

# ETALEMENT URBAIN, SITUATIONS DE PAUVRETÉ ET ACCÈS

## À LA VILLE EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE.

### L'EXEMPLE DE NIAMEY

**Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet**

Laboratoire d'Economie des Transports

ENTPE, Université Lumière Lyon 2, CNRS

rue Maurice Audin

69518 Vaulx-en-Velin cedex

Tel +33 (0)4 72 04 70 46; Fax +33 (0)4 72 04 70 92

e-mail : [lourdes.diaz-olvera@entpe.fr](mailto:lourdes.diaz-olvera@entpe.fr) ; [didier.plat@entpe.fr](mailto:didier.plat@entpe.fr) ; [pascal.pochet@entpe.fr](mailto:pascal.pochet@entpe.fr)

in BUSSIERE Y., MADRE J.-L., (Eds), 2002, *Démographie et transport : Villes du Nord et villes du Sud*, Paris, L'Harmattan, 2002, pp. 147-175

Bien que le continent ait connu par le passé des mouvements notables d'urbanisation (COQUERY-VIDROVITCH, 1993), les capitales de l'Afrique francophone, bien souvent issues de la colonisation, n'ont connu un véritable essor que dans les dernières décennies. En dépit de leur développement récent, elles sont tout autant concernées que les villes du nord par l'étalement urbain. Par le fait même de leur croissance démographique très rapide, ces villes connaissent une urbanisation désordonnée, et ce d'autant plus que ces changements de taille se produisent dans une période de crise économique. Dans des pays déjà parmi les plus pauvres de la planète, cette persistance de la crise se traduit par de faibles ressources financières tant pour les collectivités publiques que pour la grande majorité des citoyens.

Qu'il s'agisse du lotissement de parcelles, de la production de logements ou de la fourniture des services de base, les interventions publiques ne sont alors pas à l'échelle des besoins des citoyens. Il est d'autant plus difficile pour les pouvoirs publics de répondre à l'explosion démographique que l'habitat individuel dominant en Afrique de l'Ouest entraîne une croissance urbaine horizontale et souvent anarchique, comme à Dakar, Abidjan (ANTOINE, 1996), Bamako ou encore Ouagadougou (en dépit dans cette ville des efforts de planification durant la période révolutionnaire, JAGLIN *et alii*, 1992). De façon générale, la superficie des villes tend à croître encore plus rapidement que la population. Ce mode de développement physique a pour corollaires la non-continuité de l'espace urbain et de faibles densités, même si localement, la surpopulation de certains quartiers est patente du fait de l'accroissement du nombre des ménages dans les concessions. Ces concentrations élevées touchent tout particulièrement les quartiers anciens, qu'ils soient localisés en centre-ville ou, paradoxalement, situés aux marges de l'espace urbain dans certains villages périphériques rattrapés par l'urbanisation.

Même si, à leur arrivée en ville, certains migrants trouvent un hébergement, provisoire ou à plus longue durée, auprès de parents demeurant dans les quartiers centraux, ce sont les zones d'habitat « spontané » qui accueillent la majeure partie des nouveaux arrivants. Ils sont rejoints par des citoyens de plus longue date, exclus de fait des quartiers lotis compte tenu de leurs revenus faibles et irréguliers. Fréquemment au chômage ou dans des emplois précaires,

pénalisés par l'éloignement des services et équipements urbains, bien souvent dépendants d'une offre de transport collectif irrégulière et onéreuse, ces citoyens périphériques cumulent les handicaps et subissent des conditions de vie particulièrement difficiles. C'est notamment le cas des conditions de déplacement, alors même qu'un niveau minimal de mobilité est indispensable pour assurer la survie quotidienne. Si les capitales sont, en Afrique comme ailleurs, le lieu d'une concentration relative de richesses, il demeure qu'une bonne part de la population dispose de faibles revenus et montre des difficultés à assurer le coût élevé de la mobilité. N'y a-t-il pas alors un risque de limitation de l'espace fréquenté aux alentours immédiats du domicile, de repli sur le quartier ?

Des travaux récents sur la mobilité à Bamako et Ouagadougou confirment que ce contexte global n'est guère favorable à l'accès à la ville de nombre de citoyens, et notamment des pauvres. Ils mettent en évidence des différences sensibles de mobilité, tant en niveau qu'en structure, selon la localisation géographique ou le niveau d'accessibilité du lieu de résidence (DIAZ OLVERA *et alii*, 1998a). A Bamako, les habitants des périphéries enclavées se déplacent plus que ceux des périphéries plus accessibles, mais l'ordre s'inverse nettement dès lors que l'on considère les seuls déplacements réalisés à l'aide de modes de transport mécanisés. Ce renversement repose sur un écart extrêmement important dans la pratique de la marche à pied (presque de 1 à 4) qui renvoie d'abord à une prédominance du quartier dans les destinations, dès lors que celui-ci est situé à l'écart des grands axes goudronnés. A Ouagadougou, le niveau de mobilité augmente avec l'éloignement du quartier au centre, et la comparaison de deux types de quartiers périphériques (non lotis et pauvres ; lotis et plutôt aisés) traduit des différences similaires à celles observées à Bamako, les déplacements pédestres étant bien plus fréquents dans les quartiers pauvres. Les déplacements quotidiens des résidents des quartiers non lotis vers le centre ou les autres périphéries correspondent à une mobilité contrainte, scandée par le travail et les études (DIAZ OLVERA, PLAT, 1997).

Dans un contexte de rareté des ressources, cet accès des actifs à la ville passe de plus par une restriction des besoins de déplacement des autres catégories de citoyens. Au sein des ménages, les individus effectivement, ou potentiellement « utiles » (actifs, scolaires à partir du secondaire) apparaissent privilégiés dans l'accès aux véhicules (DIAZ OLVERA *et alii*, 1998a). Pour les autres résidents, la pénibilité accrue des déplacements à longue distance renforce le repli sur le quartier.

A la lumière des informations disponibles, il paraît difficile de conclure à un effet propre des localisations résidentielles, à niveau de ressources fixé, sur la mobilité quotidienne. Il semble néanmoins que certaines zones concentrant des populations démunies (au plan des ressources économiques comme de leur expérience urbaine), entretiennent des liens réduits avec le reste de la ville. Ces pratiques sous contraintes, caractéristiques notamment des inactifs, des femmes, des jeunes, amènent donc à recréer, de fait, des villages dans la ville (GIBBAL, 1988). La quasi-totalité des pauvres paraît plus subir que choisir sa mobilité, qu'elle soit, pour le plus grand nombre, dans le quartier ou, pour une minorité, à l'extérieur.

Une enquête réalisée en 1996 auprès de ménages niaméens (Encadré 1) permet de préciser les comportements de déplacement des citoyens, notamment en fonction de leur statut socio-économique et de la localisation de leur résidence dans la ville. A partir de la mise en évidence de ces pratiques de mobilités très contrastées, il est alors possible d'identifier certains risques, pour le développement, de la multiplication dans le territoire urbain de zones à mi-chemin entre la ville et le village.

### **Encadré 1 : Présentation de l'enquête**

Dans la lignée des enquêtes réalisées au domicile des ménages bamakoïses et ouagalaises sur leurs conditions de déplacement (DIAZ OLVERA *et alii*, 1998a), nous avons réalisé en décembre 1996 une enquête auprès de 757 ménages niaméens regroupant 2732 individus de plus de 13 ans. La définition du ménage est celle de recensement de la population de 1988, à savoir l'ensemble des personnes vivant sous le même toit et partageant le même feu. Compte tenu des contraintes financières, l'enquête n'a touché que 29 quartiers sur une soixantaine. De manière à obtenir un échantillon aussi représentatif que possible, le choix des zones a reposé sur les résultats du recensement de 1988 extrapolés et s'est inspiré d'une typologie fine de quartiers réalisée par J.-P. JAMBES (1994).

Dans une optique de comparabilité, la majeure partie du questionnaire est commune aux trois villes. Ainsi, les informations recueillies à Niamey portent notamment sur :

- les caractéristiques du ménage (composition socio-démographique) et du logement (matériaux de construction, accès aux réseaux d'eau et d'électricité...) ;
- des renseignements sur chaque individu de plus de 13 ans :
  - caractéristiques socio-économiques classiques, accès au(x) véhicule(s) du ménage, opinions sur les modes de transport ;
  - recueil des déplacements (motif, horaire, mode, origine-destination) réalisés la veille du jour de l'interview, qu'il s'agisse d'un jour de semaine ou de week-end ;
  - recensement des personnes rencontrées le plus fréquemment (nature du lien, lieu de résidence, lieu de rencontre...).

Pour plus de renseignements sur la méthodologie de l'enquête et les résultats globaux, voir DIAZ OLVERA *et alii*, 1999. Sauf mention contraire, les résultats présentés proviennent de cette enquête et portent sur la mobilité de semaine (lundi au vendredi) des Niaméens de plus de 13 ans.

## 1. NIAMEY, CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE ET SOUS-EQUIPEMENT

Niamey, capitale du Niger, n'échappe pas à la règle d'une croissance urbaine incontrôlée qui caractérise les capitales africaines. D'un développement particulièrement récent, elle est passée de 30 000 habitants environ en 1960 (BERNUS, 1969) à 400 000 en 1988, et sans doute de l'ordre de 600 000 aujourd'hui. La jeunesse de sa population - près de la moitié a moins de 15 ans (RÉPUBLIQUE DU NIGER, 1994) - est un autre signe de son dynamisme démographique. Certes la capitale administrative et économique du Niger est encore loin des grandes métropoles africaines, mais la rapidité de sa croissance démographique, alimentée notamment par des vagues de migrations en provenance du monde rural comme lors de la grande sécheresse de 1973-1974, a largement débordé les tentatives de planification, et ce même pendant la période relativement faste des années soixante-dix.

