



HAL
open science

Sortir sans s'en sortir ? Mobilité et pauvreté à Dakar

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet

► **To cite this version:**

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet. Sortir sans s'en sortir ? Mobilité et pauvreté à Dakar. Gaële Lesteven. Les systèmes de mobilité urbaine dans le monde, ISTE Editions, pp.59-80, 2024, 9781789481549. 10.51926/ISTE.9154.ch3 . hal-04497749

HAL Id: hal-04497749

<https://hal.science/hal-04497749v1>

Submitted on 23 Apr 2024

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

3

Sortir sans s'en sortir ? Mobilité et pauvreté à Dakar

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat et Pascal Pochet

Laboratoire aménagement économie transports, Lyon, France

3.1. Introduction

Les approches de la pauvreté sont multiples, mais du fait de son caractère multidimensionnel, aucune d'entre elles ne permet d'en appréhender la globalité des manifestations et implications (Deaton 1997 ; Herpin et Verger 1997 ; Paugam 2005 ; Razafindrakoto et Roubaud 2005 ; Damon 2014 ; Alkire *et al.* 2015). Trois principaux courants théoriques peuvent être identifiés. L'approche monétaire prend en compte le niveau et la variabilité des ressources économiques au sein de la population et fixe un seuil au-dessous duquel les ménages (ou les individus) sont considérés comme pauvres. Afin de rendre les comparaisons entre ménages pertinentes, les revenus ou les dépenses doivent être mis en rapport avec les besoins des ménages, qui varient selon leur taille et leur composition. L'approche par les conditions de vie ou les besoins essentiels des ménages considère que la capacité à acquérir divers biens grâce à ses revenus, même dans des sociétés où l'accès aux biens et services repose essentiellement sur des transactions monétaires, ne donne qu'une vision tronquée des situations de pauvreté. Elles naissent en fait du cumul de handicaps dégradant les conditions de vie, qui incluent tant des aspects matériels (alimentation, logement, etc.) que sociaux (accès à l'éducation, à l'emploi, à la santé, etc.). L'approche subjective de la pauvreté se place en opposition à ces deux

premières approches qui adoptent un point de vue extérieur, « objectivé », vis-à-vis du ménage et de l'individu pour qualifier leur situation. Pour ce courant de pensée, c'est l'avis de la personne enquêtée elle-même qui importe, sa propre appréciation de sa situation, de son bien-être. Chacune de ces approches présente ses propres difficultés méthodologiques, qu'il s'agisse de repérer précisément les ressources disponibles ou de distinguer préférences ou aspirations d'une part, besoins ou nécessités d'autre part.

Les travaux sur les villes d'Afrique subsaharienne qui s'intéressent aux liens entre pauvreté et mobilité quotidienne rentrent généralement peu dans le débat théorique que nous venons d'évoquer. Ils adoptent une définition objectivée de la pauvreté, soit en termes de seuil monétaire, soit en termes de conditions de vie (Bryceson *et al.* 2003 ; Salon et Gulyani 2010 ; Salon et Aligula 2012 ; Sietchiping *et al.* 2012 ; Diaz Olvera *et al.* 2013 ; Boyer et Delaunay 2017). Les observations empiriques montrent que, pour les populations pauvres, fréquemment localisées dans des zones dépourvues de sources d'emploi et de services et équipements de base, pouvoir se déplacer vers les lieux offrant emplois et aménités urbaines est indispensable. Dans des villes en rapide expansion, l'accès aux transports motorisés, individuels ou collectifs, apparaît de plus en plus nécessaire pour atteindre des destinations de plus en plus hors de portée pédestre. Or, l'équipement des ménages en voiture et deux-roues moteur est réduit, l'offre de transport collectif est souvent insuffisante et l'utilisation régulière du transport motorisé, du ménage ou collectif, implique des dépenses élevées par rapport aux revenus des ménages pauvres. Une trappe spatiale de pauvreté serait ainsi susceptible de se refermer sur les populations pauvres, contribuant à la reproduction de la pauvreté urbaine. Sortir de chez soi, à la recherche des ressources du quotidien, ne permettrait pas systématiquement de sortir des situations de pauvreté.

Notre objectif ici est de prolonger ces travaux à travers l'étude de la mobilité des populations pauvres de la métropole de Dakar. Deux questions sous-tendent notre démarche. Être pauvre influe-t-il sur les pratiques de déplacement des citoyens et si oui, quelles sont les spécificités de la mobilité des pauvres ? Les pratiques de mobilité des pauvres sont-elles susceptibles de les amener à sortir de la pauvreté ou les y enferment-elles ? Nous présentons dans un premier temps le terrain d'étude et les données empiriques mobilisées, puis la méthode d'appréhension des situations de pauvreté. Nous examinons ensuite la mobilité des populations pauvres, avant d'analyser l'accès à trois activités essentielles : école, achats, travail.

L. Diaz Olvera, D. Plat, P. Pochet, 2024. Sortir sans s'en sortir ? Mobilité et pauvreté à Dakar.
In *Systèmes de mobilité urbaine dans le monde* (sous la direction de G. Lesteven),
pp. 59-80. ISTE éditions - Encyclopédie des Sciences.
ISBN 9781789481549. DOI : 10.51926/ISTE.9154.ch3

3.2. Terrain et outils

La métropole dakaraise, du fait de son développement spatial et des caractéristiques géographiques du site, présente une forte dissociation entre les lieux d'activité et la localisation résidentielle (Sakho 2002 ; Lombard *et al.* 2006). La région de Dakar, sa dénomination administrative, est composée de quatre départements : Dakar, Guédiawaye, Pikine et Rufisque (figure 3.1). Au recensement de 2013, elle comptait plus de 3 millions d'habitants, les départements de Dakar et Pikine concentrant à eux deux près des trois quarts de la population, Rufisque 16 % et Guédiawaye 10 % (Agence nationale de la statistique et de la démographie 2014). L'urbanisation s'est étendue unidirectionnellement du département de Dakar vers Pikine d'abord, Guédiawaye ensuite, puis Rufisque (Sakho 2002 ; Sakho 2014) et s'est souvent développée dans des zones non aménagées, voire impropres à l'habitat. Aujourd'hui encore, l'extrémité sud du département de Dakar, le Plateau, concentre nombre d'activités administratives, économiques et de services, ce qui engendre un déséquilibre habitat/emploi et des flux importants de déplacement.

