inactifs, le chef du ménage des autres inactifs. Chez les femmes, la distinction est faite selon leur position au sein du ménage. Les salariées se partagent entre "épouses salariées" et "autres salariées", les non salariées entre "épouses" et "autres" ; les inactives éclatent entre trois catégories : les ménagères (épouses), les "filles inactives", et les "dépendantes inactives". La troisième étape de la typologie conduit à l'élaboration de 17 groupes, la mobilité moyenne allant de 2,4 pour les dépendantes inactives à 5,3 pour les non salariés diplômés.

[4] Voir L. DIAZ OLVERA, D. PLAT, La mobilité des individus, in Analyse du système de déplacements à Ouagadougou, op. cit. pp. III-30-III-38.

MACROVARIABLE INDIVIDU



[1] Code utilisé par la suite pour nommer le groupe
[2] Budget temps transport en minutes



[3] par une dépendante de plus de 15 ans

A la quatrième et dernière étape de la typologie, on introduit des éléments supplémentaires de différenciation des types déjà obtenus susceptibles d'expliquer les écarts de mobilité. Pour les hommes adultes et les jeunes, c'est le niveau de l'offre urbaine de proximité en services et équipements collectifs (secteur bien ou mal équipé) ; de même pour les lycéennes et les étudiantes. Pour les autres femmes, l'élément discriminant est différent : le fait, pour les épouses d'être ou non secondées ; puis l'âge (dépendantes, ménagères non secondées. On obtient au terme de la typologie trente deux groupes.

III- Usage comparé des modes

La répartition modale moyenne des déplacements dans la journée met en évidence la prépondérance de la marche à pied et des deux roues à moteur, assurant chacun deux déplacements sur cinq environ. La durée moyenne des déplacements varie de 15 minutes (voiture, deux roues à moteur, marche à pied), à 21 minutes (bicyclette) et 37 minutes (transport collectif).

La répartition modale varie selon les types de déplacement, la coupure étant la réalisation à l'intérieur ou à l'extérieur du secteur d'habitat. Les déplacements internes sont dominés par la marche (75 %) alors que les deux roues moteur ne représentent que 15% environ de ces flux, les bicyclettes entre 5 et 10 % selon les motifs. La voiture particulière et les transports collectifs sont inexistants.

Dans le cas des déplacements externes, les deux roues à moteur sont le mode dominant (56 %), loin devant la marche à pied (17 %), la bicyclette (12 %), la voiture (10 %) et les transports collectifs (5 %). Dans le cas de la mobilité professionnelle (motifs travail et études) pour laquelle les deux roues motorisés concernent environ un déplacement sur deux, la bicyclette fait jeu égal avec la marche à pied (15 à 20 % des déplacements).

1/ Les déplacements de la veille de l'enquête

La différenciation dans l'usage des modes est une caractérisque des comportements de mobilité des groupes d'individus dégagés par la typologie exposée plus haut.

Les hommes

Les lycéens effectuent plus d'un déplacement sur deux à pied et la part de la bicyclette est la plus élevée que pour les autres catégories d'individus. Chez les étudiants plus d'un déplacement sur deux est fait en deux roues à moteur. Le bus reste utilisé pour moins d'un déplacement sur vingt et le lieu d'habitat ne joue qu'à la marge.

La population des salariés est hétérogène : les diplômés réalisent pratiquement un déplacement sur quatre en voiture, délaissent totalement la bicyclette et marchent peu (un déplacement sur dix) ; chez tous les salariés, le bus est délaissé. La part des deux roues motorisés augmente et celle des bicyclettes diminue avec l'élévation du niveau d'instruction ce qui reflète à la fois les différences de niveau de vie mais aussi sans doute de comportement face au transport non motorisé.

Chez les non salariés, la répartition modale est plus orientée vers les modes non motorisés que chez les salariés. Les actifs du secteur informel se déplacent plus à pied que ceux du secteur moderne ; l'usage des transports collectifs diminue avec le niveau scolaire et la qualité de l'offre de proximité.

Enfin, au sein des inactifs, la marche est le premier mode de transport et elle ne vient en second mode, derrière les deux roues à moteur, chez les chefs de ménage. Chez ces derniers, équipement et usage de la voiture semblent relever d'une stratégie démonstrative, c'est-à-dire le marquage d'une position sociale plutôt que la réponse à des contraintes de déplacement.

Ainsi les transports non motorisés sont dominants chez les lycéens et les actifs illettrés. Mais pour les lycéens, si le vélo est important dans la répartition modale, ce n'est qu'à titre transitoire puisque devenus étudiants, les déplacements motorisés l'emportent grâce à l'usage des deux roues à moteur. Pour les actifs illettrés, la part du vélo dans les déplacements reste significative.

Tableau 8 Répartition modale des déplacements des hommes selon leur statut

	MAP	Vélo	2RM	VP	TC	Total
Lycéens	58	21	15	2	4	100
Etudiants	27	14	55	3	1	100
Salariés illettrés	39	20	35	5	1	100
Salariés scolarisés	18	10	63	6	2	100
Salariés diplômés	9	1	89	21	1	100
Non salarié illettré	38	19	35	6	2	100
Non salarié scolarisé	33	13	46	6	2	100
Non salarié diplômé	22	7	47	21	3	100
Chef inactif	34	10	39	15	2	100
Autre inactif	55	10	29	2	4	100

Les femmes

Les comportements féminins se situent largement au début de la hiérarchie des modes, c'est-à-dire autour de la marche à pied, à quelques exceptions près (les épouses salariées).

Les lycéennes sont majoritairement des marcheuses, les lieux de scolarisation étant généralement proches du domicile, et elles se rapprochent des lycéens en ce sens. Il en est de même pour les étudiantes qui, quant à elles, se déplacent majoritairement en deux roues motorisés ; on observe un usage légèrement plus développé des transports collectifs par les femmes : les étudiantes des secteurs non équipés réalisent un déplacement sur dix en bus.

Chez les épouses salariées, la répartition modale est dominée par les modes motorisés individuels (près de neuf déplacements sur dix) alors que chez les autres salariées, les modes motorisés font jeu égal avec la marche. La bicyclette et les transports collectifs sont totalement délaissés par les femmes salariées.

Tableau 9 Répartition modale des déplacements des femmes selon leur statut

	MAP	VELO	2RM	VP	TC	Total
Lycéennes	63	14	16	2	5	100
Etudiantes	28	10	55	6	1	100
Epouse salariée	9	0	76	0	15	100
Autre salariée	50	1	44	3	1	100
Epouse non salariée	74	3	16	3	4	100
Autre non salariée	74	3	17	1	4	100
Ménagère secondée	67	5	25	2	1	100
Ménagère non secondée	77	4	16	0	10	100
Fille inactive	64	5	27	1	3	100
Dépendante inactive	78	6	11	3	2	100

Source : enquête ménage 1992

La marche est le mode dominant de déplacement des femmes non salariées : deux déplacements sur trois pour les épouses secondées , huit sur dix pour les autres non salariées et les épouses non secondées.

Enfin parmi la population des inactives, la répartition modale varie peu d'un groupe à l'autre, la marche y étant dominante avec au moins sept déplacements sur dix. Les filles utilisent un deux roues motorisé une fois sur trois. Il faut cependant remarquer que les dépendantes âgées et les ménagères non secondées âgées réalisent 6 à 7 % de leurs déplacements en bus.

2/ L'usage habituel des modes

La marche est, avec le deux roues moteur, le mode le plus utilisé à Ouagadougou.

Tableau 10 Pourcentage d'individus utilisant les modes suivants

Type d'usage	Marche	Bicyclette	2 RM	VP	Bus
Fréquent	60	16	36	6	8
Occasionnel	19	28	31	14	24
Jamais	21	56	33	80	68

Source : enquête ménage 1992

Les déclarations sur la fréquence d'utilisation des modes donnent des informations complémentaires sur les déplacements efffectués la veille de l'enquête. On peut répartir les individus en huit groupes selon les caractéristiques de l'usage des modes [5].

Le type 1, "les marcheurs" (23,6 % de l'échantillon) se déplacent souvent à pied, de façon occasionnelle en deux roues, en bicyclette surtout ; ils ne prennent jamais la voiture ou le bus. Les personnes inactives (38 %) et les lycéens-étudiants (33 %) sont largement représentés dans ce type.

[5] L'analyse des correspondances multiples conduit à sélectionner 5 axes qui résument 75 % de la variance totale et le classement des individus sur les axes donne 8 groupes résumant 72 % de la variance. La typologie a été réalisée par O.ANDAN. Cf. Modes de transport, comportements individiduels et perceptions, in Analyse du système de déplacements à Ouagadougou, op. cit.

Le type 2, "les marcheurs, clients occasionnels des bus" (12,6 %), se déplacent généralement à pied et de façon occasionnelle en bus, et seulement un tiers d'entre eux utilisant les deux roues. 42 % des individus de ce type sont sans activité et 67 % sont des femmes.

Le type 3, les "marcheurs-cyclistes" (11 %), bénéficient pour les deux tiers de l'alternative entre la marche et la bicyclette ; ils empruntent occasionnellement le deux roues à moteur ; une minorité circule en bus. On les retrouve surtout parmi les étudiants et les personnes sans activité.

Le type 4, les "usagers des bus" (7,4 %) sont les seuls à utiliser souvent ce mode, en plus grand nombre que la marche ; une minorité a recours de façon occasionnelle aux deux roues. 42 % d'entre eux sont des étudiants.

Le type 5, "les utilisateurs des deux roues" (12,5 %) ne compte que des marcheurs occasionnels ; les deux roues sont les seuls modes auxquels ils ont recours de manière fréquente.

Le type 6, "usagers deux roues moteur-non marcheurs" (17,3 %) : le deux roues moteur est leur mode de déplacement privilégié ; la marche est utilisée par une petite minorité d'entre eux et de manière occasionnelle. Ils ont rarement recours au bus.

Le type 7, les "2 roues moteur marcheurs" (6,2 %) : plus des deux tiers ont la marche comme alternative au deux roues moteur et une minorité d'entre eux utilise occasionnellement d'autres modes (bicyclette ou voiture).

Le type 8, les automobilistes (5,6 %), se déplacent habituellement en voiture, une minorité utilisant le deux roues à moteur ; 57 % d'entre eux sont des actifs salariés.

Nous allons considérer maintenant les pratiques habituelles des modes selon les catégories d'individus retenues dans les typologies présentées plus haut.

Les hommes

Tableau 11 Part des hommes déclarant utiliser souvent le mode

	MAP	VELO	2RM	VP	TC
Lycéens	74	33	16	2	9
Etudiants	48	22	52	1	8
Salariés illettrés	53	25	37	9	10
Salariés scolarisés	39	14	65	13	6
Salariés diplômés	21	5	78	24	3
Non salarié illettré	56	30	36	3	7
Non salarié scolarisé	52	23	41	7	9
Non salarié diplômé	37	17	50	15	6
Chef inactif	37	13	43	13	4
Autre inactif	75	16	21	1	7

Source : enquête ménage 1992

Le deux roues à moteur est d'autant plus fréquemment utilisé que le niveau d'instruction est élevé ce qui se vérifie encore plus pour les salariés. Le vélo est un mode complémentaire de déplacement principalement chez les lycéens et les non salariés illettrés. La voiture particulière apparaît de façon significative chez les diplômés et les chefs inactifs (retraités). Les lycéens et les autres inactifs sont largement tributaires de la marche à pied.

Les femmes

Tableau 12 Part des femmes déclarant utiliser souvent le mode

	MAP	VELO	2RM	VP	TC
Lycéennes	76	27	16	3	29
Etudiantes	44	16	55	1	15
Epouse salariée	24	0,6	83	14	0
Autre salariée	60	6	41	4	4
Epouse non salariée	83	8	18	3	8
Autre non salariée	83	10	17	0	9
Ménagère secondée	75	12	24	3	5
Ménagère non secondée	85	7	12	2	8
Fille inactive	75	12	22	0	10
Dépendante inactive	90	10	8	0	4

Source : enquête ménage 1992

D'une manière générale, la marche à pied est ici beaucoup plus fréquente chez les femmes que chez les hommes. Les épouses salariées utilisent rarement le vélo mais elles sont plus nombreuses que les autres femmes à se déplacer habituellement en deux roues moteur et en voiture. Elles appartiennent généralement à des ménages aisés, plus motorisés que la moyenne. Si aucune d'elles ne déclare utiliser fréquemment le bus, les transports en commun ont cependant assuré 15 % des déplacements des femmes de cette catégorie la veille de l'enquête.

Au total, la bicyclette est utilisée fréquemment par une minorité des individus enquêtés, principalement par des personnes pour lesquelles ce véhicule est un mode de transition (les élèves du secondaire) et par celles qui n'ont pas la possibilité d'accèder à un mode motorisé (personnes dépendantes, sans activité, ou à faibles revenus). Or la mobilité quotidienne est conditionnée largement par cet accès aux modes de transport du ménage, voire du voisinage.

IV- Accès aux modes de transport et capital de motricité

Le "capital de motricité", c'est-à-dire les moyens individuels de transport potentiellement accessibles au sein du ménage, détermine fortement la capacité des individus à assurer une mobilité quotidienne. La disponibilité personnelle de véhicules permet d'apprécier partiellement au moins le capital de motricité des enquêtés. En effet on peut aussi se demander si la référence aux moyens de transport mis à disposition est suffisante pour exprimer ce capital ou s'il ne fait que définir un univers de possibles que chaque individu va filtrer en fonctions de normes d'usage explicites ou intériorisées. Les individus ont donc été classés selon le meilleur type de véhicule dont ils disposent et le caractère permanent ou non de cette mise à disposition.

Tableau 13 Répartition des individus selon le nombre et les types de véhicules à leur disposition

Type de disponibilité				
	0	1	2	3 et +
Sans véhicule	100			
Bicyclette occasion	-	89	10	1
2 R M occasion	-	58	28	14
Bicyc. permanente	-	66	24	10
2 RM permanent		66	23	11
VP permanente		45	38	17
Moyenne	*36*	*42*	*15*	*7*

Source : enquête ménage 1992

Plus du tiers des personnes enquêtées n'ont aucun véhicule à leur disposition. La disposition d'un seul véhicule est le cas le plus fréquent mais près d'un quart des individus ont deux moyens individuels ou plus à leur disposition. Même si le nombre de véhicules donne quelque idée du capital de motricité, en termes de souplesse d'utilisation, il ne l'exprime que très partiellement. Celui-ci diffère sensiblement aussi selon qu'on peut utiliser un mode rapide ou lent. Ceci peut se traduire en termes de vitesse, mais aussi de capacité à couvrir des distances plus ou moins longues, de confort. Ce sont les automobilistes qui ont le plus souvent accès à deux véhicules ou plus, soit 55 % contre seulement 11 % chez les cyclistes d'occasion, et 34 % chez les deux roues permanents.

Tableau 14 Répartition des individus selon leur capital de motricité et le type d'équipement de leur ménage

Type disponibilité	Type d'équipement du ménage (répartition en %)					
	CAPT	CYCL	MOMC	MOPC	MOTC	MOVP
sans véhicule	13	11	17	35	12	12
bicycl occasion	-	30	17	28	12	13
2RM occasion	-	-	17	41	24	18
bicycl permanent	-	21	15	33	16	15
2RM permanent	-	-	15	34	31	20
VP permanent	-	-	-	-	-	100

Appartenir à un ménage bien équipé n'est pas systématiquement significatif d'un bon capital de motricité. En effet il ne suffit pas d'avoir plusieurs véhicules dans un ménage pour que chacun de membres puisse en disposer systématiquement et librement. Par exemple, on trouve un certain pourcentage de captifs dans tous les catégories d'équipement des ménages. La disposition de moyens de transport dépend bien sûr du nombre de personnes à satisfaire dans le ménage, mais aussi de règles "sociales" qui en fixent l'usage.

Tableau 15 Répartition des individus selon le type de disponibilité en véhicules (%)

Type de disponibilité	Total	Hommes	Femmes
Sans véhicule	36	24	50,5
Bicyclette occasionnelle	5	4	5,5
2RM occasionnel	15	14,0	16,1
Bicyclette permanente	11	15,2	6,8
2RM permanent	29	37,2	19,4
Voiture permanente	4	5,6	1,7
Ensemble///	100	100	100

Le deux roues moteur est le plus répandu parmi ceux qui bénéficient d'un véhicule personnel. Une minorité ont une bicyclette et quelques rares privilégiés une voiture. Cependant les femmes apparaissent en ce domaine sensiblement moins favorisées que les hommes, étant pour moitié démunies de tout véhicule, contre un quart seulement chez les hommes. Par ailleurs, le caractère permanent de la disposition des véhicules est bien plus marqué chez les hommes que chez les femmes.

Tableau 16 Répartition des individus selon la disposition de véhicule et leur tranche d'âge

Type dedisponibilité	<15	15-19	20-29	30-44	45-49	>49
Sans véhicule	64	45	33	28	28	38
Bicyclette occasionnelle	13	9	4	2	3	2
2RM occasionnel	9	20	18	11	8	8
Bicyclette permanente	11	19	11	5	8	10
2RM permanent	3	7	34	46	41	33
VP permanente	0	0	0	8	12	9
Ensemble	100	100	100	100	100	100

Source : enquête ménage 1992

L'âge joue un rôle important sur le capital de motricité. Le niveau de captivité, particulièrement élevé chez les moins de 15 ans, diminue avec l'âge pour remonter à partir de 50 ans. A partir de 20 ans, la disposition de véhicules devient plus souvent permanente qu'occasionnelle.

Enfin le type de véhicule évolue avec l'âge :

- la bicyclette est le moyen le plus répandu chez les moins de 20 ans
- le deux roues moteur prédomine à partir de 20 ans
- lz voiture n'apparaît que parmi les personnes de plus de 30 ans

Tableau °17 Répartition des individus selon la disposition de véhicule et leur statut professionnel

Type de disponibilité	Salarié	Non salarié	Etudiant	Retraité	Non actif
Sans véhicule	10	35	34	15	63
Bicyclette occasionnelle	1	5	7	2	5
2 RM occasionnel	7	14	18	11	19
Bicyclette permanente	4	15	18	11	5
2R M permanent	66	28	23	46	8
VP permanente	12	3	0	15	0

La disponibilité en véhicule personnel varie sensiblement aussi selon le statut professionnel. Les "sans activité" sont pour les 2/3 des "captifs" et disposent pour un quart, occasionnellement d'un mode de transport. A l'opposé, les actifs salariés et les retraités ont un bon capital de motricité : ils ont presque toujours leur véhicule à disposition permanente et des véhicules rapides - deux roues moteur et voiture. Quant aux actifs non salariés et aux étudiants, ils sont dans des situations similaires : un tiers de captifs, un tiers au moins de deux roues moteur et 20 à 25 % de bicyclettes.

Tableau 18 Répartition des individus selon la disponibilité et la possibilité d'emprunt de véhicules à l'extérieur du ménage (en %)

Type de disponibilité	Aucun	Bicyclette	2 R Moteur	2RM/VP	B/2RM/VP
Sans véhicule	57	41		1	1
Bicyclette occasion	66	30		3	1
2RM occasionnel	57	41		1	1
Bicyclette permanente	72	12	1	13	2
2RM permanent	67	31		1	12
VP perrmanente	60	4		32	4
Moyenne	64	29	-	6	1

Source : enquête ménage 1992

La disposition de véhicule au sein du ménage n'exprime pas à elle seule le capital de motricité. En effet la pratique de l'emprunt auprès de personnes extérieures au ménage, chez un bon tiers des enquêtés est courante. Il s'agit d'abord de "captifs" dont le nombre diminue sensiblement, du fait que 41 % d'entre eux peuvent profiter d'une bicyclette. Il s'agit également de personnes qui, bien que disposant de moyens de transport, empruntent aussi d'autres engins. D'ailleurs c'est la bicyclette qui fait le plus souvent l'objet d'un prêt, bien plus rarement le deux roues moteur sauf pour les automobilistes. En dehors des cyclistes "occasionnels", on emprunte généralement un autre type de véhicule que celui dont on dispose. Cette pratique de l'emprunt semble ainsi élargir de temps en temps la palette de types de véhicules utilisables.

Enfin la disponibilité individuelle des modes, au sein d'un même groupe d'individus, joue un rôle non négligeable sur le niveau de mobilité, l'équipement individuel (disposition en permanence d'un deux roues motorisé par exemple) permettant une mobilité journalière plus élevée.

On observe à travers les exemples du tableau 19 que la disposition permanente d'un deux roues à moteur entraîne pratiquement dans tous les cas une mobilité supérieure, sauf pour les salariés illettrés.

Le fait de disposer en permanence d'une bicyclette n'apparaît pas comme un avantage décisif par rapport à celui qui ne dispose d'aucun véhicule du ménage. En effet la mobilité journalière n'est pas systématiquement supérieure dans le premier cas et elle est parfois même inférieure. Cela peut vouloir dire que la bicyclette disponible n'est en fait que peu utilisée et que la personne préferera se déplacer à pied ou ne pas se déplacer du tout. Les lycéennes, les filles inactives et les dépendantes inactives jeunes disposant d'un vélo en permanence présentent en revanche une mobilité quotidienne supérieure à leurs

homologues sans véhicule à leur disposition. Elles profitent de cet avantage pour se déplacer plus souvent.

Tableau 19 Niveaux comparés de mobilité selon le statut et le véhicule disponible

Statut de la personne	Sans véhicule	Vélo permanent	2 RM permanent
Lycéen *	5,1	5,2	6,2
Etudiant *	5,1	5,3	6,6
Salarié illettré	4,5	3,4	4,5
Salarié scolarisé	3,3	4,0	5,0
Non salarié diplômé	3,4	3,8	5,4
Chef inactif	1,1	3,6	3,2
Lycéenne *	3,6	4,3	5,1
Etudiante *	4,2	4,4	5,2
Epouse salariée secondée	3,6	2,0	4,6
Ménagère secondée	2,8	1,7	3,9
Fille inactive	2,5	3,3	4,1
Dépendante inactive jeune	2,9	3,5	4,0

** Résidant dans un quartier équipé*

Conclusion

L'analyse de la mobilité et de l'usage comparé des modes met clairement en lumière le rôle encore important joué par la bicyclette dans la mobilité quotidienne des Ouagalais. La disposition d'un vélo assure un avantage relatif pour son bénéficiaire comparativement aux personnes captives intégrales. Il convient maintenant de voir pour quelles activités le vélo est utilisé à Ouagadougou et quels en sont les usagers.

Chapitre 3

Les usagers de la bicyclette

La bicyclette occupe aujourd'hui une place encore appréciable dans la mobillité quotidienne des Ouagalais avec 10 % de l'ensemble des déplacements et 17 % des déplacements mécanisés (enquête-ménage 1992) ; sa part dans le trafic routier en décembre 1993 aux heures de pointe varie entre 20 % et 38 % du trafic total (deux roues et voitures) selon l'axe considéré. Entre les comptages de décembre 1991 et de décembre 1993, sa part dans la circulation s'est accrue passant de 24,8 % à 27,4 % [1].

On analysera dans un premier temps les caractéristiques des déplacements à vélo et dans un second temps on s'intéressera aux usagers de la bicyclette.

I- L'usage de la bicyclette

On abordera successivement les caractéristiques des déplacements à bicyclette et les dépenses liées à l'utilisation de ce véhicule.

1/ La bicyclette dans les déplacements quotidiens

La répartition des déplacements à bicyclette par principal motif fait ressortir l'importance du motif professionnel (études 37 % et travail 15 %) par rapport aux autres (visites 16 % et achat 10 %). Cette prédominance s'explique par le poids relatif des trajets domicile-école ou domicile-université, ce qui différencie le vélo des deux roues motorisés pour lesquels le motif travail représente un quart des déplacements avec ce mode, précédant de peu les visites (22 %), la part des études n'étant que 13 %.

La répartition modale des déplacements selon la distance montre que la marche à pied prédomine jusqu'à deux kilomètres, puis sa part relative diminue pour disparaître pratiquement au delà de 8 kilomètres. Au delà de deux kilomètres, la part des deux roues motorisés devient prépondérante ; celle des bicyclettes croît jusqu'à atteindre 18 % des déplacements dans la tranche des 6-8 kilomètres pour revenir ensuite autour de 8 %.

[1] Voir G. WOLF, S. BAMAS, Prise en compte des piétons et des deux roues sur la voirie dans le cadre du 3ème Projet de développement urbain, Rapport de mission provisoire, mai 1994.

Tableau 19 Répartition modale des déplacements selon la distance (en km)

Distance	<1	1>=d<2	2>=d<4	4>=d<6	6>=d<8	d>=8
MAP	87	58	24,5	6,5	3,5	2,5
Bicyclette	3,5	10,5	13	18	11	8,3
2RMoteur	8,5	30,5	57,5	54,5	61,5	61
Voiture	1	1	4	14	15	22
TC	e	0	1	7	11	6,2
Total	100	100	100	100	100	100

Source : enquête ménage 1992

Un tiers des déplacements à bicyclette couvrent une distance comprise entre 2 et moins de 4 km, un quart entre 4 et moins de 6 km ; seulement 15 % atteignent ou dépassent 6 km. La distance moyenne d'un déplacement en vélo est de 3,8 km mais elle est, pour les motifs professionnels (étude 4 km, travail 4,2 km) et les visites (4,5 km), supérieure à celle des autres motifs (démarches 3,6 km, loisirs 2,7 km, achat 2,6 km).

Les déplacements cyclistes égaux ou supérieurs à 4 km que l'on qualifiera ici à moyenne ou longue distance représentent seulement 12 % de l'ensemble des déplacements mais 37 % des déplacements avec ce mode. Ils sont réalisés principalement par les lycéens et lycéennes (35 %), les étudiants et étudiantes (20 %) et dans une moindre mesure par les actifs non salariés (15 %). Sur une distance équivalente, les bus représentent 8 % des déplacements. La clientèle est composée en majorité de lycéens-lycéennes (28 %) et d'étudiantes-étudiants (24 %), suivis par les personnes sans activité (20 %).

La durée moyenne de déplacement à bicyclette (21 minutes) est supérieure à celle des deux roues à moteur et de la voiture (environ un quart d'heure). Cette durée moyenne varie peu d'un motif à l'autre : 22 et 23 minutes pour le travail et les études, 25 minutes pour les visites. Ainsi la bicyclette reste un mode plus que complémentaire et qui n'est pas utilisé seulement pour des déplacements de proximité. Enfin la durée moyenne du déplacement augmente avec la distance mais plus vite en marche à pied qu'en bicyclette. La vitesse horaire moyenne est de 11 km/h pour la bicyclette et de 5 km/h pour la marche à pied.

Tableau 20 Durée moyenne (en minutes) du déplacement selon la distance (en km)

Distance	<1	1>=d<2	2>=d<4	4>=d<6	6>=d<8	d>=8
MAP	7	17	32	58	88	162
Bicyclette	4,5	10	16	28	37	53

Source : enquête ménage 1992

La bicyclette assure seulement 7 % des déplacements internes au secteur d'habitat, loin derrière la marche à pied (78 %) et même les deux roues motorisés (14,5 %) ; en revanche, si les deux roues motorisés sont majoritaires dans les déplacements externes (56 %), la part de la bicyclette (12 %) est assez proche de la marche à pied (17 %). Dans les deux cas, le vélo est le troisième mode de déplacement, précédant les transport en commun et la voiture.

L'enquête générateurs de décembre 1993 apporte des informations complémentaires sur les caractéristiques des déplacements en termes de modes utilisés, de distance et de temps. La distance n'est pas ici calculée comme pour l'enquête ménage mais donnée par les personnes qui ont été enquêtées. Il s'agit naturellement d'une distance perçue qui ne correspond pas nécessairement à la distance réelle mais on obtient des ordres de grandeur suffisamment éclairants pour l'objet de l'analyse.

Tableau 21 Répartition des déplacements selon la distance en km et les modes utilisés (%)

Distance	<1	1>=d<2	2>=d<4	4>=d<6	6>=d<8	d>=8	Total
MAP	20	16	31	17	10	6	100
Bicyclette	10	10	23	25	15	16	100
2R moteur	8	7	25	23	20	17	100
Bus	0	0	13	13	40	33	100

Source :enquête générateurs 1993

La marche à pied sur de moyennes et longues distances est encore appréciable avec un tiers des déplacements avec ce mode supérieurs ou égaux à 4 km. La bicyclette est utilisée surtout à partir de 4 km et pour des déplacements relativement longs ; elle ne présente pas de différence très sensible avec le deux roues moteur à cet égard. Enfin le recours au bus concerne surtout les longues distances. Dans cette enquête les quelques personnes ayant réalisé un déplacement à pied supérieur ou égal à 4 km sont pour l'essentiel des artisans ou agriculteurs et des élèves ; 58 % d'entre eux déclarent utiliser le vélo en ville et 17 % tous les jours. 48 % des enquêtés ne trouvent aucun inconvénient au vélo, les autres citant la fatigue (20 %) et l'insécurité (22 %). 19 % seulement n'attribuent aucun avantage à la bicyclette et le principal avantage mentionné est le fait qu'elle est plus rapide que la marche à pied (38 % des réponses). On examinera successivement la distance moyenne pour se rendre à quelques générateurs selon les modes utilisés selon l'origine du déplacement : centre ville, première et deuxième couronne de l'agglomération.

La distance moyenne parcourue pour se rendre au marché central varie peu selon les modes utilisés et le lieu de provenance de l'enquêté, à l'exception des quartiers centraux où les personnes les plus éloignées du marché utilisent les modes mécanisés et des secteurs de la seconde couronne où la distance moyenne parcourue en bus est plus élevée.

Tableau 22 Distance moyenne/mode pour aller au marché central

Mode	Centre-ville	1ère couronne	2ème couronne
Marche à pied	1,33	2,42	5,14
Bicyclette	1,78	3,54	5,85
Deux roues à moteur	2,40	3,26	6
Voiture	2,00	3,0	5,56
Bus	-	-	7
Taxi	-	1,33	5,33

Source : enquête générateurs 1993

Certains habitants en provenance des secteurs périphériques font en moyenne un long déplacement à pied pour se rendre au générateur, supérieur à celui des cyclistes.

Tableau 23 Distance moyenne/mode pour aller à l'immeuble du 15 octobre

Mode	Centre-ville	1ère couronne	2ème couronne
Marche à pied	1,5	2,6	6,6
Bicyclette	0,5	3,0	5,0
Deux roues à moteur	2,0	3,3	7,5
Voiture	-	4,5	7,8

Enfin les étudiants se rendant à l'Université font en moyenne environ 4 km en deux roues, vélo ou deux roues à moteur qu'ils viennent de la première ou de la seconde couronne. En marche à pied, la distance moyenne est supérieure (3 km contre 2 km) s'ils viennent de la seconde couronne. Naturellement ce ne sont que des indications à partir desquelles on ne peut tirer trop d'enseignements puisque l'on raisonne sur un échantillon restreint de déplacements. Toutefois on constate que selon la nature des générateurs, la distance moyenne parcourue augmente plus ou moins fortement avec l'éloignement du centre ville.

Il convient à présent de s'attarder sur le coût relatif d'usage des différents modes. La bicyclette est-elle réellement économique comme semblent le confirmer les résultats de différentes enquêtes (cf. chapitre sur les attitudes vis-à-vis du vélo) ?

2/ Le vélo, un mode de déplacement économique

a) Les modes de transport individuels

Les dépenses déclarées par les individus pour les véhicules utilisés doivent être prises avec précaution car elles ne correspondant nécessairement aux dépenses réelles effectuées au cours d'un mois. On a sélectionné la sous-population d'utilisateurs supposés être la mieux placée pour estimer ses dépenses : les usagers fréquents du véhicule considéré et qui en disposent de manière permanente. Cela correspond à 11 % des déclarations de dépense faites pour la bicyclette, 30 % pour les deux roues moteur et seulement 3,5 % pour la voiture.

Une autre difficulté est qu'un nombre non négligeable d'individus ne répondent pas sur les dépenses faites pour les véhicules qu'ils utilisent ou ne répondent que pour certains postes de dépense. Par ailleurs, les écarts entre les réponses sont souvent considérables en sorte que l'on peut émettre des doutes sur la signification de ces données ; certes, on a raisonné sur des valeurs moyennes, mais ces moyennes sont-elles statistiquement valables en raison de l'importance des écarts-type indiquant une forte dispersion des réponses ? Aussi l'étude des dépenses sera établie sur une dernière sélection des individus ayant donné une réponse pour tous les postes de dépense ainsi que ceux ayant déclaré des revenus mensuels.

Tableau : 24 Dépense moyenne mensuelle par véhicule (en FCFA et %)

	Bicyclette		Deux roues moteur		Voiture	
Revenu moyen	10 600		52 000		186 000	
Carburant	-		7 000	70 %	25 000	68 %
Entretien	692	70 %	2 120	21 %	9 600	26 %
Stationnement	186	18 %	550	6 %	815	2 %
Autre	119	12 %	333	3 %	1 500	4 %
Total dépenses	998	100 %	10 000	100 %	37 000	100 %

Source : enquête ménage 1992

L'usager d'un deux roues moteur dépense en moyenne dix fois plus qu'un usager de bicyclette et le poids de son budget transport est plus élevé. L'importance du budget véhicule pour les usagers de véhicules motorisés par rapport au revenu mensuel moyen : 19,3 % et 19,8 % respectivement pour le deux roues moteur et pour la voiture ; ainsi le poids du transport individuel reste élevé même compte-tenu des écarts de revenu moyen entre les trois catégories d'usagers.