Les parcelles loties, très insuffisantes quantitativement, se sont aussi avérées d'un prix trop élevé pour les couches populaires. Même si ces coûts d'acquisition de parcelles loties sont restés plus modérés qu'à Dakar ou Abidjan (POITOU, 1984), ils ont entraîné l'éviction de la majorité de la population urbaine. En réponse, le développement de l'auto-production de logements en périphérie à partir des années soixante-dix a reproduit la forme classique de la concession, parcelle fermée bâtie autour d'une cour intérieure et que peuvent se partager plusieurs ménages. Mais, faute de moyens, ces concessions ont été construites à base de matériaux précaires (terre, paille) et, souvent, à l'écart des réseaux d'eau, d'assainissement... Cette production de la ville par « le bas » a généralement pris la forme d'une croissance désordonnée, même si l'on peut exhiber, en guise de contre-exemple, le développement, issu d'initiatives individuelles, du quartier Talladjé à partir de la fin des années soixante. Les tracés définis par les premiers occupants, la réservation d'espaces pour les équipements publics (écoles...) ont facilité sa rénovation par les services de l'urbanisme à la fin des années soixante-dix (POITOU, 1987).

Néanmoins, Talladjé, avec ses 27 000 habitants au recensement de 1988, est resté un cas isolé. Les constructions non loties se sont principalement installées sur des espaces vierges, introduisant de nombreuses ruptures de continuité au niveau du bâti qui tendent à renforcer l'isolement de certains quartiers périphériques. Mais elles ont aussi alimenté la croissance d'anciens noyaux villageois progressivement absorbés par la ville (Gamkallé, Goudel, Kirkissoye, Saga...). Actuellement, la ville s'étire sur près de 20 km de long et sur 15 km de large.

Cette explosion spatiale de la ville ne s'est pas accompagnée d'un développement des infrastructures urbaines à sa mesure. De façon symptomatique, les extensions urbaines sur la rive droite du fleuve ne sont toujours rattachées au reste de l'ensemble urbain que par un unique pont. Plus généralement, les zones périphériques restent à la fois marquées par la rareté des équipements de quartier et par une mauvaise qualité de la voirie. L'insuffisance de la couverture spatiale des transports collectifs accentue encore le risque d'enclavement de certaines zones. Pourtant les transports collectifs niameés se caractérisent par une grande diversité de leurs formes (Encadré 2). Mais la société publique, la SNTN, subit depuis le début des années quatre-vingt une situation financière précaire qui la limite à quelques lignes et à des fréquences irrégulières de desserte, tandis que le secteur privé n'assure qu'un service incomplet, du fait notamment d'une absence de concertation entre les différents opérateurs. Pour les usagers, il en résulte une qualité de service médiocre et des coûts élevés qui les amènent à privilégier les déplacements indispensables dans le recours aux transports collectifs. Alors que les trajets domicile-travail ou domicile-étude représentent un déplacement sur trois (tous modes confondus), ils comptent pour plus de la moitié de la clientèle des transports collectifs les jours de semaine.

### **Encadré 2 : L'offre de transports collectifs à Niamey**

L'offre de transport collectif à Niamey est assurée par un opérateur public, la SNTN (Société Nationale des Transports Nigériens), et un ensemble d'opérateurs privés.

Fin 1996, la SNTN, dont les missions couvrent également le transport interurbain, dessert Niamey avec une trentaine d'autobus qui circulent sur un réseau d'environ 190 km organisé en 16 lignes (dont 4 ayant pour destination des communes à l'extérieur de Niamey). Certaines lignes, dites « commerciales », sont ouvertes à tous les publics. D'autres lignes, dénommées « ADM », indépendantes des lignes commerciales ou en constituant un prolongement ou une variante, assurent le transport des fonctionnaires entre les quartiers administratifs et les quartiers résidentiels ; elles circulent uniquement du lundi au vendredi aux heures de « montée » et de « descente » du travail (autour de 7h 30, 12h, 15h 30 et 18h 30). L'Etat ne compense qu'imparfaitement les missions de service public qu'il impose à la Société et l'activité de transport urbain se retrouve largement déficitaire.

Du fait des faiblesses du service public tant en termes de fréquence que de couverture spatiale, les taxis urbains collectifs, appelés aussi « taxis-ville » ou « taxis tête rouge » et opérant sur des lignes régulières, en viennent à fournir la plus grande partie de l'offre. Ils sont complétés par les taxis suburbains, plus connus sous le nom de *talladjé-talladjé*, généralement des Peugeot 504 break assurant un transport mixte (personnes et marchandises) entre le centre de Niamey et certains de ses quartiers périphériques. Pour certaines destinations éloignées, à la desserte routière dégradée ou considérées comme moins rentables car à l'écart des grands flux, l'offre de transport privé se raréfie et les tarifs augmentent. La course en taxi collectif coûte 150 FCFA (1,50 FF), voire 200 FCFA pour les villages périphériques comme Goudel ou Saga (contre 100 FCFA pour les autobus de la SNTN), tarifs qu'il convient de mettre en regard d'un revenu observé médian par actif de 40 000 FCFA. Ce secteur artisanal apporte donc un complément indispensable au secteur

public, sans toutefois assurer sur l'ensemble de la ville une desserte satisfaisante, en quantité et en qualité.

Cette offre de transports collectifs limitée et les faibles taux d'équipement des ménages en véhicules expliquent que le niveau élevé de mobilité des Niaméens, 4,4 déplacements par jour de semaine en moyenne<sup>1</sup>, repose essentiellement sur la marche à pied. Elle assure plus des deux tiers des déplacements. Mais cette mobilité effectuée à pied est d'abord une mobilité de proximité : 46 % des déplacements pédestres ne dépassent pas 5 minutes, 65 % n'excèdent pas 10 minutes. Limité aux seuls déplacements mécanisés, le niveau de mobilité moyen tombe à 1,4 déplacement par personne, soit une valeur proche de celle de Bamako (1,2 déplacements) mais nettement inférieure à celle de Ouagadougou qui connaît un niveau exceptionnel de 2,2 déplacements mécanisés du fait notamment de taux d'équipements élevés en deux-roues motorisés ou en bicyclettes. Compte tenu de la mobilité élevée des rares personnes motorisées, cela signifie qu'un jour donné de semaine, 60 % des Niaméens de plus de 13 ans n'utilisent aucun mode mécanisé.

L'usage des modes motorisés serait d'ailleurs stagnant depuis une dizaine d'années, comme semble l'indiquer le point de repère fourni par l'enquête-ménages réalisée par le BCEOM en 1985 auprès de 694 ménages et 2 551 individus de plus de 6 ans (BCEOM, 1986). Certes, du fait de choix méthodologiques différents, le rapprochement des deux enquêtes ne permet pas un diagnostic très précis, mais il semble tout de même que le niveau individuel de mobilité mécanisée a eu tendance à diminuer légèrement (Cf. première et dernière colonnes du tableau 1).

La comparaison indique que les déplacements motorisés au moyen de véhicules individuels (voiture comme deux-roues à moteur) tendent à décliner au profit des transports collectifs. Une telle évolution est cohérente avec les données d'équipement qui indiquent une érosion de la motorisation : alors que 50 % des ménages étaient non motorisés en 1985, ils sont 58 % en 1996, alors même que la taille des ménages s'est légèrement accrue. Ce tassement de la motorisation sur la période récente n'est pas propre à Niamey, un phénomène similaire ayant par exemple été observé à Abidjan à l'occasion de la crise économique des années quatre-vingt (GODARD, TEURNIER, 1992). Il reflète les difficultés quotidiennes grandissantes des citadins ou en tout cas de la grande majorité d'entre eux. Il les accentue également, en limitant la capacité de certains à sortir de leurs quartiers ou en accroissant la pénibilité de telles sorties. Si la pauvreté est à l'évidence l'un des déterminants de ce repli sur le quartier, la localisation de la résidence ne contribue-t-elle pas également à limiter les possibilités de sortie ?

### **Tableau 1 : Niveaux de mobilité et répartition modale en 1985 et 1996**

---

<sup>1</sup> Cette valeur peut sembler élevée pour une ville africaine si on la compare avec les chiffres fournies par d'autres enquêtes, 1,4 déplacements quotidiens à Abidjan ou 1,1 à Conakry (GODARD, TEURNIER, 1992). Au delà de spécificités locales, cet écart s'explique aussi par des choix méthodologiques différents. D'une part, nous nous sommes limités aux individus de plus de 13 ans. Les jeunes enfants présentant généralement une mobilité plus réduite, leur absence vient donc « gonfler » la mobilité moyenne. Mais, surtout, nous avons veillé à recueillir tous les déplacements, y compris les petits parcours pédestres, en considérant qu'il y a déplacement dès lors que l'on sort de la concession. Or, en Afrique notamment, les enquêtes mobilité ne prennent généralement en compte les déplacements qu'à partir d'un seuil de 500 m (MWANZA, 1997).

	1985 BCEOM	1996 EM	1996 EM, hors petits déplacements à pied	Hypothèse 1996 EM
	(1)	(2)	(3)	(4)
<i>Nombre de déplacements</i>				
- Tous modes	2,4	4,4	2,5	2,3
- Modes mécanisés	1,3	1,4	1,4	1,1
<i>Répartition modale (%)</i>				
- Marche à pied	47	68	43	52
- Deux-roues moteur	15	8	14	11
- Voiture conducteur	15	7	13	10
- Voiture passager	7	4	6	6
- Taxi	12	9	16	13
- Bus	2	2	4	4
- Talladjé-talladjé	1	1	1	1
- Bicyclette	-	1	2	2
- Autre	1	1	1	1

(1) Population de plus de 6 ans, du lundi au vendredi.