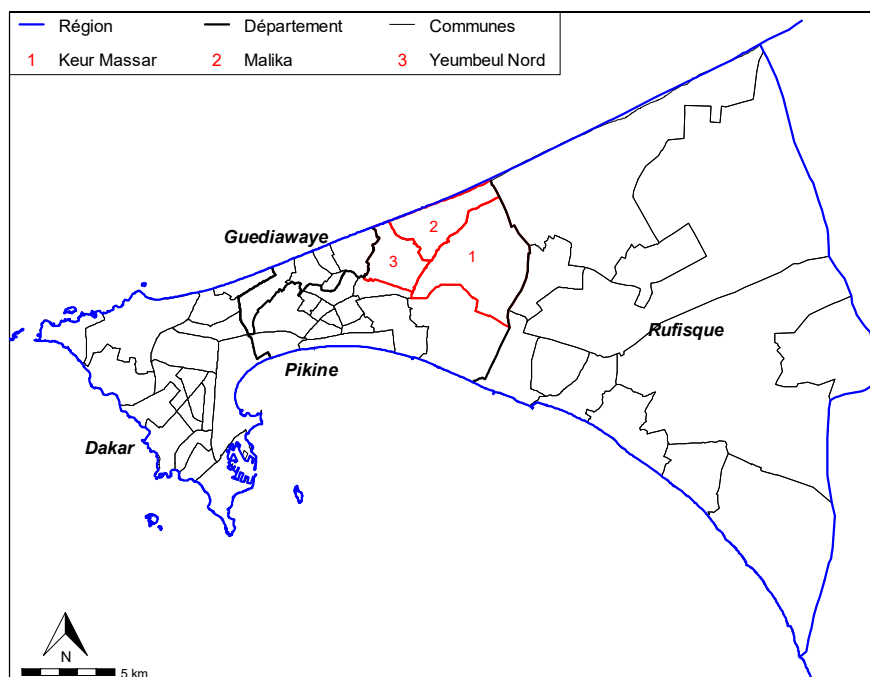


Figure 3.1. La région de Dakar

En 2015, l'équipement en modes individuels reste faible, comme dans les autres capitales africaines. Un ménage sur sept dispose d'au moins une voiture, vélos et motos étant encore plus rares. L'offre de transport collectif est par contre extrêmement variée, de la voiture individuelle exploitée comme taxi collectif au bus articulé, de l'activité individuelle artisanale à la SARL à dominante de capitaux publics (Lombard 2015). Toutefois, c'est bien l'offre informelle qui prédomine, en dépit des efforts de restructuration entrepris par les pouvoirs publics depuis la fin des années 1990. Ces efforts ont été partiellement couronnés de succès puisque les services qu'ils ont favorisés, familièrement appelés Tatas (du nom du constructeur de bus indien), captent aujourd'hui la moitié de la demande de transport collectif. Mais, rançon du succès, ces bus sont généralement bondés et leur clientèle mécontente (Sitrass-Curem 2016).

Les analyses présentées ici s'appuient sur des données de l'enquête mobilité, transports et accès aux services urbains de Dakar (EMTASUD 2015), enquête

ménages mobilité réalisée en mai-juin 2015 pour le compte du CETUD (Sitrass-Curem 2016). L'échantillon d'enquête, représentatif de la population après redressement, s'appuie sur un découpage de la région de Dakar en 41 zones, le tirage de 419 districts de recensement au sein de ces zones et enfin, le tirage des ménages à enquêter au sein de chaque district de recensement sélectionné. Au total, 3 176 ménages et 13 415 personnes de 11 ans ou plus faisant partie de ces ménages ont été interrogés. Les informations recueillies permettent d'identifier la mobilité des Dakarois et de la référer aux situations de pauvreté¹.

3.3. Qui sont les pauvres ?

L'enquête ménages n'ayant pas été conçue pour étudier spécifiquement les populations pauvres, il convient *a posteriori* de se doter de critères opératoires pour définir ces populations, à partir des données disponibles. Si un relatif accord existe aujourd'hui pour appréhender la pauvreté comme un phénomène multidimensionnel et si la dimension monétaire reste très présente, la littérature scientifique ne propose pas de définition consensuelle. Dans ce chapitre, nous prenons le parti de définir les situations de pauvreté à partir des ressources économiques des ménages, mais en isolant aussi au sein des pauvres, lorsque le raisonnement le nécessite, des populations « démunies » à partir d'informations complémentaires sur leurs conditions de vie.

L'approche monétaire retenue, tout à fait standard (Deaton 1997), repose sur un classement des ménages en fonction de leur revenu *per capita* (la somme des revenus de tous les membres du ménage divisée par le nombre total de personnes du

1. Les informations collectées concernent le ménage dans son ensemble d'une part, et ses membres de 11 ans et plus d'autre part. À l'échelle du ménage, les principales thématiques portent sur sa composition, les caractéristiques de son logement, les biens possédés (dont les véhicules), l'environnement du quartier, les conditions d'accès aux équipements et services essentiels (eau, électricité, éducation, santé, marché, etc.). À l'échelle des individus, il s'agit de leurs caractéristiques socio-démographiques, leur statut d'activité (formation, emploi, inactivité) et les caractéristiques de leur emploi éventuel (profession, fonction, secteur, etc.), leurs revenus appréhendés finement à l'aide d'un module dédié (Diaz Olvera *et al.* 2015), leurs opinions sur les transports collectifs utilisés. S'y ajoute la description exhaustive de leurs déplacements de la veille (origine et destination, motif, lieux et heures de départ et d'arrivée, modes de transport, montant payé pour les transports collectifs). Ce type d'enquête est également utilisé dans d'autres contextes géographiques et a fait l'objet d'une adaptation spécifique aux villes subsahariennes (pour une mise en perspective des enquêtes ménages mobilité et de premières transpositions à des contextes africains, voir (Godard *et al.* 2001)).

ménage). Les ménages pauvres sont alors ceux qui se trouvent en bas de l'échelle des revenus, ici dans les deux premiers quintiles, c'est-à-dire les 40 % de ménages ayant les revenus *per capita* les plus faibles. Par extension, les individus pauvres sont les membres de ces ménages. Les ménages non pauvres, et corrélativement les individus non pauvres, sont ceux classés dans les trois quintiles suivants, soit les 60 % de ménages ayant les revenus *per capita* les plus élevés.

Pour identifier parmi les ménages pauvres ceux qui présentent des conditions de vie plus dégradées et une vulnérabilité accrue, nous nous concentrons sur les seuls ménages du premier quintile et prenons de plus en compte la non-satisfaction des besoins alimentaires et de santé au cours de l'année écoulée, en nous appuyant sur deux questions de l'enquête les approchant (« Au cours des 12 derniers mois, votre ménage a-t-il sauté un repas par manque de ressources ? » ; « Au cours des 12 derniers mois, est-il arrivé qu'un membre de votre ménage ne puisse pas recevoir des soins par manque de ressources ? »). Parmi les ménages pauvres, ceux du premier quintile qui ont répondu « oui » à au moins l'une des deux questions, et par extension les individus y appartenant, seront qualifiés de « démunis ». Ils regroupent 9 % de l'ensemble des ménages de la région.

Ces trois groupes se distinguent tout d'abord bien évidemment par leurs ressources monétaires. En moyenne, les revenus des ménages pauvres représentent 62 % de ceux des non-pauvres, ceux des démunis seulement 20 %. Le coût du logement plus élevé à Dakar, et dans une moindre mesure à Guédiawaye, explique que les ménages pauvres soient proportionnellement beaucoup plus concentrés à Pikine et à Rufisque (tableau 3.1). Quel que soit le département, ils habitent plus souvent dans des zones inondables et moins sûres, plus souvent enclavées (+ 12 points pour les pauvres, + 19 points pour les démunis). Les logements, construits avec des matériaux de moindre qualité, sont moins souvent raccordés aux réseaux d'eau courante et d'électricité.