Pour les cyclistes habituels, au revenu moyen inférieur au SMIG, l'usage du vélo pèse beaucoup moins (9,4 % en moyenne) dans leur budget.

Pour les deux roues moteur et la voiture, le carburant est le premier poste de dépenses :avec respectivement 70 % et 68 % du total. Les écarts observés dans les dépenses moyennes de stationnement ne s'expliquent pas uniquement par une mobilité supérieure des usagers de véhicules motorisés ; en effet les tarifs varient selon les véhicules : certains parkings ne prennent que 15 FCFA pour une bicyclette contre 25 à 50 FCFA pour un deux roues moteur ; aux alentours du grand marché, le stationnement pour les voitures revient à 100 FCFA [2] .

Les dépenses varient selon la position dans la famille et le statut d'activité des individus. On reprendra les mêmes critères de sélection que précédemment, les moyennes portant sur un échantillon relativement faible d'individus [3]. Les chefs de famille dépensent pour leur deux roues à moteur en moyenne plus que les autres membres du ménage, soit 11 146 F CFA par mois, les épouses 9 715 F CFA, les enfants 8 636 F CFA et les autres parents 7 240 FCFA. De fait, les écarts moyens peuvent s'expliquer par différentes facteurs :

- une mobilité quotidienne supérieure du chef de ménage, généralement un homme, encore que l'écart avec l'enfant (4,10 contre 4,05 déplacements en moyenne) soit faible ;
- une participation plus importante du chef de ménage aux frais d'utilisation des 2 roues à moteur ;

[2] Les déclarations des usagers de véhicules ont porté sur les seules dépenses mensuelles courantes. Il ne leur a pas été demandé s'ils étaient ou non assurés et quel était le montant de la prime. Or on sait par ailleurs qu'un grand nombre de personnes circulent sans assurance. Les primes appliquées début 1993 étaient de 9.636 F pour les véhicules dont la puissance fiscale est inférieure à 50 cm3 et de 17.820 F pour ceux dont la cylindrée est supérieure à 50 cm3.

(3) Usagers fréquents, disposition permanente du véhicule et déclarations sur tous les postes de dépense.

- une plus juste appréciation des dépenses mensuelles pour les 2RM et le fait qu'ils participent sans doute davantage que les autres usagers de la famille, aux dépenses d'entretien et de réparation.

Enfin on observe également des écarts entre chefs de ménage selon le statut d'activité : les actifs salariés dépensent plus en moyenne pour leurs véhicules que les actifs non salariés (12 292 F CFA contre 10 270 F CFA), les retraités occupant une position intermédiaire (10 345 F CFA) ; la dépense du seul chef de ménage "sans activité" est seulement de 6 500 F CFA. Les différences dans le niveau de mobilité et le type de véhicule utilisé sont autant de facteurs explicatifs de ces disparités mais l'échantillon des déclarations reste trop faible pour pouvoir tirer des conclusions plus solides.

Les dépenses mensuelles moyennes pour les usagers courants de la bicyclette varient aussi selon le statut d'activité. Pour les seuls chefs de ménage, la dépense mensuelle moyenne est plus élevée (1 400 FCFA) pour un salarié que pour un non salarié (715 FCFA) ou une personne sans activité (550 F CFA). Les étudiants consacrent peu d'argent à la bicyclette.

Le recours aux transports en commun est-il ou non plus avantageux que les véhicules individuels ? Une comparaison des dépenses mensuelles moyennes des usagers du bus avec celles des usagers des deux roues apporte des éléments de réponse.

b) Les transports en commun

Seulement 28 % des individus déclarent dépenser pour le bus mais selon le type d'équipement du ménage d'appartenance, la proportion est variable : 52 % des personnes de ménages "captifs" et 46 % de ménage "cyclistes" contre seulement 28 % dans le cas de ménages motorisés en deux roues à moteur et 20 % de ménages motorisés en voiture particulière.

Les usagers du bus dépensent en moyenne par mois 1 464 F CFA avec des écarts importants selon que l'utilisation du mode est fréquente (3 108 F CFA), épisodique (860 FCFA.) ou rare (66 FCFA).

La répartition par tranches de dépenses met en évidence la singularité des usagers fréquents par rapport à l'ensemble des individus, la majorité d'entre eux dépensent entre 1 000 et 4 000 FCFA par mois.

Tableau 25 Répartition comparée des dépenses de bus

Dépense mensuelle	Ensemble	%	Usagers fréquents	%
0	1937	52,6	12	4,5
1-500	361	9,8	13	5,0
501-1000	331	9,0	28	10,5
1001-2000	149	4,0	59	22,0
2001-3000	67	1,8	43	16,0
3001-4000	74	2,0	67	25,0
>4000	42	1,1	34	13,0
Sans réponse	721	19,6	11	4,0

Source : enquête ménage 1992

La part des usagers fréquents par rapport à la population totale enquêtée est supérieure à la moyenne (7,2 %) dans la plupart des secteurs périphériques et de façon significative dans le secteur 26 (17 %). Les écarts de dépense moyenne par personne ne recoupent pas la distinction secteurs centraux-secteurs périphériques.

Enfin une très faible minorité d'individus, soit 81, déclarent être abonnés au service de bus : on trouve parmi eux 59 étudiants, 9 actifs salariés, 5 retraités, 5 personnes sans activité et 3 actifs non salariés. La très grande majorité des abonnés appartiennent à des ménages motorisés, ce qui peut signifier que les catégories les plus défavorisées sans véhicule peuvent, moins que les autres, abonner un membre ou plus du ménage, scolaire ou étudiant, au transport en commun. L'abonnement dépend aussi vraisemblablement du secteur d'habitat et de la localisation des lignes de bus par rapport au domicile.

En conclusion, le prix de la mobilité quotidienne pour les usagers des modes individuels motorisés est assez élevé et l'acquisition de véhicules à moteur impose des sacrifices ou une épargne importante pour le Ouagalais moyen s'il doit l'acheter au comptant et le recours au crédit entraîne des contraintes de remboursement et des liens de dépendance avec la SOBCA (Société Burkinabè de Crédit Automobile). La bicyclette apparaît nettement comme le mode de transport le plus économique : le coût des réparations par le secteur artisanal est très abordable et l'entretien courant peut être fait par l'usager lui-même. Les dépenses de stationnement (25 FCFA par dépose) ne sont pas excessives même si elles peuvent être relevées dans les prochains mois. Le vélo est donc plus économique que le bus dont 28 % des usagers fréquents dépensent plus de 3 000 FCFA pour l'emprunter. Cependant la bicyclette ne permet pas de couvrir de longues distances et sa pénibilité a un caractère dissuasif pour un certain nombre de personnes, les femmes en particulier.

II- Les usagers de la bicyclette

La veille de l'enquête, une personne sur huit a déclaré avoir utilisé au moins une fois la bicyclette pour ses déplacements et parmi cette population de cyclistes, 90 % n'ont utilisé ce même jour aucun autre mode mécanisé. La bicyclette est davantage associée à la marche à pied qu'aux autres modes dans les déplacements quotidiens [4].

1/ Les cyclistes

La pratique du vélo est principalement masculine, 24 % seulement des déplacements à bicyclette ont été faits par des femmes. Cette caractéristique est confirmée par le fait que 8 % des femmes et 16 % des hommes enquêtés déclarent avoir utilisé au moins une fois le vélo pour leurs déplacements ce même jour. Ceci s'explique sans doute à la fois par un accès à ce mode plus élevé chez les hommes, à une plus grande réticence des femmes à se déplacer à bicyclette pour des raisons culturelles. Les déplacements à vélo sont principalement le fait des lycéennes ou étudiants, hommes et femmes, des hommes non salariés et des femmes sans activité.

[4] Sur ces divers aspects voir L. DIAZ OLVERA, D. PLAT, Usages et images du vélo à Ouagadougou, Revue Recherche, Transports, Sécurité, n°45, décembre 1994.

Tableau 26 Répartition des déplacements à bicyclette selon le statut d'activité

Statut	Hommes	Femmes
Etudiant-lycéen	67	47
Salarié	11	1
Non salarié	30	8
Sans activité	9	24
Retraité	1	-
Ensemble	100	100

Source : enquête ménage 1992

La part relative de personnes se déplaçant au moins une fois en vélo la veille de l'enquête confirme l'analyse précedente sur les déplacements : les cyclistes se rencontrent d'abord chez les lycéens et les étudiants, puis les hommes non salariés et les femmes sans activité, ce qui confirme aussi les observations antérieures sur les habitudes de déplacement.

Tableau 27 Proportion de personnes avec au moins un déplacement à vélo (%)

Statut	Hommes	Femmes
Lycéen	29	39
Etudiant	43	21
Salarié	10	2
Non salarié	29	8
Sans activité	9	30

Source : enquête ménage 1992

Enfin les usagers de la bicyclette la veille de l'enquête résident principalement dans les secteurs périphériques. Cela se vérifie particulièrement pour les chefs de ménage et pour les enfants.

Tableau 28 Proportion de personnes se déplaçant à vélo par statut familial et secteur (%)

Secteur	Ensemble	Chef ménage	Epouse	Enfant
1	8	3	3	12
3	6	5	0	12
8	7	1	0	11
9	9	4	2	17
11	9	2	3	13
15	15	6	4	27
21	9	0	0	20
23	17	16	6	24
26	15	20	7	14
28	21	14	5	36
Ensemble	12	8	3	19

Source : enquête ménage 1992

2/ Usage et accès au vélo

L'usage ou non de la bicyclette en ville est conditionné dans une large mesure par l'accessibilité à ce mode. Globalement le taux d'accès au vélo n'est pas nul : 11 % des individus de 14 ans et plus en disposent de façon permanente et 10 % de façon occasionnelle dans le ménage [5]. Mais l'accès reste inégal et reste conditionné par le genre, l'âge et les caractéristiques socio-économiques des individus. Si la disponibilité occasionnelle est pratiquement équivalente chez les hommes et les femmes (11 et 11 %), la disponibilité permanente est bien supérieure pour les premiers (16 %) que pour les secondes (8 %). De même, 4 % des individus de 31 à 35 ans mais 19 % de ceux âgés de 16 à 18 ans ont un accès permanent à une bicyclette. Un scolaire ou un étudiant sur trois y accède et majoritairement de manière permanente. Chez les actifs, la disposition permanente est plus répandue chez les non salariés (15 %) que chez les salariés (4 %), ces derniers ayant une probabilité supérieure de disposer d'un deux roues à moteur. Indépendamment du statut d'activité, le niveau de revenu des actifs détermine l'accessibilité au vélo : près du quart des individus ayant un revenu mensuel inférieur à 60 000 FCFA disposent d'une bicyclette contre 6 % seulement de ceux ayant un revenu supérieur à 60 000 FCFA [6].

L'inégal accès aux modes se répercute sur la répartition modale.

[5] De plus, 30% des individus peuvent emprunter une bicyclette à une personne extérieure au ménage

[6] Voir aussi L. DIAZ OLVERA, D. PLAT, Revue RTS cités en note 4.

Tableau 29 Répartition modale des déplacements selon l'accès aux modes

	MAP	Vélo	2 R Moteur	TC	Voiture	Total
Femmes captives	81	2	9	6	2	100
Hommes captifs	71	7	12	8	2	100
Occ. Vélo Femmes	81	7	7,5	4	0,5	100
Occ. Vélo hommes	68	17	9	3	3	100
Perm Vélo Femmes	30	61	8	1	0	100
Perm Vélo Hommes	28	63	9	0,3	0,7	100
Occ 2RM Femmes	68	2	24	4	2	100
Occ 2RM Hommes	61	4	25	5	5	100
Perm 2RM Femmes	11,5	0	85	0	3,5	100
Perm. 2RM Hommes	10	1	85	0,5	3,5	100

Source : enquête ménage 1992

La marche à pied domine lorsque l'accès à l'un ou l'autre mode est seulement occasionnel mais la part relative du vélo dans les déplacements est plus élevée chez les hommes que chez les femmes dans le cas d'un accès occasionnel à ce mode. Une fois l'accès permanent au vélo, le mode devient le mode prédominant de déplacement bien que la marche à pied conserve une part non négligeable sans doute pour les petits trajets. Quand on accède en permanence à un deux roues à moteur, on ne se déplace presqu'exclusivement avec lui, bien plus qu'en cas d'accès permanent à une bicyclette. Les comportements des hommes et des femmes sont assez proches dans ces cas-là. Toutes choses égales par ailleurs, la probabilité de disposer en permanence d'un vélo est plus élevée pour un homme que pour une femme, pour un adolescent que pour un adulte, pour un non salarié que pour un salarié et pour un titulaire de faibles revenus que pour une personne aisée.

En termes d'habitudes, seulement 17 % des personnes de plus de 13 ans interrogées utilisent souvent le vélo, 28 % parfois et 55 % rarement. Mais cette proportion varie selon les groupes d'individus.

Tableau 30 Proportion de personnes déclarant un usage fréquent du vélo

Statut d'activité	Hommes	Femmes
Salarié	9	2
Non salarié	25	9
Lycéen	33	26
Etudiant	22	16
Sans activité	17	10

Source : enquête ménage 1992

3/ La bicyclette, mode de transition

L'accès permanent ou occasionnel à tel ou tel mode se répercute sur la mobilité des individus et sur l'usage effectif des différents modes dans leurs déplacements. Le niveau de mobilité augmente légèrement de 3,4 à 3,6 déplacements quotidiens en moyenne quand la disponibilité d'une bicyclette devient permanente après avoir été occasionnelle. Il

progresse fortement (4,5 déplacements) quand un individu bénéficie d'une disponibilité permanente à la fois d'une bicyclette et d'un deux roues motorisé.

Un accès occasionnel au vélo se traduit par un usage majoritaire de la marche, sauf si parallèlement l'individu dispose en permanence d'un deux roues à moteur qu'il utilisera alors pour trois déplacements sur quatre. La disponibilité permanente d'une bicyclette conduit à un usage dominant de ce mode.

Ainsi le vélo apparaît comme un mode de transition entre la marche à pied et le véhicule motorisé. On l'apprécie quand on était auparavant captif et sans mode individuel mais on tend à le délaisser dès que l'on accède en permanence à un deux roues motorisé ou mieux à une voiture. Cette attitude est confirmée par les résultats d'entretiens qualitatifs auprès d'une cinquantaine d'individus. De même on observe que la proportion des individus disposant en permanence d'une bicyclette ou l'utilisant fréquemment pour se déplacer diminue nettement avec l'âge, surtout chez les femmes. Elle remonte ensuite chez les hommes à partir de 40 ans.

Tableau 31 Disposition permanente et usage fréquent du vélo selon l'âge

Age	HOMMES		FEMMES	
	Dispo. permanente	Usage fréquent	Dispo. permanente	Usage fréquent
14-15	18	27	14	24
16-18	24	31	13	21
19-21	21	27	7	17
22-24	15	18	6	12
25-30	10	17	5	8
31-35	5	10	4	9
36-40	7	10	5	6
41-50	10	12	1	1
51-60	17	20	1	7
61-99	19	15	-	-

Source : enquête ménage 1992

Chapitre 4

Les attitudes de la population vis-à-vis du vélo

Plusieurs méthodes d'investigation ont été entreprises pour saisir les attitudes et les opinions des Ouagalais sur les différents modes et sur la bicyclette en particulier.

- les questions d'opinion sur les caractéristiques des modes (enquête ménage de 1992),
- les questions ouvertes sur les avantages et les inconvénients de la bicyclette (enquête générateurs de 1993)
- les entretiens qualitatifs réalisés auprès d'une quarantaine de personnes sur l'image sociale des différents modes (1992).

Les attentes des Ouagalais par rapport au transport de personnes en général et leurs opinions sur les qualités qu'ils attribuent aux différents modes disponibles permettent de voir comment se positionnent les modes les uns par rapport aux attentes de différents groupes d'individus. On est ainsi amené à situer la bicyclette dans la hiérarchie modale et à relativiser l'image considérée souvent globalement comme négative d'un mode qui répond sinon aux attentes du moins aux besoins d'une partie de la population de Ouagadougou.

Les avantages et les inconvénients de la bicyclette mentionnés spontanément par les enquêtés ne varient pas de façon très sensible d'un individu à l'autre quand on demande aux personnes de se prononcer librement sur ce point ; il se différencient des attributs proposés lors de l'enquête ménage de 1992.

Les entretiens qualitatifs apportent un éclairage complémentaire sur l'image de la bicyclette par rapport aux autres modes.

I- La bicyclette dans la hiérarchie modale

On a demandé aux personnes interrogées dans l'enquête ménage de sélectionner parmi huit opportunités qu'on est en droit d'attendre d'une offre en transport, les trois qui leur paraissaient les plus importantes.

Les quatre attentes les plus fréquemment mentionnées, indépendamment de tel ou tel mode, sont la possibilité de se déplacer n'importe quand (disponibilité temporelle), suivie par la recherche d'un mode de transport économique, la liberté spatiale et la sécurité.

Gagner le maximum de temps, être à l'abri des intempéries, se déplacer à plusieurs et se faire voir par les autres sont des attentes bien moins fortement ressenties. Pour une bonne majorité d'enquêtés, l'essentiel est de pouvoir se déplacer n'importe quand. Cette préoccupation s'explique aisément eu égard à l'étalement des déplacements dans le temps observé dans l'enquête sur les pratiques de la veille. En effet, les départs peuvent être très matinaux et les retours très tardifs pour certains individus (19 % des déplacements avant 8h15 et 7 % après 20h15).

Tableau 32 Les attentes vis-à-vis d'un mode de transport Fréquence d'apparition des réponses (en %) *

Etre libre d'aller et venir n'importe quand	57
Dépenser peu d'argent	48
Pouvoir aller n'importe où	46
Se sentir à l'abri des accidents ou des vols	45
Gagner le maximum de temps	41
Etre à l'abri du vent, de la poussière	29
Pouvoir se déplacer à plusieurs en même temps	19
Se faire voir par les autres	9

Source : enquête ménage 1992

Avant de préciser les attitudes de la population vis-à-vis de la bicyclette, il importe de la situer par rapport aux autres modes de transport urbain.

Tableau 33 Pourcentages de personnes ayant cité

Attribut du mode	Bus	Vélo	2 R moteur	Voiture
Libre d'aller n'importe quand	20	70	92	91
Dépenser peu d'argent	56	95	40	5
Se sentir à l'abri des intempéries	94	2	2	98
Aller n'importe où	22	56	91	90
Se faire voir	7	22	57	62
Gagner le maximum de temps	22	24	88	97
Etre à l'abri des accidents et des vols	69	5	5	81
Se déplacer à plusieurs	92	23	51	98

Source : enquête ménage 1992

Globalement l'image du bus est un peu négative même si on lui reconnaît quelques avantages : il est unanimement apprécié pour des raisons de "confort" (protection des intempéries), de convivialité (le déplacement en compagnie), en bonne partie aussi pour assurer une certaine sécurité de transport et être assez économique. Par contre, en termes d'efficacité, le bus est loin d'être apprécié par une très forte majorité des enquêtés: ni performant au niveau de la desserte des divers points de la ville, ni performant en matière d'horaires ou de fréquences, ni performant au niveau de la rapidité.

L'accord des personnes enquêtées se fait massivement sur la souplesse et l'efficacité du 2 roues motorisés. Celui-ci est synonyme de liberté (aller n'importe où et n'importe quand) et sans perte de temps. En contre partie, tout le monde est conscient des deux grandes lacunes des 2 roues, soit le manque de sécurité et l'exposition aux intempéries. Quant aux autres aspects, les opinions semblent beaucoup plus partagées.

L'image de la voiture est nettement positive. Elle offre un maximum d'opportunités, tant en termes d'efficacité que de confort, de sécurité. Mais son inconvénient majeur est d'être chère et donc abordable pour une petite minorité.

*La somme des réponses est supérieure à 100, chaque enquêté devant choisir trois caractéristiques parmi huit.

Le jugement sur la bicyclette est dans l'ensemble négatif mais elle a deux qualités incontestées : être avant tout très bon marché et permettre de circuler sans contraintes de temps. Les opinions sont en revanche plus partagées au sujet de la liberté qu'elle offre d'atteindre n'importe quel point de la ville. On peut se demander si la forte minorité qui lui dénie cet avantage n'est pas sensible à ses faibles performances de vitesse qui la pénalise sur les longs trajets. En effet en dehors de ces 3 avantages plus ou moins largement reconnus, la bicyclette ne présente guère d'intérêt, ni en termes de gain de temps, de confort, d'image sociale.

Cette analyse des opinions sur les modes montre que certains d'entre eux sont plus valorisés que d'autres. Si l'on fait la moyenne des réponses positives sur l'ensemble des critères proposés, on constate que la voiture vient en tête avec une moyenne de 78 %. L'écart est tout à fait sensible entre la voiture et le deuxième mode, le deux-roues qui obtient 54 %. Quant au bus, il arrive en 3ème position, avec 49 %, c'est à dire avec un score fort peu différent de celui des deux roues. Enfin la bicyclette apparaît bonne dernière avec 37 %.

Chacun de ces modes apparaît particulièrement performant sur un domaine qui lui est spécifique, abstraction faite de la voiture qui est hors concours sur l'ensemble des points excepté son coût : pour le bus, c'est être à l'abri des intempéries et des vols et accidents ; pour les deux-roues, c'est se déplacer aisément et vite ; pour la bicyclette, c'est se déplacer à bon marché. Ainsi chaque mode a un atout à jouer pour convenir à certains types d'attentes.

Une analyse plus détaillée des attitudes vis-à-vis de la bicyclette permet de repérer des différences entre individus. Ceci nous amène à aborder plus largement les images et représentations de ce mode de transport par la population ouagalaise.

II- la bicyclette : images et représentations

1/ Types d'opinion et différences d'appréciation

Tableau 34 Types d'opinion sur la bicyclette (en % des personnes ayant cité)

Critères	Type 1	Type 2	Type 3	Type 4	Type 5	Total
Aller n'importe où	96	90	67	57	36	70
Dépenser peu	100	100	99	0	100	95
Abri des intempéries	0	0	26	4	0	2
Aller n'importe où	91	71	59	57	9	56
Se faire voir	0	100	20	31	6	22
Gagner max. temps	35	38	40	36	2	24
Abri vol/accident	0	0	80	8	0	5
Déplacer à plusieurs	36	36	32	26	22	5
Nombre d'individus	*1 340*	*626*	*208*	*159*	*1 290*	*3 623*
Pourcentages	*37,0*	*17,3*	*5,7*	*4,4*	*35,6*	*100*

L'analyse au niveau des individus révèle des différences non négligeables entre les 5 types d'opinions identifiés par une analyse en composantes principales [1].

Liberté de circuler, à peu de frais (types 1 (37 %) et 2 (17,3 %)

Cette image d'ensemble de la bicyclette se retrouve dans ces deux types qui représentent la moitié de l'échantillon. Un seul point de divergence est la possibilité d'être vu par les autres - totalement incompatible avec la bicyclette pour les premiers, et tout à fait compatible pour les seconds. Cet aspect ostentatoire est sans doute permis avec le VTT, récemment arrivé sur le marché ouagalais des cycles.

"Et en plus elle est sûre !" (type 3 : 5,7 %)

Leur position est aussi, assez proche des deux premiers groupes, à l'exception d'un critère d'importance, celui de la sécurité. Si les groupes précédents refusent à l'unanimité à la bicyclette toute aptitude à assurer un transport sûr, ceux-ci s'inscrivent tous en porte à faux par rapport à une telle affirmation. En contre partie, ils se montrent un peu plus réservés sur la possibilité d'aller n'importe quand.

"Economique, surtout pas !" (type 4 : 4,4 %)

C'est le seul groupe à nier massivement l'aspect économique de la bicyclette, pourtant considéré comme son principal avantage. Quant aux autres qualités de souplesse communément admises, une moitié seulement les reconnaissent. En bref, le vélo présente peu d'intérêt.

"Economique, un point c'est tout !" (groupe 5 : 35,6 %)

Le seul intérêt de la bicyclette est d'être un moyen de transport peu coûteux et en dehors de cela, elle ne présente pratiquement pas d'avantages. Cette opinion est partagée par le tiers de l'échantillon.

Ces appréciations différenciées sur la bicyclette s'expliquent par la pratique ou non de ce mode de transport, le statut socioculturel, les possibilités d'accès aux moyens de transport individuel du ménage. Par exemple les catégories les plus démunies ont un accès difficile au vélo dont l'achat, pour un certain nombre d'individus, marque la première marche de l'ascension sociale ; à l'opposé, les catégories les plus aisées ne trouvent aucun avantage à ce mode de transport et n'en possèdent pas comme on a pu l'observer dans l'enquête ménage.

Les personnes estimant que la bicyclette n'est pas économique sont une minorité (4 % de l'échantillon) et ne correspondent pas à une catégorie particulière d'individus puisque l'on retrouve cette même proportion chez les actifs, les sans activités, les salariés et non salariés. Ce sont de faibles utilisateurs de la bicyclette.

2/ La bicyclette : avantages et inconvénients

Une autre manière d'aborder la perception que les individus ont de la bicyclette est, dans un questionnaire ouvert, de leur demander quels sont selon eux les avantages et les inconvénients de ce mode de transport. L'enquête générateur menée à Ouagadougou en novembre-décembre 1993 et portant sur 1202 individus apporte des appréciations sur ce point. On a repris seulement l'avantage et l'inconvénient mentionné en premier par la

[1] Typologie établie par O. ANDAN dont on a repris les intitulés. Cf. IV, Modes de transport, comportements individuels et perceptions, in Le système de déplacements à Ouagadougou, op. cit., p. IV-24 et IV-25.

personne interrogée qui devait en mentionner trois ; la plupart des individus ont cité un seul avantage et inconvénient.

Les avantages

Des réponses, sept avantages ont été dégagés avec par ordre d'importance décroissante en termes de fréquence : véhicule peu coûteux (39,9 %), mode plus rapide que la marche à pied (24,2 %), déplacement facile (12,3%), permet de faire du sport (8%), pratique pour le transport de marchandises (4,3 %), mode sécuritaire (0,7 %), mode écologique (0,2 %), aucun avantage, (10,5 %). La répartition des réponses selon le statut socio-professionnel des personnes montre une pondération différenciée des avantages : ainsi l'avantage du coût est plus fréquemment mis en avant chez les étudiants, les salariés ou employés que chez les cadres. En revanche, pour un peu plus du quart de ces derniers, l'aspect sportif est l'avantage principal. Curieusement ce sont les personnes sans activité qui estiment à 23 % ne voir aucun avantage à la bicyclette, et seulement 5 % des cadres.

Les inconvénients

Huit inconvénients ressortent des réponses : le vélo est fatiguant (29,5 %), sa pratique est risquée (22,5 %), il est lent (13,2 %), source de pannes fréquentes (10,6 %), il est dégradant (2 %), ne permet pas de faire de longues distances (1,4 %), sa capacité de transport est faible (1 %). Il ne présente aucun inconvénient pour 10 % des personnes interrogées. L'aspect fatigue est sans doute lié au climat avec les fortes chaleurs de mars à juin à Ouaga (45° à l'ombre) ; contrairement à la population de villes asiatiques, on préfère marcher à pied qu'aller à vélo. Les inconvénients majeurs diffèrent selon les individus : les étudiants sont surtout sensibles à la fatigue (33,14 %) et aux risques de pannes (21,6 %), les cadres à l'insécurité (42,2 %) et à la lenteur du vélo (25,3 %).

Ces appréciations sur la bicyclette apportent un éclairage complémentaire sur les attitudes de la population, composée dans cette enquête pour plus de la moitié d'invididus "cyclistes". Ceci explique sans doute que l'aspect "dégradant" soit très peu mentionné alors que les inconvénients mentionnés comme les plus importants correspondent bien à ceux ressentis par les usagers du vélo.

3/ La bicyclette : un mode dévalorisé et dévalorisant

Des entretiens qualitatifs réalisés auprès de 45 personnes ont permis de mettre en évidence les conditions d'acquisition et l'évolution des véhicules détenus par les individus et d'approfondir l'image sociale des différents modes [2].

L'usage précoce de la bicyclette est très répandu tant dans les classes moyennes que dans les milieux plus modestes : chez les premières, l'enfant possède le vélo acheté par les parents pour aller à l'école alors que chez les seconds, l'usage est le plus souvent collectif. Mais l'acquisition d'une bicyclette peut marquer la première marche de l'ascension sociale, par le mariage (achat d'un vélo par le mari à sa femme) ou par l'argent gagné avec le

[2] Entretiens réalisés par Fatoumata KINDA et Jean Bernard OUEDRAOGO, sociologues, de l'Université de Ouagadougou. F. KINDA, J.B. OUEDRAOGO, La mobilité à travers les entretiens qualitatifs, Rapport intermédiaire, Ouagadougou, 1993, 40 p. Voir aussi, O. ANDAN, F. KINDA, J.B. OUEDRAOGO, rapport cité infra. et J.B. OUEDRAOGO, Mobilité dans les modes : vélocité sociale et adoption des moyens de transport, Ouagadougou, 1993, 7 p.

premier emploi. Autrefois, la bicyclette était très appréciée, voire même considérée comme un luxe quand les deux roues moteur étaient peu répandus ; les enquêtés se souviennent des joies procurées par ce premier engin à une époque où la hiérarchisation sociale des modes de transport individuels était très peu marquée. Aujourd'hui, la logique d'acquisition d'un véhicule se fait conformément à cette hiérarchisation. Comme le dit un enquêté :*"On commence par le vélo, ensuite la mobylette et peut-être la voiture un jour"*. Le passage d'un mode non motorisé à un mode motorisé (du vélo à la mobylete) traduit une étape importante de l'ascension sociale (réussite en affaires, promotion) ou un changement de statut (passage du lycée à l'université).

"J'ai payé ma mobylette actuelle parce que j'ai commencé à travailler et j'avais un salaire ouvrier" (ouvrier-mécanicien).

La bicyclette est devenue un mode de transport dévalorisé, placé au bas de la hiérarchie modale ; son achat traduit presque toujours une situation de pauvreté ou de précarité d'emploi ou de début de carrière. Par ailleurs elle reste encore un luxe pour les catégories les plus pauvres de la population surtout avec les hausses de prix consécutives à la dévaluation de janvier 1994. Le fait d'avoir un vélo peut être une source de frustration par rapport aux autres.

"Quand j'ai acquis un vélo, j'étais un peu content parce que l'école était un peu éloignée. Mais au milieu de mes camarades je me sentais un peu frustré. Aujourd'hui avec la P50 ça va un peu mieux car je peux me promener à l'aise avec les autres copains".

La bicyclette n'autorise pas n'importe quel déplacement car pour certains motifs il lui sera préféré un autre mode.

"Le vélo, c'est bon pour les petites courses, car c'est fatiguant si je dois aller à un mariage ou un baptême ou même aller danser ; si je n'ai pas de mobylette je prends un taxi, pas le bus car j'aurais à marcher ensuite" (une coiffeuse de 22 ans).

Le vélo est même entièrement rejeté par certaines personnes qui n'en voudraient à aucun prix pour elles ou un autre membre de la famille.

"Je déteste les vélos et je n'aimerai pas que mon mari en possède un à la place de la mobylette "(une coiffeuse sans moyen de déplacement).

"La Honda à l'époque m'avait beaucoup soulagée car je ne marchais plus. Si on m'offrait un vélo aujourd'hui je refuserais" (ménagère sans moyen de déplacement).

Une hiérarchie existe au sein des deux roues motorisés en fonction de la marque et du modèle de véhicule ; les jeunes et les personnes appartenant aux classes moyennes ou supérieures acquièrent tel ou tel véhicule en se référant plus aux valeurs socioculturelles qu'il incarne (modèle, prestige...) qu'à ses valeurs utilitaires.

"Je suis passé du vélo à la CT et de la CT à la L1, ensuite à la Honda parce que plus on évolue, plus chacun aspire vers le bien-être.On est plus à l'aise sur ma L1 que sur la CT et la CT plus que le vélo pour remorquer une fille par exemple" (policier).

Le changement de mode de déplacement correspond le plus souvent à une ascension sociale mais il peut traduire dans certains cas une régression liée aux vicissitudes de la vie (perte d'emploi, maladie...) : certaines personnes sont contraintes de passer de la voiture au deux roues à moteur, de la mobylette au vélo. Ce comportement sera de moins en moins isolé avec les répercussions de la dévaluation sur le prix du carburant et des engins

motorisés. C'est l'avis de plusieurs leaders d'opinion enquêtés sans que l'on puisse vérifier le bien-fondé de ces affirmations faute d'investigation plus poussée. L'image de la bicyclette peut être toutefois revalorisée avec le VTT qui n'est pas le mode de transport des pauvres vu son prix et qui bénéficie d'un effet de mode indéniable auprès de la population, lycéenne et étudiante principalement.