(2) Population de plus de 13 ans, du lundi au vendredi.

(3) Cas (2), mais déplacements à pied de 10 minutes et moins exclus.

(4) Cas (3), mais en considérant aussi les 7-13 ans (23 % de la population totale) dont on suppose qu'ils réalisent quotidiennement, hors petits déplacements à pied, 2 déplacements dont 0,2 déplacements mécanisés.

## 2. RICHES ET PAUVRES DANS LA VILLE

L'analyse croisée de l'influence de la pauvreté et du lieu de résidence nécessite au préalable une mesure opérationnelle de la pauvreté et des caractéristiques des espaces résidentiels.

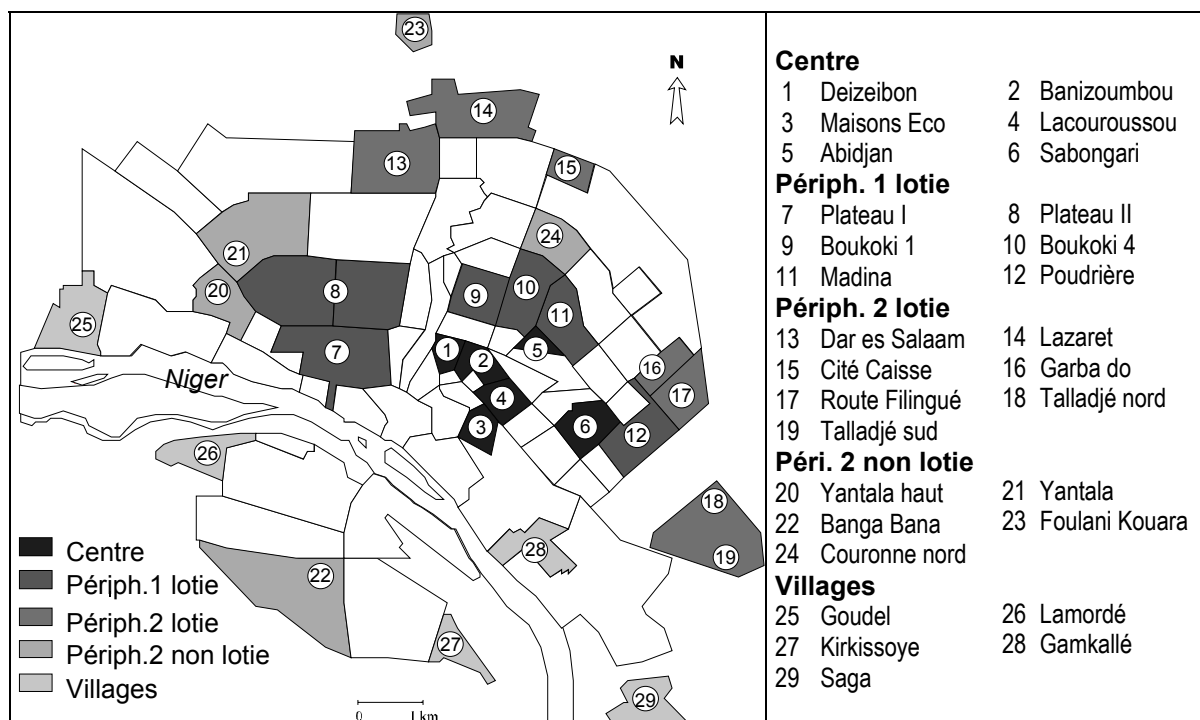
Afin d'isoler au sein de la population les catégories les plus aisées et de pouvoir ensuite nous concentrer sur la situation des citadins pauvres, nous avons retenu une méthodologie similaire à celle employée pour Bamako et Ouagadougou (DIAZ OLVERA *et alii*, 1998a). Une partition des individus en pauvres et non-pauvres est effectuée en fonction de l'activité professionnelle et du niveau d'études individuels ainsi que du type de logement occupé par le ménage. Dans un premier temps, tous les inactifs (femmes au foyer, scolaires, sans emploi), les apprentis et aides familiaux sont classés comme pauvres, tandis que les patrons, les cadres supérieurs et moyens et les techniciens sont affectés aux non-pauvres. Puis, les catégories restantes, sont classées selon la nature des matériaux de leur logement, parmi les pauvres s'il s'agit de banco ou de paille, parmi les non-pauvres pour des villas ou des constructions en dur. Enfin, les actifs indépendants, les employés et les ouvriers demeurant dans du semi-dur sont considérés comme pauvres s'ils sont sans études ou se sont arrêtés en primaire, comme non-pauvres si leur niveau d'études est au moins égal au secondaire.

Le choix de ne pas retenir le revenu dans ce processus repose d'abord sur le constat de son indisponibilité pour une partie non négligeable de la population : le revenu de 30 % des actifs n'a pas été enregistré, soit par refus de le déclarer, soit par incapacité à l'évaluer, comme dans le cas de certains non-salariés. Un tel choix permet aussi de prendre en compte une relative permanence des conditions de vie, au delà de la fausse précision d'un revenu mesuré à un moment donné, alors qu'avec la crise et les politiques d'ajustement structurel, le poids du salariat diminue au profit des activités informelles aux revenus aléatoires (ANTOINE *et alii*, 1995). Même si les deux groupes sont hétérogènes, la méthode utilisée conduit à des écarts sensibles entre leurs revenus moyens : 29 000 FCFA en moyenne pour les actifs pauvres contre 119 000 FCFA pour les 20 % de non-pauvres. Par abus de langage, nous qualifierons

désormais ces derniers de riches, même si cette catégorie intègre, aux côtés d'une minorité d'individus très aisés, bon nombre d'actifs aux revenus plus limités. Ainsi, les deux tiers des riches disposent d'un revenu égal ou inférieur au revenu moyen du groupe tandis que 12 % dépassent les 200 000 FCFA mensuels. Les écarts sont moindres dans le groupe des pauvres, bien que 35 % aient un revenu égal ou inférieur à 10 000 FCFA et que 10 % dépassent les 70 000 FCFA mensuels.

Pour mettre en évidence l'influence du contexte spatial sur la mobilité, les lieux de résidence des ménages enquêtés ont été regroupés en cinq grandes zones correspondant à des distances au centre et à des formes d'habitat distinctes (Figure 1) : les quartiers centraux (un cinquième des ménages), les quartiers lotis de première périphérie (un autre cinquième), les quartiers lotis de deuxième périphérie (un quart), les quartiers non lotis de deuxième périphérie (un sixième) et enfin les villages, eux aussi situés en deuxième périphérie et qui ont été rattrapés par l'urbanisation et englobés dans la ville (un sixième).

**Figure 1 : Typologie des quartiers d'enquête**



Les deux groupes de quartiers périphériques lotis se distinguent nettement, à la fois par des revenus moyens, par des taux d'accès aux commodités offertes par la ville et des taux d'équipement en moyens de transport individuels nettement plus élevés que la moyenne. A l'inverse, les deux types de quartiers périphériques non lotis se caractérisent par la pauvreté de leurs résidents et la précarité des conditions de logement. Entre ces deux extrêmes, les quartiers centraux se rapprochent plutôt des zones les plus défavorisées du point de vue des caractéristiques socio-économiques des résidents, et des zones loties du point de vue de leur accès aux équipements et aux réseaux urbains (tableau 2). La figure 2 permet de caractériser chaque groupe par le pourcentage de sédentaires (individus ne s'étant pas déplacés la veille du jour d'enquête), de « mobiles de proximité » (qui ne sont pas allés plus loin que leur quartier ou les quartiers limitrophes) et enfin de « mobiles au long cours », pratiquant une mobilité de ville (qui ont dépassé les quartiers limitrophes de leur domicile). La figure 3 distingue, dans les mobiles de chaque groupe, les personnes s'étant déplacées exclusivement à

à pied, de celles qui ont eu recours aux transports collectifs (et éventuellement se sont déplacés à pied) et enfin de celles qui ont utilisé un véhicule individuel (qu'elles aient ou non effectué des déplacements en transports collectifs ou à pied).