	Non-pauvres	Pauvres	Dont démunis
Dakar	55	30	24
Guédiawaye	9	10	8
Pikine	26	43	53
Rufisque	10	17	15

Tableau 3.1. Département de résidence des ménages selon la pauvreté (%)

Les ménages pauvres disposent de moins de biens durables. C'est particulièrement le cas pour les véhicules de transport (tableau 3.2). Leur équipement en vélos et motos est très réduit, mais c'est aussi le cas pour les ménages non pauvres. L'écart est beaucoup plus marqué pour la voiture, disponible pour un ménage sur quatre parmi les non-pauvres, mais seulement un sur dix-huit chez les pauvres et disparaissant chez les démunis.

	Non-pauvres	Pauvres	Dont démunis
Vélos (nb)	0,03	0,03	0,01
Motos (nb)	0,08	0,04	0,00
Voitures (nb)	0,25	0,06	0,00
% ménages avec voiture	16,5	4,5	0,0

Tableau 3.2. Nombre de véhicules par ménage et taux d'équipement en voiture, selon la pauvreté du ménage

La population des ménages pauvres est plus féminine et plus jeune, ces traits s'accroissant encore pour les ménages démunis. Parmi les adultes, l'analphabétisme et les niveaux scolaires faibles (arrêt en primaire) sont plus répandus. Toujours en regard des non-pauvres, les actifs sont proportionnellement moins nombreux (- 10 points pour les pauvres). Ils sont aussi plus dépendants de l'économie informelle : moins de salariés et d'emplois permanents, plus de travailleurs indépendants, d'ambulants ou à domicile. Comment ces profils de population distincts se traduisent-ils dans les comportements de mobilité ?

3.4. Une mobilité particulière en situation de pauvreté

Au vu des conditions d'habitat très contrastées et des fortes inégalités d'accès aux modes de transport selon le revenu des foyers, peut-on associer la pauvreté à des difficultés de mobilité, à une mobilité réduite, voire à de l'immobilité, et inversement, rapprocher les mobilités plus élevées et diversifiées de conditions de vie moins difficiles ? À partir des déplacements recueillis dans l'EMTASUD, les niveaux de mobilité par mode et par motif permettent de mettre en question, préciser et nuancer ces relations.

3.4.1. Indispensable mobilité

Au vu du nombre de déplacements tous motifs et du temps passé à se déplacer dans la journée, les niveaux moyens de mobilité des individus pauvres et non pauvres sont très proches. Les individus pauvres effectuent en moyenne quotidienne 3,3 déplacements en 60 minutes, contre 3,4 déplacements en 64 minutes pour les non-pauvres, du fait d'une part un peu plus élevée de pauvres ne s'étant pas déplacés (17 % contre 14 % respectivement). Chez les femmes et chez les hommes, le temps consacré à se déplacer est identique selon la pauvreté du ménage. Hommes et femmes démunis sont toutefois affectés de façon différente (figure 3.2). La mobilité des hommes démunis est un peu plus restreinte que celle des deux autres groupes, du fait de déplacements moins nombreux pour le travail à rapprocher de taux d'activité plus faibles dans ce groupe. En revanche, les femmes démunies se déplacent un peu plus que les autres femmes, car leurs déplacements pour la gestion du quotidien (achats alimentaires, démarches et services) et la sociabilité font plus que compenser la faible mobilité en lien avec le travail. Chez les démunis, les niveaux de mobilité proches entre hommes et femmes ne s'accompagnent donc pas d'une convergence dans les activités pratiquées. Comme il a été montré dans d'autres villes africaines, les fortes contraintes économiques sont un puissant « générateur de mobilité », tant elles amènent les individus à multiplier les déplacements liés à la gestion de la vie quotidienne, sphère d'activité qui incombe le plus souvent aux femmes : achats en petite quantité mais fréquents faute de moyens, visites rendues pour solliciter une aide ou tenter de résoudre un problème, soins aux enfants parallèlement à une activité de petit commerce, etc. (Grieco *et al.* 1996 ; Mandel 2004 ; Diaz Olvera *et al.* 2013).

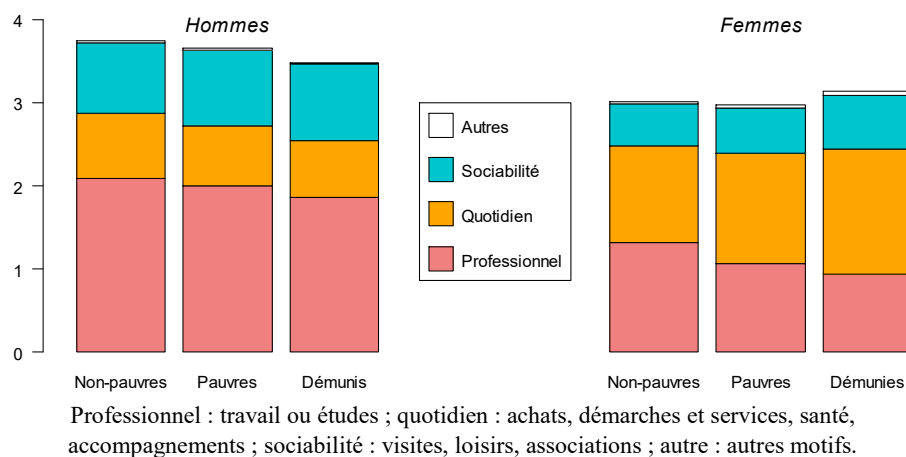


Figure 3.2. Nombre moyen de déplacements par jour, par grande sphère d'activités selon la pauvreté du ménage

3.4.2. Coûteuse mobilité

Si les niveaux de mobilité globaux sont proches entre individus pauvres et non pauvres, les moyens utilisés pour réaliser cette mobilité diffèrent assez nettement (tableau 3.3). La marche à pied est le mode le plus fréquemment utilisé, pour des déplacements le plus souvent de courte distance² (590 m en moyenne pour les non-pauvres, 650 m pour les pauvres, 680 m chez les démunis). Sa part devient encore nettement plus large chez les pauvres, hommes (trois déplacements sur quatre) ou femmes (quatre sur cinq). Appartenant à des ménages rarement équipés de moyens de transport, les individus pauvres ne sont pas en mesure de compenser ce sous-équipement par un recours plus fréquent aux transports collectifs. Tous ces traits sont renforcés pour les hommes et les femmes démunis.

2. Toutes les distances (et les vitesses) sont mesurées à vol d'oiseau entre centroïdes de quartier.

	Non-pauvres	Pauvres	<i>Dont démunis</i>
Marche à pied	64,7	77,7	81,5
TC 1 trajet	25,1	18,1	14,7
Intermodal	2,7	2,7	3,3
Modes individuels	7,5	1,6	0,6

Marche à pied : déplacements entièrement effectués à pied.

TC 1 trajet : déplacements réalisés à l'aide d'un seul mode de TC.

Intermodal : plusieurs TC ou, très rarement, un TC et un mode individuel.

Modes individuels : voiture (principalement), deux-roues motorisés, vélo.