III- La proximité entre attentes et modes de transport

Si l'on considère les trois attentes considérées comme prioritaires par un individu, on peut noter chaque mode entre 0 et 3 : un mode est noté 0 s'il n'y a aucune concordance entre les qualités qu'il attribue à ce mode et ses attentes, 1, 2 ou 3 selon qu'il en satisfait une, deux ou trois. La voiture correspond le mieux aux attentes des personnes interrogées pour 1 608 individus (note moyenne de 2,3), suivie du deux roues à moteur (1,7) pour 893 personnes, de la bicyclette (1,4) pour 508 personnes et enfin du bus (1,3) pour seulement 465 enquêtés. Ces scores donnés au niveau des modes ne fournissent en fait qu'une image appauvrie de la réalité, dans la mesure où des modes, tels que la voiture peuvent convenir de par leurs qualités à une large palette de désirs.

1/ La hiérarchie modale et la position sociale des individus

L'attitude des individus vis-à-vis des différents modes, de la bicyclette en particulier, comparativement à d'autres modes, varie selon les caractéristiques (âge et sexe, statut socio-professionnel, disponibilité d'un mode de transport individuel).

a) L'appréciation des modes selon l'âge

Tableau 35 Le score des différents modes selon l'âge

Age	Bicyclette	2 roues moteur	Bus
15-18	1,68	1,89	1,30
16-18	1,53	1,82	1,31
19-21	1,41	1,84	1,25
22-24	1,29	1,80	1,24
25-30	1,33	1,81	1,31
31-35	1,24	1,64	1,40
36-40	1,23	1,69	1,37
41-50	1,28	1,60	1,43
51-60	1,33	1,56	1,55
61-99	1,32	1,33	1,47
Ensemble	1,38	1,74	1,34

Source : enquête ménage 1992

Le score de la bicyclette diminue avec l'âge et reste supérieur à celui de la moyenne des individus jusqu'à 21 ans, moment vers lequel peut apparaître le transfert modal vers le deux roues à moteur. Cette tendance est la même quel que soit le sexe. Le score des deux roues à moteur oscille entre 1,80 et 1,90 jusqu'à 30 ans et tend à diminuer au delà, peut-

être en raison du fait que l'aspiration à la voiture est plus forte. Le score des transports en commun diminue jusqu'à 30 ans mais remonte ensuite légèrement ; à partir de 30 ans, les TC semblent mieux correspondre aux attentes des individus que la bicyclette. A partir de 50 ans, le score du bus est égal ou supérieur à celui du deux roues à moteur.

b) L'appréciation selon l'accès aux modes

Si l'on considère le score de la bicyclette comme un indicateur pertinent de l'adéquation plus ou moins grande de ce mode à l'attente des individus, on observe des différences selon les caractéristiques des individus :

Tableau 36 Les scores des modes selon leur degré d'accès

Disponibilité	Bicyclette	2 roues moteur	TC
Captifs	1,49	1,72	1,43
Vélo occasionnel	1,59	1,73	1,41
Vélo permanent	1,72	1,84	1,34
2 RM occasionnelt	1,33	1,69	1,28
2 RM permanent	1,17	1,80	1,23
VP permanente	0,73	1,39	1,41
Ensemble	1,38	1,74	1,34

Source : enquête ménage 1992

- les individus appartenant à des ménages équipés uniquement en bicyclettes ont généralement une appréciation du vélo supérieure à la moyenne générale (1,40), pratiquement quel que soit leur statut d'activité, étudiantes exclues. Le score de la bicyclette est même supérieur à celui du deux roues moteur dans certains cas (adultes actifs par exemple). Curieusement les individus des ménages captifs auraient plutôt une appréciation du vélo par rapport à leurs besoins proche ou même inférieure à la moyenne de l'échantillon ;
- les individus usagers fréquents du vélo lui attribuent un bon score, assez proche de celui du deux roues moteur ; en revanche chez les usagers occasionnels de la bicyclette, sans doute parce qu'ils utilisent en grande partie un mode mécanisé, la note du vélo est inférieure et le deux roues moteur contribue nettement plus à combler leurs attentes.

Enfin les hommes ne pouvant disposer d'aucun véhicule du ménage ont une appréciation différente des modes selon la possibilité d'emprunter un engin à l'extérieur

Tableau 37 Influence du degré de captivité sur les scores des modes, chez les hommes

Pas de véhicule dans le ménage et	Bicyclette	2 RM	TC
- aucune possibilité d'emprunt	1,16	1,75	1,06
- emprunt fréquent d'un vélo	1,50	1,50	1,50
- emprunt occasionnel d'un vélo	1,61	2,13	1,26
- emprunt permanent d'un 2R moteur	1,50	2,50	1,50
- emprunt occasionnel d'un 2R moteur	1,41	1,90	1,21
Ensemble	1,35	1,88	1,17

Source : enquête ménage 1992

Le score du vélo est curieusement faible (1,16) pour les captifs intégraux et reste le plus élevé pour les personnes ayant un accès occasionnel. Le score du deux roues à moteur est d'autant plus élevé que la possibilité d'accès est importante. Celui des transports en commun est en moyenne faible, surtout chez les captifs intégraux pour lesquels le deux roues à moteur correspond le mieux à leurs attentes.

2/ Les profils individuels de proximité aux modes

Dans la mesure où les mêmes types de désirs peuvent parfois trouver satisfaction dans plusieurs modes à la fois, il nous a paru pertinent de classer les personnes interrogées selon l'ensemble des réponses qu'elles avaient apportées sur les 4 modes.

Les attentes des individus peuvent être satisfaites soit par un seul mode ou plusieurs d'entre eux, soit par aucun mode. Ce dernier cas est relativement important : 37,6 % des personnes de l'échantillon ne trouvent pas dans les modes existants une réponse à leurs attentes. Une proportion identique (37,3 %) ne retient qu'un seul mode avec la voiture largement en tête (22,8 %) alors que la bicyclette seule n'attire que 4,4 % d'adeptes. Dans le dernier cas de figure où les attentes peuvent être comblées par deux ou trois modes, même quatre (au total le quart des effectifs environ), la bicyclette obtient les plus forts pourcentages quand elle est associée au deux roues moteur (2,9 %), à la fois au deux roues moteur et à la voiture particulière (4,6 %). Ces résultats montrent donc une forte hétérogénéité des individus, en termes de souplesse vis-à-vis des modes.

Cette confrontation entre désirs et perceptions des modes amène à avoir une vision plus positive sur le rôle qu'est susceptible de jouer le bus, au côté de modes plus valorisés comme la voiture. Il intéresse tout de même 12 % de la population de l'échantillon. Ses arguments publicitaires se situent sur trois registres : la sécurité du transport, les éléments de confort et la politique tarifaire.

Conclusion

Selon les méthodes d'enquête utilisées, on obtient des résultats un peu différents mais complémentaires sur l'appréciation de ce mode par les Ouagalais. Dans l'enquête ménage il apparaît que la bicyclette répond globalement peu aux attentes des gens mais avec des nuances selon la disponibillité en véhicules et le statut de l'individus. Les personnes interrogées aux générateurs identifient assez clairement les avantages et les inconvénients du vélo sans que son image négative apparaisse explicitement. Enfin les entretiens qualitatifs avec plusieurs personnes mettent bien en évidence les obstacles psyschologiques à l'usage du vélo dont l'image est plutôt négative. Le deux roues à moteur est l'aspiration des personnes non motorisées à la fois pour des raisons de commodité mais aussi d'image, de reconnaissance sociale.

L'attitude de la population peut être aussi reflétée à travers les discours de leaders d'opinion comme nous allons le voir maintenant.

Chapitre 5

Les leaders d'opinion et la bicyclette

Le point de vue d'un certain nombre de responsables d'institutions et de personnalités identifiées comme leaders d'opinion est un complément nécessaire pour un diagnostic plus complet sur l'usage de la bicyclette ; leur intervention à leur niveau peut contribuer à la promotion du vélo parmi la population. Ces leaders d'opinion, enquêtés fin 1993, ont été regroupés en trois catégories :

- les décideurs politiques et administratifs intermédiaires, qui assurent un relais entre les administrations centrales et les populations à la base, avec lesquels ils sont en contact direct : maires de communes de Ouagadougou, responsables de secteurs, de la Sécurité Publique, responsables d'établissements d'enseignement ;
- les groupes d'intérêt : associations de défense d'usagers, fabricant et concessionnaire de cycles, organisme de crédit ;
- la presse.

I - Les décideurs intermédiaires

1/ Les maires et responsables de secteurs

Deux communes et trois secteurs ont été retenus. Les communes ont été choisies en fonction de leur situation économique : une commune "riche" (Bogodogo) et une commune "pauvre" (Nongremassom). Les secteurs l'ont été en tenant compte de leur caractère contrasté, le secteur 3 étant englobé dans le centre d'affaires, le secteur 9 étant doté de fonctions attractives et le secteur 23 appartient à la périphérie intérieure, peu dotée en emplois .[1]

A) Les responsables de communes

La commune de Bogodogo est hétérogène : à côté du secteur 15 (le plus peuplé) où résident des classes moyennes aisées (députés, ministres, directeurs généraux, etc.), les secteurs 14, 28, 30 sont peuplées de catégories à revenus modestes : petits fonctionnaires, petits commerçants, artisans et paysans. La zone d'activités diverses (ZAD) qui est prévue pourrait faire de Bogodogo une commune d'avenir. Bogodogo est desservie par les avenues Charles De Gaulle et Bassawarga mais la voirie secondaire est, soit en mauvais état, soit presque inexistante dans certains cas (secteur 15).

La commune de Nongrémassom, assez homogène, est peuplée essentiellement d'ouvriers, de paysans et de bouchers ; on y retrouve une petite population des classes moyennes aisées dans le secteur 25 à la cité SOCOGIB.

---

[1] Voir Ouagadougou, ville plurielle, typologie des secteurs réalisée par O. ANDAN, in Le système de déplacements à Ouagadougou, rapport cité.

Dans Bogodogo, les 2 roues moteur sont le mode dominant tandis qu'à Nongremassom, la marche à pied occupe la première place suivie de la bicyclette. Il s'agit des déplacements internes aux communes considérées, perçus comme tels par les interlocuteurs.

a) L'évolution de l'usage du vélo

Les opinions divergent un peu sur ce point. Le responsable de la commune de Bogodogo après quelques hésitations, affirme que l'usage du vélo tout terrain (VTT) s'est accru depuis 3 ou 4 ans, surtout parmi la population scolaire par un effet de snobisme. Par ailleurs le vélo dame (PUE 25) est le modèle le plus répandu parce que le plus pratique. Le maire de Nongrémassom juge la situation stationnaire : "*Les gens préfèrent emprunter le bus ou surtout les deux roues moteur, c'est une question de prestige!*"

b) L'opinion sur le vélo : globalement négative

Selon le Secrétaire Général de la Mairie de Bogodogo, l'opinion générale est que le vélo ne présente pas d'avantages et il est utilisé faute de mieux : "*c'est une question de moyens* "; autrement dit , les usagers du vélo le sont parce que leurs revenus ne leur permettent pas l'acquisition d'un autre mode. Le Secrétaire se demande même " *si à la longue il (le vélo) ne va même pas disparaître!*"

Le maire de Nongremassom reconnaît au vélo quelques avantages : ne pas être cher à l'achat et à l'entretien, et permettre la pratique d'un sport ; il partage cette opinion avec la plupart de ses administrés.

Les inconvénients de la bicyclette sont nombreux. "*Le vélo est en faillite* " selon le maire de Nongrémassom. Les deux responsables traduisant en cela le point de vue de l'opinion publique, lui reprochent sa pratique pénible (c'est fatigant) l'impossibilité de se déplacer à plusieurs, sa lenteur (en cas de déplacement urgent) et l'insécurité sur la route; enfin, le vélo est identifié à la pauvreté : "*c'est dégradant!*".

c) Les aménagements en faveur des deux roues en général et leur bilan

Les artères principales des deux communes sont dotées de pistes cyclables : la Nationale N°3 pour Nongremassom, et les avenues Bassawarga et Charles de Gaulle sur la commune de Bogodogo. Ces pistes ont contribué à une certaine fluidité du trafic mais elles ne sont pas pleinement efficientes compte tenu de leur conception technique et surtout du comportement des usagers

d) Encourager l'usage du vélo et les actions de promotion

Selon le responsable de la commune de Bogodogo, on encouragerait le vélo s'il n'est pas possible de faire autrement :"*selon moi, si on veut faire comme les Chinois, je le souhaite, mais il est difficile de rétrograder*".

Le maire de Nongremassom va un peu dans le même sens et il préconise différentes actions pour une plus grande diffusion de la bicyclette :

- le vélo étant trop cher, il faut en diminuer le prix de vente même s'il faut subventionner la SIFA ; il convient également d'explorer des formes de crédit plus souples que celles existant actuellement (la SOBCA) ;
- au plan de la voirie, il conviendrait de multiplier les feux de signalisation aux carrefours des grands axes comme Bassawarga et de la voirie secondaire, de construire des échangeurs et des circuits souterrains pour les cyclistes (sic) pour éviter la concurrence modes non motorisés-modes motorisés pour le partage de la voierie en des points stratégiques ;
- une campagne de sensibilisation sur les médias devrait être réalisée pour modifier l'image du vélo et assurer sa promotion ;
- si le VTT a une bonne image surtout auprès des jeunes, pourquoi ne pas penser à des vélos plus confortables (avec des suspensions...) ?

Enfin, les deux interlocuteurs eux-mêmes ont cessé la pratique de la bicyclette, le Secrétaire Général de Bogodogo depuis 1978 et le maire de Nongrémassom depuis 1965. Ce dernier, d'un certain âge, dit que sa femme et ses enfants s'y opposent farouchement pour des raisons de sécurité surtout : "*il pourrait se faire renverser !*"

B) Les responsables de secteurs

Le secteur 1, l'un des plus anciens de Ouagadougou, est peuplé de vieux propriétaires dont les enfants, parmi les premiers scolarisés de la ville, et partant fonctionnaires, ont quitté le domicile familial ; les maisons ainsi libérées sont louées à des étrangers (Nigériens, Nigérians, Sénégalais, Togolais et Béninois) qui ont des activités commerciales et artisanales au centre ville dans la zone commerciale ; de ce fait, la marche à pied est le mode de transport dominant. Les acteurs du secteur informel constituent la majorité de la population du secteur 9, suivis des paysans ; la marche à pied y prédomine aussi. Le secteur 23 est peuplé aussi en majorité d'artisans-commerçants et d'agriculteurs (petits commerçants, bouchers, femmes qui font du maraîchage). Les deux roues moteur y prennent la première place, suivis de la bicyclette utilisée par des scolaires et des femmes.

a) L'évolution de la bicyclette dans la ville

En dehors de celui du secteur 23, les autres responsables pensent qu'au cours des dernières années la progression de l'usage du vélo n'est pas très significative, surtout en regard de celle du deux roues à moteur. Dans le secteur 23 l'augmentation de la présence du vélo serait dû à l'accroissement des déplacements domicile-école en vélo et l'accès de plus en plus important des femmes à ce mode .

b) L'opinion sur la bicyclette

De manière générale, selon le responsable du secteur 1, le vélo n'a pas beaucoup d'avantages : "*le cycliste est un emmerdeur dans la circulation!*". En revanche ceux des secteurs 9 et 23, reflétant leur opinion publique mentionnent plusieurs avantages : d'un

coût d'acquisition inférieur à celui des autres modes, il permet d'aller plus vite qu'à pied ; il réduit les accidents et la dépendance financière du pays, permet la pratique du sport, supprime le souci du transport des enfants, et autorise le transport de marchandises. Eux-mêmes partagent ces points de vue, y compris le responsable du secteur 1 qui trouve qu'il est économique et permet la pratique du sport.

Sur les inconvénients du vélo, le responsable du secteur 1 a encore un avis très tranché : "*le cycliste n'est pas considéré quel que soit son niveau ; on ne cherche pas à comprendre ; le burkinabè n'est pas prêt à aller à vélo*".

Les responsables des autres secteurs attribuent une appréciation un peu plus nuancée à l'opinion publique; ainsi le problème de l'insécurité est évoqué surtout pour les enfants ; l'absence de protection contre les intempéries, la fatigue mais aussi l'image négative du vélo (il est dégradant) sont mentionnés parmi les inconvénients.

Ces avis sont partagés par ces leaders d'opinion, surtout par le responsable du secteur 1 : "*Il faut marcher avec son temps, autrement, on se fait écraser*!".

Le responsable du secteur 23 affirme qu'il est préferable d'aller à pied qu'en vélo pour "*ne pas provoquer des commérages*...La citation suivante est assez exemplaire de l'attitude vis-à-vis de la bicyclette : rouler en vélo est soit suspect, soit la preuve que vous êtes pauvre ou que vous allez le devenir...

"Le type est fini!" dira-t-on si d'un 2RM , vous passez à la pratique du vélo de manière continue! On cherchera à savoir si vous n'êtes pas un endetté chronique dont les créanciers ont décidé de sévir en opérant des saisies sur les biens ; ou si vous êtes salarié, si vous n'avez pas commis des indélicatesses dans la gestion qui entraînent un ordre de recettes à défaut du licenciement pur et simple; si tout ceci n'explique pas cette nouvelle attitude, on explorera du côté mental !" Est-ce que çà va chez lui ? En tout cas, il paraît qu'il est bizarre depuis quelques temps. S'il s'avère que vous êtes sain d'esprit , 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!"

c) Bilan des aménagements en faveur des 2 roues

Selon le responsable du secteur 1, il n'existe pas d'aménagements spécifiques pour les 2 roues dans sa circonscription mais il néglige de mentionner les parkings autour du grand marché. Le secteur 9 ne comporte aucun aménagement pour les 2 roues et seul le 23 englobe un petit tronçon de piste cyclable sur la nationale n°3 jusqu'à la zone industrielle de Kossodo. Construite depuis les années 1982-83; son usage laisse à désirer selon le responsable du secteur lequel affirme : "les usagers ne savent pas ce que c'est!"

d) Développement de l'usage du vélo et les actions de promotion

Le vélo a de l'avenir selon les trois interlocuteurs, compte-tenu de la situation économique et de la crise persistante. Plusieurs actions sont préconisées :

- l'aménagement d'un plus grand nombre de pistes cyclables, de dimensions équivalentes à celles de la chaussée compte tenu du volume de trafic des 2 roues,

- la formation des usagers au Code de la route et la sensibilisation à son respect,
- le prix actuel est "*démobilisateur*" selon le responsable du secteur 23 et un prix "incitateur" devrait tourner autour de 30 000-40 000 F CFA avant dévaluation,
- une campagne de sensibilisation serait nécessaire pour donner une meilleure image de la bicyclette aux yeux des populations citadines.

Les trois interlocuteurs font du vélo dans leur circonscription surtout le week-end mais ils provoquent l'étonnement, la curiosité des habitants ou même en sont la risée selon toujours le responsable du secteur 23 .

C) La Direction Provinciale de la Sécurité Publique

a) L'évolution du vélo dans le trafic

Le Directeur Provincial de la Sécurité publique affirme qu'il y a beaucoup plus de vélos dans la circulation depuis un an ou deux ; le vélo qui était utilisé par les pauvres et les scolaires voit des personnes qui le négligeaient y revenir peu à peu. Ce phénomène est surtout notable avec le VTT. Même les adultes, (les fonctionnaires) l'utilisent pour se rendre à leur travail. La police note un développement des vols de vélos ces derniers temps. Le débouché serait le marché malien ; ceci serait peut être lié à la fermeture de l'usine malienne de fabrication de cycles (Imacy).

La raison essentielle de l'accroissement de l'usage du vélo est le prix élevé des deux roues à moteur : "*Quelqu'un qui touche 25 000 à 30 000 FCFA par mois peut difficilement en acheter*".

b) Avantages et les inconvénients du vélo

Le Directeur ne lui en trouve pas beaucoup ; c'est une contrainte ! on va à vélo parce qu'on ne peut pas faire autrement sauf pour faire du sport ! Dans ce cas, ceux qui le font ont d'autres modes de transport et lui même partage ce point de vue. Les inconvénients mentionnés sont bien connus par ailleurs : pénibilité, manque de confort et insécurité, surtout la nuit parce que les cyclistes circulent sans éclairage (la dynamo provoque une résistance quand on pédale et on préfère donc ne pas la mettre).

c) Bilan des aménagements pour les 2 roues

Il existe des pistes cyclables sur certaines voies: Sur *l'avenue du Yatenga elle a été "sabotée ! Personne ne roule dessus ...elle est envahie par le secteur informel et si on va les déguerpir, ils reviennent !"* Le bilan est donc négatif dans ce cas.

Sur les avenues Bassawarga et Charles de Gaulle, il y a un minimum de respect de la part des usagers de deux roues mais les voies cyclables sont saturées ; des accrochages se produisent aux dépassements et aux croisements ; aussi le bilan n'est pas satisfaisant.

d) Obstacles à un plus grand usage du vélo

Il sont de nature diverse : la longueur des distances (c'est fatigant!), la lenteur, l'impossibilité de transporter beaucoup de charges, l'image négative (c'est dégradant!) , la

concurrence des autres modes sur la voirie (le vélo gêne la circulation !). Par ailleurs la bicyclette est très vulnérable et aux heures de pointe , *il est effrayant d'observer les cyclistes dans la circulation !* Ils ignorent dans leur grande majorité le Code de la route ce qui est un des premiers facteurs accidentogènes en ce qui les concerne !

e) Le développement et la promotion de l'usage du vélo

Un essor du vélo n'est pas souhaitable mais nécessaire. "*Les gens vont rouler par contrainte...avec la dévaluation, çà va venir tout seul ! Pas besoin de mesures d'accompagnement !*"

Il faudrait néanmoins agir dans plusieurs directions :

- Revoir les prix à la baisse, car le vélo coûte trop cher,
- En matière de sécurité, organiser des cours populaires du code de la route ; la sensibilisation ne porte pas surtout au niveau des jeunes qui sont les usagers de la bicyclette ; ils prennent plaisir à narguer les agents de police !
- Inciter les assurances à financer des actions de recensement de toutes les infractions au Code de la route pour en faire des commentaires à la radio et à la télévision ; Le prochain programme d'activité de la Direction Provinciale sera une campagne de sensibilisation en liaison avec une station de radio.

Enfin, la dernière pratique du vélo du Directeur remonte à 1977, date à laquelle il avait acheté un véhicule pour la pratique du sport ; mais il a dû le revendre, faute de temps libre.

C/ Les responsables des établissements secondaires

Quatre établissements secondaires de la ville ont été enquêtés. Le collège de la Salle, établissement confessionnel d'enseignement général, a une population de 369 élèves répartis de la sixième à la terminale pour l'année 1993-94. Les lycées Zinda Kaboré, Marien N'Gouabi et le lycée technique sont des établissements publics et comptaient respectivement 6 100, 2 700 et 1 147 élèves pour l'année 93-94 ; le lycée technique ne fait que le second cycle .

Les modes les plus utilisés par les élèves sont le vélo pour le lycée Zinda et le lycée Marien, et le 2RM pour le lycée technique et le collège de la Salle. Dans la ville, les modes de transport les plus utilisés par la population scolaire sont diversement appréhendés par les responsables de ces établissements ; ainsi à la Salle on ne peut pas donner d'opinion ; au LTO on pense que les deux roues moteurs sont dominants; tandis que dans les deux autres lycées ce serait plutôt la bicyclette. L'opinion reflète la situation perçue dans les établissements respectifs.

a) L'évolution de l'utilisation du vélo dans la population scolaire

Le Directeur de la Salle ne peut se prononcer catégoriquement mais pense que l'attitude négative des parents et des enfants vis-à-vis du vélo freine le développement de son usage. Le censeur du LTO estime que l'utilisation des cyclomoteurs a plus progressé

que celle des vélos tandis que les deux autres responsables voient la proportion de vélos augmenter dans la circulation : au Lycée Zinda le vélo de course BMX et au Lycée Marien N'Gouabi le VTT pour des raisons de mode et de "snobisme".

b) Des avantages indéniables mais une mauvaise image du vélo

L'ensemble des responsables d'établissements mentionnent les faibles coûts d'achat et d'entretien de la bicyclette, la moindre gravité des accidents, la libération des parents des contraintes de l'accompagnement et l'indépendance des enfants. Ces derniers sont ainsi obligés de revenir vite à la maison et de "*ne pas passer le temps à circuler*". "*Ils travaillent plus*", estime le directeur de la Salle ; et ils sont ponctuels au cours contrairement à ceux qui, prennant le bus, sont souvent en retard en classe. Les enfants font en même temps du sport.

Les inconvénients sont également très divers : le vélo est fatigant si l'élève habite loin de son établissement. La bicyclette est une source d'embouteillages car tous les usagers roulent à la même vitesse, surtout aux heures de pointe et des accrochages se produisent. Enfin la bicyclette peut être facilement volée, les élèves eux-mêmes se volent entre eux (censeur du LTO). Mais l'inconvénient majeur du vélo est d'être dégradant et d'avoir une mauvaise image. "*La société n'aime pas celui qui va à vélo*" (Directeur de la Salle). Les parents eux-mêmes entretiennent cette mauvaise image auprès de leurs enfants . Si le vélo est toléré au premier cycle, il n'est pas rare d'entendre de parents dire à leurs enfants : "*Si tu as le BEPC, je t'achèterais une mobylette pour la seconde*". Des parents ne paient pas les frais de scolarité tandis que les enfants roulent à mobylette (Directeur de la Salle). "*Les enfants de l'intendante ont refusé les vélos qu'elle a achetés pour aller à l'école; ils ont été envoyés au village !*" (Censeur du LTO)

c) Les aménagements pour les deux roues

En dehors du collège de la Salle , tous les autres établissements disposent d'un parking pour les vélos. Ces parkings sont payants avec deux modalités : un contrat passé par l'établissement avec le gérant du parking rémunéré par le budget de l'association des parents d'élèves, budget cogéré avec l'intendant dans le cadre du comité de gestion ; ou bien les élèves paient directement le montant d'un abonnement mensuel au gérant. Une certaine réglementation existe pour la reprise des véhicules ; il est en général interdit de circuler dans la cours de l'établissement .

Les responsables d'établissements jugent les pistes cyclables insuffisantes et trop étroites. Le directeur de la Salle est plus catégorique en affirmant qu'il n'existe rien pour les deux roues : " *les gens sont à féliciter à Ouaga; ce sont de véritables cascadeurs! il devrait y avoir plus d'accidents!*"

d) Faut-il revenir à la bicyclette ?

Les avis sont très partagés sur cette question; le Directeur de la Salle "*n'est pas chaud....Pourquoi vouloir faire reculer les gens ? La mobylette n'est pas un luxe!*"

Le censeur du LTO estime qu'il faut "*réformer la société pour cela*" ; il est rejoint par celui du lycée Marien selon lequel "*c'est une question de mentalités ; sous la révolution, on avait tenté de les changer , mais on y est retombé; peut être qu'avec la*

dévaluation on ne tiendra plus compte de l'aspect dégradant". L'intendante du Lycée Zinda pense que c'est une question de revenu ; avec la dévaluation beaucoup de gens seront obligés de retourner au vélo. Plusieurs mesures d'accompagnement sont préconisées : la construction de pistes cyclables, l'éducation des usagers "*surtout les chauffards qui ne tiennent pas compte des cyclistes*" selon le censeur du LTO, et surtout la baisse du prix de la bicyclette car elle est inaccessible aux titulaires de revenus modestes.

Enfin aucun d'entre eux ne fait plus de vélo depuis au moins une quinzaine d'années.

II- les groupes d'intêret

On a enquêté les associations de défense des intérêts des usagers (l'Association Burkinabé pour la Sécurité Routière) , la Ligue Burkinabè des Consommateurs et l'Union Nationale des Associations de Parents d'Elèves du Secondaire), les concessionnaires et fabricant de cycles et une institution de crédit .

A) Les associations de défense des usagers

1/ La ligue des consommateurs et l'association pour la sécurité routière

a) L'évolution récente de l'usage du vélo

Les responsables des deux associations partagent l'impression selon laquelle l'usage du vélo est plus répandu à Ouagadougou. Celui de l'ABSR précise que le trafic bicyclettes a été multiplié par 3 dans la circulation. Plusieurs raisons sont avancées pour expliquer cette tendance :

- la mise sur le marché d'un nouveau type de bicyclette, le VTT, a créé un effet de mode, de snobisme surtout parmi les jeunes scolaires ; les parents sont libérés du souci du transport scolaire et les enfants acquièrent leur indépendance tout en étant "*dans le vent*". Le VTT présente en plus l'avantage d'une gamme variée qui permet des changements "*tout en restant dans le vélo*", comme le souligne le responsable de l'ABSR (VTT à 10 ou 16 vitesses, VTT à couleur unie, fleuri ou fluor, VTT à guidon droit ou recourbé). De plus c'est en plus un vélo très maniable et résistant.
- un prix relativement accessible et encore inférieur à celui du premier modèle d'un deux roues moteur.

b) Avantages et inconvénients de la bicyclette

L'avantage principal du vélo est d'être économique et dans une moindre mesure de faire du sport. Les interlocuteurs ajoutent son caractère écologique : le vélo préserve l'environnement parce que non polluant.

Selon l'opinion générale, il présente plusieurs inconvénients :

- la pénibilité sur de longues distances compte-tenu de l'étendue de Ouagadougou,
- un prix d'acquisition malgré tout très élevé pour les titulaires de revenus modestes,

- l'insécurité : la concurrence des autres modes sur une voirie non adaptée et les vols ; de plus les voleurs le prennent même s'il est cadenassé,
- l'image négative : étant un indicateur de statut social, s'il est le seul véhicule possédé, il est identifié à la pauvreté surtout par les couches aisées de la population ; les "intellectuels" ou cadres. Mais le président de la ligue des consommateurs estime que "*les gens vivent au dessus de leurs moyens!*" et compte tenu du niveau de développement économique du pays, ils devraient se déplacer à vélo .

c) Le bilan des aménagements en faveur des deux roues

Les pistes cyclables sont jugées insuffisantes et pas toujours bien conçues parce qu'elles sont trop étroites et donc vite saturées. Si tous les grands axes en étaient dotés, l'accoutumance s'instaurerait chez les usagers des deux roues qui les respecteraient davantage.

d) Les obstacles au développement du vélo

Les responsables des deux associations placent en tête les mentalités : l'identification du vélo à la pauvreté est la contrainte majeure à son développement. Selon le président de l'ABSR, la trajectoire en tenant compte de la dévaluation et de ses conséquences sur les revenus, sera de la voiture particulière vers les 2 roues moteur ; du 2RM vers le bus ou la marche à pied mais pas vers la bicyclette pour peut-être 10 % des usagers que sont les salariés et les commerçants. Le reste de la population adoptera le vélo sans difficulté.

Les autres obstacles sont le prix trop élevé, les distances trop longues à parcourir, l'inadaptation de l'infrastructure de voirie qui accroît l'insécurité des cyclistes.

e) Les actions des associations en faveur du vélo

La Ligue des consommateurs avait envisagé une action de sensibilisation des élèves et des parents d'élèves sur la sécurité mais elle n'a pu être réalisée par manque de ressources. Elle a mis sur pied une commission chargée des hydrocarbures et des pièces détachées dont l'objectif est de suivre et garantir la qualité de ses produits pour les consommateurs, et d'éviter ainsi que des produits de mauvaise qualité inondent le marché.

L'Association pour la Sécurité Routière collabore aux actions de sensibilisation du Ministère des Transports. Ses idées peuvent rarement se concrétiser en raison des contraintes financières : par exemple elle aurait voulu être associée à la campagne publicitaire de la SIFA pour promouvoir la bicyclette à l'occasion des tours cyclistes du Burkina Faso.

f) Le développement du vélo et sa promotion

Les deux associations sont partisanes du développement du vélo et comme le dit le responsable de l'ABSR, *"il est plus facile de mettre à l'abri le cycliste que les autres usagers de la voirie*".

Une enquête devrait être menée pour comprendre les déterminants du blocage mental, selon le responsable de la Ligue mais en attendant ses résultats, les obstacles pourraient être levés par

- la prise en main des jeunes, surtout scolaires, en organisant des équipes et des compétitions cyclistes entre les établissements,
- l'encouragement des équipes sportives existantes ; de meilleures performances des cyclistes Burkinabè dans les compétitions internationales auraient des effets d'entraînement sur la population de manière générale.

Il est impératif de rendre la bicyclette de la SIFA beaucoup plus accessible qu'elle ne l'est aujourd'hui. Ainsi le prix actuel du VTT est dissuasif surtout comparé à son concurrent fabriqué à Taiwan qui rentre par le Ghana et la dévaluation accentue la non compétitivité des vélos burkinabè. Les Maliens transitent par le Burkina pour s'en procurer au Ghana !

Aménager les pistes cyclables et multiplier les signalisations horizontales et verticales, créer des couloirs de circulation pour cyclistes, aménager des parkings périphériques de rabattement sur les lignes de transport en commun pour les usagers du vélo sont autant de propositions d'aménagement d'infrastructures formulées par ces interlocuteurs.

Former les usagers au Code de la route et les sensibiliser à son application est une tâche également indispensable. L'ABSR avait voulu suggérer à la SIFA l'incorporation du prix du casque à celui du véhicule mais la dévaluation et la perspective de sa privatisation l'en ont dissuadée! Elle bénéficiait en effet d'un dégrèvement fiscal de 33 % en tant qu'entreprise parapublique qu'elle n'est pas sûre de conserver.