**Tableau 2 : Caractéristiques socio-économiques des ménages et des individus, par type de quartier (%)**

	Centre	Périph. 1 lotie	Périph. 2 lotie	Périph. 2 non lotie	Villages (Périph. 2)	Ensemble Niamey
Taille des ménages	6,2	6,4	7,1	6,0	6,5	6,5
Age du chef de ménage	45	42	43	43	47	44
% de femmes chef de ménage	27	15	6	23	19	15
% de ménages polygames	8	14	21	20	20	17
% nés à Niamey*	33	16	14	19	46	24
% avec un niveau d'étude secondaire*	40	41	36	21	15	31
% d'enfants scolarisés (14-24 ans)	68	62	73	58	52	64
% des scolaires étant allés à l'école la veille (en semaine)	85	95	95	78	97	91
% d'actifs travaillant dans le secteur public ou parapublic	35	36	32	31	17	30
% de non-salariés dans la population active résidente	31	30	43	48	61	43
% d'actifs travaillant en ville	56	51	60	46	50	53
Revenu mensuel total des ménages**	93 500	158 500	142 300	76 200	58 400	110 100
Revenu mensuel des chefs de ménage	65 100	122 300	109 000	54 800	45 400	82 900
Revenu mensuel des non-salariés***	52 000	94 600	86 700	36 900	33 500	61 500
Revenu mensuel individuel***	60 200	96 100	84 200	49 100	41 300	69 200
% de logements précaires (banco, paille)	54	28	22	71	83	49
% de villas	13	23	34	9	1	17
% de logements alimentés en eau	57	63	77	22	29	52
% de logements alimentés en électricité	81	65	78	36	44	63
% de propriétaires	39	35	49	47	66	46
Nombre de VP pour 1000 habitants	29	50	48	17	6	32
Nombre de 2RM pour 1000 habitants	39	51	41	26	30	38
Nombre de vélos pour 1000 habitants	3	15	8	12	18	11
% de ménages employant du personnel de maison	36	36	36	12	15	28
% de chefs sortant avec leur(s) épouse(s)	82	71	64	50	42	62
<i>dont : pour motifs autres que familiaux</i>	<i>20</i>	<i>36</i>	<i>47</i>	<i>17</i>	<i>10</i>	<i>30</i>

\* parmi les chefs et les épouses

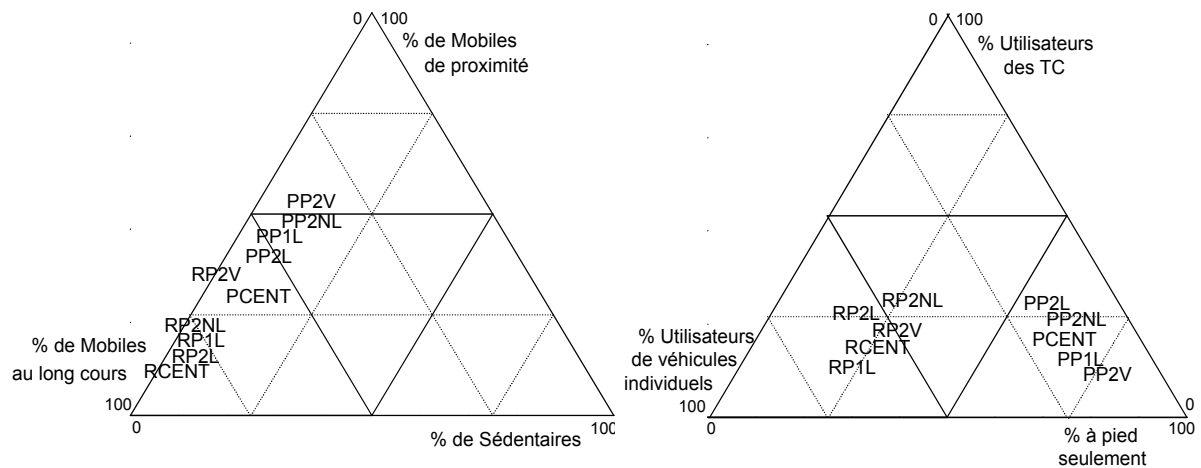
\*\* pour les ménages dont tous les revenus individuels sont disponibles.

\*\*\* hors revenus nuls (aides familiaux, apprentis, stagiaires, agriculteurs pratiquant l'autoconsommation...).



*Dans les quartiers lotis : la ville, mais pas pour tous*

Dans les zones loties, comme dans les autres types de quartiers, le statut individuel compte plus que l'environnement spatial. Pourtant, dans les deux périphéries loties, compte tenu du coût élevé des logements, les ménages disposent de revenus de 1,5 à 3 fois plus élevés que les revenus moyens des autres types de quartiers, pour des tailles de ménages à peine supérieures. Qui plus est le(s) soutien(s) économique(s) du ménage est fréquemment salarié - ce qui assure une certaine stabilité aux rentrées d'argent -, et lorsqu'il travaille pour son propre compte, son activité est plus lucrative que celle de ses homologues habitant dans les autres types de quartiers. Une certaine occidentalisation des modes de vie est perceptible : fréquentation de l'école assez répandue, répartition des rôles masculin et féminin peut-être un peu moins stricte que dans d'autres parties de la ville, comme en témoigne la proportion de ménages déclarant des sorties communes des conjoints pour d'autres motifs que les visites à la famille. Les niveaux d'éducation féminins élevés, comme la possibilité de recourir à du personnel de maison pour décharger au moins partiellement des tâches domestiques, rendent possible, dans un certain nombre de cas, une activité professionnelle stable et bien rémunérée pour les femmes mariées. Les individus aisés, « mobiles au long cours » par excellence, ont alors le plus souvent accès à la voiture pour leurs multiples déplacements quotidiens en ville.



Légende			
PCENT	Pauvres du Centre	RCENT	Riches du Centre
PP1L	Pauvres en Périphérie 1 <sup>ère</sup> couronne lotie	RP1L	Riches en Périphérie 1 <sup>ère</sup> couronne lotie
PP2L	Pauvres en Périphérie 2 <sup>ème</sup> couronne lotie	RP2L	Riches en Périphérie 2 <sup>ème</sup> couronne lotie
PP2NL	Pauvres en Périphérie 2 <sup>ème</sup> couronne non lotie	RP2NL	Riches en Périphérie 2 <sup>ème</sup> couronne non lotie
PP2V	Pauvres en Périphérie 2 <sup>ème</sup> couronne village	RP2V	Riches en Périphérie 2 <sup>ème</sup> couronne village

**Figure 2 : Mobilité de ville et mobilité de quartier des groupes d'individus, selon leur lieu de résidence**

**Figure 3 : Répartition des groupes d'individus des différents quartiers selon leur type d'usage des modes de transport**

Quant aux pauvres des quartiers lotis, plus de la moitié sont des étudiants ou des actifs, à la mobilité rythmée par les études et le travail. La destination de leurs sorties du domicile se situe généralement en dehors du quartier, en dépit de la présence d'institutions publiques en première périphérie (au Plateau notamment). Pourtant l'analyse de la mobilité montre que l'équipement plus fréquent des ménages en moyens de transport permis par leur aisance

relative est loin de rendre possible une mobilité de ville pour tous. De plus, l'homogénéité de ces zones n'est que relative et les quartiers lotis de la première périphérie abritent aussi des populations très défavorisées. Un ménage sur cinq habite ainsi dans un habitat en banco ou en paille dans ces quartiers à caractère résidentiel. Il s'agit notamment, au Plateau, à Poudrière, Dar es Salaam, des familles de gardiens ou de domestiques dont la localisation résidentielle s'explique par celle de leurs employeurs, les foyers aisés de ces quartiers.

#### *Dans les quartiers non lotis : pauvreté et ouverture limitée sur la ville*

Même s'ils ne sont pas, eux non plus, parfaitement homogènes sur le plan de la composition sociale, les quartiers non lotis localisés en deuxième périphérie, qu'ils soient d'urbanisation récente, ou qu'ils se soient greffés sur des noyaux villageois préexistants, se situent à bien des égards assez loin des quartiers résidentiels. Manifestation d'une pauvreté multidimensionnelle, leurs résidents cumulent pour la très grande majorité d'entre eux, de faibles ressources, des emplois occasionnels, peu stables ou aux revenus aléatoires, un niveau scolaire réduit, un logement précaire et des conditions d'accès aux transports urbains difficiles puisque 70 % de ces ménages ne possèdent aucun véhicule. Les modes de vie y apparaissent très traditionnels, comme en témoigne les habitudes de sorties en commun des hommes et de leurs épouses, plutôt peu fréquentes et limitées au cadre familial.

Au vu du type de logement ou des simples revenus, les villages apparaissent *a priori* plus pauvres que les périphéries non loties, mais cet effet est trompeur. Dans leur cas, les revenus monétaires, d'ailleurs sans doute sous-estimés, sont probablement un mauvais indicateur du niveau de vie. En effet, les ménages pratiquant des activités agricoles destinées à l'autoconsommation n'y sont pas rares. De plus, les villageois sont plus souvent propriétaires de leur logement que la moyenne des ménages niaméens, ce qui leur évite le coût d'une location. Enfin, l'accès aux réseaux d'eau et d'électricité y est légèrement plus répandu que dans les périphéries non loties.

Ces différences de situation au sein de la seconde périphérie découlent d'une ancienneté plus grande des villages et de leurs résidents, une forte majorité habitant sur place depuis fort longtemps, tandis que la périphérie non lotie regroupe des ménages qui s'y sont installés plus récemment, certains parce qu'ils sont arrivés depuis peu en ville, d'autres parce qu'ils recherchent de meilleures conditions d'habitat, d'autres, enfin, parce qu'ils n'ont pas eu le choix, victimes d'opérations de « déguerpissement » menées dans les quartiers plus centraux.

En termes de mobilité quotidienne, les pauvres des quartiers lotis et non lotis ne se distinguent que faiblement. Le faible usage des modes motorisés et le poids relativement important de la mobilité de proximité en sont les principales caractéristiques, qui apparaissent un peu plus nettes encore dans le cas des villages. Nous verrons par la suite que cette pratique plus développée du quartier de résidence dans les villages se traduit par une sociabilité plus riche que dans les autres quartiers non lotis.

#### *Dans les quartiers centraux : accès aux fonctions urbaines malgré de faibles moyens*

Enfin, les quartiers centraux occupent une position particulière tant en ce qui concerne les critères socio-économiques ou démographiques que la mobilité.