Tableau 3.3. Répartition modale selon la pauvreté du ménage (%)

Que l'on considère les pratiques féminines ou masculines, la pauvreté a pour corollaire une part encore plus dominante des déplacements assurée par la marche, au détriment des transports collectifs chez les femmes (- 11 points), des transports individuels (- 8 points) et collectifs (- 4 points) chez les hommes. Ces répartitions modales confirment que, en dépit d'une variété de formes de transports collectifs, y accéder au quotidien ne va pas de soi. Plusieurs éléments structurels contribuent à réduire l'usage qui en est fait par les populations pauvres. Les niveaux de service varient très fortement entre quartiers selon leur éloignement et leur desserte routière. Le coût d'usage s'élève avec l'allongement des distances, qui touche les résidents pauvres, souvent localisés en périphérie, et auquel ils sont confrontés lorsqu'ils ont à se rendre « en ville », même s'ils évitent les modes les plus coûteux comme le taxi. L'importance de ce dernier élément est encore accrue par les contraintes économiques fortes auxquelles sont soumis les ménages en situation de pauvreté.

La mobilité quotidienne constitue un poste important de dépenses des ménages dakarois. Représentant déjà près de 11 % du revenu des ménages non pauvres, elle accapare près de 15 % du budget des ménages pauvres, et parmi ceux-ci, 16,5 % chez les ménages démunis (tableau 3.4). Chez les ménages pauvres, le budget mobilité est constitué pour les trois quarts de dépenses de transport collectif (et la quasi-totalité chez les ménages démunis), tandis que chez les foyers non pauvres, un peu plus motorisés, les modes individuels captent plus de la moitié des dépenses pour la mobilité. Pourtant, l'écart en niveau absolu des dépenses en transports collectifs se fait au détriment des ménages pauvres qui y consacrent des montants inférieurs d'un tiers en moyenne. Déjà conséquent lorsqu'il est mesuré à l'échelle du

ménage, cet écart s'agrandit encore dès lors qu'il est évalué au niveau individuel, quels que soient le statut d'activité et le genre de la personne. Les actives pauvres dépensent près de deux fois moins que les actives non pauvres, en dépit des besoins de mobilité induits par l'activité professionnelle (tableau 3.5). Chez les scolaires, ces montants sont de 60 % inférieurs à ceux des scolaires non pauvres, de 50 % inférieurs chez les épouses sans activité professionnelle, de près de 40 % chez les chômeurs et retraités, et de 30 % chez les autres inactifs.

	Non-pauvres	Pauvres	Dont démunis
Tous modes	10,7	14,8	16,5
Dont transports collectifs	5,3	11,2	15,8

Tableau 3.4. Taux d'effort pour la mobilité (pourcentage des dépenses dans le revenu), selon la pauvreté du ménage

	Non-pauvres	Pauvres	Dont démunis
Tous individus	49,1	77,7	98,5
Hommes actifs	30,9	63,3	95,8
Femmes actives	67,3	91,7	100,0

Tableau 3.5. Part des dépenses en transports collectifs dans les dépenses totales de mobilité, selon la pauvreté du ménage (%)

Si elle joue aussi sur les choix et pratiques modales des individus non pauvres, la contrainte économique apparaît particulièrement prégnante sur les conditions de mobilité. Elle « condamne » quasiment les ménages pauvres à ne pas disposer de véhicules et rend ainsi leurs membres dépendant de transports collectifs. Mais même ceux-ci ne sont pas toujours à leur portée. Les taux d'effort élevés, alors même que les revenus sont limités, montrent que l'usage des transports collectifs n'est pas extensible, comme dans nombre d'autres villes africaines (Diaz Olvera *et al.* 2013). S'il n'est pas possible d'évaluer l'ampleur des besoins de mobilité non satisfaits, la comparaison pauvres/non-pauvres selon le genre et le statut d'activité, des niveaux de mobilité en transports collectifs et des dépenses afférentes montre que cette consommation est globalement rationnée chez les premiers, de façon plus ou moins importante selon les capacités financières des individus.

3.4.3. Mobilité de proximité

La portée spatiale des déplacements se ressent de cet accès contrarié aux modes de transports motorisés et en particulier aux transports collectifs. Une partition des déplacements selon l'éloignement du domicile qu'ils permettent distingue trois types : internes au quartier de résidence ; sortant du quartier tout en restant dans le département de résidence ; dépassant les limites du département de résidence. Confirmant des analyses menées sur Ouagadougou (Boyer *et al.* 2016), cette classification montre que la pauvreté s'accompagne d'une plus grande fréquence des déplacements dans le quartier (10 points de plus et même 17 points de plus pour les démunis), et de moindres échanges avec le reste du département de résidence et le reste de la métropole (figure 3.3).

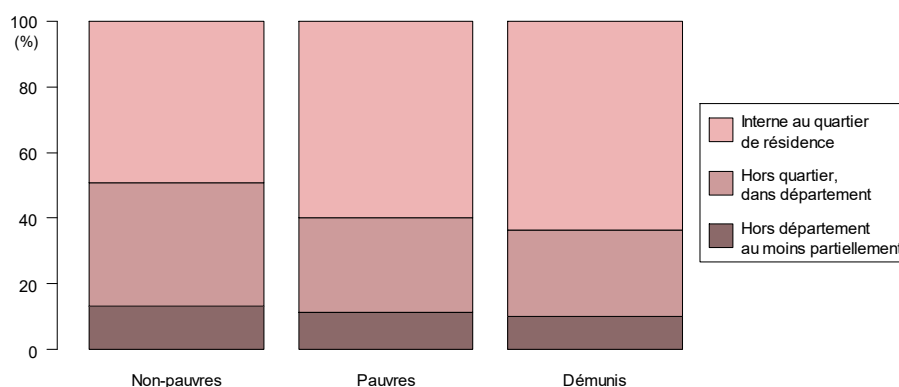


Figure 3.3. Répartition spatiale des déplacements selon la pauvreté du ménage

Cette pratique spatiale plus resserrée en moyenne sur les espaces les plus proches du domicile chez les pauvres recouvre potentiellement des différences de composition des deux groupes, selon les statuts d'activité et les rôles sociaux qui leur sont liés. L'effet de la pauvreté demeure tout aussi fort chez les femmes et chez les hommes (tableau 3.6). La prise en compte du statut d'activité confirme l'effet spatialement restrictif de la pauvreté sur la mobilité. Toutefois, chez les hommes actifs, les effets de la pauvreté apparaissent amortis, l'éloignement de leur lieu d'activité les menant à plus forte distance du domicile que ceux des autres catégories. La polarisation accrue des déplacements autour du domicile est confirmée par l'analyse des formes de mobilité : deux individus pauvres sur trois

n'ont fait qu'un ou des allers-retours à partir du domicile, au détriment de formes plus complexes, boucles de plus de deux déplacements avant retour au domicile (65 %, et même 69 % chez les démunis, contre 61 % pour les non-pauvres).

	Non-pauvres	Pauvres	Dont démunis
Hommes	44,1	53,9	58,5
<i>dont actifs</i>	37,1	42,4	44,4
<i>dont élèves, étudiants</i>	58,6	69,2	74,6
Femmes	55,5	65,7	68,0
<i>dont actives</i>	49,2	59,0	58,0
<i>dont élèves, étudiantes</i>	59,8	63,3	67,0

Tableau 3.6. Part des déplacements internes au quartier de résidence, selon le genre, le statut d'activité individuel et la pauvreté du ménage (%)

Les déplacements au sein du quartier permettent l'entretien de solidarités de voisinage et le développement de ressources informelles locales, contribuant ainsi à la vie des quartiers et des zones de périphérie. Mais ils ne permettent d'activer qu'un spectre limité d'opportunités et de ressources urbaines, compte tenu du sous-équipement marqué de nombre de zones de périphérie. Étudier, s'approvisionner, travailler : un arrêt sur ces trois activités structurantes de la vie quotidienne offre différentes facettes de ces conditions d'accès différenciées selon la situation de pauvreté.