En tout état de causes, tous estiment inéluctable le développement du vélo compte de la situation économique : la dévaluation "*produira de nombreux cyclistes*".

La dernière pratique du vélo du président de la ligue des consommateurs date de 1986. L'entretien à l'ABSR a eu lieu avec son président et un membre du bureau, capitaine de l'armée. Le président fait un peu de vélo par an et le capitaine pas du tout mais tous les deux ressentent l'envie d'y revenir; surtout le capitaine dont les hommes abandonnent de plus en plus les mobylettes pour venir à vélo au camp militaire; c'est le glissement doux comme ils le disent "*les gens vont en faire au début une mode et la pratique s'instaurera!*"

2) L'Union Nationale des Associations de Parents d'Elèves du Secondaire(UNAPESB)

Cette union regroupe l'ensemble des associations de parents d'élèves du pays. Un des membres du Bureau a été interrogé.

La bicyclette est le mode de transport le plus utilisé, puis le cyclomoteur, cela aussi bien pour les élèves du primaire que ceux du secondaire.

a) Le vélo progresse moins vite que le deux roues moteur

Il y a sans conteste un accroissement de l'usage du vélo mais qui serait inférieur à celui de la mobylette ces dernières années. La progression du vélo est surtout imputable au

VTT. L'augmentation de l'usage des deux roues chez les élèves tient surtout au fait que les parents supportent difficilement le coût des accompagnements de leurs enfants, lesquels sont alors pour la grande majorité obligés de se contenter du vélo ; le VTT fait plus jeune, plus à la mode.

b) Le ramassage scolaire

Trois établissements l'organisent. Le pionnier, Avenir Kiswendssida a été suivi par Belemtissé et Bangré ces deux dernières années. Les chefs d'établissement organisent eux-mêmes le ramassage et les parents paient un abonnement mensuel. Ces derniers sont libérés de l'obligation de transport des enfants et surtout des angoisses de l'insécurité routière.

c) Avantages et les inconvénients de la bicyclette

Le vélo permet l'économie de frais de carburant et d'entretien, et il convient davantage que le deux roues à moteur aux possibilités financières des parents.

Cependant le vélo est encombrant dans la circulation et aux heures de pointe il est "*effrayant d'observer des pistes cyclables comme celle de l'avenue Charles De Gaulle!*. De plus, l'image du vélo n'est pas toujours très bonne auprès des enfants. Comme le dit l'interlocuteur :"*Je connais un enfant qui a jeté le vélo que son père lui a acheté... les vélos sont facilement volés ou échangés ; cela est le plus souvent le fait des élèves eux-mêmes.*"

d) Pour une plus grande diffusion du vélo et les mesures d'accompagnement

La réalité économique va imposer le vélo ; déjà les vélos sont inabordables (82 000 FCFA le vélo dame et 92 000 FCFA le VTT) et il faudra revoir les prix à la baisse. Les pistes cyclables doivent être plus nombreuses et plus larges. Des aménagements d'horaires sont suggérés : on pourrait revoir les heures de début et de fin des cours et introduire un décalage de sorte que les scolaires ne soient pas obligés de partir en même temps que les travailleurs. On pourrait aussi voir la possibilité d'instituer la journée continue ou de créer des structures d'accueil pour que les élèves puissent passer la journée à l'école. Les jeunes sont le plus souvent des mauvais usagers de la circulation : "*dans le secondaire, il prennent la drogue et ils filent, surtout ceux qui ont un 2RM*" ; aussi un minimum d'éducation des usagers s'impose et il est nécessaire d'introduire dans les écoles le cours du code dans l'instruction civique dès le CM2.

e) Le passage du lycée à l'Université

Selon le responsable de l'Union, il y a une sorte de "*progression normale*", le vélo étant un mode de transition. Au premier cycle du secondaire, le vélo est le mode indiqué; puis le deux roues à moteur dans le second cycle, lequel devient pratiquement une obligation à l'Université. Si les étudiants encore peuvent se déplacer à vélo, pour les

étudiantes cela est exclu ; même si elles n'ont pas obtenue de bourse quelqu'un leur achètera la mobylette, affirme le responsable de l'Union.

Enfin, lui même utilise encore de temps en temps le vélo pour les petites courses ou pour entretenir la forme.

B/ La SIFA et son concessionnaire, Burkina Moto

La Société Industrielle et Artisanale du Faso, producteur de cycles, et Burkina Moto, son principal concessionnaire ont été enquêtés.

a) L'évolution récente du marché des deux roues au Burkina et surtout à Ouaga

Le chef de service des ventes de la SIFA affirme que "*çà pique du nez !*" Le nombre de bicyclettes vendues est tombé de 24 568 en 1992 à 18 691 en 1993, soit une baisse de 5 877 véhicules d'une année sur l'autre ; on observe une tendance comparable pour les cyclomoteurs et les motos. La baisse des ventes de la bicyclette correspond à un mois sans activité ! La vente mensuelle est en effet de 5 000 bicyclettes mais la chute des ventes est inégale selon les modèles : elle est de 48,30 % pour le BMX, 21 % pour le PUE 22 et de 31,8 % pour le PUE 25, alors que la vente de VTT a connu un bond en avant spectaculaire de 171,6 %, ce qui corrobore du reste tous les points de vue exprimés à son propos.

Plusieurs facteurs ont contribué à la chute des ventes selon le représentant de la SIFA :

- la crise économique en Côte d'Ivoire : les émigrés burkinabè qui au retour constituaient une demande importante, ne disposent plus de revenus leur permettant l'accès au vélo,
- la mévente du coton ces dernières années ; la zone cotonnière était un marché non négligeable pour le vélo,
- la concurrence du VTT chinois en ville qui rentre par le Ghana le plus souvent en fraude .

La clientèle urbaine du vélo est composée surtout de scolaires, de personnes âgées ou relativement peu aisées. Les femmes de plus en plus viennent au vélo surtout pour le transport de marchandises (les revendeuses en tous genres). Les VTT et les BMX sont utilisés par les élèves d'origine sociale aisée.

b) La bicyclette, un mode économique mais fatiguant à l'usage et dévalorisant

Pour le responsable de Burkina Moto, l'avantage du vélo est d'être moins cher qu'un deux roues moteur pour se déplacer et de permettre la pratique du sport. Le responsable de la SIFA partage ce point de vue qui est aussi, selon eux, celui de l'opinion courante.

Selon l'opinion publique, le vélo est fatigant, moins rapide que le deux roues moteur, dégradant, facile à voler et vulnérable dans la circulation. Il est en plus impossible de se déplacer à plusieurs ; l'agent SIFA partage totalement cet avis tandis que celui de Burkina Moto ne retient pas l'aspect dégradant .

c) Les actions en faveur du développement de l'usage du vélo

Elles doivent aller dans les direction suivantes

- créer des pistes cyclables obligatoires et en imposer le respect
- le prix d'un vélo de la SIFA reste largement dissuasif surtout le VTT ; à Burkina Moto le VTT coûtait, à la rentrée 93-94, 66 435 FCFA alors que le modèle importé du Ghana pouvait être obtenu à 40 000 F CFA ! Burkina Moto faisait 6 mois sans vendre un seul VTT. Une vente promotionnelle a été organisée avec le prix ramené à 51 000 F CFA : le stock de 1 200 VTT a été rapidement écoulé et des demandes sont en instance ! Il a fallu faire revenir à Ouaga les stocks des agences à l'intérieur du pays en mi-novembre ! "*Le prix joue beaucoup sur le comportement d'achat*", conclut le responsable de Burkina Moto.
- selon la SIFA, des subventions et des dégrèvements fiscaux lui permettraient de rendre le vélo accessible au consommateur moyen ; il faut lutter aussi contre la concurrence déloyale des vélos chinois surtout qu'ils sont de qualité douteuse !
- Sur le plan des usagers de la route, il faut leur enseigner le Code de la route ; l'insécurité routière est aggravée par l'ignorance et l'inconscience des usagers .

Enfin le blocage lié à l'image négative du vélo devrait être levé avec la dévaluation : "*C'est une question de réalisme,*" selon le responsable de la SIFA ; "*Les gens vont s'obstiner au début à vouloir aller à moteur, mais les pannes conjuguées au prix du carburant vont les envoyer sur le vélo!*"

L'agent de Burkina Moto pratique le vélo à l'occasion de la compétition annuelle organisée par la maison pour ses travailleurs et ceux de certaines autres maisons de vente de cycles. Celui de la SIFA n'en fait pas .

C/ Le crédit : la SOBECA

La Société Burkinabè de Crédit Automobile dont les opérations de prêt couvrent aussi le vélo a été enquêtée. La Société a des difficultés de trésorerie, affirme son Directeur commercial, et le volume de son activité ne reflète pas la demande. En 1993, elle est restée 6 mois sans activité et ses partenaires ont aussi des problèmes : la SIFA et Burkina Moto. Il y a maintenant une sélection plus rigoureuse des dossiers pour en éliminer le maximum ; la maison traitait un millier de dossiers par mois quand elle se portait bien contre moins de 200 actuellement. La bicyclette, quand tout allait bien, représentait seulement 1 % du chiffre d'affaires et faisait l'objet de peu de demande de crédit à l'achat ; les clients étaient surtout des manoeuvres et des cuisiniers.

a) Les avantages et les inconvénients du vélo

Selon le directeur commercial, les gens ne sont pas hostiles à la bicyclette qui est utile et permet la pratique du sport. "*Même ceux qui ont une voiture particulière achètent un vélo ; plein de mes collaborateurs en ont pour le sport*". Ses inconvénients sont l'insécurité dans la circulation et les vols, à son avis et selon l'opinion courante.

b) Le développement de l'usage du vélo et les actions appropriées

Le Directeur est un partisan farouche du vélo car "*il est le moyen de déplacement correspondant à notre niveau de développement économique*". Les actions pour sa promotion devraient porter sur plusieurs points :

- les aménagements de voirie en tenant beaucoup plus compte des 2 roues ; plus de vélos que les autres 2 roues entraîneraient moins d'accidents de la circulation .
- la sensibilisation à son usage par une volonté politique ; instaurer par exemple la pratique du vélo le week-end par tous ceux qui voudraient se déplacer dans la ville
- trouver des formes de crédit plus souples pour les populations ; ici, la forme la plus dominante est celle qui s'adresse aux salariés ; au Ghana, une banque pour l'agriculture finance les paysans pour l'achat de cycles.

Notre interlocuteur pratique le vélo tous les week-end et souhaite vivement son développement .

III- La presse

Une enquête a été menée auprès de deux quotidiens : Sidwaya, d'obédience gouvernementale et l'Observateur.

1- L'évolution du vélo et les causes

Les responsables des deux organes de presse notent une plus grande utilisation du vélo ces dernières années ; pour les deux rédacteurs de Sidwaya, "en cette rentrée on observe une recrudescence de l'usage du vélo par les scolaires". Le rédacteur en chef de l'Observateur voit le phénomène au niveau général : "*Les gens reviennent au vélo ; le week-end, il y a un engouement ; cela fait snob mais il y a l'économie derrière*". Les femmes ne sont pas particulièrement concernées par ce phénomène, sauf peut-être dans les quartiers périphériques.

2 -Les obstacles à une plus grande utilisation du vélo

"*La mobylette est venue casser le cou au vélo par la rapidité*" dit le rédacteur de Sidwaya. En d'autres termes, par sa vitesse, la mobylette s'est présentée en concurrent redoutable du vélo ; "*l'économie de plus en plus monétarisée a entraîné le développement de la mobylette*" poursuit le même interlocuteur. Les autres obstacles sont la lenteur du véhicule, la fatigue avec la chaleur du climat et surtout le facteur socio-psychologique. "*Un cadre sur un vélo! l'environnement ne va pas comprendre ; c'est dégradant ! le vélo égal pauvreté ! un cadre à mobylette, on lui demande plutôt qu'est-ce qu'il attend pour acheter une voiture ! ... Il y a aussi la voirie qui n'est pas adaptée ; on n'a pas trop tenu compte de la différenciation des modes !* " Ces points de vue sont ceux des rédacteurs de Sidwaya .

Le vélo coûte cher, "*surtout maintenant ! Même les vélos d'occasion ont doublé de prix ... ils les retapent, mettent la peinture et il faut aller à 40 000 ou 50 000 FCFA pour les avoir" L'image ne joue plus* " affirme le rédacteur de l'Observateur .

3- Le thème du transport dans le courrier des lecteurs

A Sidwaya les lecteurs écrivent peu sur le sujet et les journalistes eux-mêmes l'abordent de temps en temps ; en fin d'année par exemple le journal participe à la campagne de sensibilisation sur la sécurité routière en liaison avec la police, la gendarmerie et les sapeurs pompiers.

A L'Observateur, les lecteurs sont surtout préoccupés par les transports collectifs (la régie X9) et le ramassage scolaire ; ils n'évoquent pas souvent les marchandises ; la voirie est aussi abordée. Ces différents courriers contribuent aux mesures de déguerpissement qui affectent de temps en temps les pousse-pousse et les charrettes ou autres activités informelles qui encombrent la voie publique.

4- Pour une plus grande diffusion du vélo et les actions de promotion

Pour les deux organes de presse, le vélo va se développer à Ouagadougou et le responsable de l'Observateur pense que les gens vont l'adopter malgré eux. Les actions à entreprendre pour accompagner ce mouvement peuvent aller dans les directions suivantes :

- aménager des couloirs pour les vélos et élargir les voies ; il y a de l'espace pour cela ;
- le prix du vélo est trop élevé affirme l'Observateur ; il faudrait dynamiser une société comme Faso Yaar qui avait rendu le vélo accessible aux petits revenus. "*SIFA est trop cher , elle ne s'en sortira pas !* "
- toujours selon ce journal , il faudrait rétablir la police municipale ;
- il faudrait lever l'obstacle psychologique par un certain nombre d'arguments, surtout en direction des intellectuels (cadres supérieurs) ; "*si on atteint les intellectuels, il y aura un effet d'entraînement*" assure le journaliste de Sidwaya ;
- il conviendrait de varier les modèles de vélo en pensant aux différentes catégories d'usagers ; par exemple, prévoir des sacoches sur les côtés pour le transport de leurs dossiers par les intellectuels futurs adeptes du vélo suggère encore le journaliste de Sidwaya.

5- La presse favorable à une campagne en faveur du vélo

Les deux organes de presse seraient prêts à s'associer à une campagne pour une plus grande diffusion du vélo ; Sidwaya voit un pool de journalistes qui organiserait des débats et la publicité avec des messages créatifs sur le vélo .

L'entretien à Sidwaya s'est effectué avec le rédacteur en chef et un journaliste qui font tous les deux du vélo de temps en temps, même si, comme le dit le journaliste "*les gens me regardent bizarrement*". Le rédacteur en chef de l'Observateur fait régulièrement du vélo le week end dans son quartier et surtout aussi pour passer inaperçu.

Conclusion

Les entretiens avec les leaders d'opinion soulignent une large convergence de points de vues sur la bicyclette, sur les obstacles à une utilisation plus large par la population et sur les mesures qu'il conviendrait de prendre pour les surmonter.

La plupart des interlocuteurs ont le sentiment que l'usage du vélo est plus répandu depuis ces dernières années, phénomène qui toucherait principalement la population scolaire et auquel le succès du VTT ne serait pas étranger. La croissance des flux de cyclistes serait aussi liée à l'urbanisation des secteurs périphériques où le sous-équipement en établissements d'enseignement contraindrait de nombreux élèves à se déplacer ainsi vers des secteurs équipés plus centraux. Il convient enfin de noter que ces observations des leaders d'opinion sur la croissance de la bicyclette dans la circulation sont corroborées par les résultats des comptages faits en décembre 1991 et 1993.

Les leaders d'opinion sont quasiment unanimes à reconnaître à la bicyclette l'avantage d'être économique à l'usage et meilleur marché que les transports motorisés, certains ajoutant la possibilité de faire du sport. Le principal inconvénient de la bicyclette est sans nul doute l'image négative qu'elle a auprès de la population et sans doute aussi de certains leaders d'opinion. Son utilisation est visiblement le signe d'une situation sociale inférieure et elle n'est pas comprise de la part de ceux qui ont la possibilité de se déplacer (ou d'accompagner des enfants à l'école par exemple) en deux roues moteur et a fortiori en voiture particulière. La bicyclette est au mieux un mode de transition et au pire le mode des pauvres. D'autres inconvénients sont mentionnés : la pratique du vélo est fatiguante mais aussi peu sûre dans les conditions actuelles de circulation en raison à la fois du comportement des usagers de la route (ignorance ou non respect du Code), et des pistes pour les deux roues insuffisantes et aux dimensions inadaptées au volume du trafic qu'elles supportent.

Plusieurs enquêtés sont convaincus que la situation économique du pays devrait contraindre de nombreuses personnes à revenir à la bicyclette en raison des contraintes financières très fortes qui pèseront sur elles. Dans le même temps l'accès à la bicyclette est devenu impossible pour les usagers potentiels parmi la population défavorisée.

Chapitre 6

Les transports non motorisés à Koudougou

Bien que la recherche sur les transports non motorisés concernait en priorité les capitales de pays africains, il paraissait opportun de s'intéresser aussi aux villes secondaires. En effet on pouvait faire l'hypothèse que la bicyclette est à la fois plus utilisée et plus acceptée dans des villes de moindre importance. Une des raisons pouvant être mise en avant est une plus forte imbrication avec l'espace rural environnant et les activités agricoles, c'est-à-dire un milieu où le vélo reste un mode de déplacement important pour le transport tant des personnes que des marchandises. De plus, une politique favorisant la bicyclette est sans doute mieux acceptée pour ces villes que pour la capitale par les gouvernements.

La ville de Koudougou a été choisie à titre de comparaison avec la capitale, en raison de sa relative proximité de Ouagadougou ce qui facilitait la réalisation de l'enquête générateur et les entretiens auprès des leaders d'opinion.

Après une présentation rapide de la ville, on analysera les pratiques de déplacement et les attitudes des individus enquêtés aux générateurs de déplacements, enfin l'opinion de "leaders" ou personnalités de la ville sur la bicyclette, son usage et ses perspectives.

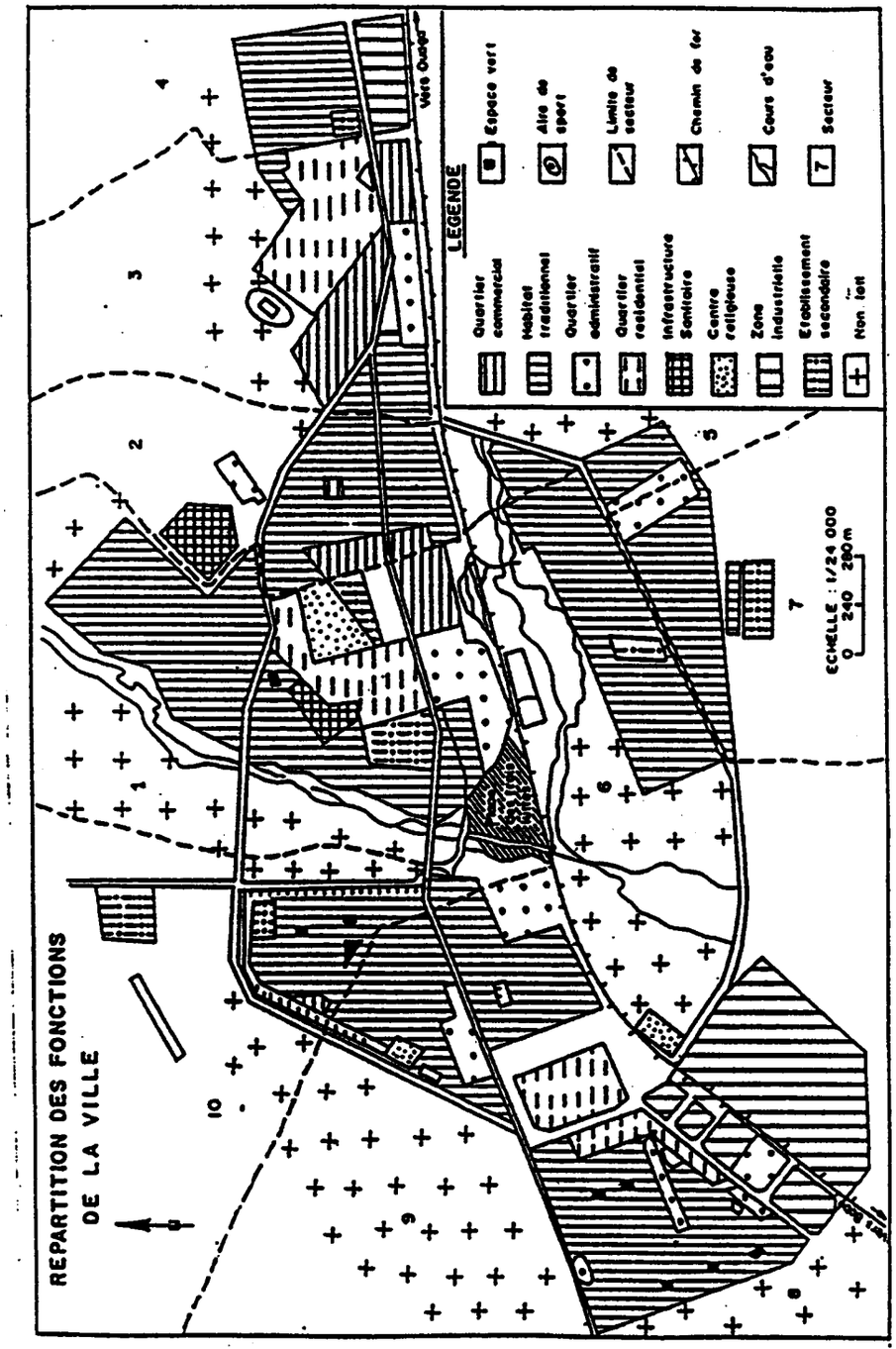
I- Le contexte urbain

La ville de Koudougou, située à une centaine de kilomètres à l'ouest de Ouagadougou, est la troisième du pays par l'importance de sa population. Celle-ci était de 36 838 habitants en 1975 et 51 670 au dernier recensement général de 1985, soit une croissance de + 40,3 % entre les deux recensements. Sa population était estimée à 66 896 habitants en 1991. Sa densité est de 277 habitants/km^2.

Koudougou est bâtie sur un site plat et sa zone lotie s'étale sur 7 km de long et 4 km de large. Les premiers lotissements remontent à 1934. Son centre est traversé par le chemin de fer et une route bitumée, ce qui lui donne certainement sa morphologie actuelle.

A l'instar de tout le reste du pays, l'agriculture est l'activité principale de la ville avec un accent particulier mis sur les cultures maraîchères. Aujourd'hui la réputation de Koudougou ville maraîchère est remise en question par une autre activité non moins importante : la vente de pièces détachées pour cycles et cyclomoteurs. Ceci est d'ailleurs confirmé par la très forte proportion de population active employée dans le commerce (17 % contre 9 % pour le reste des villes classées comme secondaires).

Carte de l'affectation des sols à Koudougou



L'industrie, la route et le rail semblent avoir marqué la ville de façon spécifique et la dotent d'une tissu économique assez dynamique. Sur le plan des activités industrielles, Koudougou est la capitale du textile avec Faso Fani, la première unité de fabrication du textile du Burkina installée en 1969. La ville abrite également une unité de production de fibres et graines de coton (Sofitex), une unité artisanale de savonnerie (Mogli). La Société Nationale d'électricité (SONABEL) et l'Office National de l'Eau et de l'Assainissement (ONEA) sont également représentées.

Sur le plan des équipements collectifs, Koudougou a neuf établissements d'enseignement secondaire, ving-cinq écoles primaires ; elle bénéficie aussi d'un centre hospitalier régional et de huit dispensaires.

Le réseau de voirie est assez dense et l'accès aux parcelles se fait directement à partir des voies primaires et secondaires. Une circulaire relie les dix secteurs de la ville. Le réseau total de voirie long de 31,6 kms se repartit en voies primaires (7,6 km), voies secondaires (12 km) et voies tertiaires (12 km). Les chaussées bitumées recouvrent seulement 30 % du réseau viaire, le reste étant constitué de chaussées en latérite. Dans le schéma d'aménagement de la ville, il n'est pas prévu de pistes cyclables ; actuellement cyclistes, cyclomotoristes, véhicules particuliers et charrettes à bras ou à ânes partagent donc la même chaussée, souvent dégradée.

La ville est divisée en dix secteurs. Dans les secteurs centraux 1 et 2 s'étend la zone commerciale sur un rayon de 5 km environ ; le lotissement de ces secteurs, déjà ancien, remonte aux années 30. Dans le secteur 6 on trouve des lotissements construits entre 1960 et 1980 ; les secteurs 8 et 9 accueillent des lotissements plus récents (1989). Ces cinq secteurs concentrent 64 % de la population de la ville.

Koudougou ne dispose pas de transport collectif et seuls quelques taxis assurent le transport des voyageurs débarquant dans les gares ferroviaire et routière. Les Koudougouvillois se déplacent à pied, ou en deux roues, non motorisés et motorisés et les voitures sont rares dans la circulation urbaine [1]. Contrairement à Ouagadougou, le vélo semble être le mode de transport dominant comme l'observe le visiteur qui vient la première fois dans cette ville mais cette impression mériterait d'être confirmée par des comptages routiers sur les principaux axes.

II- Pratiques de déplacement et usages de la bicyclette

En février 1994, une enquête générateurs a été réalisée auprès de 452 individus parmi lesquels 209 "cyclistes" ou personnes s'étant rendues en vélo aux différents pôles. Ainsi, on ne peut en tirer des enseignements sur la répartition modale pour se rendre aux générateurs en raison du parti pris de recueillir l'opinion du plus grand nombre possible de cyclistes sur leurs pratiques du vélo et leurs attitudes vis-à-vis de ce mode.

[1] L'enquête générateur ne permet pas de connaître la répartition modale de la population. En l'absence de comptage ou d'enquête ménage, il est difficile d'avancer des estimations fiables.

Tableau 38 Répartition des personnes enquêtées par générateur

	"Cyclistes"	Non cyclistes	Total
Administrations	20	30	50
Usines (Faso Fani, Sofitex)	22	50	72
Marché central	61	30	91
Eglises, mosquée	40	20	60
Lycées	80	60	140
Gare routière	20	19	39
Total	243	209	452

1/ Caractéristiques des déplacements

En raison de la taille relativement réduite de la ville, les distances moyennes parcourues, calculées à partir des déclarations des enquêtés, sont peu élevées : 2,4 km pour les élèves qui se rendent dans un établissement secondaire, 3,1 km pour aller au marché central ; 2,3 km pour les ouvriers allant aux usines de la ville, 3,9 km pour aller aux administrations (Préfecture et Haut Commissariat). La distance moyenne parcourue selon les modes ne varie pas beaucoup : 3 km en bicyclette ou en deux roues moteur mais 2 km à pied ce qui n'est pas négligeable.

Selon les déclarations des enquêtés, les modes de transport individuels mécanisés sont surtout utilisés pour assurer des déplacements du quartier de résidence aux quartiers centraux de la ville : c'est le cas pour 63 % des usagers du vélo et 66 % des usagers des deux roues moteur. La marche à pied prédomine pour les déplacements internes au secteur d'habitat (57 %). Ainsi, en l'absence d'autres indications, il semblerait que les déplacements à Koudougou soient de type centre-périphérie avec les modes mécanisés. Il convient maintenant de mieux cerner la population des usagers du vélo à Koudougou.

2/ Les usagers de la bicyclette

Les personnes venues aux différents générateurs à bicyclette sont en majorité des hommes (73 %) avec une majorité d'élèves, donc d'enfants ou d'adolescents (67 %), puis d'actifs (chefs de ménage ou épouses). Les autres parents ou autres membres du ménage sont faiblement représentés : en effet, les familles de Koudougou accueillent peu de personnes originaires de villages comme domestiques ou étudiants, contrairement à Ouagadougou.

Plus de la moitié des individus enquêtés (57 %) sont propriétaires d'une bicyclette et 12 % seulement d'un véhicule à moteur. Ce faible taux de motorisation s'explique en large partie mais pas uniquement par la forte proportion d'enfants (59 %) dans l'échantillon. Dans 50 % des cas, la bicyclette a été achetée au comptant, l'achat à crédit est rare (4 %) ainsi que le prêt d'un particulier (2,4 %) ; en revanche dans plus de 42 % des cas on trouve un ensemble de modalités d'accès variées à la bicyclette : achats grâce aux jeux de hasard et non pas par économie des ressources individuelles, mais aussi le vol, bien que cette modalité, non explicitement mentionné, ne soit pas rare selon le Direction Régional de la Sécurité Publique.

Le vélo est-il une transition vers le deux roues à moteur ? Cela semble se vérifier si l'on considère que 78 % de ceux qui n'en possèdent pas désireraient en acquérir un. Mais cette acquisition reste dans un avenir très incertain puisque subordonnée à des conditions largement aléatoires : l'obtention d'un premier travail (41 % des réponses), quand il y aura assez d'argent (33 %), lors d'un succès à un examen (13 %). Ainsi le deux roues à moteur est fortement prisé par une population semi-rurale et relativement jeune (correspondant à notre échantillon) mais ce rêve n'est pas nécessairement réalisable dans un proche avenir. Les modèles de deux roues à moteur convoités sont d'abord le Peugeot P50, modèle robuste qui correspond le plus souvent au premier modèle acheté, suivi de la Yamaha Dame (22 %) dont le prestige dépasse les frontières de Ouagadougou. Les autres modèles retiennent beaucoup moins de suffrages.

III- Les attitudes vis-à-vis de la bicyclette

On demandait aux enquêtés dans une question ouverte de dire quels étaient selon eux les avantages et les inconvénients de la bicyclette. On a retenu pour le codage le premier attribut cité, ce qui n'entraîne pas une grande déformation de la réalité dans la mesure où une seule réponse correspondait aux cas les plus fréquents. Il était intéressant de voir si des différences significatives apparaissaient entre usagers fréquents et occasionnels de la bicyclette d'une part, entre les personnes selon le statut d'activité d'autre part.

1/ Usagers fréquents et non fréquents du vélo

Tableau 39 Les avantages de la bicyclette

Nature de l'avantage	Usagers fréquents	Usagers peu fréquents
Coût peu élevé	44	43
Plus rapide que la marche à pied	13,5	19
Facile, commode	32,5	30
Pratique du sport	4	5
Sécurité	-	1
Pratique pour les marchandises	1	-
Aucun avantage	5	2
TOTAL	100	100

On n'observe pas de différences sensibles selon la fréquence d'usage de la bicyclette ; cela peut vouloir dire que les usagers peu fréquents actuels appartiennent à des ménages ou des milieux où le vélo reste un mode de transport dominant et qu'à Koudougou, contrairement à Ouagadougou, le deux roues moteur, même s'il est désiré, n'est pas encore entré dans les pratiques courantes de déplacement de la majorité de la population. Cependant, comme à Ouagadougou, on considère que le faible coût du vélo est son

avantage majeur, puis sa supériorité par rapport à la marche à pied puisqu'il permet de faire de plus longues distances avec un véhicule d'utilisation facile. Cet aspect de "facilité" est un peu ambigu et l'on ne sait pas très bien ce qu'il recouvre en l'absence de précisions que ne permettaient pas d'obtenir l'enquêteur aux générateurs, faute de temps. Peu de personnes ne trouvent aucun avantage à la bicyclette.

Tableau 40 Les inconvénients de la bicyclette

Nature	Usagers fréquents	Usagers peu fréquents
Fatiguant	25	24
Pannes fréquentes	23,5	20
Insécurité	22,5	23
Lenteur	10	13
Pas longues distances	4	6
Dégradant	-	1
Aucun inconvénient	15	13
TOTAL	100	100

Comme précédemment, les différences d'appréciation sont peu sensibles selon la fréquence d'usage du vélo. On notera que l'aspect dégradant n'est pratiquement pas mentionné ce qui est un peu normal, les usagers ne pouvant faire état de leur sentiment d'infériorité" par rapport aux personnes motorisés et la bicyclette étant par ailleurs assez répandue dans cette ville ; ce sont les "inconforts" du vélo qui ressortent le plus, à côté de son caractère insécuritaire. On est frappé de voir la fréquence des pannes mentionnée ici : l'inconvénient réside-t-il alors dans le coût de réparation ou dans l'immobilisation momentanée du véhicule pour l'usager ? Par ailleurs la perception de l'insécurité est-elle vraiment fondée ? S'explique-t-elle par l'absence d'aménagements de voirie pour les cyclistes ou par la fréquence des vols ?

2/ La perception du vélo selon le statut d'activité

Les avantages de la bicyclette selon le statut d'activité font ressortir des sensibilités un peu différentes d'une catégorie à l'autre.

Les agriculteurs et artisans mettent en avant la facilité que le vélo procure dans la mesure où ce véhicule constitue leur moyen de travail. Le caractère économique est souligné d'abord chez les cadres et par plus de la moitié des salariés et plus d'un tiers des étudiants ou élèves. Ces derniers considèrent également plus que les autres catégories son avantage par rapport à la marche à pied. Seuls les salariés du secteur formel semblent un peu sensibles à la pratique du sport permise par la bicyclette. Peu d'enquêtés considèrent que le vélo ne présente aucun avantage.