Du fait des caractéristiques sociales de leurs habitants, ils se retrouvent dans une situation intermédiaire entre les quartiers périphériques lotis, d'une part, et les périphéries lointaines non loties ou villageoises, d'autre part. Par leurs revenus, le type de logement ou encore leur taux de motorisation, ils sont plus proches des zones les plus pauvres, que des zones loties. En

revanche, par le niveau d'études atteint par les chefs ou les épouses, par le taux de scolarisation des 14-24 ans, par la relativement faible part que tiennent les activités informelles dans la population active (et inversement, le taux relativement élevé de fonctionnaires), ils sont beaucoup plus proches des quartiers lotis.

En termes de mobilité, tant chez les pauvres que chez les populations favorisées, les résidents centraux constituent le groupe le plus ouvert sur la ville, alors même que le taux d'utilisateurs des modes motorisés n'y est pas supérieur à la moyenne (figures 2 et 3). La localisation spatiale et la possibilité de réaliser de multiples activités dans un rayon limité (et sans trop dépenser en frais de transport, même s'il faut pour cela marcher), tiennent un rôle essentiel dans cet accès à la ville partagé par la majorité des résidents centraux. Ces activités ont bien entendu à voir avec l'activité professionnelle, les emplois salariés étant nombreux dans le centre et dans le quartier proche du Plateau. Mais elles peuvent être liées à l'approvisionnement, les deux plus gros marchés de Niamey étant proches. Elles peuvent enfin avoir trait à l'entretien d'un réseau de relations familiales ou amicales, comme le montre la localisation spatiale des connaissances des Niaméens, telle qu'elle a été recueillie lors de l'enquête (tableau 2). Alors que la taille des réseaux fréquentés quotidiennement ou hebdomadairement demeure assez stable d'un type de quartier à l'autre, la distribution spatiale des lieux de résidence des connaissances est beaucoup plus éclatée dans les quartiers centraux que dans les autres zones de résidence. A l'instar de l'effet du revenu individuel, la centralité et l'ancienneté dans la ville jouent dans le sens d'une insertion sociale à l'échelle de la ville et non plus limitée au quartier (Clément, 2000).

**Tableau 2 : Lieu de résidence des relations rencontrées selon la fréquence des rencontres et le lieu de résidence des enquêtés (%)**

Lieu de résidence des relations	Relations à périodicité quotidienne		Relations à périodicité hebdomadaire	
	Même quartier ou quartier limitrophe	Autres quartiers	Même quartier ou quartier limitrophe	Autres quartiers
Lieu de résidence des enquêtés				
Centre, pauvres	55	45	24	76
Centre, riches	40	60	18	82
Périphérie 1 lotie, pauvres	85	15	46	54
Périphérie 1 lotie, riches	77	22	34	66
Périphérie 2 lotie, pauvres	81	19	26	74
Périphérie 2 lotie, riches	67	33	18	82
Périphérie 2 non lotie, pauvres	84	16	29	71
Périphérie 2 non lotie, riches	54	46	22	78
Périphérie 2 village, pauvres	91	9	48	52
Périphérie 2 village, riches	75	25	51	49

### 3. LES MOBILITES DES PAUVRES, ENTRE VILLE ET QUARTIER

Les analyses menées jusqu'ici en sont restées, de fait, à un niveau très global, tant en ce qui concerne la description de la mobilité que la caractérisation des individus. Afin d'approfondir notre connaissance de l'influence du lieu de résidence sur la mobilité et les conditions d'accès des populations pauvres à la ville, il convient donc de préciser qui se déplace et de savoir non seulement où les individus vont mais aussi pourquoi.

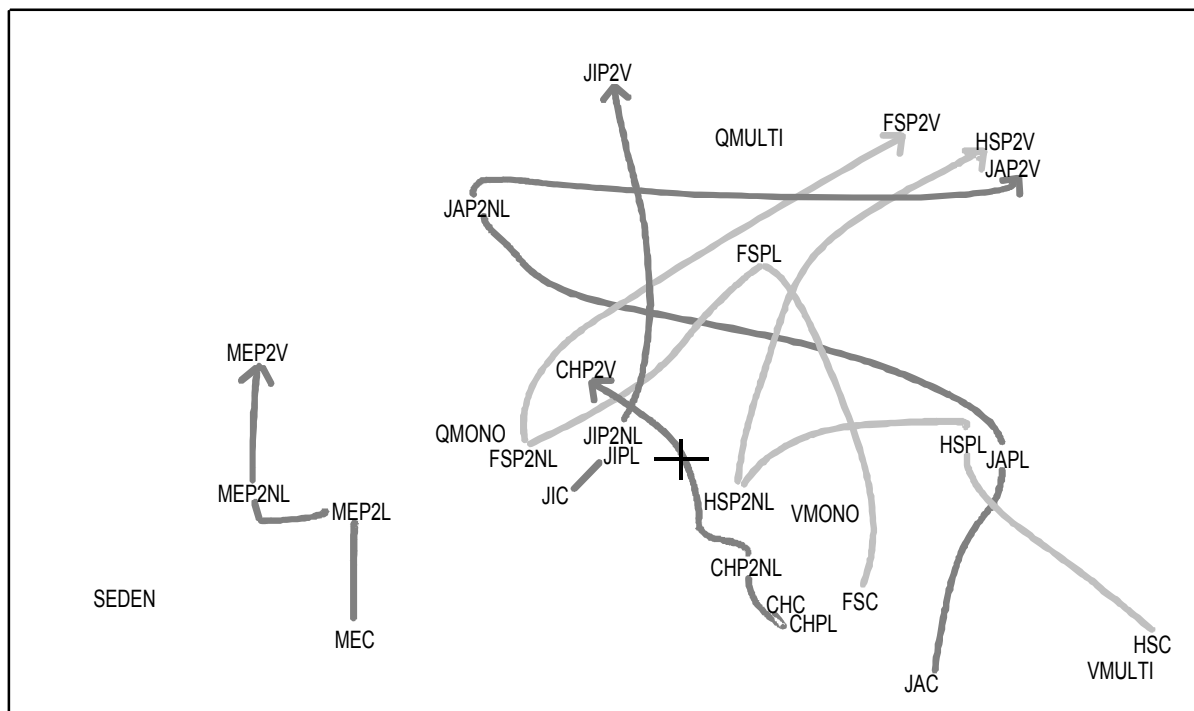
Nous avons alors cherché à distinguer au sein des pauvres des catégories plus homogènes en regard des statuts socio-démographique et professionnel, tant les contraintes et les rôles sociaux diffèrent selon les ressources économiques et la position dans le cycle de vie (DIAZ OLVERA *et alii*, 1998a). A partir d'analyses statistiques multidimensionnelles (voir annexe), six groupes de pauvres ont été identifiés : les ménagères (épouses inactives non scolarisées pour la plupart), les jeunes actifs (hommes jeunes travaillant généralement dans le secteur informel), les chefs de ménage (actifs eux aussi pour la plupart), les jeunes inactives, les garçons scolaires et les filles scolaires. Le croisement de cette typologie avec la localisation du lieu de résidence aboutit à distinguer 24 groupes différents, les groupes de pauvres résidant en périphérie lotie, 1<sup>ère</sup> ou 2<sup>ème</sup> couronne, aux types de mobilité proches ayant été regroupés pour améliorer la lisibilité des résultats.

Parallèlement, l'appréhension du motif de déplacement s'appuie sur une répartition des activités en trois grandes sphères, la vie professionnelle (travail, école), la vie sociale (visites aux parents, aux amis, aux voisins, loisirs) et la vie quotidienne (achats et approvisionnement, démarches et services, religion). Tant une mobilité de ville qu'une mobilité de quartier peuvent alors être mono-motif, lorsque leur(s) sortie(s) sont organisée(s) autour d'une seule sphère ou pluri-motifs lorsque les différentes sorties relèvent de deux ou trois sphères d'activité. Bien qu'elle fournisse une idée de la plus ou moins grande variété des formes de la mobilité quotidienne, cette distinction de nature plus qualitative que quantitative reste encore globale et peut masquer la richesse de certains comportements. Ainsi, des mobiles au long cours mono-motif peuvent avoir également effectué des sorties relevant d'autres sphères d'activité dans leur quartier de résidence ou dans un quartier limitrophe.

Si, dans nos interprétations, nous serons alors amenés à revenir parfois plus précisément sur les motifs détaillés de déplacements, ainsi que sur les niveaux de mobilité sous-jacents ou sur le nombre de sorties total du domicile, une telle schématisation permet, dans un premier temps, une représentation synthétique des comportements de mobilité des différents groupes. La figure 4 correspond au premier plan d'une analyse factorielle des correspondances croisant les groupes d'individus et cinq formes de mobilité. Le premier plan factoriel reprend 84 % de l'inertie totale.

Le premier axe (63% de l'inertie) présente une information très riche. Tout d'abord, il ordonne les formes de mobilité, de la plus simple, la sédentarité, à la plus complexe, la mobilité de ville multi-motifs. En faisant se succéder les deux mobilités de quartier puis les deux mobilités de ville, il montre aussi un certain primat, toujours en termes de complexité, du « où » sur le « pourquoi ». Enfin, il traduit aussi, implicitement, un gradient des niveaux de mobilité entre les groupes. Le second axe vient compléter ces informations, en insistant sur les deux formes de complexification de la mobilité, l'une partielle car limitée à une multiplicité des motifs au sein du quartier et l'autre plus aboutie, car intégrant la dimension spatiale en s'étendant à l'échelle de la ville. Du point de vue des individus, le premier axe renvoie plutôt à une hiérarchisation fondée sur les caractéristiques socio-démographiques, en opposant les inactives aux jeunes actifs et aux scolaires, alors que le deuxième reflète une organisation spatiale, des résidents du centre à ceux des villages.