3.5. Aller étudier : des conditions d'accès dégradées aux établissements

Si, contrairement à l'activité professionnelle qui permet d'obtenir un revenu dans le présent, la scolarisation est un poste de dépenses des ménages, elle peut donner accès à des revenus futurs, et contribue à déterminer leur niveau. Or, la pauvreté du ménage joue défavorablement sur l'accès à l'éducation.

Dans la métropole dakaroise, comme dans les autres villes des Suds, les enfants issus de ménages pauvres sont moins scolarisés que les autres et leur place dans le système scolaire se réduit au fur et à mesure que le niveau d'études s'accroît

(tableau 3.7). Qu'il s'agisse des enfants issus de ménages pauvres ou démunis, leur part dans le groupe des collégiens est équivalente à celle qu'ils occupent dans la population. Mais ils sont proportionnellement un peu plus nombreux au primaire et sensiblement moins présents dès le lycée. Leur place prédominante au primaire renvoie, chez les pauvres et les démunis, à une plus grande occurrence des retards scolaires.

	Non-pauvres	Pauvres	Dont démunis
Primaire	42	58	14
Collège	49	51	12
Lycée	59	41	6
Supérieur	71	29	3

Tableau 3.7. Part des non-pauvres, pauvres et démunis dans l'ensemble des scolaires et étudiants, selon le niveau de l'établissement (jeunes de 6 à 24 ans)

Ainsi, chez les 12-16 ans, tranche d'âge qui recouvre à peu près le temps théorique du collège, 41 % des enfants pauvres sont encore en primaire, mais seulement 27 % de ceux issus de ménages non pauvres. Enfin, même si l'enseignement privé n'est pas nécessairement synonyme de meilleure qualité des conditions d'apprentissage, le recours au public est souvent la marque d'un univers de choix plus limité pour les parents. Or, parmi les collégiens, 76 % des enfants pauvres sont scolarisés dans le public, soit 20 points de plus que chez les enfants des ménages plus favorisés.

La participation et la réussite scolaire sont tributaires de multiples facteurs. L'attitude des parents face à l'école et les conditions d'étude au domicile du point de vue de la demande d'éducation, l'offre d'établissements au sein des quartiers et les effectifs des classes du point de vue de l'offre, en sont des déterminants majeurs. Les conditions d'accès physique à l'établissement d'enseignement y contribuent également (Diaz Olvera *et al.* 2010). Les pratiques de déplacement apparaissent moins favorables aux enfants pauvres, comme le montrent les distances à l'établissement, et plus encore, les modes utilisés pour accéder au collège.

La distance au collège public n'est pas liée au statut économique du ménage, 1,2 km en moyenne. Ce n'est pas le cas pour les collèges privés : 1,8 km pour les

enfants de ménage non pauvres, 1,9 pour ceux de ménages pauvres, mais 2,7 pour ceux de ménages démunis. La différenciation des pratiques s'accroît entre non-pauvres et pauvres, et *a fortiori* démunis, dès lors que l'on tient compte des modes utilisés (tableau 3.8). Dans le public, la marche est omniprésente, les transports collectifs étant toutefois utilisés pour un déplacement sur cinq chez les non-pauvres, soit deux fois plus que chez les pauvres. Dans le privé, structure généralement plus éloignée, la part de la marche est sensiblement plus faible que pour le public chez les non-pauvres, mais seulement légèrement réduite chez les pauvres et toujours aussi élevée chez les démunis. Du fait d'un recours aux transports collectifs limité aux parcours les plus longs, il en résulte des distances pédestres domicile-collège privé plus élevées. Elles varient ainsi entre non-pauvres et pauvres dans un rapport de 1 à 1,6 (et 2,3 pour les démunis). Pour accéder au collège public aussi, les trajets pédestres sont un peu plus longs pour les enfants de ménages pauvres, + 12 % (+ 20 % pour les démunis).

	Public			Privé		
	NP	P	D	NP	P	D
Marche	80	91	90	60	84	91
Transports collectifs	19	9	10	30	13	9
Véhicule individuel	1	0	0	10	3	0

NP : non-pauvres ; P : pauvres ; D : démunis.

Tableau 3.8. Répartition modale des déplacements domicile-collège, selon la pauvreté du ménage et le type, public ou privé, de l'établissement

Les conditions d'accès à l'éducation des enfants de ménages pauvres pâtissent de la moindre implantation de collèges publics dans les quartiers où ces populations vivent en nombre. En cas de recours à l'enseignement privé, elles sont rendues plus difficiles par la recherche d'établissements moins onéreux et souvent plus éloignés. Le coût d'usage des transports collectifs les oblige à être dépendants de la marche, même pour de longs parcours. Les effets d'une distance accrue sont d'autant plus prégnants que les conditions concrètes des déplacements à pied sont difficiles : en centre-ville, nécessité de se faufiler sur des trottoirs encombrés par les activités de rue ou le stationnement des voitures, voire de se risquer sur la chaussée ; en périphérie, absence de trottoirs et sols inégaux, parfois instables, encore plus dégradés en saison des pluies. Une distance pédestre plus élevée ne signifie donc pas

uniquement un temps accru, « inutile », à consacrer aux trajets, mais aussi une fatigue plus grande et donc une attention, en classe comme lors d'éventuels devoirs à la maison, plus fragile.

Se rendre à l'établissement d'enseignement est ainsi plus difficile pour les enfants issus de ménages pauvres. Au côté d'autres facteurs, cette difficulté accrue contribue à limiter leurs chances de réussite scolaire (Diaz Olvera *et al.* 2010). Indirectement, elle favorise la reproduction intergénérationnelle des situations de pauvreté.

3.6. S'approvisionner : un peu plus loin, un peu moins aisé

Le nombre de déplacements effectués quotidiennement pour réaliser des achats alimentaires est similaire, quelle que soit la pauvreté du ménage : 0,6 déplacement quotidien. Il est par contre très lié au genre, avec seulement 0,3 déplacement pour les hommes, mais 0,8 pour les femmes et jusqu'à 1,2 pour les épouses sans activité professionnelle.

Les achats alimentaires sont, plus encore que la formation de base, une activité de proximité (Boyer et Delaunay 2017) : la distance moyenne au lieu de vente est de 700 m. Pour autant, un déplacement d'achat sur douze fait plus de 1,5 km. Les pauvres et, parmi eux plus encore les démunis, se rendent toutefois plus loin pour cette activité que les non-pauvres (tableau 3.9). Entre les deux groupes extrêmes, la distance moyenne s'accroît ainsi de 15 % tandis que les durées de déplacement augmentent de 20 %. Ce déséquilibre tient à des usages des modes différenciés.