Tableau 41 Les avantages du vélo selon le statut d'activité (en % des réponses)

	Artisan	Cadres	E. formel	E. informel	Elève	Inactif
Coût	6	80	55	55	36	6
Facilité	81	20	19	28	25	76
Rapide	13	0	7	7	31	18
Pratique	0	0	0	2	0	0
Sécurité	0	0	0	1	0	0
Sport	0	0	14	2	5	0
Aucun	0	0	5	4	3	0
TOTAL	100	100	100	100	100	100

NB : e = employé

Fatigue, insécurité routière et pannes constituent les principaux inconvénients du vélo. On note que l'aspect fatiguant est largement évoqué par les cadres qui ne sont pas les plus gros usagers du vélo (manquent-ils d'entraînement ?). Les élèves-étudiants sont également sensibles, mais dans une moindre mesure à cet inconvénient que l'on peut associer à la lenteur. On est frappé par l'évocation des pannes fréquentes par une forte minorité dans toutes les catégories d'individus. Les agriculteurs-artisans semblent les plus marqués par ces aspects, sans doute parce qu'ils sont plus enclins que les autres à solliciter leur engin et à leur imposer de lourdes charges ; peut-être aussi parce que leur vélo, déjà ancien, exige des réparations plus fréquentes. Enfin, aucun des artisans-agriculteurs et des cadres estime que le vélo n'a pas d'inconvénient, contrairement aux autres catégories d'usagers.

Tableau 42 Les inconvénients du vélo selon le statut d'activité (en %)

	Artisan	Cadres	Employés "formels"	Employés. "informels"	Elèves	Inactifs
Fatiguant	19	60	24	21	30	6
Insécurité	42	20	17	21	20	53
Lenteur	0	0	12	13	12	0
Pannes	39	20	14	24	18	23
Distances	0	0	14	6	2	6
Dégradant	0	0	0	2	0	0
Aucun	0	0	19	13	18	12
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Enfin, les attitudes selon le sexe ne varient pas de façon très marquée : les femmes sont légèrement plus sensibles à l'aspect facilité de déplacement que les hommes (35 % contre 30 %) mais elles sont proportionnellement plus nombreuses (8 %) à ne trouver aucun avantage à ce mode que les hommes (1,5 %). Sur le plan des inconvénients, la

fatigue et l'insécurité sont plus fortement ressenties chez les femmes qui par ailleurs semblent attacher moins d'importance aux pannes et à la lenteur du déplacement en vélo.

IV- Images et avenir du vélo selon les leaders d'opinion [2]

L'enquête auprès des leaders d'opinion à Koudougou comme à Ouagadougou avait plusieurs objectifs :

- apprécier leur perception de l'importance et de l'évolution de l'utilisation de la bicyclette dans la ville.
- recueillir l'image que les leaders, et l'opinion publique en général, ont de l'utilisation de la bicyclette. Le vélo a t-il une bonne image ou une mauvaise image dans la population ? Son utilisation est-elle appréciée positivement ou négativement ?
- s'interroger sur les possibilités de développer sur une plus grande échelle l'utilisation de la bicyclette en recherchant quelles sont les mesures que l'opinion publique accepterait facilement.

Plusieurs catégories de personnalités de la ville ont été interviewées

- les décideurs intermédiaires (les maires et responsables de secteurs, le Haut Commissaire, des Notables, les Responsables de la sécurité publique, les Responsables d'établissement d'enseignement secondaire).
- les groupes d'intérêt (les responsables d'associations de parents d'élèves, les concessionnaires de cycles).

A Koudougou, la disproportion dans la représentation de ces trois grands groupes est très nette ; ainsi, on n'a pu identifier et enquêter que deux groupes d'intérêt : Burkina Moto et l'Association des Parents d'Elèves. Contrairement à Ouagadougou, la SIFA, la Ligue des Consommateurs, l'Association Burkinabè pour la Sécurité Routière ne sont pas représentés. Les décideurs intermédiaires par contre sont très largement représentés. Mis à part les chefs coutumiers, il n'a pas été possible d'interviewer des responsables de secteurs de la ville.

1/ Les décideurs intermédiaires

Les personnes enquêtées ont été le Secrétaire Général du Haut Commissariat, le Maire, le Directeur provincial adjoint de la Sécurité Publique, un ancien maire, sa Majesté le Lallé Naba, des chefs coutumiers et l'intendant du Lycée municipal.

Le vélo, un laisser pour compte dans l'aménagement urbain

Comme plusieurs centres secondaires du Burkina Faso, Koudougou dispose d'un Schéma d'Aménagement et comme beaucoup d'autres centres secondaires, il n'a pas été prévu sur la voirie des aménagements pour cyclistes, de pistes cyclables en particulier, de sorte que tous les usagers de la route partagent la même chaussée le plus souvent dégradée. Cet état de fait est souligné et regretté par tous les leaders d'opinion interrogés, notamment les responsables administratifs.

[2] Partie rédigée par Ernest ILBOUDO (CEDRES) à partir de son enquête à Koudougou

Bien entendu, il existe des parkings un peu partout, mais ils sont exploités par des gérants privés. Rares sont les services publics où des aménagements ont été spécialement conçus pour le stationnement des bicyclettes.

Les élèves et les paysans, les plus gros utilisateurs du vélo

Tous les enquêtés s'accordent à dire que les utilisateurs du vélo sont les plus nombreux dans la ville de Koudougou mais il est plus difficile de trancher sur le point de savoir quelle est la catégorie socio-professionnelle la plus représentée parmi ces usagers du vélo.

L'impression de chaque enquêté est que le cyclomoteur et la voiture sont l'affaire des fonctionnaires et des gens "riches" en général. La bicyclette, par contre, est réservée aux catégories "pauvres" en l'occurrence les paysans, les élèves et ceux qui gagnent leur vie dans le secteur informel.

Parce qu'ils constituent une catégorie homogène et allant à l'école ou retournant à domicile au même moment, les élèves donnent l'impression d'être les plus gros utilisateurs de vélo, impression ressentie par la plupart des enquêtés ; elle mériterait bien sûr d'être vérifiée en prenant en considération le nombre d'établissements d'enseignement secondaire et d'élèves dans la ville de Koudougou. Dans tous les cas, ils sont avec les paysans, les plus gros usagers du vélo dans la ville.

Tel niveau de revenu, tel moyen de transport !
Tel rang social, tel moyen de transport !
Au pauvre, le vélo à Koudougou !

Quelle image le vélo a-t-il auprès des leaders d'opinion ? Une image plutôt positive, négative ? Le vélo est-il simplement une nécessité ou un bien de luxe ? En fait, il n'existe aucune réponse générale à cette question. Tout dépend de l'enquêté et de sa position économique et sociale.

Tous les leaders d'opinion enquêtés ont la possibilité de se procurer au moins un cyclomoteur. Aucun d'entre eux ne manifeste un quelconque mépris ou hostilité vis-à-vis du vélo. On trouve la bicyclette plutôt sympathique, utile, nécessaire et appropriée. Mais lorsqu'il s'agit de savoir pourquoi la bicyclette est appropriée, l'unanimité observée dans les réponses se brise.

On ne sait plus toujours faire la différence entre le sentiment personnel de l'enquêté et celui de l'opinion qu'il entend rapporter :

"*Il y a des gens qui ont honte de retourner au vélo*" affirme le Secrétaire Général du Haut Commissariat qui ajoute :"*Quand on envoie un enfant à vélo, il ne veut pas aller soit disant que c'est dégradant*" pour montrer que le vélo n'a pas une bonne image dans l'opinion.

Aucun interviewé ne fait les louanges excessives du vélo et tous vont plutôt dans le sens du Secrétaire Général du Haut Commissaire. Ainsi pour l'intendant du Lycée "*Si on avait quelque chose pour remplacer les vélos, cela vaudrait mieux*" En fait, lui "*utilise le vélo que quand c'est coincé*".

"Quand je vais à vélo, les gens s'étonnent. Une de mes collègues m'a même dit qu'elle ne veut plus me voir aller à pied. Un autre qui m'a vu circuler à pied m'a demandé si j'ai vendu mon cyclomoteur et si j'étais devenu pauvre.

Un Commissaire de Koudougou voit dans la bicyclette un moyen plutôt réservé aux élèves. *"Selon l'opinion, c'est quand on n'a pas les moyens qu'on utilise le vélo"* et il ajoutera :*"Le vélo à mon avis doit être réservé aux élèves... Le fonctionnaire préfère une vieille CT au vélo. En ville, les gens ne veulent pas utiliser le vélo, mais la mobylette".*

Lallé Naba, dignitaire très connu, partage le même avis que l'ancien Maire :*"Quand je sors à vélo, on me le reproche et on me dit de faire attention pour ne pas faire un accident car le vélo n'est pas de mon rang social".*

Les chefs coutumiers sont plus directs : *"le vélo, c'est pour les pauvres, (les cultivateurs) les mobylettes, les voitures, ça c'est pour les riches".*

Le maire actuel, personnalité très connue, ne mâche pas ses mots pour traduire le sentiment des gens sur le vélo. *"Des gens préfèrent aller à pied qu'à bicyclette"* et il ajoute : *"Les gens trouvent que c'est humiliant et dégradant d'aller à vélo"* ou encore qu'ils ne veulent pas que l'on croit qu'ils sont réduits au vélo seulement. Le maire, pour renforcer ses propos, soutient que *"les gens cultivent le paraître au détriment de l'être. Les gens préfèrent qu'on dise qu'ils utilisent le vélo par plaisir et non par difficulté économique"*.

L'utilisation du vélo, plus d'avantages que d'inconvénients à Koudougou

Paradoxalement à ce qui a été dit plus haut, pour les leaders d'opinion interrogés, le vélo est très utile et même indispensable à Koudougou car il sert à tout faire : déplacements pour les études, le travail, les loisirs, et surtout le transport de marchandises. Il remplace en grande partie le taxi, le bus, etc. Pour certains, sans le vélo ce serait presque la catastrophe pour une ville comme Koudougou. Les avantages du vélo l'emportent de loin sur les inconvénients. En fait, le vélo est très bien mais pour les autres et tant qu'il permet aux pauvres de résoudre leurs problèmes.

Les inconvénients les plus fréquemment évoqués sont l'encombrement des rues et les accidents liés à la méconnaissance du Code de la route et au mauvais éclairage. La fatigue physique est peu mentionnée par les responsables administratifs. Pour les Chefs coutumiers et les notables, la fatigue ne compte pas *"on ne peut pas faire des omelettes sans casser les oeufs"*. Comme dit l'un d'entre eux, *"il suffit de se reposer après. Est-ce que la marche à pied n'est pas plus difficile ?"* demande-t-il.

La lenteur dans le déplacement à bicyclette n'apparaît pas comme un inconvénient significatif pour les enquêtés.

Les avantages souvent évoqués sont la possibilité d'aller là où on veut, le coût assez faible du vélo (et surtout de son entretien) comparativement à celui du cyclomoteur et autres, l'absence de pollutions, le développement des capacités physiques (donc de rester en bonne santé) suite à l'utilisation du vélo.

Tout le monde insiste sur le fait que le vélo est un moyen de transport de marchandises en pensant en particulier au fait que la ville est approvisionnée tous les jours par les cyclistes.

Blocages psychologiques et coûts élevés, des obstacles à la promotion du vélo

L'image négative que beaucoup de personnes ont du vélo limite son utilisation à Koudougou. Un certain nombre de personnes préfèrent aller à pied qu'utiliser la bicyclette parce qu'elles trouvent sa pratique dégradante, humiliante. Ces personnes se recrutent dans la catégorie de fonctionnaires et autres.

Le vélo coûte relativement peu cher par rapport aux deux roues moteur. Cependant, pour certaines catégories de personnes notamment, celles à faible revenu, son prix est prohibitif et empêche sa promotion. Ainsi que le disent les chefs coutumiers, au delà d'un certain seuil, les pauvres ne peuvent plus accéder aux vélos.

Sensibilisation et baisse des prix pour une plus grande diffusion de la pratique du vélo

A Koudougou, de très rares opinions se sont élevées pour suggérer la limitation de la diffusion du vélo en raison des accidents qu'il peut causer (surtout aux élèves). Seul l'intendant du lycée a été explicite sur ce point et préconise l'introduction du bus.

Comme pour admettre que la masse des pauvres (les utilisateurs du vélo) restera toujours importante à Koudougou, les enquêtés estiment que le vélo est indispensable et irremplaçable. Le vélo est en quelque sorte un mal incontournable mais compte-tenu de sa très grande utilité, il faut nécessairement trouver les moyens de le rendre accessible au plus grand nombre. Les mesures à prendre pour favoriser sa diffusion varient en fonction du public visé.

Si on veut amener les fonctionnaires et autres à "aimer" le vélo ou à l'utiliser sans complexe, il faut mener des campagnes de sensibilisation à l'échelon national, appuyées régionalement par les autorités administratives et coutumières, et les concessionnaires de cycles. Cette opinion est partagée par presque toutes les personnes interviewées.

Si on considère les paysans, les élèves et toutes les catégories de personnes à revenus modestes, les mesures préconisées par tous les interviewés sont surtout d'ordre économique. Ainsi pour les concessionnaires de cycles, il faudrait augmenter les revenus (salaires, revenus agricoles, transferts aux élèves) ; pour les autres leaders d'opinion, la meilleure solution consisterait à baisser les prix car ils sont prohibitifs. Comme on a pu le constater depuis l'application du Programme d'Ajustement Structurel (libéralisation des prix) et la dévaluation du F CFA, le marché du cycle s'est pratiquement éteint. Même les "revenants" de Côte d'Ivoire n'achètent plus de vélo. Pour les chefs coutumiers, généralement plus proches des paysans et des milieux les plus pauvres, *"au delà de 50 000 F CFA, le paysan est exclu du vélo"*.

A côté de ces mesures d'ordre économique, il a été suggéré de procéder à l'aménagement conséquent de la ville et des voies pour donner plus de droit aux cyclistes et libérer en même temps les grandes voies pour les automobilistes.

L'introduction du Code de la route dans les programmes d'enseignement apparaît à beaucoup de responsables comme une nécessité parallèlement au développement spontané ou provoqué de l'utilisation du vélo.

Crise économique, dévaluation (du FCFA) et retour forcé du vélo !

Beaucoup de personnes interrogées considèrent que le retour au vélo est inéluctable, non pas parce que la bicyclette serait revenue à la mode ou par plaisir (par exemple faire du sport), mais en raison des difficultés économiques que rencontrent de plus en plus les gens. Les pauvres entretiendront plus soigneusement leurs bicyclettes nous dit-on. Mais au delà des pauvres actuels, il y a les pauvres de demain (les fonctionnaires, certains petits commerçants, employés et ouvriers) qui ne pourront plus acheter ni entretenir correctement une mobylette. Ceux là vont se rabattre sur les bicyclettes.

"*Aujourd'hui on voit des gens qui achètent des vélos en plus de leur mobylettes, en fait, ils préparent l'avenir. Pour cacher la honte, les gens achètent le V.T.T. soit disant que c'est pour faire le sport* " (Secrétaire Général du haut Commissariat)

"*En raison de la crise économique, du renchérissement des prix du vélo et du carburant, les gens vont dominer leur complexe et utiliser le vélo*" (Maire actuel de Koudougou)

"*Avec la crise économique, les gens vont abandonner le snobisme (qui consiste à aller coûte que coûte en mobylette) et revenir en arrière au vélo*" *....Les gens vont aimer le vélo à la place de la mobylette comme ils ont préféré le dolo à la bière quand on avait augmenté les prix*" (Secrétaire Général du Haut Commissariat).

"*Avec le coût du carburant, le retour au vélo est forcé*" (Directeur provincial ou la sécurité publique).

"*Avec la dévaluation et autre, la diffusion du vélo est possible maintenant*" (ancien Maire de Koudougou).

2/ Les groupes d'intérêt

Les personnes interviewées dans ce cadre sont le chef d'agence du Burkina Moto, et le Secrétaire Général Adjoint de l'Association des Parents d'Elèves.

Comme il a été souligné par ailleurs, les groupes d'intérêt relatifs au vélo sont très peu représentés à Koudougou et ils n'ont pas un avis fondamentalement différent de celui des autres leaders d'opinion.

Le vélo, moyen de transport privilégié des élèves

Pour le Secrétaire Général Adjoint de l'Association des Parents d'Elèves, le vélo est très utilisé par les élèves, surtout par ceux du secondaire. Les élèves du primaire se déplacent généralement à pied. Le Chef d'Agence à Burkina Moto observe, quant à lui, que "*les ventes de vélos augmentent à la rentrée scolaire*". Ces deux personnes considèrent que les mobylettes sont relativement peu nombreuses et que l'utilisation du vélo par les scolaires évolue positivement, donc à la hausse.

Le V.T.T., le vélo de l'avenir

Tout le monde s'accorde sur le constat que le V.T.T. est le plus prisé des modèles de vélos. Selon le Chef d'Agence de Burkina Moto, par ces temps de crise, c'est le vélo qui est le plus demandé et qui a le meilleur marché actuellement. Le Secrétaire de l'Association des Parents d'Elèves confirme cette observation.

Le marché du cycle, un marché en crise

Pour le chef d'Agence du Burkina Moto, "*il y a deux ans, le vélo se vendait très bien. A l'instar des autres types de cycles, le marché du vélo a brutalement chuté*". Cette chute s'explique assez aisément. Elle est liée à deux facteurs :

- les prix sont trop élevés en ce moment et dépassent la capacité d'achat des populations,
- la mauvaise production de coton de la campagne 1992-93 expliquerait aussi en grande partie la grisaille du marché. Même les "revenants" de Côte d'Ivoire ne sont plus capables d'acheter les vélos comme avant".

Le vélo : plus d'avantages que d'inconvénients

Pour les représentants de ces groupes d'intérêts, le vélo comporte essentiellement des avantages et il a peu d'inconvénients surtout pour les catégories sociales qui l'utilisent. La promotion du vélo est indispensable et les actions à mener doivent l'être dans deux directions : l'augmentation du revenu des paysans et des fonctionnaires d'une part ; les facilités d'accès au crédit bancaire d'autre part.

Conclusion

Le panorama qui se dégage du cas de Koudougou permet de revenir sur les questions fondamentales concernant l'usage de la bicyclette. Le vélo dans le système actuel de transport de Koudougou permet de satisfaire un certain nombre de besoins de déplacements et il répond aux attentes de la majorité de la population. Le vélo reste aussi un mode de transition vers les deux roues moteur, au moins dans l'esprit des personnes enquêtées.

On peut se demander les raisons pour lesquelles la bicyclette n'est pas encore plus répandue qu'elle devrait l'être surtout en zone rurale. En dehors des obstacles culturels ou sociaux qui empêchent une utilisation plus massive du vélo, il existe à notre avis d'autres obstacles dont les effets sont plus sensibles à la campagne qu'en ville.

- La chute du marché du vélo : la production de la SIFA est tombée de 70 000 véhicules en 1985 à 35 000 en 1993 et, d'avril 1993 à avril 1994, elle a encore baissé de 58 %. Les raisons en sont multiples. Outre la paupérisation croissante des couches rurales, il y a surtout la crise économique qui sévit en Côte d'Ivoire. En effet, la période de pointe de vente des vélos correspond à la période de retour des travailleurs burkinabè de Côte d'Ivoire après la campagne café-cacao.

- Depuis la dévaluation du franc CFA, le prix des vélos de la SIFA a augmenté de 30 à 35 %, ce qui serait le strict minimum, car la part importée des intrants dans le montage des vélos serait de 70 %. En effet, même en achetant les tubes à Abidjan (mais le feuillant provient d'Afrique du Sud) et les pneumatiques au Burkina (mais la SAP importe le caoutchouc), la valeur ajoutée locale ne dépasse pas 30 %. La dévaluation a eu donc pour conséquence de faire passer la production de vélos de 12.000 au premier trimestre 1993 à 6 800 au premier semestre 1994.

- Le coût de production des vélos et donc des prix à SIFA sont très élevés. Le prix d'une bicyclette SIFA est équivalent au PIB/habitant du Burkina (avant dévaluation). Devant viser essentiellement les populations à faible revenu, le vélo ne peut assurer ce rôle avec de tels prix.. Quant au coût unitaire (hors marges et taxes), il s'élève à 43 673 FCFA (avant dévaluation). Tous ces facteurs ont milité en faveur de la création d'un marché informel alimenté surtout par la fraude et surtout au niveau des VTT. Ces VTT de provenance asiatique importés en fraude du Ghana croissent d'année en année. Malgré l'augmentation de leur prix de plus de 55 %, ils restent compétitifs vis-à-vis des VTT SIFA et ce, en dépit de leur qualité douteuse. Les clients ne peuvant plus s'offrir des VTT SIFA, ils se rabattent sur le marché de l'occasion de ce même vélo actuellement en croissance car, malgré tout les qualités reconnues aux vélos SIFA sont leur robustesse, leur résistance et leur esthétique.

Le redémarrage du marché du vélo dans les campagnes devrait reposer un ensemble de mesures dont nous reparlerons ultérieurement dans la synthèse sur le Burkina Faso : action sur le coût de production; accès au crédit des acheteurs potentiels...

A Koudougou, le vélo l'emporte encore, semble-t-il sur les deux roues à moteur dont la part relative continuera vraisemblablement à progresser, mais à un rythme sans doute ralenti par la persistance de la crise économique ; la faible superficie de la commune autorise par ailleurs une pratique plus aisée du vélo qu'à Ouagadougou en dépit du mauvais état de la voirie et de l'absence de pistes cyclables [3]. Contrairement à Ouagadougou, les parcs de stationnement publics pour deux roues sont pratiquement inexistants mais les parkings privés sont assez répandus à travers la ville. Les cyclistes enquêtés aux générateurs sont principalement les scolaires élèves du secondaire et des actifs, hommes et femmes ; il semblerait que dans cette ville, le vélo soit plus banalisé qu'à Ouagadougou et donc utilisé pour une gamme plus étendue d'activités, mais ceci mériterait d'être confirmé par une enquête ultérieure.

Les différences dans la répartition des réponses sur les avantages et les inconvénients de la bicyclette avec la capitale ne permettent pas de conclure à une meilleure acceptabilité de la bicyclette à Koudougou qu'à Ouagadougou et la faiblesse des échantillons (respectivement 1 202 et 452 personnes) n'autorisent pas de conclusions définitives. Tout au plus on notera que la part de ceux qui ne voient aucun avantage à la bicyclette est plus forte à Ouagadougou (10,5 %) qu'à Koudougou (3 %) ; de même 10 % des individus de Ouagadougou ne voient aucun inconvénient au vélo contre 14 % à Koudougou.

L'attrait pour le deux roues moteur est également très fort et 78 % des enquêtés non motorisés désireraient s'équiper même si la probabilité d'acquérir un tel engin reste peu élevée parce que subordonnée à des événements aléatoires (gains à des jeux ou des paris) ou à l'obtention d'un emploi.

Les leaders d'opinion ne manifestent pas d'hostilité vis-à-vis du vélo, contrairement à certains interrogés dans la capitale : d'un côté on considère que c'est le mode de déplacement des "pauvres" et des élèves, de l'autre le vélo est jugé indispensable dans une ville sans taxi ni transport en commun où le transport de marchandises est essentiel pour les paysans. Cet aspect utilitaire du vélo, souligné uniquement à Koudougou, milite en

[3] 72 % des déplacements aux générateurs ne dépassent pas quinze minutes.

faveur d'un accès encore plus large à la population paysanne [4] Par ailleurs, on a conscience ici comme à Ouagadougou et dans tout le pays que la politique d'ajustement structurel en général et la dévaluation du Franc CFA en particulier contraindront à terme les individus appartenant aux catégories sociales intermédiaires (petits fonctionnaires, employés et ouvriers, petits commerçants) à recourir plus largement à la bicyclette pour leurs déplacements ; cependant personne ne se prononce sur le caractère durable ou non de ce mouvement, pour les uns nécessaire et souhaité, pour les autres déploré comme un retour en arrière mais auquel il n'est pas possible d'échapper.

On est en droit de penser que les villes secondaires du Burkina Faso, où son usage est plus répandu sinon mieux accepté que dans la capitale, la transition vers le deux roues moteur est nettement plus lente même si l'accès à la motorisation est largement souhaité. en raison de conditions plus favorables d'utilisation (étendue de la ville) et d'un pouvoir d'achat inférieur

La bicyclette semble avoir encore un bel avenir dans cette ville à défaut d'une progression incertaine du taux de motorisation des ménages dans un contexte de crise économique et de baisse du pouvoir d'achat consécutive à la dévaluation du Franc CFA. Ici il s'agira moins, semble-t-il, d'encourager l'utilisation de la bicyclette que de permettre son accès à une population majoritairement moins aisée qu'à Ouagadougou, sans doute par des formes de crédit appropriées.

Par ailleurs, la taille même de la ville n'impose pas des déplacements aussi longs qu'à Ouagadougou et autorise un usage plus fréquent du vélo pour différentes activités. Même si des pistes cyclables sont peut-être prématurées eu égard à la nature du réseau de voirie et à la composition du trafic, les autorités devraient prendre en compte dans le schéma d'aménagement de la ville des aménagements susceptibles de rendre plus confortable et plus sûr l'usage des deux roues : amélioration du revêtement des voies principales et du réseau d'évacuation des eaux pluviales par exemple. Parallèlement, il sera peut-être nécessaire de réglementer les transports non motorisés de marchandises (charrettes à bras et à eau) afin d'assurer un trafic relativement fluide sur les axes principaux de la ville où la part relative des transports motorisés aura malgré tout progressé durant les 10 années à venir.

[4] Pour les chefs coutumiers, plus proches des milieux les plus pauvres et des paysans, le prix du vélo ne devrait pas dépasser 50 000 FCFA pour cette catégorie de la population.

Liste des personnes interrogées

1/ Décideurs intermédiaires

OUATTARA Zembané, Secrétaire Général, Haut Commissariat (2/3/1994)

OUEDRAOGO Naba, Maire (2/3/1994)

BAZIE Eloi, Directeur Provincial Adjoint de la Sécurité Publique (16/3/1994)

DABIRE Francis, agent Sécurité Publique (16/3/1994)

BENAO, Notable, ancien maire de Koudougou (16/3/1994)

Sa Majesté le Lallé Naba, Agent Faso Fani (16/3/1994)

Chefs coutumiers (16/3/1994)

Chef de Zakin

Chef de Poyiri

Chef de Dapoya

Chef de Palgo

KAFANDO Moussa, intendant Lycée Municipal (16/3/1994)

2/ Groupes d'intérêt

GANSORE Alexis, Chef d'Agence à Burkina Moto, Concessionnaire de cycles (16/3/1994)

OUARO Tiémoko, Secrétaire Général Adjoint de l'Association des parents d'élèves (16/3/1994)

Chapitre 7

Marché potentiel du vélo et recommandations

Si la bicyclette peut avantageusement remplacer la marche à pied sur certaines distances et pour des activités précises, envisager sa généralisation comme mode prédominant de déplacement est utopique. Malgré la dévaluation du franc CFA, la part des deux roues motorisés restera majoritaire dans la répartition modale et la mise en service d'un réseau de transport en commun rénové capterait vraisemblablement une clientèle venant en partie de personnes utilisant jusqu'àlors la marche à pied ou la bicyclette pour les déplacements contraints (école, études, travail). Toutefois on peut estimer qu'il existe à Ouagadougou un marché potentiel de la bicyclette recouvrant plusieurs segments de population qui, dans la situation présente ou dans un futur plus ou moins proche, pourraient à certaines conditions, utiliser le vélo comme moyen de déplacement à titre principal ou en complément d'autres modes.

Après avoir tenté, dans un premier temps, d'identifier le marché potentiel de la bicyclette, on dégagera des recommandations de politique de promotion du vélo susceptibles de lever les obstacles sinon à l'extension de son usage, du moins à son maintien à moyen et long terme.

I- Le marché potentiel du vélo

En fait on pourrait en première approximation identifier plusieurs marchés potentiels :

- le marché des personnes qualifiées ici de "captives", c'est-à-dire dépendantes, soit des transports en commun, soit d'éventuels accompagnateurs, ou ne disposant qu'à titre occasionnel d'un véhicule du ménage ou emprunté à l'extérieur. On retrouve ainsi des degrés divers de captivité auxquels peuvent correspondre des besoins latents de déplacements plus ou moins importants.

- le marché potentiel des personnes bien équipées en engins motorisés pour lesquelles la bicyclette répondrait autant à des besoins bien spécifiques de déplacement (pratique sportive) qu'à un désir de singularisation par un effet d'image ou de démonstration. A Ouagadougou et dans d'autres villes, le succès remporté par le VTT depuis 1993 démontre l'existence d'un marché potentiel de la bicyclette constitué par une population jeune, appartenant essentiellement à des milieux aisés au départ, pour laquelle ce véhicule est autant un moyen de déplacement qu'une manière de se singulariser des usagers de vélos ordinaires.

- le marché potentiel des personnes contraintes de revenir à la bicyclette pour une partie ou l'intégralité de leurs déplacements en raison des coûts d'usage et d'achat des véhicules motorisés de plus en plus prohibitifs pour eux [1].

La dévaluation du franc CFA risque de modifier de façon significative le marché potentiel du vélo par le renchérissement du prix des deux roues motorisés et l'augmentation des dépenses liées à leur utilisation. Les répercussions à plus ou moins long terme sur les comportements de déplacement et plus précisément sur le choix modal peuvent donner à la bicyclette un nouvel élan à condition toutefois que des mesures d'accompagement soient prises par les autorités publiques responsables et les bailleurs de fonds internationaux pour favoriser une plus large utilisation. C'est d'ailleurs l'analyse de plusieurs leaders d'opinion interrogés à Ouagadougou et à Koudougou.

On peut envisager plusieurs formes d'adaptation de la population, voire du système de transport au nouveau contexte des transports urbains :

- la modification des comportements de mobilité et d'usage des véhicules avec :
  * l'extension de la journée continue pour la population salariée pour éviter les déplacements de retour au domicile à midi et économiser le carburant [2],
  * la réduction de la mobilité pour les activités non contraintes (fréquence des visites par exemple)
  * la réaffectation de l'usage des véhicules au sein du ménage avec priorité donnée aux déplacements pour activités professionnelles
  * à long terme, le renouvellement partiel du parc de deux roues à moteur par des bicyclettes si le niveau de vie continue à se dégrader
- le système de transport urbain avec par exemple :
  * l'émergence éventuelle de la moto-taxi comme à Cotonou
  * l'extension du ramassage scolaire organisé par les parents d'élèves

La bicyclette étant un mode de transition vers un mode motorisé pour un grand nombre de personnes et si le taux de motorisation en deux roues à moteur continue à progresser, il est vraisemblable que la part du vélo dans la répartition modale déclinera encore. Cependant la bicyclette peut au moins se maintenir pour différentes raisons :

- l'accès au vélo des captifs, c'est-à-dire des personnes n'ayant aucun véhicule du ménage à leur disposition ou appartenant à un ménage sans véhicule.

- la transition du vélo au deux roues à moteur est différée en raison de contraintes économiques

- le vélo se substitue au deux roues à moteur dans une situation de crise plus ou moins durable entraînant une hausse conséquente du prix des carburants et des véhicules.

En fait le marché potentiel de la bicyclette concerne deux catégories d'usagers : les personnes captives, dépendantes des transports en commun ou d'accompagnateurs pour

[1] Dans un premier temps, les personnes motorisées touchées par la baisse de leur pouvoir d'achat auront tendance à réduire leur consommation de biens et de services non visibles socialement, et dans un second temps seulement à abandonner partiellement ou non le deux roues à moteur pour le vélo.

[2] Cela suppose la mise en place d'une restauration sur les lieux de travail.

leurs déplacements ainsi que celles qui ne disposent d'un véhicule motorisé que de manière occasionnelle ; les personnes contraintes de revenir au vélo, totalement ou partiellement, leurs revenus n'étant pas suffisants pour se déplacer entièrement en deux roues moteur.

1/ Elargissement de l'accès au vélo et de son usage

Dans quelle mesure et à quelles conditions la bicyclette pourrait être utilisée par les individus captifs avec le passage de la marche à pied vers un mode mécanisé, et davantage par les usagers de modes motorisés, les deux roues à moteur principalement ?

A) Le marché des captifs n'ayant accès à aucun véhicule de la famille

36% de la population enquêtée est captive c'est-à-dire sans accès à l'un quelconque des véhicules du ménage, avec un niveau de mobilité moyenne journalière de 2,90 déplacements, inférieur à celui des personnes ayant une bicyclette à disposition, occasionnellement (3,3) ou en permanence (3,8). Une petite minorité de captifs (12,6 %) appartient à des ménages ne disposant d'aucun véhicule, soit seulement 5 % des ménages enquêtés.

Le taux de captivité, largement plus élevé chez les hommes (50 %) que chez les femmes (25 %), dépend en grande partie du niveau de revenu des personnes et de leur statut. Ainsi le taux de captivité ne dépasse pas 5 % chez les salariés diplômés alors qu'il atteint 34 % des salariés illettrés. De même il est très faible chez les épouses salariées et très largement supérieur à la moyenne des femmes chez les épouses non salariées (80 %) et encore plus chez les inactives, quel que soit leur statut dans le ménage (épouse ou dépendante). Une très forte proportion de ces captifs déclarent se déplacer fréquemment à pied, mode combiné au bus surtout pour les actifs salariés. Ce recours complémentaire aux transports en commun est surtout le fait des actifs salariés et des étudiants en raison à la fois de tarifs préférentiels pratiqués et à des ressources généralement supérieures aux actifs non salariés du secteur informel et aux personnes sans activité. Ainsi 36 % des actifs salariés appartenant à un ménage sans véhicule ont recours fréquemment au transport en commun contre seulement 7 % de ceux ne déclarant aucune activité.