Une telle organisation de l'information (distinction entre statuts sociaux sur le premier axe, entre lieux de résidence le long du second) confirme le résultat d'un effet plus net du statut social que de la localisation dans la complexification de la mobilité. Néanmoins, l'ordonnement des différents groupes socio-démographiques de pauvres, du centre vers les périphéries les plus éloignées (villages), se fait selon des trajectoires plus ou moins sinueuses qui reflètent les particularités de la mobilité de chacun.



#### Types de mobilité

- SEDEN Ne se sont pas déplacés la veille
- QMONO Mobilité de quartier mono-motif : tous les déplacements se limitent au quartier de résidence ou aux quartiers limitrophes et une seule sphère d'activité est concernée
- QMULTI Mobilité de quartier pluri-motifs : tous les déplacements se limitent au quartier de résidence ou aux quartiers limitrophes et plusieurs sphères d'activité sont concernées
- VMONO Mobilité de ville mono-motif : au moins un déplacement dépasse le quartier de résidence et les quartiers limitrophes et tous concernent une seule sphère d'activité
- VMULTI Mobilité de ville pluri-motifs : au moins un déplacement dépasse le quartier de résidence ou un quartier limitrophe et plusieurs sphères d'activité sont concernées

#### Groupes d'individus

Les 2 premières lettres renvoient au statut socio-démographique, les suivantes au lieu d'habitat :

ME	Ménagères	C	Centre
JA	Jeunes Actifs	PL	Périphérie Lotie (1 <sup>ère</sup> ou 2 <sup>ème</sup> couronne)
CH	Chefs de ménage	P2NL	Périphérie 2 <sup>ème</sup> Couronne Non Lotie
JI	Jeunes Inactives	P2V	Périphérie 2 <sup>ème</sup> Couronne Villages
FS/HS	Filles / Garçons Scolaires		

Ex : MEC Ménagères résidant au Centre  
FSP2V Filles Scolaires résidant en 2<sup>ème</sup> Périphérie, Villages

**Figure 4 : Premier plan de l'AFC entre groupes d'individus et formes de mobilité**

Les inactives, et en particulier les femmes au foyer, se détachent très largement des autres groupes d'individus pauvres. Lorsque l'on considère le groupe des *ménagères*, c'est l'impression d'un repli sur le quartier, voire sur le domicile, qui prédomine pour ces femmes généralement inactives ou exerçant une petite activité rémunérée dans le quartier. Près d'une ménagère sur quatre n'est pas sortie du tout de la concession la veille, soit un taux quatre fois supérieur à ceux qui caractérisent les autres groupes de pauvres. L'absence de déplacements s'explique par la conjonction de divers facteurs, un effet d'âge tout d'abord mais aussi par la polygamie, qui concerne une épouse sur trois, ou encore, dans certains ménages, par l'interprétation particulièrement stricte des règles religieuses. Même s'il n'est pas complètement exceptionnel, l'accès à la ville demeure minoritaire, puisqu'il ne concerne que 18 % des ménagères dans les villages, 30 % environ dans les périphéries loties mais 40 %

dans les quartiers centraux. Cette mobilité de ville est alors généralement motivée par les visites. Dans les autres cas de figure, la mobilité de proximité est limitée à l'essentiel (rarement plus d'une sortie par jour) et motivée par les activités d'entretien du ménage (achats notamment) ou, plus rarement, par des visites. Le corollaire en est un usage très peu fréquent des modes mécanisés : dans le centre et les périphéries loties, les trois quarts de la mobilité se font à pied, 85 % dans les périphéries de deuxième couronne non lotie, et jusqu'à 90 % dans les villages. De 70 % (périphéries loties) à 85 % des ménagères n'ont pas utilisé de mode mécanisé la veille.

Comparée aux contraintes liées au statut d'épouse, l'influence du quartier d'habitation apparaît certes secondaire mais peut tout de même être décelée. L'ouverture sur la ville est d'autant plus faible dans les zones les plus pauvres, les plus éloignées du centre et les plus traditionnelles. A l'inverse, différents facteurs permettent aux ménagères d'élargir quelque peu leur espace de vie : une bonne accessibilité (cas des quartiers du centre) et la combinaison de revenus plus élevés et de modes de vie moins traditionnels dans le ménage (cas d'une partie des femmes des quartiers lotis).

En comparaison avec le confinement des épouses inactives au quartier de résidence en périphérie, l'espace quotidiennement fréquenté par les *jeunes inactives* est un peu plus large. Certes, à l'instar des épouses au foyer, elles sont pour la plupart dépendantes des revenus d'autres membres du ménage, d'où un taux d'usage des modes mécanisés tout aussi bas. Pourtant, n'étant pas encore mariées, les rôles sociaux qui leur sont dévolus ne sont pas aussi stricts, ce qui peut expliquer un niveau de mobilité de près de 50 % supérieur à celui des ménagères (3,6 déplacements quotidiens), une sociabilité plus développée et des espaces quotidiens moins restreints.

Selon le lieu de résidence, les mobiles au long cours représentent entre 40 et 45 % des jeunes inactives, sauf pour celles vivant dans les villages (29 %). De même, à l'exception des villageoises, les jeunes inactives ont une mobilité plus orientée par les visites que par la réalisation d'activités liées à l'entretien du ménage. Une jeune inactive sur cinq dépasse même le périmètre du quartier ou des quartiers limitrophes pour rendre visite aux parents ou amis. Les conditions de vie particulières des villages se distinguent encore : mesurée en nombre de déplacements quotidiens, la mobilité des jeunes inactives y est certes maximale (4,7 déplacements), mais elle est en grande partie liée aux tâches ménagères dont elles doivent s'acquitter. Ainsi par exemple, compte tenu des faibles taux de raccordement aux réseaux, elles ont bien souvent en charge la corvée du portage de l'eau. Le degré de contrainte et de pénibilité de cette mobilité est sans doute élevé. A travers l'enquête, ces tâches dévolues aux inactives ne transparaissent guère dans les autres périphéries non loties, bien que l'accès à l'eau y soit tout aussi problématique. L'appel plus fréquent aux vendeurs d'eau itinérants dans ces quartiers que dans les villages (respectivement 38 % et 29 %), qui permet au prix de dépenses supplémentaires d'éviter des déplacements, explique partiellement ces différences.

La localisation du quartier de résidence apparaît là encore secondaire comparée à la détermination forte des schémas d'activité quotidiens par l'absence d'activité rémunérée ou scolarisée, et par la situation conséquemment peu favorable au sein du ménage. Pourtant, le sous-équipement de certains quartiers périphériques, l'éloignement du centre viennent alourdir très nettement le poids des contraintes économiques et sociales sur la mobilité, et plus généralement sur les conditions de vie de ces jeunes inactives.

Le groupe des *chefs de ménage*, dont trois sur quatre travaillent dans le secteur informel, apparaît dans une position intermédiaire sur le plan factoriel. Malgré un nombre de déplacements relativement élevé (4,5), les trois quarts d'entre eux connaissent une mobilité

mono-motif, de ville ou de quartier. Pouvant disposer au moins partiellement de leur revenu du fait de leur position dans le ménage, ils ont plus fréquemment accès aux modes motorisés (c'est le cas de la moitié d'entre eux). En conséquence, plus d'un chef de ménage sur deux va en ville pour travailler, avec toutefois de fortes variations selon le lieu de résidence. C'est encore le cas pour les résidents du centre ou de la deuxième périphérie, lotie ou non. Mais, à l'inverse, les chefs de ménages des villages périphériques, parmi lesquels les agriculteurs périurbains ne sont pas rares, et les chefs de ménage de la première périphérie lotie qui travaillent fréquemment pour, et à proximité, des citadins aisés de ces quartiers demeurent centrés sur le quartier. Cette particularité est masquée sur la figure 4 par le regroupement des deux types de quartiers lotis. Vivre dans un village de la périphérie se traduit pour les chefs de ménage (comme pour les inactives) par le nombre élevé de contacts qui s'y déroulent les jours de semaine, lié à l'ancienneté généralement importante de leurs résidents. Ces quartiers se distinguent aussi par leur caractère traditionnel. Le respect des règles religieuses explique le nombre particulièrement important de déplacements pour aller prier (2,1 contre 1,7 pour l'ensemble des chefs de ménage en semaine, mais 4,8 contre 2,5 le week-end).

Les trois groupes restants, *jeunes actifs*, *garçons scolarisés* et *filles scolarisées*, ont eux aussi une mobilité relativement forte (tous modes confondus, respectivement 4,8, 5,7 et 4,5 déplacements quotidiens). Les activités contraintes marquent plus nettement la mobilité des scolaires que celle des jeunes actifs. 62 % des filles, 54 % des garçons scolarisés, contre 38 % des jeunes actifs ne font pas d'autre sortie en ville que celle qui est motivée par l'activité principale. Les mobiles au long cours sont un peu plus présents chez les garçons scolarisés que chez leurs homologues féminins (63 % contre 51 %). Cela va de pair avec un accès un peu plus large aux modes mécanisés, mais s'explique fondamentalement par le niveau scolaire plus élevé atteint par les garçons qui nécessite d'aller chercher plus loin l'offre scolaire. Parallèlement, près de la moitié des jeunes actifs pauvres ne sont pas allés en ville la veille, leur emploi, dans le secteur informel, se situant fréquemment dans leur quartier de résidence ou dans un quartier limitrophe.