	Non-pauvres	Pauvres	<i>Dont démunis</i>
< 0,5 km	75	66	60
0,5 - 1,5 km	17	25	30
> 1,5 km	8	9	10

Tableau 3.9. Répartition par classes de distance des déplacements pour achats alimentaires, selon la pauvreté du ménage

La répartition modale est globalement peu sensible à la pauvreté du ménage. Elle est dominée par la marche, à hauteur de 90 %, cette part augmentant très légèrement

en situation de pauvreté. Mais, alors que l'usage des modes individuels reste l'apanage de quelques déplacements des non-pauvres, elle montre, dès lors qu'elle est désagrégée par classes de distances, un accès des pauvres aux transports collectifs bien plus rare en deçà de 2 km (figure 3.4). Cet accès est toutefois loin d'être généralisé, même sur les longues distances : pour les pauvres et les démunis, un déplacement sur cinq à plus de 3,5 km repose encore sur la marche.

Se déplacer pour des achats alimentaires est ainsi plus difficile pour les citoyens pauvres et plus encore pour les citoyens démunis. L'usage de la marche sur les longues distances est renforcé, l'accès aux transports collectifs est moins fréquent. De plus, il s'effectue dans de moins bonnes conditions, avec plus fréquemment le recours successif à plusieurs véhicules et/ou l'usage des modes les plus bondés. S'y ajoute une quasi-absence des taxis alors que les non-pauvres les empruntent dans 10 % de leurs déplacements pour achats alimentaires en transports collectifs. Plus confortables, plus spacieux, ce qui est utile pour d'éventuels achats encombrants, les taxis sont toutefois cinq fois plus onéreux en moyenne que les autres transports collectifs. La contrainte économique, comme dans le cas de l'accès à l'enseignement, est toujours présente d'autant que collégiens et ménagères ne disposent pas de revenus individuels.

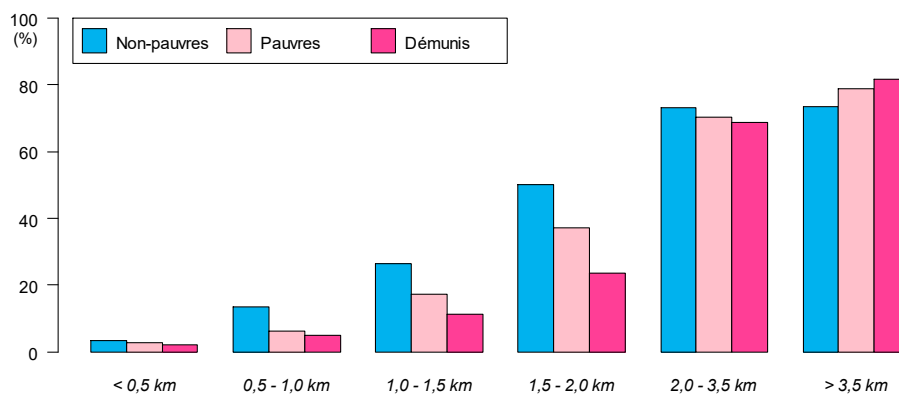


Figure 3.4. Usage des transports collectifs lors des déplacements pour achat, selon la distance et la pauvreté du ménage

3.7. En périphérie, travailler au quartier à défaut de Dakar

Les emplois sont inégalement répartis sur le territoire urbain. Le département de Dakar regroupe 45 % des ménages, mais 55 % des emplois et 75 % de l'emploi public. Les revenus professionnels dépendent de la profession occupée et du lieu où elle s'exerce. Toutes activités confondues, ils varient du simple au double entre les trois départements périphériques et le département de Dakar. Mais ces écarts de revenus ne tiennent pas seulement à la nature des emplois occupés. On retrouve par exemple le même rapport de 1 à 2 entre les trois départements périphériques d'une part, et la ville-centre d'autre part, pour les « petits métiers » de l'informel, commerce de détail ou autres services (vendeur/vendeuse, coiffeuse, tailleur, menuisier, etc.), plus souvent occupés par les citadins pauvres. Être vendeur de rue à Dakar plutôt que dans le reste de la région, commerçante dans un marché de quartier plutôt qu'en centre-ville, jouent sur le niveau des revenus possibles. De ce fait, une mobilité de relative proximité laisse espérer des revenus plus élevés à un résident de Dakar qu'à un Rufisqueois, et ce dernier devra accepter de se déplacer loin pour accéder à un travail plus rémunérateur. La mobilité pour le travail est donc *a priori* différente selon le lieu de résidence des actifs (Bertrand 2010). Pour mieux comprendre les traits distinctifs des schémas de mobilité des actifs issus de populations pauvres, nous nous concentrons ici sur les habitants de territoires spécifiques de périphérie.

Nous avons retenu trois communes de Pikine, Keur Massar, Malika et Yeumbeul Nord (figure 3.1), qui regroupent 10 % de la population métropolitaine et présentent la particularité de compter une forte proportion de populations pauvres (64 % des ménages contre 40 % en moyenne) et démunies (23 % contre 9 %). Les emplois que l'on y trouve sont généralement peu rémunérateurs. Ainsi, les revenus tirés des « petits métiers » évoqués plus haut correspondent, lorsqu'ils sont localisés dans ces trois communes, à 80 % de ceux obtenus dans le reste du département de Pikine et à 40 % de ceux obtenus à Dakar. Notre analyse se focalisera sur ces « petits métiers », ceux du commerce de détail, de l'artisanat et des autres services.

Dans la suite de cette section, lorsque nous parlerons d'actifs, il s'agira donc uniquement d'actifs résidant dans ces trois communes pikinoises et exerçant de « petits métiers ». Nous nous affranchissons ainsi de l'effet du lieu de résidence comme de l'effet du type d'activité, afin de mieux percevoir l'influence de la pauvreté sur les pratiques de mobilité.

En termes de genre et d'âge, les trois catégories d'actifs, non-pauvres, pauvres et démunis, sont proches, se distinguant essentiellement par un niveau d'éducation sensiblement plus faible lorsque la situation du ménage est plus défavorable. Il en va de même avec les caractéristiques de l'emploi. L'ancienneté dans l'activité, le nombre de mois travaillés sur la dernière année ou le nombre de jours travaillés dans le dernier mois diffèrent peu, ces indicateurs étant toutefois systématiquement plus faibles chez les actifs démunis. C'est en termes de caractéristiques spatiales que les différenciations sont les plus marquées.

Lorsque le lieu de travail est fixe, il est plus proche du domicile pour les actifs de ménages pauvres, voire se confond avec le domicile lui-même de manière prédominante pour les démunis (tableau 3.10). Pour ces Pikinois aux faibles moyens, évoluer dans les espaces proches n'équivaut pas à un accès aux emplois lointains, et surtout à ceux, sensiblement plus rémunérateurs, situés à Dakar. Les non-pauvres parcourent des distances plus importantes que les pauvres pour rejoindre leur lieu de travail, mais ils le font plus rapidement (tableau 3.11).