Il faut cependant insister sur le fait que les captifs ouagalais ne dépendent pas uniquement de la marche à pied pour se déplacer, même si la très grande majorité (et non l'intégralité) d'entre eux ont recours fréquemment à ce mode. En effet cette captivité n'est pas entière, en ce sens qu'elle est tempérée par la possibilité soit d'être transporté en véhicule-passager par une connaissance ou un membre de la famille (cas de ménages équipés), soit d'emprunter des véhicules extérieurs au ménage. Dans ce dernier cas, il s'agit d'une minorité, surtout pour les personnes appartenant à des ménages sans véhicule. Le plus souvent c'est une bicyclette qui est empruntée, plus rarement un deux roues à moteur. Ces observations sont confirmées par la répartition modale des flux de déplacements réalisés par les captifs dans leur ensemble : chez les femmes, la marche à pied représente 81 % du total, les deux roues 11 %, les transports en commun 5 % et la voiture 2 %. chez les hommes, la proportion est un peu différente : marche à pied 71 %, deux roues 19 %, transports collectifs 7,5 % et voiture 2,5 %. Le non accès aux véhicules du ménage signifie-t-il pour autant que la bicyclette répondrait aux attentes des captifs ?

Les attitudes vis-à-vis de la bicyclette

L'attitude vis-à-vis de la bicyclette peut être appréciée par le score obtenu par ce mode par les captifs qui est le plus souvent supérieur au score moyen (1,4) de l'ensemble de la population à l'exception des femmes salariées (1,2) et des lycéennes-étudiantes (1,3); la cote du vélo diminue avec l'âge, comme on l'observe pour les étudiants et étudiantes ce qui semblerait confirmer le caractère transitoire de ce mode, même si chez les individus appartiennent à des ménages sans véhicule. Enfin pour les captifs, dans leur ensemble, le deux roues motorisé correspond mieux à leurs attentes que le vélo et les transports en commun moins, sauf chez les femmes salariées et les hommes à la retraite. Il est intéressant de comparer les scores du vélo entre les personnes ne disposant d'aucun véhicule et celles qui disposent à titre permanent ou occasionnel une bicyclette dans la majorité des cas, la note du vélo est supérieure chez ses utilisateurs à l'exception des étudiants usagers occasionnels.

Tableau .43 Scores de la bicyclette par catégorie de captifs

	Hommes		Femmes	
	Bicyclette	TC	Bicyclette	TC
Salarié	1,74	1,59	1,29	1,41
Non salarié	1,59	1,05	1,58	1,53
Sans activité	1,50	1,34	1,49	1,65
Etudiant	1,52	1,23	1,35	1,26

La bicyclette répond aux attentes des hommes captifs, principalement de non salariés, quel que soit leur niveau d'éducation, de salariés illettrés, et de lycéens. Les transports en commun réalisent dans tous les cas un score inférieur. Chez les femmes captives, la bicyclette semble moins correspondre aux attentes alors que les transports en commun sont mieux appréciés, sauf chez les étudiantes des secteurs équipés de Ouagadougou.

L'image peu attractive de la bicyclette apparaît ainsi comme un obstacle de sa diffusion auprès des personnes captives surtout de la part des femmes qui ont, par ailleurs, un taux de captivité le double de celui des hommes. Pour certaines personnes, mieux vaut la marche à pied et la dépendance d'un transport passager, familial ou extra-familial, que le recours au vélo, même si l'accès à ce mode est financièrement possible ; par ailleurs, certains parents préfèrent voir leurs enfants utiliser le bus ou un service de ramassage organisé par l'établissement fréquenté, et envisagent le passage direct au deux roues à moteur pour une période ultérieure (entrée à l'Université ou dans la vie active).

L'équipement du ménage en bicyclettes

Dans l'enquête de février 1992, une part importante de ménages motorisés (47 %) n'ont pas de bicyclettes. Les individus captifs appartenant à ces ménages verraient leur mobilité et leur autonomie de déplacement améliorée s'ils pouvaient accéder à un vélo. Il y a là un marché potentiel non négligeable, d'autant plus que l'on peut supposer que les ménages équipés en deux roues à moteur et a fortiori en voiture particulière ont les moyens

d'acquérir un ou plusieurs vélos. En effet, pour les ménages non équipés en bicyclettes mais motorisés, le revenu mensuel moyen des chefs de ménage est de 97 000 FCA pour les actifs salariés, contre 60 600 FCFA (actifs non salariés), 58 500 CFA (retraités), et seulement 23 000 FCFA pour les individus ne déclarant aucune activité.

En définitive, le marché potentiel de la bicyclette au sein d'une population captive hétérogène ne peut être identifié facilement. Il existe vraisemblablement une demande latente de déplacement qui pourrait être satisfaite par ce mode ; on songe en particulier aux personnes appartenant à des ménages sans véhicule et habitant dans les quartiers périphériques non desservis par le réseau de bus et relativement éloignés des équipements et services pour la vie quotidienne. Dans ce cas, les contraintes économiques sont sans doute plus fortes que les contraintes sociales aggravées par le non accès au crédit (personnes sans activité ou non salariées). L'équipement en vélo des populations les plus déshéritées de Ouagadougou n'est donc envisageable qu'à certaines conditions : la possibilité d'obtenir des prêts spéciaux dans le cadre d'un programme international (Banque mondiale par exemple) de promotion de la bicyclette ou l'abaissement sensible des coûts de production par la SIFA ou bien encore le recours à des véhicules importés d'Inde ou de Chine mais avec des conséquences négatives sur l'industrie locale fortement concurrencée et sur la balance commerciale du pays.

B) L'élargissement du marché de la bicyclette aux non captifs

Les bénéficiaires d'un accès permanent à un mode motorisé l'utilisent presque exclusivement dans leurs déplacements et peuvent avoir recours au vélo dans des circonstances exceptionnelles : prêt de leur véhicule à un parent ou panne momentanée. En revanche les personnes ayant seulement un accès occasionnel à un deux roues se déplacent majoritairement à pied, la marche comptant pour 75 % des déplacements de personnes accédant occasionnellement à une bicyclette et 63 % des déplacements de celles accèdant occasionnellement à un deux roues à moteur. Les usagers occasionnels du vélo lui attribuent par ailleurs une note supérieure à la moyenne des individus, surtout les personnes actives, salariées et non salariées, ce qui pourrait laisser supposer qu'un accès permanent à ce mode serait souhaité même si la cote du deux roues motorisé reste supérieure.

D'une certaine façon, les contraintes sociales (la hiérarchisation intermodale très marquée, la réticence des femmes envers le vélo) et les problèmes de sécurité routière (population scolaire) freinent une plus large utilisation de la bicyclette au sein de la population des ménages motorisés. Il ne s'agit pas ici d'envisager une substitution modale mais une plus grande complémentarité entre deux roues motorisé et bicyclette. Certes, une certaine complémentarité existe puisque 48 % des ménages motorisés en deux roues à moteur sont aussi équipés de bicyclettes et que 22 % de la population enquêtée dispose d'au moins deux véhicules à titre permanent ou occasionnel. Cependant la revalorisation de la bicyclette auprès de la population ouagalaise suppose la réunion de plusieurs conditions qui sont loin d'être remplies.

Sur le plan de la sécurité routière, le développement de l'usage des automobiles, l'insuffisance de la voirie bitumée concentrant les flux de circulation sur un nombre restreint de voies, la coexistence sur les pistes "cyclables" existantes de véhicules à niveaux

de vitesse hétérogènes dissuadent les usagers potentiels de la bicyclette. Plusieurs solutions alternatives peuvent être envisagées comme le bitumage de nouveaux itinéraires sans renforcement de chaussée et réservés aux deux roues ou la réservation de l'usage des pistes cyclables aux vélos et aux petites cylindrées. Sur le plan de l'image de la bicyclette, une diversification plus importante des types et modèles de véhicules serait peut-être à envisager. On en veut pour preuve le succès remporté par le VTT auprès de la population jeune ; le slogan publicitaire de la SIFA "*Faites du vélo sans complexe en tout temps et en tout lieu*" est d'ailleurs assez significatif puisque le VTT doit libérer son usager des complexes du cyclistes tout en lui offrant une liberté spatiale et temporelle.

En conclusion, le marché potentiel de la bicyclette comporte différents segments de la population :

- la population appartenant à des ménages sans véhicule, mais en principe solvable. Parmi ces individus, certains ont une image plutôt positive de la bicyclette ou une image négative à combattre. La bicyclette leur assure des déplacements contraints (professionnels) et de sociabilité, moins dépendants du bus ou de la solidarité de voisinage
- la population captive appartenant à des ménages motorisés mais non équipés en vélos qui auraient les moyens de le faire. Les obstacles psychologiques jouent ici davantage
- la population jeune des catégories aisées pour laquelle la bicyclette, le VTT plus précisément est considéré à la fois comme un moyen de transport utilitaire et une façon de pratiquer un sport.

Le marché potentiel le plus favorable de la bicyclette concerne les individus ayant peu recours à ce mode mais qui l'apprécient relativement bien : chez les femmes, il s'agirait plutôt de jeunes dépendantes inactives, d'épouses non salariées, de dépendantes non salariées ; chez les hommes, de salariés illettrés, de lycéens, ces derniers à titre sans doute transitoire.

2/ Le retour à la bicyclette

Plusieurs événements distincts ou combinés, liés à une crise économique plus ou moins grave, peuvent perturber le marché des transports urbains à Ouagadougou. Les données dont nous disposons ne nous permettent pas d'apprécier en termes quantitatifs et donc de simuler ces retombées.

En premier lieu, pour des raisons d'économie budgétaire imposées dans le cadre d'un plan d'ajustement structurel, le gouvernement peut être amené à réduire le montant des bourses aux étudiants ou à limiter le nombre de bénéficiaires aux catégories sociales les plus défavorisées [3]. La conséquence sur le marché des deux roues à moteur ne se ferait pas attendre, les étudiants, les hommes comme les femmes, se déplaçant majoritairement avec ce mode. On peut s'attendre alors de la part d'étudiants touchés par ces mesures, à plusieurs formes d'adaptation, pour les uns l'achat d'une motocyclette d'occasion, pour les autres le recours à la bicyclette, l'achat d'un deux roues à moteur étant différé jusqu'à l'entrée dans la vie active. Dans ce dernier cas, l'étudiant soit continuera à utiliser un vélo comme auparavant, soit en achètera un si ses moyens ou ceux de sa famille le lui permettent.

[3] En 1991, 1000 bourses ont été attribuées mais seulement 500 pour la rentrée universitaire 1994-95.

En second lieu, le coût de la mobilité en deux roues à moteur devient sensiblement plus élevé par suite du relèvement du prix des carburants. A cet égard il serait intéressant d'étudier les effets de la récente dévaluation du franc CFA. Selon l'enquête, les personnes disposant en permanence d'un deux roues à moteur et déclarant l'utiliser fréquemment dépensent en moyenne 10 000 F CFA par mois, la part du carburant entrant pour 70 %. Ce budget transport représente 19 % du revenu moyen de cette catégorie d'usagers. A titre de comparaison, le budget mensuel moyen des usagers permanents de la bicyclette n'est que de 1 000 FCFA, soit 10 % du revenu mensuel moyen de ces personnes. Il est clair qu'un doublement du prix du carburant par exemple pourrait se traduire par plusieurs formes d'adaptation :

- arbitrages entre les membres du ménage sur l'utilisation du ou des véhicules motorisés, la priorité allant sans doute aux personnes actives apportant des revenus réguliers,
- baisse de la mobilité de personnes contraintes de se déplacer à pied ou en vélo,
- utilisation plus intensive du parc de bicyclettes devenant de fait plus attractives

En troisième lieu, le renchérissement significatif du prix des deux roues à moteur importés et montés dans le pays, autre variante du scénario, conduirait dans un premier temps à un vieillissement du parc existant susceptible d'entraîner des coûts de réparation et d'entretien plus élevés, puis à un report d'une partie de la clientèle sur les petites cylindrées ou sur le marché d'occasion pour le renouvellement .des véhicules, enfin au recours à la bicyclette comme mode de substitution. De plus, avec la dévaluation, le prix des véhicules a fortement augmenté, et surtout celui des deux roues à moteur. Si l'on s'en tient au revenu mensuel moyen des individus, tel que l'on peut le calculer à partir des déclarations de l'enquête de 1992, on voit que les véhicules motorisés deviennent pratiquement inabordables pour les catégories ayant le statut familial ou socio-économique le plus défavorable : dépendants, non salariés ou inactifs. Ainsi, les salariés diplômés doivent affecter 30 mois de leurs salaires pour acquérir une Yamaha Dame, et bien plus s'ils passent par un système de crédit ; l'achat d'un Peugeot PL 50 représenterait pas loin de 10 mois de salaire. Ce sont les illettrés, salariés ou non, pour lesquels l'acquisition d'un véhicule exige de plus grands sacrifices. Naturellement, l'achat d'une bicyclette, même d'un VTT apparaît plus compatible avec les ressources des individus : ainsi le VTT SIFA représente 3 fois le revenu mensuel d'une personne illettrée, salariée ou non salarié. Pour les femmes, dont les revenus mensuels sont inférieurs à ceux des hommes, quel que soit leur statut socio-professionnel, l'équipement en deux roues motorisé représente de plus grands sacrifices : le prix de la Yamaha Dame représenterait un an de salaires mensuel d'une épouse salariée non secondée et six ans de salaires d'une fille ou dépendante non salariée.

Tableau 44 Le prix des cycles à Ouagadougou avant et après la dévaluation de janvier 1994

Bicyclette	Prix avant dévaluation	Prix début mai 94	Variation (%)
Vélo Homme SIFA	57.800	80.805	+ 40
Vélo Dame SIFA	60.800	82.900	+ 36
VTT SIFA	65.000	93.600	+ 44
Vélo Phoenix (Chine)	30-35.000	60.000	+ 85
Vélo course Draxon (Taiwan)	47.500	67.500	+ 42
Vélo dame Yoshka (Russie)	35.000	60.000	+ 71
VTT Graycross (Taïwan)	45.000	65.000	+ 44
VTT Konda (Taïwan)	60.000	77.500	+ 29
Deux roues à moteur			
Peugeot P 50	245.550	423.436	+ 72
Peugeot L2	250.000	377.090	+ 51
Yamaha 80	587.000	994.155	+ 69
Yamaha 100	625.000	1.154.000	+ 85

Source : Enquête réalisée le 2 mai 1994 auprès de marchands de cycles autour du Grand Marché de Ouagadougou

Il ne faut pas nécessairement raisonner uniquement par rapport au revenu du chef de ménage mais en considérer dans certains cas le revenu global de la famille, ce qui atténue un peu la contrainte financière pour l'achat de deux roues motorisés. Par exemple un couple de salariés ayant un revenu mensuel total moyen de 173 000 F CFA devraient consacrer la moitié du revenu annuel pour l'achat d'une Yamaha 80 alors qu'il en faudrait 10 si l'épouse n'avait pas d'activité.

En définitive, il semble devoir exister un marché potentiel de la bicyclette résultant d'un retour partiel ou total à ce mode pour les personnes n'ayant plus les moyens d'acquérir un deux roues motorisé neuf. On peut envisager le développement d'un marché d'occasion du deux roues à moteur avec la revente de véhicules pour les personnes dont le revenu ne permet plus d'entretenir un cyclomoteur et le rachat par les personnes dont les moyens interdisent l'acquisition d'un deux roues moteur neuf.

La vulnérabilité des ménages mono-motorisés

Dans l'enquête, parmi les ménages motorisés en deux roues et ne disposant pas de voiture particulière, 47 % n'ont pas de bicyclette et ils sont 52 % à n'avoir qu'un seul deux roues à moteur. Cette catégorie de ménages sera la première touchée par les effets à moyen terme de la dévaluation. Quand viendra le moment de remplacer le véhicule, et compte-tenu des contraintes budgétaires et des possibilités d'accès au crédit, ils seront sans doute contraints au choix suivant : renouveler leur véhicule en se limitant le cas échéant à une cylindrée moins importante, ou dans des cas extrêmes opter carrément pour un large équipement en vélos à un prix comparable, et permettre ainsi l'accès d'un plus grand nombre de personnes au capital de motricité du ménage.

En conclusion, les usagers potentiels de la bicyclette constituent un ensemble hétérogène d'individus pour lesquels le vélo est un moyen d'échapper à une captivité ou une dépendance pesante, ou d'assurer le maintien d'une mobilité au moins pour la réalisation d'activités contraintes (professionelles et sociales) à un prix compatible avec les ressources du ménage mais avec une disponibilité spatio-temporelle réduite comparativement à celle assurée par les deux roues à moteur.

II- Obstacles et lignes d'action envisageables

Malgré le déclin relatif de la bicyclette au cours des vingt dernières années, la culture "deux roues" subsiste à Ouagadougou et le système de transport urbain sera encore pendant plusieurs années dominé par ces modes individuels. Avant même la dévaluation du FCFA en janvier 1994, on observe une progression des flux cyclistes (+ 29 %), supérieur à celle des flux deux roues moteur (+ 9 %) entre les deux comptages de décembre 1991 et 1993 sur les cinq principaux axes de la ville [4]. Depuis la dévaluation, on assisterait à un retour partiel au vélo de la part de certaines personnes aux dires de plusieurs interlocuteurs enquêtés et la bicyclette pourrait, à certaines conditions, voir sa place confortée dans le système de transport urbain, peut-être en complément d'un transport collectif rénové.

Cependant les obstacles à une extension de l'usage du vélo restent importants. Si des actions doivent être entreprises pour les lever, elles ne peuvent être conçues isolément d'une réflexion sur l'aménagement de la ville, sur la définition d'une politique de transport urbain (encore inexistante), et aussi sur l'avenir de l'industrie du cycle dans ce pays.

1/ Les obstacles à l'usage de la bicyclette

Ces obstacles ont été identifiés à travers plusieurs enquêtes auprès de la population, de responsables de la politique des transports et de "leaders d'opinion". Au delà de l'image globalement négative du vélo, il subsiste des raisons plus objectives pour ne pas pouvoir ou vouloir utiliser ce mode : l'obstacle financier auquel les personnes qui n'ont pas sufisamment de revenus pour acquérir une ou plusieurs bicyclettes ; les aménagements insuffisants de voirie et la perception de l'insécurité en transport non motorisé par rapport au transport en deux roues moteur, en voiture ou en bus.

[4] Cf. G. WOLF, S. BAMAS, Prise en compte des piétons et des deux roues sur la voirie dans le cadre du 3ème projet de développement urbain, rapport de mission, Paris, mai 1994.

Tableau 45 Adaptations et actions de politique des TNM à court et long terme

	Court terme		Moyen et long terme	
	Adaptations de la population	Politique TNM	Adaptations de la population	Politique TNM
Crise persistante	Réduction de la mobilité en 2RM Diminution de l'entretien des 2RM Passage de la VP au 2RM et du 2RM au vélo pour certains déplacements Achat de vélos d'occasion	Prêts spéciaux pour les plus défavorisés Importations de vélos d'occasion Revalorisation de l'image du vélo auprès des décideurs des transports et de la gestion de la ville.	Extension du ramassage scolaire organisé par les parents d'élèves Renouvellement et extension du parc de vélos Réduction du parc de moyennes cylindrées	Etude d'un plan de circulation avec considération des TNM Exonération fiscale temporaire des cycles Interdiction de l'importation de 2RM ou forte élévation des tarifs douaniers Journée continue Actions en faveur de la sécurité routière auprès de la population (campagnes de TV et radio) et des scolaires
Reprise économique	Pas de reprise à court terme	Pas de reprise à court terme	Abandon partiel des vélos pour les déplacements contraints des personnes aux revenus moyens et élevés Concurrence de TC rénovés sur les moyennes et longues distances avec des fréquences régulières et un tarif compétitif/ 2 roues Reprise de l'usage des deux roues avec l'élévation du pouvoir d'achat. Maintien relatif des vélos dans la répartition modale.	Diversification de la gamme des vélos par segmentation du marché Extension du marché de la SIFA à d'autres pays de l'Afrique de l'Ouest et création d'une industrie régionale du cycle. Extension des pistes cyclables à Ouaga avec un dimensionnement cohérent avec la densité du trafic 2 roues Parkings aux terminaux des lignes de bus Plans de circulation favorable aux TNM par voies à sens unique et par suppression des maillons manquants.

A) Le vélo, mode de déplacement des pauvres ou au plus de transition ?

Le premier obstacle est l'image globalement négative du vélo qui dévalorise ses utilisateurs puisqu'il montre qu'ils n'ont pas les moyens de s'offrir au moins un vélomoteur ou qu'ils veulent se singulariser en n'utilisant pas un mode conforme à leur statut social. La bicyclette est considérée tout au plus comme un mode de déplacement transitoire dans le cycle de vie des individus ou une première étape dans l'ascension sociale recherchée : c'est le premier véhicule offert à de nombreux élèves avec le passage du primaire au secondaire ou acheté à l'occasion d'un premier emploi par les personnes ne pouvant encore accèder à un engin motorisé. L'entrée à l'Université permet en principe l'accès des étudiants à un deux roues motorisé grâce à la bourse ; de même le passage à la mobylette peut se faire à l'occasion d'un changement de métier, d'une promotion, ou grâce à l'épargne accumulée. Une fois dépassé le stade de la bicyclette, il n'est pas pensable pour les anciens usagers d'y revenir, sauf dans des circonstances bien précises et limitées : la pratique d'un sport, un vélomoteur en panne ou les contraintes économiques.

Ainsi le facteur socioculturel est-il déterminant et il semble encore plus marqué chez les femmes que chez les hommes. Les femmes ayant un emploi salarié préfèrent nettement les deux roues à moteur à la fois pour des raisons de prestige et de commodité : on peut s'habiller de façon élégante en roulant Yamaha Dame mais non en vélo ; les femmes non motorisées qui auront de longs déplacements à faire se tourneront vers les transports en commun (pour le travail) ou le taxi. pour l'achat ou la vente de marchandises). Enfin la bicyclette correspond bien en général aux attentes de ses usagers permanents en termes de déplacement, ce qui est également le cas des individus appartenant à des ménages dont le parc d'engins est constitué uniquement de vélos.

Même si la bicyclette est utilisée en complément d'un engin motorisé, elle ne permet pas de réaliser n'importe quel déplacement. D'abord le déplacement sur une distance supérieure à huit kilomètres est plutôt rare et l'on cherchera un mode mécanisé (bus, accompagnement ou emprunt d'un vélomoteur) ; ensuite le lieu de destination ou le motif de déplacement commandent d'emprunter tel ou tel mode de déplacement : pour se rendre à une invitation à une soirée, à un mariage ou à un baptême, la marche à pied ou le taxi seront préférés à la bicyclette en l'absence de mobylette disponible.

L'image sociale dégradée du vélo n'est pas irréversible comme le confirme le succès remporté par le VTT en 1992-93 auprès de la population scolaire citadine dont les familles avaient la possibilité d'acquérir ce véhicule. L'effet d'image, de mode, la diversification du produit (couleurs, nombre de vitesses), la différenciation par rapport au modèle standard Peugeot utilisé dans tout le pays et par les plus pauvres, montrent qu'il existe un marché potentiel pour une bicyclette "urbaine", même si son prix plus élevé la rend peu accessible aux catégories les plus défavorisées. Celles-ci, plus que les autres catégories sociales, utilisent par ailleurs le vélo standard pour le transport de marchandises.

B) Une voirie urbaine peu adaptée à l'usage intensif des deux roues

Le deuxième obstacle est le risque d'accident ressenti par la population bien qu'il ne soit pas démontré que le vélo soit relativement plus impliqué que les autres modes compte-

tenu de sa part relative dans la circulation. Cette perception de l'insécurité routière n'est pas étrangère aux expériences de ramassage scolaire à Ouagadougou dans deux établissements. Or le cas de l'Ecole Kiswensida, qui remonte à novembre 1987, semble indiquer que le ramassage scolaire organisé au niveau d'un établissement se heurte à des difficultés financières du fait que les parents d'élèves les plus aisés préfèrent amener eux-mêmes leurs enfants à l'école en voiture plutôt que de recourir au ramassage scolaire [1].

Les pistes cyclables existantes ont été sous-dimensionnées par rapport à l'importance relative des deux roues dans le trafic urbain et les risques d'accrochage, le plus souvent sans gravité, sont élevés aux heures de pointe lorsque circulent des véhicules à des vitesses différentes ou que les cyclistes transportent des produits encombrants sur le porte-bagages.

La concentration de la circulation aux heures de pointe sur les seuls grands axes bitumés de la ville s'explique en large partie par l'état (non bitumé) du réseau viaire secondaire et par l'existence de quelques maillons stratégiques manquants ; des habitants des secteurs péricentraux et des zones loties récemment sont contraints à de longs détours pour emprunter la voirie en bon état afin d'épargner leur véhicule et de rouler plus confortablement.

L'inadaptation de la voirie est aggravée par la méconnaissance du Code de la route par de nombreux cyclistes, en particulier ceux issus des milieux les plus défavorisés et donc peu ou non scolarisés. Il est clair qu'une amélioration de l'instruction sur la conduite des véhicules en ville réduirait les risques d'accident, même si ceux-ci ne sont pas très graves en général.

Enfin, si l'on considère la marche à pied comme un mode de transport non motorisé à part entière, force est de constater que peu d'aménagements ont été faits jusqu'ici pour les piétons qui sont les parents pauvres dans ce domaine : absence de passages protégés et de marquage au sol aux principaux carrefours, trottoirs en mauvais état ou inexistants, manque d'égards par ceux qui se déplacent en engin mécanisé...

C) La bicyclette reste encore inaccessible aux plus défavorisés

Le troisième obstacle, qui touche une partie non négligeable de la population est d'ordre financier : si le vélo est reconnu comme étant le moins cher, "économique" à l'achat et à l'entretien, il reste encore hors de portée des individus sans ressources ou aux revenus trop faibles qui par ailleurs n'ont pas accès au crédit. Ce problème d'accès au vélo est souligné par tous les leaders d'opinion rencontrés, à Ouagadougou comme à Koudougou. Les travailleurs burkinabè, de retour de Côte d'Ivoire où sévit la crise économique et l'effondrement des cours des produits agricoles, n'ont même plus les moyens d'acquérir une bicyclette. Il est certain que la dévaluation du franc CFA a rendu encore plus difficile l'accès à la bicyclette dont le prix avoisine 81 000 FCFA pour le modèle homme le plus simple et 95 000 FCFA pour le VTT monté par la SIFA. Cela explique la montée en puissance du marché d'occasion des deux roues sur lequel on peut trouver des vélos hommes "Peugeot" à des prix variant de 30 000 à 60 000 FCFA. Selon certaines informations, les principaux acheteurs sur ce marché seraient des agriculteurs.

[1] Cf. D. KONDOL, Transport scolaire : le cas de "Avenir Kis-Wen-Sida", communication au Séminaire sur les transports urbains à Ouagadougou, 7-9 avril 1993.

2/ Les lignes d'action envisageables

Elles concernent différentes orientations complémentaires et découlent directement des obstacles mis en évidence au cours des différentes enquêtes :

- à court terme : l'amélioration de l'image de la bicyclette
- les aménagements urbains, de voirie en particulier
- la définition pour le long terme d'une politique industrielle du cycle en Afrique
- les incitations à l'accès à la bicyclette pour certaines populations

Mais toute politique en faveur des TNM suppose au moins l'adhésion des autorités burkinabè, étant entendu que cette politique doit être englobée dans une réflexion plus large sur les futurs aménagements urbains et sur la politique des transports urbains à moyen et long terme.

A) Rendre la bicyclette plus attractive

Cette amélioration se fera-t-elle spontanément, les difficultés financières ayant pour vertu de faire redécouvrir les avantages de la bicyclette à ceux qui l'avaient délaissée ? Ou bien des mesures d'accompagnement, de promotion sont-elles nécessaires ? Changer l'image de la bicyclette en ville suppose la conception d'un engin pour une clientèle urbaine et donc fortement différencié du vélo "de campagne", comme le modèle Peugeot Homme ou Femme, répandu dans tout le pays, le vélo du pauvre pour la plupart des gens. Le succès quasi immédiat du VTT montre l'existence d'un marché potentiel pour un autre vélo qui ne concerne pas uniquement la clientèle des jeunes de Ouagadougou. Au delà, une étude de marché devrait pouvoir saisir les besoins de la population et aider à définir une politique de diversification des produits, politique nécessaire comme cela a été expérimenté pour les deux roues moteur. La population cible qui pourrait contribuer à la valorisation de l'image du vélo est celle des jeunes gens, des jeunes filles en particulier, les femmes jouant un rôle considérable dans le phénomène de représentations sociales ; de même il apparaît indispensable d'inciter les personnes à revenus élevés à utiliser, même de façon épisodique, la bicyclette de manière à supprimer l'équation vélo = véhicule des pauvres. Mais cela suppose la mise sur le marché de modèles de bicyclettes suffisamment diversifiés pour correspondre à différents segments du marché du cycle. Un tel investissement est-il possible de la part de la SIFA ?

Des campagnes publicitaires pourraient être entreprises en faveur du vélo comparables à celles menées en faveur du gaz-butane de 1990 à 1992 ; dans ce dernier cas, le coût total s'est élevé à 2,625 milliards de F CFA et le financement a été assuré en partie par le FED [2]. Le support médiatique de la radio et de la télévision apparaîssent indispensables compte-tenu de leur audience dans la population ouagalaise [3]. Ainsi une campagne en faveur de la bicyclette serait peut-être efficace mais avec des mesures d'accompagnement et incitatives indispensables.

[2] Cf. Kalifa SOUGUE, Evaluation des campagnes publicitaires dans les villes de Ouagadougou et de Bobo Dioulasso : cas du gaz-butane, Mémoire de maîtrise, FASEG, Ouagadougou, septembre 1993.

[3] Selon une étude de la SECODIP de juillet 1991, citée par SOUGUE, 90 % des foyers de Ouagadougou ont au moins un poste de radio et 97 % des habitants ont l'habitude d'écouter la radio. Si le taux d'équipement en TV est moindre (42 %), 83 % de la population la regarderaient habituellement.

B) Rendre la pratique du vélo plus sûre : les aménagements en faveur des cyclistes

A l'issue du Séminaire de Ouagadougou sur les transports urbains en avril 1993, la nécessité d'un Plan de Circulation avait été reconnue mais sa conception n'est pas indépendante des objectifs de la politique des transports urbains. Ainsi ce plan doit-il contribuer au développement des transports collectifs et des voitures ou à améliorer les conditions de fonctionnement du système actuel, basé sur les deux roues ?

Le rapport Wolf-Bamas formule des propositions d'action que l'on reprendra rapidement sans trop entrer dans les détails.

a)- l'étoffement et la qualification du réseau secondaire

- bitumage des voies de distribution principales comme par exemple le prolongement de l'avenue Boumedienne vers l'est, de l'archevêché au boulevard circulaire; permettant aux habitants des secteurs 14, 29 et 30 d'accèder plus facilement aux zones administratives et commerciales sans passer par le boulevard Charles de Gaulle.
- création de chaînons stratégiques manquants afin de créer des itinéraires parallèles susceptibles de décongestionner les axes primaires les plus fréquentés en offrant une qualité de voirie équivalente.
- la création d'une voie parallèle à l'avenue du Kadiogo afin de la décharger partiellement ainsi que l'avenue Yatenga.

b) la réorganisation de la circulation dans l'hypercentre (section centrale de l'avenue Boumedienne et autour de la Place de la Révolution)

c) l'amélioration de la situation des deux roues et des piétons sur les axes primaires surchargés (avenues du Kadiogo et Charles de Gaulle).

Sur l'avenue du Kadiogo, la couverture des canalisations sur toute sa longueur et la réduction à 6 mètres de la voie roulable pour les voitures automobiles permettraient des aménagements pour le transport non motorisé : création de bandes d'un mètre de part et d'autre de la chaussée affectées aux cyclistes ; revêtement des contre-allées pour inciter les piétons à les emprunter, plutôt que la chaussée actuellement.

La largeur de l'avenue Charles de Gaulle autoriserait l'aménagement des bas côtés en faveur des cyclistes par un revêtement léger.

Ces propositions ne rencontrent pas l'adhésion des responsables du 3ème Projet de Développement Urbain parce qu'elles arrivent tardivement dans un projet dont la phase préparatoire est bien avancée et que le volet voirie de ce projet concerne essentiellement les zones nouvellement loties en périphérie de l'agglomération.

C) Rendre la bicyclette accessible aux plus défavorisés

Cet objectif ne doit pas conforter l'idée que le vélo est réservé aux plus pauvres de la population ouagalaise. La banalisation du vélo ne doit pas signifier l'homogénéité du produit et l'on revient à l'idée d'une différenciation assez marquée des modèles.