Ces trois groupes présentent, sur le plan factoriel, des écarts beaucoup plus prononcés en fonction de leur lieu de résidence. Ces écarts reflètent une double opposition, tout d'abord entre les quartiers centraux et les deux périphéries loties d'une part et les périphéries non loties, d'autre part, et ensuite au sein de ces dernières, entre les quartiers les plus récents et les villages. A nouveau, la centralité influe positivement sur l'accès à la ville, et notamment sur la possibilité de plusieurs accès à la ville dans la journée, éventuellement pour des motifs de nature différente. Les scolaires, garçons ou filles, des périphéries loties profitent sans doute d'un contexte plus favorable dans le ménage pour sortir de leur environnement proche pour d'autres motifs que l'école, même si à l'instar de ceux qui vivent en périphérie leur mobilité est fortement centrée sur l'activité scolaire.

Les trajectoires heurtées de ces trois groupes doivent beaucoup à la position particulière des résidents des périphéries non loties de la seconde couronne, beaucoup plus tournés que leurs homologues des villages vers une mobilité de proximité mono-motif. Ils sont liés à une scolarité moins longue ou plus aléatoire (niveau plus faible atteint et part de scolaires étant allés à l'école assez basse) pour les uns, à la précarité et à la petite échelle de l'activité professionnelle pour les autres, sans que cet ancrage professionnel dans le quartier ne vienne susciter d'autres sorties, notamment pour des visites. Ces exemples laissent entrevoir *a contrario* que l'insertion urbaine que procure la réalisation d'une activité en ville n'est ni totale ni irréversible.

Enfin, chez les jeunes actifs et dans une moindre mesure chez les garçons scolarisés, le mode de vie traditionnel des quartiers villageois se retrouve aussi dans la fréquence élevée des

déplacements pour motif religieux. C'est à nouveau dans ces quartiers que la sociabilité de proximité est la plus développée, à l'inverse des autres quartiers périphériques non lotis. Du fait de leur statut d'écolière, les jeunes filles scolarisées sont, semble-t-il au vu de l'enquête, relativement peu sollicitées pour des déplacements liés à la vie quotidienne, ces tâches étant plutôt reportées sur les inactives.

#### **4. ÉTALEMENT URBAIN ET BESOINS DE DÉPLACEMENT**

L'analyse des formes de mobilités des groupes de pauvres met en évidence deux grands modèles, la vie quotidienne limitée au quartier, pour les inactives, l'accès à la ville contraint par l'activité professionnelle, pour les actifs et les scolaires. Pour ces deux derniers groupes, l'absence de maîtrise du lieu d'activité, combinée aux limitations financières des ménages, imposent que les ressources affectées au transport dans les budgets familiaux leur soient alloués préférentiellement afin de préserver leur accès à l'activité. Simultanément, la division rigide des tâches au sein du ménage, renforcée par un accès réduit aux modes motorisés, ne peut alors que déboucher sur un enfermement des inactives sur le quartier. Ces modèles pèsent lourdement sur les comportements des citadins pauvres, même s'ils sont susceptibles de détournements ou de contournements individuels, au gré des opportunités que l'individu peut saisir<sup>2</sup> : un quart des épouses va en ville pour des visites durant la semaine, une minorité de scolaires et d'actifs effectue des sorties diversifiées en ville. Pour la grande majorité des populations sans revenus ou à très faibles revenus individuels, la ville reste donc, au mieux, limitée aux déplacements les plus essentiels.

Ces effets sont toutefois nuancés par le lieu de résidence au sein de l'espace urbain, ainsi que l'avaient déjà montré les travaux antérieurs sur Bamako et Ouagadougou. Les résidents pauvres du centre semblent les moins défavorisés, tant du fait d'un plus grand enracinement en ville que de meilleures conditions d'accès au reste de l'espace urbain. En renforçant encore les contraintes découlant du statut socio-démographique, la tendance à l'étalement urbain joue défavorablement sur les conditions d'accès à la ville. Pour les actifs, voire les scolaires, les migrations alternantes pèsent plus lourdement dans les emplois du temps quotidiens, à travers une augmentation de la durée de ces déplacements, et la réalisation d'autres activités hors du quartier s'en trouve limitée, le manque de temps aggravant le manque de moyens. Pour les inactives, le déficit de services urbains comme le faible équipement du ménage compliquent la réalisation des tâches quotidiennes et grèvent les budgets-temps, les rendant encore plus dépendantes d'opportunités, notamment modales, pour sortir du quartier. Mais cet effet de distance au centre n'est pas le seul à jouer et l'exemple de Niamey révèle une différenciation nette entre anciens villages et nouveaux quartiers de la lointaine périphérie.

Bien que leurs habitants visent à reproduire les conditions de vie du village (possession du logement, calme et tranquillité liés aux moindres densités, réseaux de sociabilité fournis), les pratiques sociales dans les nouveaux quartiers périphériques non lotis ne font qu'approcher celles des anciens noyaux villageois : accès aux équipements plus réduit, sociabilité moins forte...

Ainsi, il est notable que ce soit dans les villages que les résidents pauvres effectuent, quel que soit leur statut socio-démographique et toutes destinations confondues, le plus de déplacements pour les visites. Dans la mobilité quotidienne, la sociabilité y est encore plus présente que dans les quartiers centraux de Niamey. Toutefois, les villages se distinguent du

---

<sup>2</sup> Voir, dans cet ouvrage, l'article « Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines » et les usages partiellement partagés de la voiture.



centre par la localisation des rencontres : à proximité du domicile dans les villages, beaucoup plus dispersée dans la ville pour les habitants du centre. L'intégration des villages à la ville reste donc limitée et manifeste la prégnance d'une identité et d'une cohésion locales fortes.

A l'inverse, dans les périphéries nouvelles non loties, la mobilité liée à la sociabilité est plus faible, les réseaux de relations moins amples. Dans les deux types de zones lointaines, les contraintes d'accessibilité se traduisent par une mobilité de quartier, mais cette mobilité est sensiblement plus réduite et moins diversifiée pour les habitants des périphéries non loties que pour les villageois. La citoyenneté inaboutie des premiers n'est en rien un substitut à la ruralité préservée des seconds.

Or, bien que les tendances au repli sur le quartier présentent probablement quelque efficacité dans une perspective de survie en temps de crise, elles ne paraissent pas à même de fournir des stratégies de sortie de cette même crise. Dans ces espaces fragmentés, une « réalité de quartier » peine à émerger et à se substituer aux relations de proximité immédiate (LE BRIS, 1991). L'effacement actuel de l'intervention des collectivités territoriales au profit d'associations locales semble alors porteur de risques importants pour le développement urbain. Certes, les échecs des politiques urbaines visant à faire la ville « par en haut » sont patents, tout comme la contraction des budgets publics. Mais, si les associations de quartier, plus proches du terrain, sont sans doute mieux à même de révéler et de prendre en compte les besoins locaux, elles ne sont sans doute pas la panacée en matière d'aménagement urbain, notamment dès lors qu'il s'agit de passer au financement des projets. En particulier, leur capacité à mobiliser les ressources nécessaires reste à démontrer. Plus largement, la mesure de l'intérêt d'un projet à travers le consentement à payer de ses futurs bénéficiaires paraît difficile à mettre en oeuvre dès lors que ceux-ci se trouvent en deçà du seuil de pauvreté. A nouveau, les bénéficiaires de telles politiques ne seront pas les plus pauvres mais bien ceux qui peuvent payer, au moins en partie, les investissements locaux. La confiance immodérée dans la capacité de la ville à se faire, uniquement, « par en bas » paraît tout aussi illusoire que l'était le tout-Etat d'il y a quelques années. C'est bien à la puissance publique qu'il convient d'assurer une « préservation minimale des conditions de mobilité » (GODARD, 1997), sous peine que l'écart entre des zones aux infrastructures de qualité et des périphéries enclavées ne s'accroisse, comme on le voit par exemple à Dar es Salaam (DIAZ OLVERA *et alii*, 1998b).

Enfin, sur un plan plus méthodologique, l'analyse menée ici montre les dangers d'une assimilation systématique entre mobilité réduite et mobilité contrainte comme entre mobilité élevée et mobilité choisie à partir des comparaisons de nombres de déplacements quotidiens. Il est vrai que certains actifs pauvres, obligés de fréquenter la ville pour leur travail, effectuent peu de déplacements du fait des contraintes introduites dans leur emploi du temps par la pénibilité de leurs migrations alternantes et qu'à l'opposé certains chefs de ménage aisés, fort d'un accès permanent à un mode individuel, se déplacent abondamment pour des motifs variés. Mais ces cas sont loin de résumer l'ensemble des situations. Ainsi, certaines femmes des quartiers périphériques présentent des niveaux de mobilité particulièrement hauts car elles sont obligées de cumuler quotidiennement plusieurs allers et retours entre le domicile et un point d'eau, une sortie au marché de quartier pour acheter au détail les ingrédients du repas, voire quelques autres déplacements tout aussi contraints et subis (pour se procurer du bois par exemple). A l'inverse, certains individus se déplacent peu, mais c'est sans doute en partie parce qu'ils ont la possibilité de se décharger de certaines tâches sur d'autres membres du ménage ou de leurs réseaux de relations : c'est le cas par exemple de chefs de ménage pauvres qui cumulent un accès relativement aisé aux modes individuels et une mobilité faible.