C'est la conséquence d'un usage partiellement différencié des modes (figure 3.5). Si les écarts sont peu marqués entre travailleurs pauvres et non pauvres, les actifs démunis se singularisent toutefois par un recours plus important à la marche. Mais la décomposition par tranches de distance montre que les non-pauvres jouissent d'un accès aux transports collectifs dès les distances les plus courtes, puis dans un second temps aux modes individuels. Réservant les transports collectifs aux distances les plus longues, les actifs pauvres et plus encore démunis les utilisent aussi dans de moins bonnes conditions, à l'image des achats alimentaires : nécessité d'emprunter successivement plusieurs véhicules, usage renforcé des Tatas, composante la plus récente de l'offre de transport collectif, mais à la moins bonne qualité de service.

	Non-pauvres	Pauvres	Dont démunis
Au domicile même	28	28	37
À proximité du domicile	39	43	36
Ailleurs en périphérie	14	16	16
À Dakar	19	13	11
Total	100	100	100

Tableau 3.10. Localisation du travail par rapport au domicile, pour certains actifs (« petits métiers », habitant trois communes de Pikine, ayant un lieu de travail fixe), selon la pauvreté du ménage

	Non-pauvres	Pauvres	Dont démunis
Distance (km)	5,2	4,6	4,4
Durée (min)	29	31	33
Vitesse (km/h)	10,7	8,8	8,0

Tableau 3.11. Caractéristiques des déplacements domicile-travail de certains actifs (« petits métiers », habitant trois communes de Pikine, ayant un lieu de travail fixe), selon la pauvreté du ménage

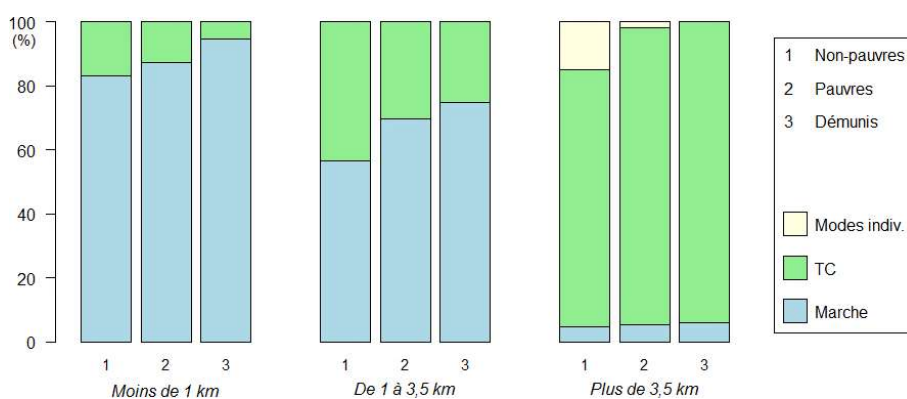


Figure 3.5. Répartition modale des déplacements domicile-travail de certains actifs (« petits métiers », habitant trois communes de Pikine, ayant un lieu de travail fixe), pour différentes catégories de distance, selon la pauvreté du ménage

Trois formes contrastées d'usage des transports collectifs pour accéder au lieu de travail apparaissent (tableau 3.12). Par rapport aux non-pauvres, les actifs pauvres parcourent des distances similaires, en dépensant moins, mais en y consacrant plus de temps. Les actifs démunis, dont le lieu de travail est deux fois moins éloigné du domicile, consacrent certes moins de temps à ces déplacements, mais le coût qu'ils doivent assumer, équivalent à celui payé par les non-pauvres, est élevé compte tenu des distances parcourues.

	Non-pauvres	Pauvres	Dont démunis
Distance (km)	8,4	8,2	4,4
Durée (min)	43	52	33
Coût (FCFA)	280	220	277

Tableau 3.12. *Caractéristiques des déplacements domicile-travail en transports collectifs de certains actifs (« petits métiers », habitant trois communes de Pikine, ayant un lieu de travail fixe), selon la pauvreté du ménage*

Les similitudes de répartition modale entre les trois catégories d'actifs se comprennent alors mieux. Dès lors que la distance augmente pour atteindre la source indispensable de revenus que constitue l'emploi, le recours aux transports collectifs est de moins en moins érudable (Andreasen et Møller-Jensen 2017). Pauvres et *a fortiori* démunis sont ainsi contraints de réaliser un arbitrage entre le temps et l'argent qui sont consacrés aux déplacements. Cet arbitrage apparaît sans équivoque si l'on considère la part du revenu de leur activité que les actifs consacrent aux déplacements domicile-travail : 11 % chez les non-pauvres, 16 % chez les pauvres, 28 % chez les démunis. Pour les actifs pauvres, l'accès aux transports collectifs est réel, mais pèse sur les dépenses monétaires comme sur les budgets-temps.

3.8. Un accès entravé à la ville

Les citoyens non pauvres, pauvres et démunis constituent bien sûr des groupes hétérogènes au sein desquels coexistent des situations variables selon les caractéristiques individuelles, genre et statut d'activité en particulier, et des pratiques de mobilité tout aussi diverses. Mais au-delà de cette diversité, les mobilités quotidiennes des individus pauvres ont en commun d'être similaires en volume à celles des non-pauvres, tout en s'en distinguant dans leurs modalités de

réalisation. En cela, cet état des lieux confirme des résultats antérieurs (Diaz Olvera *et al.* 2007 ; Diaz Olvera *et al.* 2013). La vie citadine est rythmée par la réalisation régulière d'un ensemble d'activités obligées : gagner sa vie, poursuivre sa scolarité, s'approvisionner en produits alimentaires, s'occuper des enfants, etc. Cet ensemble d'activités conditionne largement le volume de déplacements à effectuer. Par contre, que l'on soit un homme ou une femme, un actif de l'informel, un collégien, une personne inactive en charge des activités du ménage, les conditions de réalisation de la mobilité sont bien différentes selon la situation de pauvreté du ménage. Les pauvres sont exclus des modes individuels du fait de la contrainte monétaire, mais n'accèdent qu'avec parcimonie aux transports collectifs, qu'ils réservent aux plus longues distances. Cet accès aux transports collectifs n'est réellement répandu, parmi les pauvres, que pour les actifs, susceptibles d'obtenir un revenu grâce à ces déplacements. Mais les conditions d'usage des transports collectifs, comme le montrent les actifs de l'informel résidant dans trois communes périphériques, apparaissent bien moins favorables pour les pauvres (intermodalité coûteuse en temps et en argent, utilisation de modes collectifs de faible qualité de service, etc.), compliquant leur accès « à la ville ».

Le focus sur trois communes de Pikine est particulièrement éclairant sur l'effet induit par la disponibilité de moyens économiques : à lieu de résidence équivalent ils permettent d'améliorer les conditions de mobilité et, si nécessaire, de s'affranchir des limites du quartier. Qu'il s'agisse d'actifs, de scolaires ou de ménagères, la contrainte économique apparaît déterminante dans les différences observées. Malgré les restrictions d'accès aux modes motorisés, en comparaison des ménages non pauvres, les taux d'effort pour la mobilité sont bien plus élevés chez les ménages pauvres et, *a fortiori*, chez les ménages démunis. La faiblesse de leurs revenus en est la cause première. Les dépenses de transport des actifs de ménages pauvres sont d'abord destinées à financer leur propre mobilité, ce qui laisse peu de marge de manœuvre pour faciliter les déplacements des autres membres du foyer, jeunes ayant à se rendre au collège ou au lycée, personnes inactives devant se déplacer dans le cadre de la « gestion du ménage » (achats alimentaires, etc.). Ces derniers sont alors le plus souvent tributaires de déplacements à pied très fréquents et parfois longs pour mener à bien leurs activités extérieures au domicile.