Plusieurs mesures sont concevables mais leur faisabilité devrait être soigneusement examinée :

La réduction du prix de vente de la bicyclette au consommateur, en particulier par une allègement de la fiscalité (réduction ou suppression de la TVA et des droits d'importation pour ces véhicules) : Cependant cela ne sera peut-être pas suffisant pour ramener le prix du vélo de base à 50 000 F CFA et à ce prix le vélo d'occasion risque d'être compétitif. Une stratégie commerciale de la SIFA pourrait consister à segmenter ainsi le marché : vendre le vélo de base au prix coûtant voire à perte et à se rattraper par des marges substantielles sur des bicyclettes de qualité supérieure présentant une gamme de modèles suffisante pour attirer une clientèle de personnes à revenus plus élevés. Mais les importations clandestines de cycles de provenance asiatique risquent de faire échec à cette stratégie et le marché intérieur du Burkina n'autorise peut-être pas une diversification de la production de bicyclettes.

Une option alternative serait dans un premier temps de renoncer provisoirement à l'assemblage des bicyclettes et d'ouvrir largement le marché aux vélos chinois ou indiens afin d'élever sensiblement le taux d'équipement des ménages en vélos et d'accroître ainsi le marché intérieur. Dans un second temps la SIFA pourrait tirer parti de la création d'un marché élargi relancer le montage de bicyclettes à l'abri de protections douanières mais avec des coûts unitaires inférieurs du fait d'économies d'échelle désormais possibles.

Une autre possibilité à explorer serait la participation d'une ONG à la fabrication de vélos à bon marché en partenariat avec une association burkinabè. A cet égard, il serait intéressant d'étudier de près l'expérience en cours de l'Association Roue Libre (Chambéry) et de l'association ECLA (Etre Comme Les Autres), à Ouhahigouya, et de voir dans quelles conditions elle serait transposable à Ouagadougou. Ce projet original consiste à récupérer en France des vélos inutillisés ou inutilisables et d'envoyer par conteneurs en Afrique les engins triés, démontés et conditionnés. Sur place, des vélos sont reconstruits dans un atelier neuf d'ECLA à partir de ces éléments et de pièces détachées (jantes, rayons, chambres à air et pneus) fabriquées localement et conçus pour des utilisateurs tels que des paysans, des élèves, des petits marchands ou des animateurs de centres de santé ou de programmes de développement rural par exemple. Il est prévu de vendre les vélos 30 000 à 40 000 FCA l'unité, l'équilibre financier de l'opération étant atteint si 650 vélos sont vendus par an [4]. Les vélos seront vendus en crédit-bail grâce à un système de crédit local alimenté par une épargne populaire.

L'accès au crédit des non salariés par des formes de crédit (ou d'épargne) déjà éprouvés dans d'autres pays, en particulier avec les banques rurales est une orientation à

[4] Cf. Rapport de mission de la délégation de Chambéry à Ouahigouya pour le projet vélo pour l'Afrique, Roue libre, compte-rendu n°6, décembre 1994.

explorer [5]. Cet accès, qui devrait assurer des garanties suffisantes aux prêteurs, pourrait être facilité par l'intervention de la Banque Mondiale ou de la Banque Africaine de Développement dans le cadre d'un programme de lutte contre la pauvreté urbaine.

Une réglementation du marché d'occasion des deux roues avec un contrôle sur les prix pratiqués et sur la qualité des produits mis en vente est souhaitable mais peut-être difficile à mettre en oeuvre.

Enfin, sur le plan institutionnel, une politique en faveur des vélos doit être intégrée dans une politique globale et coordonnée des transports urbains. A cet égard, les transports non motorisés de marchandises continueront sans doute à avoir un rôle important à jouer à Ouagadougou. Une action coordonnée du Haut Commissariat et du Ministère des Transports devrait mener à :

- un recensement exhaustif des propriétaires de charrettes
- une incitation forte au regroupement des propriétaires de charrettes au sein d'une association de défense afin d'avoir un interlocuteur privilégié dans les discussions sur l'accès de la profession à la voirie
- une réglementation plus stricte de cette activité avec, par exemple, l'interdiction de certains axes aux heures de pointe.

[5] On pense en particulier à la Grameen Bank, au Bangladesh, système bancaire non conventionnel qui touche une population rurale démunie, essentiellement féminine.

CONCLUSION

La prise en compte des transports non motorisés dans la gestion des villes du Burkina Faso, et de la capitale en particulier, ne devra pas résulter d'une pression ou d'une initiative venant de l'extérieur (Banque Mondiale par exemple), même si le recours à une aide financière internationale s'avère nécessaire pour la réalisation de certains objectifs : aménagements de voirie, prêts en faveur de certaines catégories de la population, etc. Différentes stratégies d'intervention sont envisageables selon l'importance qui sera accordée aux transports non motorisés dans le cadre de la politique d'aménagement et de structuration du système de transport de l'agglomération de Ouagadougou.

Une première stratégie pourrait consister à gérer au mieux l'existant sans chercher à promouvoir systématiquement les transports non motorisés. Les actions seraient centrées sur l'amélioration des conditions de circulation et de la sécurité des piétons. La mise en place d'un plan de circulation visant à décongestionner les axes à fort débit aux heures de pointe (création de voies à sens unique avec le bitumage de maillons manquants stratégiques du réseau viaire, etc...) apparaît de plus en plus urgente. De plus, des campagnes de sensibilisation sur la conduite de véhicules en liaison avec l'Associattion Burbinabè de la Sécurité Routière et avec l'appui de la Police et de la Gendarmerie, pourraient être lancées dans les établissements scolaires, les lieux de travail, les administrations...avec le relais des médias (télévision, radio et presse). A Ouagadougou, comme dans la plupart des villes africaines, les piétons sont les laissés pour compte dans l'aménagement de la voirie : les passages pour piétons sont pratiquement inexistants et la marche est entravée par les nombreuses activités commerciales sur les accotements (dans le centre ville en particulier) et l'absence de trottoirs aménagés le long des axes radiaux reliant le centre à la périphérie. Des améliorations pourraient être préconisées dans le cadre du 3ème projet de développement urbain. Une autre action qui pourrait améliorer la fluidité du trafic consisterait à l'étalement des pointes de trafic grâce à un accord entre les établissements scolaires, l'Université, les administrations et autres principaux employeurs sur les heures de rentrée et de sortie. Enfin il faudrait étudier la possibilité d'étaler les pointes du matin et du soir après l'entente entre les écoles, les collèges, les lycées, l'Université et les gros employeurs de Ouagadougou en décalant les les horaires d'entrée et de sortie.

Une seconde stratégie serait plus orientée sur les transports non morisés avec deux actions principales : la mise en place progressive d'un véritable réseau de pistes cyclables correspondant à des itinéraires les plus fréquentés domicile-travail ou études ; des visant à la banalisation de l'usage du vélo en le rendant à la fois plus accessible aux plus défavorisés et plus attrayant aux yeux des personnes par ailleurs motorisées ou ayant une accès relativement aisé aux deux roues à moteur. On renvoie ici aux mesures détaillées

plus haut. Cette banalisation pourrait se traduire par une plus grande fréquence d'usage du vélo pour les petits déplacements à l'intérieur des quartiers.

Un renouveau des transports collectifs à Ouagadougou n'est pas à exclure à moyen terme que ce soit sous la forme d'une entreprise de bus avec monopole d'exploitation sur le périmètre de l'agglomération ou celle de petites unités artisanales exploitant des lignes concédées par une autorité organisatrice. Dans cette hypothèse il pourrait être étudié, à titre expérimental la possibilité d'un usage mixte vélo-TC avec la création de parkings gardés à un ou deux terminaux de ligne en périphérie afin de réduire le temps d'accès au transport en commun des personnes qui auparavant étaient contrainte de faire de longs trajets depuis leur domicile.

Les effets de la dévaluation sur le marché des transports urbains en Afrique de l'Ouest ne peuvent être appréciés de la même façon à Bamako ou à Dakar et à Ouagadougou où la bicyclette reste encore très présente. En effet le retour au vélo, s'il se confirme dans cette dernière ville, devrait s'opérer en quelque sorte plus naturellement malgré l'image encore négative de ce mode mais une plus grande diversification du produit liée à la garantie d'un usage plus sécuritaire devraient contribuer à lever les réticences et à faciliter le recours à une pratique plus répandue. Dans les autres villes, le contexte est totalement différent compte tenu de la part relativement élevée des transports en commun dans les déplacements urbains alors que celle de la bicyclette demeure négligeable. Le recours à la bicyclette sera sans doute plus lent à se dessiner et même des mesures incitatives fortes prises pour peser sur les comportements de déplacement des populations urbaines risquent de rester sans effet.

ANNEXES

LES TRANSPORTS NON MOTORISES DE MARCHANDISES

A Ouagadougou, les transports non motorisés de marchandises jouent un rôle très actif dans la distribution et l'acheminement de différents produits et pas seulement alimentaires (matériaux de construction, bois, déménagements...). On a considéré ici l'activité de trois formes de transport, la traction asine exceptée, dont la disparition n'est pas prévisible dans les prochaines années et qui, à ce titre, mériteraient d'être pris en compte dans toute politique d'aménagement urbain et de gestion des transports dans cette capitale. Ainsi, une enquête a été réalisée en décembre 1993 par le CEDRES auprès d'une cinquantaine de charrettiers, de vendeurs d'eau en citernes ambulantes et d'agriculteurs utilisant le vélo comme mode de transport pour compte propre. La faiblesse de l'échantillon n'autorise pas de généraliser à l'ensemble de ces professions les observations faites ici mais on verra se dessiner des tendances et les enjeux urbains du transport de marchandises dans une ville aussi étendue que Ouagadougou ne sont pas négligeables.

1 - LE TRANSPORT PAR CHARRETTES A BRAS : UNE ACTIVITE MAL CONTROLEE

Ces charrettes sont constituées d'un plateau monté sur quatre roues à pneus avec un timon métallique qui permet la traction par le tireur, une autre personne pousse la charrette à l'arrière du véhicule. Les charrettes à bras sont localisées aux principaux marchés de la ville, aux gares routières et à la gare ferroviaire, là où existe une clientèle potentielle. Bien que vitales pour une ville comme Ouagadougou, elles représentent une activité mal connue et peu considérée par les pouvoirs publics.

A/ Le parc réel des charrettes à bras : la grande inconnue

Depuis décembre 1976 toute charrette à bras doit être en principe et obligatoirement immatriculée, l'immatriculation est renouvelable chaque année. Deux arrêtés du 16 et 18 Janvier 1981 publiés au Journal officiel de la République de Haute-Volta soumet à l'impositon toute charrette à bras destinée aux transports de marchandises au Burkina Faso. La taxe annuelle, de 6 000 F CFA, est payable à la Trésorerie Principale de Ouagadougou et en cas de non paiement, le contribuable doit acquitter une amende en plus de 1 200 FCFA pour régularisariser sa situation. C'est la Police qui est chargée du contrôle et de la récupération de l'amende. Malgré ces moyens de pression, un certain nombre de charrettiers négligent de verser le montant de la taxe et ainsi ne sont pas recensés par l'administration territoriale. Ainsi le registre de la Trésorerie Principale ne donne pas des données fiables et enregistre des fluctuations amples dans les enregistremennts. Ainsi le nombre de charrettes immatriculées a chuté de 918 en 1988 à 90 en 1989, pour remonter à 220 en 1990 et 259 en 1991, retomber ensuite à 83 en 1992 et regrimper à 491 en 1993 ! Les faibles effectifs correspondent aux années au cours desquelles les moyens de contrôle ont été relâchés.

Enfin les charrettes à bras ont l'interdiction d'emprunter les deux grands axes de la ville : les avenues Charles de Gaulle et Bassawarga ; mais cette interdiction n'est pas bien respectée.

B/ Les acteurs de ce système de transport

Le métier de charrettier est exercé surtout par des hommes ayant de 20 à 30 ans en raison de la pénibilité de ce travail. Dans l'enquête 4 sur 50 seulement avaient plus de 30 ans. Par ailleurs on trouve souvent de jeunes d'origine rurale venant en ville au mois de décembre (période de soudure) afin de trouver un emploi non qualifié temporaire ; ainsi on avait dans l'enquête 33 charrettiers installés à Ouagadougou depuis moins d'un an. Il est rare de voir des tireurs exercer ce métier pendant plus de dix ans ; il est peu rénumérateur et beaucoup d'entre eux cherchent ensuite un autre métier, même moins payé mais moins fatiguant. Certains tireurs viennent en ville sans trouver immédiatement de "tuteurs" pour les accueillir et se contentent de passer la nuit sous les hangars des marchés ou au pied des grands immeubles.

Des relations contractuelles lient les propriétaires de charrettes aux locataires tireurs ; dans certains cas, des tireurs sont devenus propriétaires de leurs charrettes.

a) Les loueurs de charrettes : relations contractuelles et organisation

On trouve trois principales modalités de relations contractuelles entre propriétaires et loueurs de charrettes :

- la plus répandue consiste à louer la charrette et à ramener en fin de journé 250 FCFA au propriétaire quel que soit le chiffre d'affaire journalier réalisé. Dans ce cas, les frais de réparation et les taxes à la TPO sont à la charge du propriétaire. Le loueur a à sa charge ses frais de nourriture, d'habillement, etc... Le loueur peut verser journellement 250 FCFA ou bien payer à la fin du mois 7 500 FCFA, ou 7 750 FCFA selon la durée du mois. Dans le cas où le loueur n'arrive pas à honorer ses engagements la charrette est confisquée par le propriétaire.
- la deuxième modalité consiste à ramener en fin de journée la totalité du chiffre d'affaires réalisé ; le propriétaire peut, soit décider de lui reverser la moitié ou bien lui verser un salaire mensuel de l'ordre de 7 500 FCFA. Dans ce cas le loueur est nourri et logé ; les frais de réparation et les taxes à la TPO sont également à la charge du propriétaire.
- enfin une troisième modalité consiste à mettre à la disposition d'un locataire une charrette dont il assurera les frais de réparation et les taxes à la TPO. En contrepartie il devra reverser à la fin du mois ou de l'année, selon les cas, une certaine somme dont le montant n'est pas fixé à l'avance par les contractants mais en fonction des résultats réalisés par le loueur. Ce contrat, basé uniquement sur la confiance entre les contractants, se rencontre rarement.

Il n'y a pas d'organisation de charrettiers reconnue officiellement. La plupart du temps les tireurs de charrettes n'appartiennent à aucune organisation. Les rares organisations existantes sont informelles, sans statut ni règlement intérieur. Les ressources de ces organisations proviennent souvent des cotisations hebdomadaires (250 FCFA) et d'une cotisation de l'ordre de 1 000 FCFA à l'approche des grandes fêtes. Selon les

membres de ces organisations rencontrés lors de nos enquêtes, les fonds collectés devraient servir à venir en aide aux membres en difficulté. Les responsables de ces organisations sont surtout les doyens d'âge dans l'exercice de l'activité qui n'arrivent pas toujours à tenir une bonne comptabilité des fonds collectés ;ce qui a souvent entraîné la dislocation du groupe. Dans l'enquête réalisée, 47 charretiers sur les 50 n'appartenaient à aucune organisation mais il est difficile de dire si cette proportion est proche de la réalité.On notera que 11 sur les 47 ayant été autrefois affiliés, ont quitté une organisation.

c) L'organisation du travail

Le charretier loueur ne travaille pas seul mais avec l'aide de tireurs qui sont ses adjoints, le plus souvent un seul, ce qui représente un cas sur deux dans l'échantillon enquêté. Certains font appel à un nombre variable de tireurs selon le volume de la marchandise à transporter. Les charrettiers entrent généralement dans la profession comme apprentis : cet apprentissage, de trois à quatre mois, consiste à pousser la charrette chargée jusqu'à destination, au retour à vide, le "patron" apprend à conduire en se mettant à côté de l'apprenti. Certains patrons ne tirent plus les charrettes : ils les louent et emploient deux à trois personnes pour assurer le transport des marchandises [1]

Tableau 1: Répartition des charretiers selon la nature du produit

Produit	Fruits	Légumes	Céréales	Autres	Total
Effecfifs	12	14	19	5	50

Les produits transportés sont principalement alimentaires mais il n'est pas rare de trouver des matériaux de construction circulant sur des charrettes dans les rues de la ville. Les volumes transportés par charrette sont variables, la moyenne tournant autour de 627 kg par jour.

Tableau 2: Répartition des charrettiers selon la quantité moyenne transportée en kg

Volume	< 300	300 <q <700	q>700	Imprécis	Total
Effectifs	17	17	10	6	50

La quantité moyenne transportéees de 627,33 kg si l'on se fie aux déclarations des 50 charretiers interrogés.

Tableau 3 :Répartition des charrettiers selon la distance moyenne parcourue en mètres

Distance	< 500	500 < d < 1 500	> 1 500	Imprécis	Total
Effectifs	9	10	22	9	50

Les charrettiers peuvent souvent parcourir de longues distances : près de la moitié des enquêtés effectuent plus de 1,5 km par jours et la distance moyenne de l'ensemble groupe est de 1,4 km.

[1] cf. S. BAMAS, Les charrettes à bras à Ouagadougou, Arcueil, janvier 1994, 9 p.

Tableau 4 Répartition des charrettiers selon le nombre moyen de courses par jour

Nombre de courses	<2	2<X<5	>5	Sans réponse	Total
Effectifs	37	4	2	7	50

Le nombre moyen de courses pour le groupe est de 2,3 courses par jour. Comme la quantité moyenne transportée est de 627,3 kg, une simple extrapolation nous amène à estimer le tonnage journalier à 1 443 kg. En faisant l'hypothèse de 491 charrettiers en activité en 1993 sur la base de leur recensement cette année-là, le tonnage journalier transporté tous les jours d'un point à un autre de la ville serait de 708,4 tonnes. C'est donc une activité qui a son importance et mérite que les autorités locales se penchent sur elle pour mieux l'organiser afin de la rendre rentable. Le prix de la course varie selon la distance, ou le volume à transporter ou l'état de la route.

Le chiffre d'affaire moyen des enquêtés est de 24 000 F CFA. par mois, soit une recette journalière de 800 FCFA De cette recette, asez faible, il faut défalquer les 250 F CFA allant au propriétaire. Les 550 F CFA restant doivent servir au locataire pour se nourrir, se loger, se vêtir, se soigner.

Tableau 5: Répartition des charrettiers selon le chiffre d'affaires mensuel en F CFA

Chiffre d'affaires	<15000	15 000>=X<25000	>= 25 000	Imprécis	Total
Effectifs	10	20	13	7	50

d) Les propriétaires des charrettes à bras

Les propriétaires des charrettes à bras sont le plus souvent des commerçants de céréales ou de fruits qui ont acheté leurs charrettes pour leurs propres activités. On trouve également des anciens tireurs de charrettes qui ont obtenu un autre travail. Ainsi les propriétaires exercent des activités à titre principal dans le commerce et l'artisanat. L'âge moyen des enquêtés est de 34 ans ; ils vivent généralement dans des familles nombreuses.

Tableau 6:Répartition des propriétaires de charrettes selon la taille du ménage

Taille de ménage	<3 personnes	3>=t<7	>=7	Total
Effectifs	4	29	17	50

Au cours du temps, certains propriétaires de charrettes ont dû augmenter leur parc de charrettes bien qu'ils affirment l'activité non rentable. Il est donc difficile de savoir ce qui les pousse à investir. Pour la plupart d'entre eux ce sont des frères ou cousins qui sont venus du village et qui n'avaient rien à faire qui les ont poussé à acheter les charrettes.

Tableau 7 Répartition des propriétaires de charrettes selon le parc de départ

Nombre de charrettes	1	1<x<3	>3	Total
Nombre de propriétaires	24	9	17	50

Tableau 8 :Répartition des propriétaires de charrettes selon le parc de charettes actuel

Nombre de charrettes	1	1<x<3	>3	Total
Nombre de propriétaires	16	23	11	50

C/ Coût d'acquisition et d'entretien d'une charrette à bras

a) Le prix de la charrette à bras

A Ouagadougou deux grands ateliers fabriquent les charrettes à bras :

- la SOVICA créée depuis 1966, fabrique dans son atelier des charrettes sur commande. Sa production est très faible et elle dépasse rarement la dizaine par an. Le prix de vente de la charrette à la SOVICA est de 190 000 F CFA. Ce prix, fixé depuis 1990, n'a pas varié depuis.
- l'APICOMA (atelier pilote de construction de matériels agricoles), atelier situé dans la zone industrielle de Kossodo. Il fabrique, outre les charrettes à bras, les charrettes à eau, les charrettes asines, les charrues, la houe, le butteur et bien d'autres matériels de transport de produits agricoles ou d'ordures. L'APICOMA a été créé en 1970 par le Bureau International du Travail. En 1979 l'oeuvre suisse d'entre-aide ouvrière (OSEO) a pris la relève de l'O.I.T. (Organisation Internationale du Travail). Cet atelier reçoit plus de demande que la SOVICA et construit une centaine de charrettes à bras par an. Il étudie, en collaboration avec la CNCA (Caisse Nationale de Crédit Agricole), la possibilité d'accorder des crédits aux demandeurs de charrettes à bras. Mais jusqu'à nos jours ce type de crédit n'a pas vu le jour. Le coût d'achat de la charrette à bras à l'APICOMA est de 203 495 F CFA.

Enfin une autre possibilité d'acquiérir une charrette consiste à collecter des barres de fer avec lesquelles on confectionnera soi-même sa charrette avec l'aide d'un soudeur. Cette possibilité est la moins chère car la charrette revient alors à 125 000 F CFA ; cependant elle présente d'énormes inconvénients car le fer est pour la plupart du temps de mauvaise qualité; ce qui limite les capacités de charges.

b) Le coût d'entretien

Le coût d'entretien des charrettes à bras est relativement peu élevé. Le coût des pièces de rechange est le suivant.:

Pneumatique	6 000 F CFA (durée de 3 ans)
Roulement AV	4 500 F CFA (durée de 5 ans)
Planche (largeur 20 cm)	4 200 F CFA (durée de 5 ans)
Chambre à air	1 500 F CFA (durée de 3 ans)
Graissage	1000 F CFA au moins par mois.

Tableau 9: Répartition des propriétaires de charettes à bras selon le coût moyen d'entretien par an en FCFA

Coût d'entretien	<30000	30000<c<40000	>40000	Sans réponses	Total
Effectifs	12	25	9	4	50

En tenant compte des 46 réponses, on arrive à un coût d'entretien moyen du groupe de 34 500 F CFA. C'est ce coût moyen que nous utiliserons dans le calcul du taux de rendement.

D/ La rentabilité des charrettes à bras

En retenant un taux d'actualisation de 16 %, taux débiteur des banques commerciales au Burkina Faso, le délai de récupération du capital investi dans une charrette est de 4 ans et 7 mois et demi.

Le rapport avantage-coûts A/C est égal à la somme des recettes actualisées divisées par la somme des coûts courants et des investissements actualisés. Tout calcul fait, avec un taux d'actualisation de 16 %, on obtient qu'un franc investi rapporte au bout d'un an 1,42 F CFA. Aussi longtemps que le rapport Avantage-Coûts est supérieur à l'unité. Cet investissement est donc rentable à ce taux [2].

II -LES CHARRETTES A EAU

Comme les charrettes à bras, la déclaration des charrettes à eau est également théoriquement obligatoire à la Trésorerie Principale de Ouagadougou (TPO) depuis un arrêté du 30 décembre 1976 assujetissant les propriétaires des charrettes à eau, repertoriés ou marchands ambulants, à une taxe annuelle de 2 000 F CFA, réévaluée à la hausse et portée à 3 000 F CFA en janvier 1981.

Ces arrêtés soumettent à l'imposition toute charrette à eau destinée à la vente de l'eau, mais aussi quel que soit son usage. Ainsi les registres de la TPO sont très imprécis et ne permettent pas de savoir clairement l'usage réel des charrettes à eau alors que l'utilisation mixte existe (commerciale ou domestique) ; de même on ne peut pas connaître le nombre de charrettes immatriculées pour une même famille.

Dans notre échantillon, sur les 50 propriétaires, 23 étaient des femmes ; dans la plupart des cas les charrettes à eau sont achetées par les chefs de ménage qui cèdent la gestion à leur femme.

Tableau 10 Répartition des propriétaires selon le parc actuel de charrettes à eau

Parc de charrettes	<2	2<X<4	>4	Total
Propriétaires	37	12	1	50

Les propriétaires augmentent très peu leur parc de charrettes.

[2] Pour les calculs de la rentabilité on a considéré comme coût d'investissement le prix de la charrette à l'APICOMA, l'atelier qui vend le plus de charrettes par an à Ouaga.

Tableau 11 : Evolution des immatriculations de charrettes à eau

Année	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Immatriculation simples	2201	1255	2119	811	115	82	343	427
Immatriculations multiples								
2 charrettes	71	51	nd	29	5	2	17	16
3 charettes	4	3	nd	4	0	0	1	2
4 charrettes	5	1	nd	0	0	0	0	0

En 1986, 135 immatriculées en périphérie, en 1988, 233.

Source : Registres de la Trésorerie Principale de Ouagadougou

Années	1989*	1990*	1991*	1992*	1993*
Immatriculation	138	844	127	729	639

Source : Registres de la Trésorerie Principale de Ouagadougou

** Données non détaillées.*

A/ Les relations contractuelles charrettiers locataires et propriétaires

On trouve ici également plusieurs modalités de location de la charrette à eau :

- le charrettier loue la charrette au propriétaire à 200 F par jour et lui rapporte gratuitement un fût d'eau à la fin de la journée ou tous les 3 jours. Les réparatations sont à la charge du charrettier.

- le charrettier loue la charrette au propriétaire à 300 F par jour et lui amène gratuitement un fût d'eau tous les jours ou tous les deux jours selon les besoins en eau du propriétaire. Dans ce contrat, le charrettier perçoit en fin de mois 3000 F comme rémunération mensuelle de la part du propriétaire. Cette modalité arrange aussi bien le propriétaire puisqu'il perçoit de l'argent qui lui permet d'investir dans d'autres domaines ou de subvenir à ces besoins. Là aussi les réparations sont à la charge du charrettier distributeur d'eau..

- enfin une troisième modalité consiste à ramener en fin de journée l'intégralité de la recette contre une rémunération en fin de mois se situant entre 6 000 F CFA et 7 500 F CFA. Dans ce cas les réparations sont à la charge du propriétaire.

On notera que les locataires peuvent loger gratuitement chez les propriétaires et y manger chaque soir et souvent même à midi.

B/ L'organisation des charrettiers à eau

Les organisations ont typiquement les mêmes critères que dans le cas des charrettiers à bras. Elles sont peu nombreuses et mal structurées.

Le métier est exercé surtout par des jeunes de moins de 30 ans. La moyenne d'âge de l'échantillon enquêté est de 24 ans. La moitié des charrettiers avaient moins d'un an d'ancienneté dans la ville, preuve que le métier est exercé en grande partie par des jeunes d'origine rurale en quête d'emploi non qualifié. La distance moyenne parcourue par course

est de 730 mètres, la plus fréquente étant inférieure à 500 mètres. Chaque charrettier fait en moyenne 4,9 courses par jour.

Tableau 12 Répartition des charrettiers selon le nombre journalier de courses

Nombre de courses	< 4	4 >= X < 7	>= 7	Imprécis	Total
Effectifs	20	15	3	12	50

Les charrettiers vivent dans des grandes familles. Cela peut s'expliquer par le fait qu'ils sont logés par les propriétaires.

Tableau 13:Répartition des charrettiers selon le chiffre d'affaires journalier en F CFA.

Chiffre d'affaires	< 500	500 >= x < 800	> =800	Imprécis	Total
Effectifs	10	14	9	17	50

Le coût d'entretien des charrettes à eau est à la charge des locataires [3].

Tableau 14: Répartition des locataires de charrettes à eau selon les coûts de réparations par mois en FCFA

Coût	< 500	500 >=C<1500	1500 >=C < 2500	> 2500	Imprécis	Total
Effectifs	8	16	15	9	2	50

Le coût de réparation moyen par mois est de 1 200 F CFA. Le coût minimum déclaré est de 800 FCFA et le maximum de 3000 FCFA.

Les charrettes à eau sont également fabriquées par l'APICOMA. Le prix moyen d'une charrette neuve est de 45 000 F CFA. Il est aussi possible d'acquérir une charrette d'occasion de l'ordre de 20 000 à 25 000 F CFA. Une autre possibilité consiste enfin à collecter des barres de fer et les faire monter par un soudeur. Le prix varie dans ce cas entre 30 000 et 35 000 FCFA.

C/ Le coût du transport

Les prix varient cependant selon la période ou l'année. Pendant l'hivernage les prix baissent suite à une baisse de la demande. En revanche, de mars à mai, et pendant les périodes de sécheresse, la demande augmente considérablement entraînant une inflation des prix. Dans les quartiers mal desservis des zones non loties le prix atteint parfois 500 à 700 F CFA la barrique. C'est pour éviter cette forte inflation que le Haut Commissariat de Ouagadougou à limité le prix de revente à 150 F CFA le fût; ce qui n'est d'ailleurs pas respecté car les revendeurs estiment le prix par rapport à la distance à parcourir et aussi par rapport aux clients (permanents ou occasionnels). Le prix d'achat de l'eau aux points de vente d'eau varie également. Il est de 25 FCFA à la pompe, 40 FCFA au robinet et 50 F CFA au chateau d'eau. Selon les autorités locales le bénéfice par barrique d'eau devrait être voisine de 100 F.

[3] Le prix d'un pneumatique est de 3 400 F CFA,

Tableau 15 Répartition des charrettiers selon leur tarif

Tarif en FCFA	< 150	150 >=< t < 200	> =200	Imprécis	Total
Effectifs	9	19	10	12	50

D/ Le service offert aux particuliers.

En estimant que chaque charretier effectue, en moyenne 4,9 courses par jour avec un fût de 200 l de contenance, on aboutit à 980 l d'eau servis chaque jour par chacun des charretiers à bras. Si nous supposons, comme Sylvie JAGLIN, que la consommation spécifique est de 12 à 15 l/habitant/jour, on arrive aisément à 65-81 habitants desservis par revendeur ; soit au total 40 950 à 51 030 habitants par jour.

Selon les estimations de Sylvie JAGLIN, d'avril 1986 à avril 1987, et pour 64 points de vente collectifs dont on dispose de données fournies par l'ONEA, 350 400 m^3 d'eau ont distribués par les charretiers pour un volume d'eau vendu par l'ONEA à ses 64 points d'eau de 524 257 m^3. Un peu plus de 66 % du volume d'eau potable distribuée par l'ONEA à ces points d'eau publics transite donc par les charrettiers. Les gérants de ces 64 points d'eau estiment, de façon imprécise, que leur clientèle est composée en majorité de pousseurs de barriques (50 à 80 % environ).

Tableau 16 Périodicité de l'entretien des charrettes par les revendeurs

	1 fois/jour	1 fois/ semaine	Une fois/mois	Jamais	Sans réponse	Total
Enquêtés	4	27	19	13	7	70
%	6	38	27	19	10	100

Source : Sylvy Jaglin, op. cit. page 747

4) Les propriétaires des charrettes à eau

Dans l'enquête, 46 % des propriétaires étaient des femmes mais il est fréquent que des maris achètent le véhicule pour en céder la gestion à leurs épouses.

74 % des propriétaires enquêtés n'avaient qu'un seul véhicule, 24 % deux véhicules et 2 % seulement plus de deux. Cela correspond assez bien à la situation d'ensemble. Par ailleurs peu de propriétaires augmentent le nombre de véhicules en leur possession.

III - LA BICYCLETTE POUR LES MARCHANDISES

L'enquête a porté sur un échantillon de 50 "cyclistes", dont 34 hommes, individus qui utilisent la bicyclette pour le transport de leurs marchandises, essentiellement à destination de la vente.

La plus grande partie des cyclistes sont des commerçants détaillants qui transportent leurs marchandises de leur domicile ou du point d'achat jusqu'au point de revente (marchés, abords des rues) et ne retourne que le soir. Les autres utilisateurs achètent leurs marchandises dans les villages environnants de Ouagadougou (céréales) ou au niveau des barrages (légumes). Ce sont donc des gens qui parcourent de longues distances.

Ces cyclistes ne sont pas organisés en tant que tels puisque ce sont des commerçants indépendants ou des revendeurs de produits alimentaires.

Ces cyclistes, transporteurs de marchandises ont un revenu brut mensuel moyen de 17 423 F CFA : sur les 50 enquêtés, 12 gagnent moins de 15 000 F, 18 entre 15 000 et moins de 20 000, 11 plus de 20 000, 9 ne précisent pas. Le maximum déclaré est de 30 000 FCFA, le minimum 10 000 FCFA/

1/ Un outil de travail aujourd'hui plus onéreux

Le prix actuel du vélo usuel, après dévaluation, est de 80 805 FCFA pour un vélo homme et de 82 900 FCFA pour un vélo dame, tous les deux étant de marque Peugeot mais fabriqués par la SIFA à Ouagadougou. Les autres modèles de vélo tels que le VTT ne sont pas adaptés au transport de marchandises et ils ne seront pas mentionnés ici.