Ce constat garde sa pertinence lors de comparaisons entre villes et tend à relativiser l'association entre villes pauvres et faibles niveaux de déplacement des citoyens. Une telle

association repose, bien souvent, sur l'élimination *a priori* de tout ou partie des déplacements pédestres. Cette insuffisante prise en compte de la marche à pied, fréquente dans les enquêtes effectuées dans les pays en développement, conduit à sous-évaluer considérablement la mobilité de certains groupes de citoyens, notamment les femmes sans activité professionnelle. Cette visibilité limitée est d'autant mieux tolérée qu'elle s'articule d'une part avec des positions théoriques et d'autre part avec des solutions techniques. Les premières correspondent à un primat accordé aux activités de production et à leurs conditions de réalisation, c'est-à-dire, dans le champ transport, à une focalisation sur les déplacements domicile-travail de la population économiquement active, essentiellement masculine. Les seconds se rapportent à la gestion des flux motorisés en période de pointe, qu'ils impliquent des risques d'encombrement de la voirie pour les décideurs politiques locaux ou la nécessité d'un suréquipement en véhicules pour les gestionnaires des entreprises de transport collectif. Le glissement est alors aisé, de l'invisibilité de la mobilité de ces groupes au postulat d'une absence de besoins de déplacements, puis de celui-ci à la conclusion de l'inutilité de s'intéresser trop attentivement à la marche dans les enquêtes de terrain. Or, les besoins de déplacement des individus sont d'abord des besoins d'activités, qui peuvent ou doivent être réalisées dans des lieux et des temps variables. Choisir d'ignorer des lieux parce qu'ils sont proches du domicile revient à occulter des pans entiers des emplois du temps, à masquer divers besoins d'activités et de déplacement et, finalement, à écarter certains groupes de la population des effets potentiels des politiques publiques. Plus encore que dans des contextes de villes du Nord, la définition d'une offre de transport adaptée aux villes du Sud impose une analyse fine des besoins de déplacement des citoyens.

## BIBLIOGRAPHIE

ANTOINE Ph. (1996) La crise et l'accès au logement dans les villes africaines, in COUSSY J., VALLIN J., *Crise et population en Afrique. Crises économiques, politiques d'ajustement et dynamiques démographiques*, pp. 273-290, Paris, CEPED (Etudes du CEPED n°13).

ANTOINE Ph., BOCQUIER Ph., FALL A. S., GUISSÉ Y. M., NANITELAMIO J. (1995) *Les familles dakaroises face à la crise*, Dakar, IFAN-ORSTOM-CEPED, 210 p.

BCEOM (1986) *Etude sur les transports publics urbains dans la ville de Niamey. Phase II. Propositions*, Niamey, Ministère du Commerce et des Transports, Direction des Transports, 116 p. + annexes.

BERNUS S. (1969) *Particularismes ethniques en milieu urbain : l'exemple de Niamey*, Paris, Université de Paris, Institut d'Ethnologie, Musée de l'Homme (Mémoires de l'Institut d'Ethnologie), 262 p.

CLEMENT C. (2000) Thèse de Doctorat en Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2, xxx p. + annexes à paraître

COQUERY-VIDROVITCH C. (1993) *Histoire des villes d'Afrique noire. Des origines à la colonisation*, Paris, Albin Michel, 412 p.

DIAZ OLVERA L., PLAT D. (1997) Mobilités, pauvretés et espaces urbains en Afrique subsaharienne, *Communication au XXXIIIème colloque de l'Association des Sciences Régionales de Langue Française*, Lille, 1-3 septembre, 20 p.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHEP P. (1998a) *Villes africaines au quotidien*, Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports (Etudes et Recherches n° 9), 170 p..

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHEP P., CUSSET J.-M. (1998b) *Vers une ville à deux vitesses ? Transport et accès aux équipements à Dar es Salaam*, Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports, 50 p.

- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHEP P. (1999) *La mobilité à Niamey. Premiers résultats de l'enquête-ménages*, Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports.
- GIBBAL J.-M. (1988) Fadjiuila, village dans la ville, in *Cahiers des Sciences Humaines*, vol. 24 n°2 pp. 317-326.
- GODARD X. (1997) Mobilité et pauvreté, enseignements de l'expérience ouest-africaine, *International Forum on Urban Poverty*, HABITAT, Florence, 9-13 novembre, 10 p.
- GODARD X., TEURNIER P. (1992) *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement. Redéfinir le service public*, Paris-Arcueil, Karthala-INRETS, 248 p.
- JAGLIN S., LE BRIS E., MARIE A., OSMONT A., OUATTARA A., OUEDRAOGO J.P., PIRON-EYRAUD M., POUSSI M., SANOU B. (1992) *Les enjeux des extensions urbaines à Ouagadougou (Burkina Faso) 1984-1990*, MRT, contrat n°48, CNRST du Burkina Faso, IRSSH, ORSTOM, DGUT du Burkina Faso, Université de Paris VIII, Institut Français d'Urbanisme, 228 p.
- JAMBES J.-P. (1994) *Stratification sociale et segmentation de marché à Niamey (Niger)*, Thèse pour le Diplôme des Hautes Etudes de Recherches Spécialisées en Sciences de Gestion, Paris I Panthéon Sorbonne, Paris, 307 p.
- LE BRIS E. (1991) Crise urbaine et effets urbains de la crise : le cas de l'Afrique Noire, in *Espaces et Sociétés* n°65, pp. 61-81.
- MWANZA (1997) *Le transport urbain à Kinshasa. Un noeud gordien*, Tervuren-Paris, CEDAF-L'Harmattan (Cahiers Africains, n° 30), 150 p.
- POITOU D. (1984) Organisation et pratique de l'espace urbain en Afrique de l'ouest : deux exemples significatifs, Ile-Ifé (Nigeria) et Niamey (Niger), in E. LE BRIS, A. MARIE, A. OSMONT et A. SINOUE (éds.), *Anthropologie de l'espace habité dans les villes africaines. Dakar, Saint Louis, Bamako, Lomé, Niamey, Ile-Ifé, Bangui*, Paris, L'Harmattan (Villes et Entreprises), pp. 387-438.
- POITOU D. (1987) Un exemple d'urbanisation sauvage : le quartier Talladjé à Niamey (Niger), in N. HAUMONT, A. MARIE (dir.), *Stratégies urbaines dans les pays en voie de développement. Politiques et pratiques sociales en matière d'urbanisme et d'habitat (Actes du colloque international du 25-28 sept. 1985)*, Paris, L'Harmattan, pp. 147-165.
- RÉPUBLIQUE DU NIGER, MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT SOCIAL DE LA POPULATION ET DE LA PROMOTION DE LA FEMME (1994), *Analyse de l'état de la population. Communauté Urbaine de Niamey. Données définitives du recensement de la population de 1988*, Direction de la Population, sl, 43 p.

## ANNEXE : Composition sociale des six groupes de pauvres

<p><b>Ménagères</b> <b>25 %</b> RI : 3 000 RI (&gt;0) : 21 200</p>	<p>100 % de femmes 88 % d'épouses 46 % ont entre 19 et 34 ans, 45 % ont de 35 à 54 ans 69 % analphabètes, 24 % ont suivi des études primaires 87 % sont inactives, 12 % sont non salariées</p>
<p><b>Jeunes inactives</b> <b>17 %</b> RI : 3 200 RI (&gt;0) : 27 300</p>	<p>69 % de femmes 58 % d'enfants du chef de ménage, 36 % de dépendantes 68 % ont entre 19 et 34 ans, 31 % entre 14 et 18 ans 47 % ont fait des études primaires, 28 % dans le secondaire 74 % sont inactives ou au chômage</p>
<p><b>Chefs de ménage</b> <b>17 %</b> RI : 34 600 RI (&gt;0) : 40 900</p>	<p>81 % d'hommes 97 % de chefs de ménage 63 % ont de 35 à 54 ans, 27 % ont 55 ans ou plus 76 % sont analphabètes, 19 % ont fait des études primaires 54 % travaillent dans le secteur informel, 28 % sont salariés</p>
<p><b>Jeunes actifs</b> <b>11 %</b> RI : 21 600 RI (&gt;0) : 27 700</p>	<p>87 % d'hommes 46 % sont des enfants du chef, 43 % sont des dépendants 68 % ont entre 19 et 34 ans, 27 % entre 14 et 18 ans 47 % ont fait des études primaires, 23 % sont analphabètes 54 % travaillent dans le secteur informel, 39 % sont salariés</p>
<p><b>Garçons scolarisés</b> <b>17 %</b> RI : 3 700 RI (&gt;0) : 33 000</p>	<p>100 % d'hommes 96 % de scolaires ou d'étudiants 72 % de fils du chef, 28 % de dépendants 55 % ont entre 14 et 18 ans, 45 % entre 19 et 34 ans 77 % sont dans le secondaire, 14 % dans le supérieur, 8 % dans le primaire</p>
<p><b>Filles scolarisées</b> <b>13 %</b> RI : 2 500 RI (&gt;0) : 32 600</p>	<p>100 % de femmes 100 % de scolaires ou d'étudiantes 74 % de filles du chef, 26 % de dépendantes 59 % ont entre 14 et 16 ans, 41 % entre 19 et 34 ans 77 % sont dans le secondaire, 10 % dans le supérieur, 13 % dans le primaire</p>

Les pourcentages en gras ont été calculés par rapport à l'échantillon total des individus classés comme pauvres. Les autres pourcentages font référence au total du groupe.

RI : Revenu moyen par personne ; (RI>0) Revenu individuel moyen pour les personnes déclarant un revenu non nul, en FCFA.

Méthode d'obtention des groupes : Analyse Factorielle des Composantes Multiples sur les variables Sexe, Age, Position dans le ménage, Statut d'activité, Niveau d'Instruction, puis classification automatique par la méthode des centres mobiles sur les deux premiers axes (35 % de la variance) pour définir cinq groupes. Cinq itérations ont donné des résultats très stables, à l'issue desquelles le cinquième groupe, rassemblant des scolaires, a été scindé « manuellement » selon le sexe.