Outre les vélos de la SIFA il y a bien d'autres types de vélos à Ouagadougou. On peut citer par exemple les vélos phenix, Senisot, etc...et ceux venus des pays voisins (Ghana, Togo) par le biais de la fraude. Ces vélos coûtent beaucoup moins chers que ce qu'on a chez les commerçants. Par exemple un vélo phoénix peut être acheté à 25 000 F CFA chez les fraudeurs contre 40 000 F CFA chez les commerçants avant dévaluation). Un vélo tout terrain (VTT) coûtait 40 000 à 45 000 F CFA chez les fraudeurs contre 65 800 F CFA chez les commerçants. C'est donc dire qu'il est difficile de donner un prix fixe du vélo à Ouagadougou. Néanmoins, nous retiendrons que le prix moyen du vélo à Ouagadougou est de l'ordre de 50 000 F CFA avant dévaluation et de l'ordre de 75.000 FCFA après dévaluation.

Enfin il faut signaler que d'autres vélos venus surtout des pays anglophones (Ghana, Nigéria) existent à Ouagadougou. Nous avons essayé de rencontrer quelques-uns pendant nos enquêtes mais à cause de leur nombre réduit nous n'avons rencontré que deux personnes, mais qui ne nous a pas permis d'estimer le prix actuel car ce sont des vélos achetés il y a plus de 7 ans au Ghana et en monnaie Ghanaenne. Notre incapacité d'estimer leur coût d'acquisition est due surtout au fait de la dévaluation du CEDI Ghanéen et aussi du fait que ces vélos n'ont pas fait l'objet de dédouanement.

2/ Le coût d'entretien

Le coût moyen d'entretien par an, selon les déclarations des enquêtés, est de 13 650 F CFA.

Tableau 17 Répartition des cyclistes selon le coût d'entretien moyen par an en F CFA

Coût	< 10000	10000 >=c < 15000	> =15000	Imprécis	Total
Effectifs	6	25	8	11	50

NB : Coût minimum 8 000 FCFA, coût maximum 20 000 F CFA

La durée a été obtenue en prenant la moyenne des réponses enregistrées. Les prix ont été collectés auprès de 2 vendeurs de pièces détachées à Ouagadougou (marché de Dassasgho et marché central de Ouagadougou). La durée maximum probable est en étroite liaison avec la quantité transportée

Tableau 18: Répartition des "cyclistes" selon la nature du produit transporté

Nature produit	Céréales	Fruits et légumes	Habillement	Autres	Total
Effectifs	16	17	10	7	50

CONCLUSION

Il ressort de cet aperçu sur les transports de marchandises à Ouagadougou assuré par les charrettes à bras, à eau et par les bicyclettes que cette activité revêt une grande importance.

Deux grandes conclusions peuvent être tirées de l'analyse ci-dessus.

La première est que, même si l'ensemble des enquêtés estime que cette activité est non rentable, il n'en demeure pas moins qu'elle assure une fonction sociale car sans elle, beaucoup d'autres activités ne seront pas réalisés. C'est grâce à ces charretiers que beaucoup de quartiers de la ville sont desservis, soit pour l'approvisionnement en eau, soit pour l'approvisionnement en marchandises de toutes sortes. Du point de vue de la logique de fonctionnement, les charrettes à bras ou à eau fonctionnent toujours avec un "patron". Les contrats qui lient propriétaires et locataires peuvent être contraignants ou simplement basé sur la confiance. Ces locataires exercent un métier éprouvant car, comme ils le disent eux-mêmes c'est faute de mieux qu'ils exercent ce métier. Il n'existe malheureusement aucune organisation à même de défendre leurs intérêts.

La deuxième conclusion est que d'un point de vue collectif, la commune perçoit des taxes qui pourraient être plus importantes si une réelle attention leur était accordée. En 1993, ce sont 491 charrettes qui ont payé la taxe, soit 2.946.000FCFA. Si on ajoute à cette somme les taxes payées par les charrettes à eau, il y a lieu de penser que cette activité peut constituer une source de recettes fiscales non négligeables.

Il reste cependant que cette activité pose un certain nombre de problèmes au niveau de la voirie, celui de circulation surtout. L'avenir de la profession réside dans la place à lui reserver dans la circulation urbaine. Il serait peu-être souhaitable d'éviter la circulation des charrettes à bras aux heures de pointe.

Coût et durée maximum de pièces détachées d'une bicyclette en 1993

Pièces	Prix (en FCFA)	Durée maximum probable
1 rayon	15	18 mois
1 pneu SAP	1 700	6 "
1 Selle	2 000	5 ans
1 Jante	1 750	5 ans
1 Feu rouge	400	10 mois
1 ampoule	50	10 "
1 phare	600	18 "
1 moyau arrière	1 350	24 "
1 moyau avant	850	5 ans
Roue-libre	400	10 mois
1 câble de frein	75	5 "
1 boîte	1 100	8 "
1 manivelle	300	7 ans
1 pignon	900	3 ans
1 chaîne	650	1 an
2 pédales	750	6 mois
Chambre à air	600	1 an

L'INDUSTRIE DU CYCLE AU BURKINA FASO

Avant de présenter l'industrie des deux roues au Burkina Faso et plus particulièrement la situation actuelle dans un contexte de crise économique et de dévaluation, un bref rappel historique est nécessaire pour en retracer les étapes depuis une trentaine d'années [1].

I-Bref historique de la SIFA

Au lendemain de l'indépendance de la Haute Volta, une petite entreprise artisanale IVOLCY (Industrie Voltaïque du Cycle), assemble des bicyclettes sous licence de la marque Peugeot, avec l'assistance de Véléclair, filiale du groupe CFAO (Comptoirs français d'Afrique de l'Ouest). IVOLCY est elle-même filiale de Véléclair, A partir de 1964, Ivolcy monte également des vélomoteurs de la même marque, les pièces détachées et les composants étant importés de France. En 1964 une convention d'agrément avec le gouvernement exonère IVOLCY de droits de douane et de taxes d'imposition pendant 10 ans, convention prolongée en 1974 pour 5 ans, puis en 1979 pour deux ans. Tous les éléments des bicyclettes et des vélomoteurs sont importés de la France.

En 1975, un décret du gouvernement oblige le CFAO à céder 35% du capital de l'entreprise à des privés nationaux et à l'Etat de la Haute-Volta dans le cadre d'une politique de voltaïsation obligatoire des entreprises.

En 1980, un constructeur national vient remettre en cause le monopole d'IVOLCY, la SAVCC (Société des artisans voltaïques du cycle et du cyclomoteur). Cette entreprise est née de l'association en SARL de cinq actionnaires voltaïques sous l'impulsion de l'ancien directeur général d'IVOLCY qui quitte le CFAO en 1977. La SAVCC est liée par un contrat d'exclusivité à la société OMA (Organisation méridionale d'approvisionnement) pour la fourniture de composants et de pièces détachées. La SAVCC monte le vélo Sénisot (sénisot signifie "*cheval d'or*" en bambara et "*ramène-moi à la maison*" en dioula) et le cyclomoteur Puch OMA sous licence autrichienne. En 1983 la capacité annuelle de production de l'usine était de 55.000 vélos et de 15.000 cyclomoteurs. Depuis sa création elle bénéficie comme société nouvelle de l'exonération de ses droits de douane pendant 10 ans. La SAVCC disparait en 1990.

A partir de 1981, ILVOCY connaît une situation difficile en raison moins de la concurrence de la SAVCC que de la fin de la convention d'agrément qui la contraint à

(1) On a utilisé plusieurs sources. Catherine SOME, La guerre du cycle aura-t-elle lieu ?, *Jeune Afrique Economie*, mai 1983. Mieux circuler : SIFA, *Jeune Afrique Economie*, n°130, avril 1990. Privatisation et restructuration, une industrie embryonnaire, in n° spécial Burkina Faso de *Marchés Tropicaux*, 1er mars 1991. Une note de S. BAMAS sur le fonctionnement du système deux roues à Ouagadougou.

verser des droits de douane et des taxes sur les matières premières et pièces détachées importées ; le résultat a été une régression du chiffre d'affaires, la vente à perte de véhicules pour faire face à des difficultés de trésorerie, hausse des prix de revient entraînant le blocage des ventes. En 1985, la SIFA avait accumulé 515 millions de FCFA de pertes.

A la fin des années 80, la SIFA parvenait à redresser la situation à la suite de différentes mesures : d'une part l'augmentation de son capital grâce à une participation de l'Etat, de nationaux et de la CFAO, d'autre part la rénovation de son outil de production et la diversification avec une nouvelle chaîne de montage de motocyclettes de 80 à 100 cm3 et une fabrique de pièces détachées pour cycles et cyclomoteurs (pédales, moyeux, selles, remorques, rayons, écrous de rayons). Cette restructuration qui a coûté 1.074 millions de FCFA, a été financée en partie par des dettes à court terme.

En 1987, mise en place d'une chaîne d'assemblage de Suzuki

En 1988, mise en place d'une chaîne de Yamaha V80

En 1989, chaîne de motos Yamaha B 100

En 1989, la SIFA était la quatrième unité industrielle du pays par les effectifs (210 emplois permanents) et le chiffre d'affaires (6,443 millions de FCFA). Son résultat net était de 7 M FCFA en 1987 et de 200 MFCA en 1989, ce qui témoigne de l'ampleur du redressement opéré.

Depuis 1986 la SIFA emploie des saisonniers ce qui lui permet de maintenir à peu près constants les effectifs permanents et de s'adapter aux évolutions de la conjoncture économique en cas de chute du marché.

II- LA SIFA AUJOURD'HUI

La SIFA, ex IVOLCY a un capital social de 673,2 millions de FCFA détenu à 49 % par le groupe CFAO et à 51 % par les Nationaux dont 32 % par l'Etat burkinabè. Si la SIFA n'a plus le monopole de la construction de cycles, elle détient la plus grande part du marché (2). Une restructuration prochaine du capital est prévue : celui-ci sera porté à 800 millions de F CFA avec une augmentation de la part relative de l'Etat et des privés nationaux.

La SIFA, qui emploie au total 200 personnes, a réalisé un chiffre d'affaires de 6,4 milliards de F CFA en 1992 et de 5,8 milliards en 1993. Sa valeur ajoutée était de 1,096 milliard de F CFA en 1992. Elle bénéficie d'une réduction des droits de douane sur les pièces détachées et les composants importés avec un taux préférentiel de 15 % au lieu de 28 % ; la TVA est appliquée non pas sur le chiffre d'affaires mais sur les marges bénéficiaires.

Ainsi le redressement financier et la restructuration de l'entreprise ont permis à la SIFA de récupérer des parts de marché perdues au début des années 80. Cependant cette estimation ne tient pas compte des importations légales et clandestines de deux roues à

(2) Brahima OUATTARA, L'impact de la diversification de la gamme de production sur la rentabilité : cas de la SIFA, Mémoire de maîtrise, Faculté de Sciences Economiques, Université de Ouagadougou, 1991.

moteur et elle ne traduit qu'imparfaitement l'évolution de la position réelle des constructeurs de cycles au Burkina Faso.

La SOCIFA commercialise 4 modèles de cyclomoteurs et deux modèles de motocyclettes de marque Honda. La production annuelle de cyclomoteurs est de 21.780 véhicules selon la Direction du Développement industriel.

La capacité de production annuelle de la SIFA est de 33.000 cyclomoteurs et de 45.000 motocyclettes, sur la base de 25 jours ouvrables par mois. La production journalière est de 60 cyclomoteurs BBCT, P50E, P50 Super, de 50 cyclomoteurs 154 LVS, 154 LZ et P50 GTI, de 15 motocyclettes Yamaha et Suzuki 3. La capacité de production des bicyclettes est de 60 000 véhicules par an, tous modèles confondus. Le montage des VTT n'a pas exigé la mise en place d'une ligne de production particulière et on utilise les mêmes outillages que pour les vélos ordinaires.

III- PROCEDES DE FABRICATION ET COUTS DE PRODUCTION DU VELO [4]

La fabrication d'une bicyclette se fait en deux étapes : celle du "blanc" et celle du "noir".

L'étape du "blanc" comprend la fabrication du cadre complet, va du découpage des tubes jusqu'à la peinture et sa décoration, ainsi que l'assemblage des fourches et la fabrication du porte-bagages. L'essentiel du travail local se fait à ce niveau ; le soudage, le brasage et la peinture sont les principales activités de cette étape.

L'étape du "noir" correspond à l'assemblage des autres éléments, des produits finis, sur le cadre complet (appuis, éléments de transmission, axes de roulements, éclairage, roues, frein et écrous de liaison).

Au Burkina Faso, peu de composants des bicyclettes sont fabriqués dans le pays : la SIFA fabrique seulement les cages de pédales et les rayons en acier pour les modèles PUE 22 et 25 et elle s'approvisionne auprès d'entreprises locales pour les pneus et chambres à air (Société Africaine de Pneumatiques), pour la chaîne (Société Burkinabè et Cie) et pour les emballages cartons (Société Nationale de Cartons et d'Emballages). Tous les autres éléments sont importés auprès du groupe CFAO : Manufacture Africaine du Cycle, filiale du groupe en Côte d'Ivoire)et Véléclair (filiale du groupe en France), principal fournisseur de la SIFA.

En l'état actuel des installations et du savoir-faire technologique local, on pourrait envisager la fabrication d'autres éléments localement : la fourche, la couronne de pédale, la manivelle, le moyeu, les cuvettes, la jante et la selle. Cependant l'étroitesse des marchés

(3) Niçoise KAMBOU, Pratique de la gestion des stocks à la SIFA, mémoire de maîtrise, Faculté de Sciences Economiques, Université de Ouagadougou, septembre 1991.

[4] On a repris ici les informations contenues dans le rapport de mission de Basile KEITA, Economie des industries du cycle en Afrique de l'Ouest. Etude des cas du Burkina, du Mali et du Sénégal, SSATP, avril 1993.

nationaux est un obstacle à une production industrielle de ces composants [5] D'une manière générale, une industrie de la bicyclette est envisageable au niveau Ouest-Africain avec l'organisation d'intégrations industrielles, de division spatiale du travail, favorable à l'extension des marché" et à la rentabilité des unités de production installées.

Le coût de production des bicyclettes reste élevé au Burkina Faso : ainsi le coût unitaire de production du vélo homme PUE22 est de 43 673 F CFA en 1992 ; le prix sortie usine était de 49 673 F CFA et le prix de vente au détail de 54 372 F CFA. Les charges fixes représentent 9,5 % du coût unitaire de production, les charges variables 90,5 % dont 82 % pour les matières consommées et les matières premières.

Les surcoûts de la fabrication locale des bicyclettes sont imputables à divers facteurs, parmi lesquels le prix élevé des matières premières semi-finies ou finies importées. C'est la raison pour laquelle la société Véléclair s'efforce de grouper et d'organiser l'acheminement des produits de qualité et de diverses origines pour l'approvisionnement des industries du cycle en Afrique sub-saharienne.

Le prix des bicyclettes reste élevé en regard du niveau moyen de revenu de la population et des prix au détail des bicyclettes importées d'autres pays (d'origine asiatique essentiellement), par le Ghana. A l'heure actuelle, les prix de vente sortie usine sont fixés par la SIFA elle-même ; de même le prix de vente à la clientèle par les concessionnaires.

En 1990, la SIFA a réalisé un chiffre d'affaires de 7,150 milliards de FCFA se répartissant entre les deux roues motorisées (72 %), les bicyclettes (23 %) et les autres productions - pièces détachées et remorques - (5%). Il est à noter que certains modèles de deux roues motorisés peuvent représenter une part non négligeable du chiffre d'affaires comme la Yamaha V 80 dont la part est passée de 20 % en 1988, année de son lancement à 28 % l'année suivante. Les pièces détachées représentent encore une part peu importante du chiffe d'affaires malgré la politique suivie dans ce domaine. Il est vrai que de nombreuses pièces détachées sont importées illicitement du Nigéria et vendues à des bas prix sur le marché burkinabè ; elles concurrencent fortement les pièces détachées produites localement malgré une moins bonne qualité en général.

La société Véléclair reconnaît que l'usine de Bobo Dioulasso est la seule rentable parmi les établissements implantés en Afrique (MAC en Côte d'Ivoire, ISENCY au Sénégal, IMACY au Mali, MDC au Cameroun) dont elle détient tout ou partie du capital social ou dont elle assure les approvisionnements.

La SIFA bénéficie d'un régime douanier préférentiel qui a été renégocié en 1991 et reconduit pour 5 ans ; ce régime permet à l'entreprise d'être rentable. La nouvelle stratégie d'approvisionnement contribue également à réduire les coûts de production des bicyclettes des usines africaines. En effet auparavant Véléclair achetait les composants (tubes en acier, pièces détachées diverses) auprès de fournisseurs français et asiatiques, les regroupait en France pour ensuite approvisionner ses usines en Afrique à partir de ports français, c'était le cas en particulier pour les bicyclettes. Cette procédure apparaissant trop coûteuse, Véléclair achète actuellement tous ses composants en Inde et les achemine

[5] Ainsi, il faudrait produire 500 000 paires de moyeux par an au Burkina alors que la consommation nationale est limitée à 100 000 paires.

directement de Bombay vers l'Afrique. S'agissant des deux roues à moteur, la SIFA s'approvisionne à partir d'autres pays africains : auprès de la Manufacture Africaine de Cycle (Côte d'Ivoire) pour certaines pièces de bicyclettes et de la Société Africaine d'Expansion chimique, également ivoirienne, pour la peinture. Au Burkina, la SIFA achète les pneumatiques à la Société Africaine de Pneumatiques, les emballages en plastique à Faso-Plast et les cartons d'emballage à la Société Nationale des Cartons et Emballages.

Dans le cadre de la mise en oeuvre du Programme d'Ajustement économique et financier du Burkina Faso, la SIFA est en voie de privatisation complète et le groupe CFAO désire avoir la majorité du capital pour bénéficier d'une plus grande liberté de gestion.

IV- L'EVOLUTION DU MARCHE DES DEUX ROUES

En l'état actuel des informations disponibles, il est difficile d'apprécier pleinement l'évolution du marché des deux roues au Burkina Faso. En effet, ces informations sont éclatées (données de la SIFA, statistiques des douanes, statistiques de l'INSD) et difficiles à mettre en correspondance.

Une tendance nette se dégage : le recul relatif de la bicyclette au profit du deux roues à moteur. La production de bicyclettes de la SIFA est passée de 42 353 à 28 916 véhicules de 1981 à 1991 ; dans le même temps, celle des deux roues motorisés a grimpé de 8.414 en 1981 à 18 632 véhicules en 1991. Le marché de la bicyclette au Burkina Faso est un marché essentiellement rural mais il conserve une clientèle urbaine (élèves et étudiants principalement) et périurbaine (agriculteurs).

Sur la base des statistiques sur les ventes de bicyclettes et de cyclomoteurs par la SIFA, on voit que la presque quasi totalité de la production est vendue et que la production de bicyclettes, en unités de véhicules, peut atteindre le double, parfois le triple de celles des deux roues à moteur, selon les années.

Selon le Directeur de la SIFA rencontré en 1993, le marché des vélos est essentiellement rural : au Burkina, la clientèle de la SIFA pour les vélos se trouve principalement dans les régions suivantes : Tenkodogo, Fada-N'Gourma, Kongoussi, Dédougou, Koudougou et Banfora. Une partie de la production est exportée dans la région de Sikasso au Mali.

Les responsables de la SIFA estiment que le marché des deux roues moteur n'est plus seulement urbain et que les ruraux aspirent accéder aux modes motorisés. La SIFA a organisé du 21 novembre au 5 décembre 1992 un rallye cyclo de 2 254 km à travers les régions du pays afin de promouvoir les cyclomoteurs dans les campagnes.

Après la dévaluation du franc CFA début 1994, on a enregistré dans un premier temps une chute de la vente des cycles, bicyclettes comprises. Cependant les concessionnaires de la SIFA et d'autres commerçants de cycles pensent que la clientèle urbaine de la bicyclette peut voir ses effectifs progresser dans les années à venir si des mesures sont prises parallèlement pour faciliter l'accès à la bicyclette et les conditions de son utilisation sur la voirie urbaine.

On ne peut mettre en parallèle les importations et la production nationale de deux roues pour apprécier correctement, en unités de véhicules, le taux de couverture de la demande nationale par les importations. En effet les statistiques des douanes mentionnent dans plusieurs cas uniquement le poids des véhicules en sorte que la conversion en unités reste hasardeuse. Les statistiques collectées par le CEDRES auprès du service des douanes indiquent que de janvier 1986 à juillet 1991, 33 452 véhicules auraient été importés, toutes catégories confondues 6. Ce chiffre n'est pas très élevé si l'on considère la demande nationale de deux roues et le fait que la SIFA couvre une large part des besoins du marché intérieur. La demande d'importations, qui porte majoritairement sur les véhicules de 75 à 124 cm3, s'adresse surtout au Japon, à la France et d'autres pays pour les cylindrées inférieures.

Selon les résultats de l'enquête ménage de 1992, le marché des véhicules neufs serait prédominant, peu de personnes enquêtées déclarent avoir acheté un deux roues d'occasion. Cela s'explique sans doute par des traits culturels, par le fait que la publicité encourage plutôt la clientèle jeune à acquérir de nouveaux modèles. Cependant on trouve à Ouagadougou, et sans doute aussi dans les autres villes, un marché d'occasion des véhicules qui semble devoir être réactivité par la persistance de la crise et la récente dévaluation du franc CFA. Il existe par ailleurs un marché des pièces détachées, alimenté par des filières clandestines d'importation en provenance du Nigéria. Cependant depuis quelque temps, le marché d'occasion semble se développer rapidement, tant pour les deux roues moteur que pour les bicyclettes en raison de la hausse importante du prix des véhicules neufs.

V- LES REPERCUSSIONS DE LA DEVALUATION DU FRANC CFA SUR LA SIFA

La dévaluation a eu pour effet de doubler les encours financiers et de fragiliser ainsi l'entreprise. Le coût des approvisionnements est passé du simple au double et les fournisseurs nationaux, de même que Véléclair n'ont pas consenti de remises sur les prix comme la SIFA leur avait demandé.

Le prix de revient usine des vélos homme et dame a augmenté de 60 % du fait du renchérissement des approvisionnements ; celui du VTT et du vélo enfant a cru de 80 %.

A l'heure actuelle, la SIFA est entièrement dépendante de Véléclair pour ses approvisionnements tout en bénéficiant d'un crédit de 3 à 4 mois pour règler ses factures, à un coût inférieur à celui qui serait consenti par une banque. Un changement de politique d'approvisionnement supposerait l'entrée dans le capital de la société d'un actionnaire plus puissant que la CFAO, ce qui n'est guère envisageable même à moyen terme.

Les responsables de la SIFA reprochent à Véléclair de ne pas répercuter les remises consenties par les fournisseurs asiatiques, indiens en l'occurrence.

(6) Sur ce total, on aurait 1 708 bicyclettes et triporteurs, 8.650 motocyclettes de moins de 50 cm3, 2.320 de 50 à 74 cm3, 19.674 de 75 à 124 cm3, 1.090 de plus de 125 cm3.

VI- L'AVENIR DU MARCHE DE LA BICYCLETTE SELON LA SIFA

Les dirigeants de la SIFA mettent beaucoup d'espoir dans l'expansion de la bicyclette et pensent que les mentalités sont en train de changer ; des chefs de service de l'entreprise utilisent ce moyen de déplacement (le VTT) pour se rendre à leur travail depuis quelques temps et même les cadres se déplacent de temps en temps à bicyclette.

La bicyclette en ville doit être conçue de manière spécifique selon le Directeur Technique de la SIFA : elle doit pouvoir transporter un adulte et deux enfants : l'un à l'arrière, l'autre devant le conducteur sur une selle fixée au cadre. La SIFA a d'ailleurs confié à un bureau d'étude hollandais Stimulans, une étude de marché de la bicyclette. Elle s'engage désormais dans une diversification de ses produits : après le VTT adulte lancé fin 1991, le VTT enfant (6-12 ans) est sorti à la rentrée scolaire de 1994 à grand renfort de publicité à la TV.

La SIFA ne craint pas trop la concurrence des vélos d'origine asiatique ; les soudures seraient moins solides que celles utilisées à Bobo Dioulasso ; de plus la SIFA assure un service après-vente que n'offrent pas ses concurrents : par exemple garantie d'un an du VTT SIFA avec réparation gratuite en usine.

Pour les vélos ordinaires, la concurrence peut venir en partie du marché d'occasion en pleine expansion : le vélo d'occasion est vendu 60 000 F CFA en moyenne contre plus de 80 000 pour le neuf. Il existe un circuit de récupération de cadres et de pièces détachées de bicyclette et de recyclage de vélos volés. Selon le Directeur Technique de la SIFA, c'est une mafia bien organisée qui contrôle ce marché d'occasion.

Actuellement, le prix sortie usine d'un vélo SIFA ordinaire est de 73 348 F CFA et le prix de détail à ne pas dépasser est de 80 000 FCFA à Bobo, un peu plus à Ouaga en raison du transport. Une réduction du coût de production n'est pas possible à la fois parce que les approvisionnements sont contrôlés par un seul fournisseur et que les fabricants-monteurs africains n'ont pas la volonté de mettre en oeuvre une forme d'intégration économique régionale. La SIFA avait proposé de fabriquer les châssis et à d'autres pays d'assurer le montage des véhicules mais sans succès. La Manufacture Africaine de Cycles à Abidjan continue d'exporter au Mali alors que la SIFA n'y est pas autorisée, les conditions qu'elles consentaient étaient considérées comme moins intéressantes.

Ainsi il est exclu de voir dans un avenir prévisible l'avènement d'une industrie régionale du cycle en Afrique de l'Ouest avec un marché intérieur suffisamment large pour dégager des économies d'échelle et une protection douanière vis-à-vis de la concurrence asiatique. Une politique alternative serait de renoncer au maintien de l'industrie de la bicyclette dans la sous-région et de favoriser au contraire des importations massives de vélos à bas prix auxquels aurait accès une plus grande partie de la population. Dans cette hypothèse il faudrait apprécier les conséquences de cette option sur la balance commerciale des pays importateurs.

BIBLIOGRAPHIE

ANDAN O., CUSSET J.M., Ouagadougou, ville plurielle, in Analyse du système de déplacement à Ouagadougou (cf. GODARD, X.), p. I-1 à p.I-23.

ANDAN O, CUSSET J.M., Equipement des ménages et dépenses de transport, in Analyse du système de déplacement à Ouagadougou (cf. GODARD, X.), p. II-1 à p. II-21

ANDAN O., KINDA F., OUEDRAOGO J.B., Modes de transport, comportements individuels et perceptions, in Analyse du système de déplacement à Ouagadougou (cf. GODARD, X.), p.IV-1 à p. IV-42.

BAMAS S., WOLF G., Prise en compte des piétons et des deux roues sur la voirie dans le cadre du 3ème projet de développement urbain. Rapport de mission, mai 1994, 16 p.

BAMAS S., GUIRO B, SIRPE G, La place de la bicyclette dans le système de déplacements à Ouagadougou : enseignements, Communication à l'atelier Mobilité urbaine et transports non motorisés en Afrique sub-saharienne, Nairobi, 11-13 octobre 1994.

CUSSET J.M., SIRPE G., La mobilité apportée par le système deux roues : le cas de Ouagadou. Actes de la CODATU VI, Tunis, février 1993.

CUSSET J.M., Recherche sur les obstacles et potentialités d'utilisation, le cas des villes du Burkina Faso. Document de synthèse pour l'atelier Mobilité urbaine et transports non motorisés en Afrique sub-saharienne, Nairobi, 11-13 octobre 1994.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., La mobilité des individus, in Analyse du système de déplacement à Ouagadougou, p. III-1 à III-59

DIAZ OLVERA L, PLAT D, Usages et images du vélo à Ouagadougou, *Revue Recherche, Transports, Sécurité*, n° 45, décembre 1994

GODARD X (sous la direction de), Analyse du système de déplacements à Ouagadougou, Rapport pour le Ministère de la Coopération, CEDRES-INRETS-LET, Ouagadougou, Arcueil, Lyon, mars 1993

ILBOUDO, E. K., Extension urbaine et besoins de transport pour les élèves de l'enseignement secondaire : le cas de Ouagadougou, Communication au Colloque international, Maîtriser le développement urbain en Afrique sub-saharienne, Ouagadougou, octobre 1990, 13 p.

KEITA B., Economie des industries du cycle en Afrique de l'Ouest. Etude des cas du Burkina Faso, du Mali et du Sénégal, INRETS, avril 1993.

TROLLE C., Les distances de déplacement à Ouagadougou, Travail de fin d'études, ENTPE, juin 1993, 57 p.

TABLE DES MATIERES

PREFACE 3

INTRODUCTION 5

CHAPITRE 1 : LA VILLE ET SON SYSTEME DE DEVELOPPEMENT 7

I- Physionnomie de la ville 7
II- La dynamique des transports urbains 12
III- L'offre actuelle de transport 14

CHAPITRE 2 : MOBILITE ET USAGE DES MODES 25

I- L'équipement en véhicules 25
II- La mobilité quotidienne 27
III- Usage comparé des modes 32
IV- Accès aux modes et capital de motricité 36

CHAPITRE 3 : LES USAGERS ACTUELS DE LA BICYCLETTE 41

I- L'usage de la bicyclette 41
II- Les usagers de la bicyclette 47

CHAPITRE 4 : ATTITUDES DE LA POPULATION VIS-A-VIS DU VELO 52

I- La bicyclette dans la hiérarchie modale 52
II- La bicyclette : images et représentations 54
III- La proximité entre attentes et modes de transport 58

CHAPITRE 5 : BICYCLETTE ET LEADERS D'OPINION 61

I- Les décideurs intermédiaires 61
II- Les groupes d'intérêt 68
III- La presse 74

CHAPITRE 6 : LA BICYCLETTE A KOUDOUGOU 77

I- Le contexte urbain 77
II- Pratiques de déplacement et usages de la bicyclette 79
III- Les attitudes vis-à-vis de la bicyclette 81
IV- Images et avenir du vélo selon les leaders d'opinion 84

CHAPITRE 7 : MARCHE POTENTIEL DU VELO ET RECOMMANDATIONS 93

I- Le marché potentiel du vélo 93
II- Obstacles et lignes d'action envisageables 101

CONCLUSION 110

ANNEXES 113

Les transports non motorisés de marchandises à Ouagadougou 115
L'industrie du cycle au Burkina Faso 127

BIBLIOGRAPHIE 135

TABLE DES MATIERES 137

PUBLICATIONS SITRASS
(extraits)

❒ **Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique sub-saharienne. Cas le de la Côte d'Ivoire,** 125 p., 1989
Prix : 125 FF (TVA 5 % incluse) + frais de port.

❒ **Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique sub-saharienne. Cas du Mali,** 125 p., 1989
Prix : 125 FF (TVA 5 % incluse) + frais de port.

❒ **Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique sub-saharienne. Cas du Cameroun,** 65 p., 1989
Prix : 90 FF (TVA 5 % incluse) + frais de port.

❒ **Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique sub-saharienne. Rapport de synthèse,** 58 p., juin 1989
Prix : 80 FF (TVA 5 % incluse) + frais de port.

❒ **Economie et politiques du camionnage en Afrique sub-saharienne. Actes du SITRASS 1,** Yamoussoukro, 20-22 nov. 1989, 290p., 1989
Prix : 300 FF (TVA 5 % incluse) + frais de port.

❒ **Organisation des transports urbains en Afrique sub-saharienne. Les acteurs, les méthodes**
Actes du SITRASS 2, Ouagadougou, 14-17 janvier 1992, 145 p., 1992.
Prix : 300 FF (TVA 5 % incluse) + frais de port.

❒ **Transports en Afrique sub-saharienne.**
Actes de la session jointe SITRASS-6è CMRT, Lyon, 1er Juillet 1992, 145 p., 1993.
Prix : 150 FF (TVA 5 % incluse), frais de port compris.

❒ **Les systèmes d'information et de formation dans le secteur des transports en Afrique sub-saharienne.**
Actes du SITRASS 3, Dakar, 16-18 mars 1994.
Prix : 300 FF (TVA 5 % incluse) + frais de port.

❒ **Annuaire des membres du réseau SITRASS, 1994**
Prix : 150 FF (TVA 5 % incluse), frais de port compris.

❒ **Les transports urbains non motorisés en Afrique sub-saharienne. Cas du Burkina Faso.** 138p., Juin 1995. Prix : 125 FF (TVA 5 % incluse) + frais de port.

Réduction tarifaire de 50 % pour les ressortissants de la zone F CFA

Commande à adresser à : SCAURE, 152, Boulevard Yves Farge, 69007 LYON - F
ou à l'INRETS, 2, av. Gal Malleret Joinville, 94114 Arcueil Cédex - F

Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS)

2, avenue du Général Malleret-Joinville
94114 ARCUEIL CEDEX - France
Tél. : (33-1) 47 40 70 00
Télex : INRETS 632 231 F
Télécopie : (33-1) 45 47 56 06

Laboratoire d'Economie des Transports (LET)

14, avenue Berthelot
69363 LYON Cédex 07 - France
Tél. : (33) 72 72 64 03
Télex : UNILUMI 3363 F
Télécopie : (33) 72 72 64 48

Prix de vente : 125 FF (TTC)

I.S.B.N. N° 2-908558-11-4