Les difficultés rencontrées dans la réalisation de la mobilité contribuent en retour à entretenir les situations de pauvreté à court comme à plus long terme. Dans le court terme, compte tenu de l'éloignement et du sous-équipement de nombreux quartiers résidentiels, la marche à pied ne permet pas d'accéder à l'ensemble des

aménités urbaines. Bon gré mal gré, les pauvres doivent restreindre leur rayon d'action à leur quartier, avec de moindres opportunités de revenus et, vraisemblablement, des dépenses plus élevées du fait d'achats plus onéreux dans les marchés de quartier ou chez les détaillants. Dans le moyen et le long terme, l'accès plus contraint des enfants de ménages pauvres à l'offre scolaire joue, entre autres facteurs, sur la poursuite des études et un possible accès à des emplois plus rémunérateurs et contribue à la reproduction intergénérationnelle des situations de pauvreté. Si sortir de chez soi est sans doute une condition nécessaire à la mise en œuvre par les ménages de stratégies de sorties de la pauvreté, ce n'en est en aucun cas une condition suffisante.

3.9. Conclusion

Ville de taille et de superficie importantes, aux fonctions résidentielles et économiques fortement dissociées et au système de transport foisonnant, Dakar est particulièrement éclairante des liens multiples existant entre mobilité et pauvreté dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne, et plus largement dans les métropoles « des Suds ». Les analyses de l'enquête ménages mobilité de 2015 permettent donc d'apporter des réponses sans ambiguïté à nos deux questions initiales. La mobilité des citoyens pauvres présente des caractéristiques spécifiques qui en font un moment difficile du quotidien. Cette pénibilité est susceptible de freiner les initiatives visant à sortir des situations de pauvreté, à plus ou moins longue échéance, et à en atténuer les effets, dans le court terme. Au cœur de ces mécanismes se retrouve la contrainte économique qui caractérise le quotidien des ménages pauvres. Deux enseignements se dégagent quant à la mise en œuvre de politiques urbaines plus favorables aux populations pauvres.

Tout d'abord, à l'échelle sectorielle du transport, les ambitions de modernisation poursuivies dans nombre de pays, dont le Sénégal, ne peuvent être que contre-productives à l'égard des citoyens pauvres si elles se limitent à la mise en service d'une ou deux lignes de BRT ou à la « formalisation » du secteur. En effet, de telles mesures se traduisent le plus souvent par un renchérissement de fait du prix du transport et éloignent ainsi un peu plus les pauvres des modes motorisés, accroissant encore leur dépendance à la marche à pied. Une politique de transport prenant efficacement en compte les besoins des citoyens pauvres devrait ainsi s'organiser autour de deux axes complémentaires, d'une part la facilitation des conditions de la marche, d'autre part le renforcement de l'accès aux transports collectifs. La

L. Diaz Olvera, D. Plat, P. Pochet, 2024. Sortir sans s'en sortir ? Mobilité et pauvreté à Dakar.
In *Systèmes de mobilité urbaine dans le monde* (sous la direction de G. Lesteven),
pp. 59-80. ISTE éditions - Encyclopédie des Sciences.
ISBN 9781789481549. DOI : 10.51926/ISTE.9154.ch3

première passe par l'amélioration, voire la construction, des infrastructures piétonnes en prenant en compte leur environnement : entretien ou création de trottoirs, limitation de la concurrence pour leur usage (stationnement des voitures, commerces de rue, etc.), éclairage public, etc. Le second est tributaire d'une maîtrise des dépenses afférentes, tarif propre à chaque mode de transport et prix total découlant de l'usage successif de plusieurs véhicules au cours d'un déplacement. Ceci nécessite une meilleure maîtrise des coûts de production du service et, surtout, une réelle intégration tarifaire entre modes de transport collectif.

Plus largement, améliorer les conditions de vie des populations pauvres nécessite de mener une réflexion et une action en profondeur sur l'équilibre des fonctions au sein de la ville, afin de réduire la nécessité de longs déplacements. Un meilleur équipement des quartiers périphériques (services de base, emplois, etc.) favorise bien sûr l'accès aux aménités urbaines, mais une amélioration de l'offre d'immédiate proximité ne sera pas d'ampleur à répondre à la totalité des besoins. Ces interventions devraient s'intégrer dans une réflexion plus globale visant à faire émerger des opportunités à une échelle intermédiaire entre le quartier et la métropole, au niveau des communes ou de regroupements de communes si l'on reprend l'exemple dakarois. Un accès élargi aux aménités urbaines, à coût acceptable par les ménages, passe probablement par un renouveau de la planification urbaine, visant à l'émergence de polarités secondaires au sein des zones d'urbanisation existantes.

3.10. Bibliographie

Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (2014). Rapport définitif – Recensement général de la population et de l'habitat 2013. Report, ANSD – Ministère de l'Économie, des Finances et du Plan, Dakar.

Alkire, S., Foster, J., Seth, S., Santos, M.E., Roche, J.M., Ballon, P. (2015). *Multidimensional Poverty Measurement and Analysis*. Oxford University Press, Oxford.

Andreasen, M.H. and Møller-Jensen, L. (2017). Access to the city: Mobility patterns, transport and accessibility in peripheral settlements of Dar es Salaam. *Journal of Transport Geography*, 62, 20–29.

Cette bibliographie est identique à celle de l'ouvrage correspondant en anglais publié par ISTE.

L. Diaz Olvera, D. Plat, P. Pochet, 2024. Sortir sans s'en sortir ? Mobilité et pauvreté à Dakar.
In *Systèmes de mobilité urbaine dans le monde* (sous la direction de G. Lesteven),
pp. 59-80. ISTE éditions - Encyclopédie des Sciences.
ISBN 9781789481549. DOI : 10.51926/ISTE.9154.ch3

- Bertrand, M. (2010). De l'accès au logement à la relation domicile-travail : enjeux sociaux et spatiaux des mobilités dans la région du grand Accra (Ghana). *Revue tiers monde*, 201, 87–106.
- Boyer, F. and Delaunay, D. (2017). Se déplacer dans Ouagadougou au quotidien, moyens, contraintes et pratiques de la mobilité. Monograph, Monographies Sud-Nord, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne.
- Boyer, F., Gouëset, V., Delaunay, D. (2016). Les mobilités quotidiennes, un révélateur des inégalités sociospatiales à Ouagadougou. *Autrepart – Revue de sciences sociales au Sud*, 80, 47–68.
- Bryceson, D.F., Mbara, T.C., Maunder, D. (2003). Livelihoods, daily mobility and poverty in Sub-Saharan Africa. *Transport Reviews*, 23(2), 177–196.
- Damon, J. (2014). Chiffres, approches et paradoxes de la pauvreté urbaine [Online]. Available at: <http://journals.openedition.org/questionsdecommunication/8989> [Accessed 30 April 2019]
- Deaton, A. (1997). *The Analysis of Household Surveys: A Microeconomic Approach to Development Policy*. World Bank Publications, Washington, DC.
- Diaz Olvera, L., Plat, D., Pochet, P. (2007). Mobilité quotidienne en temps de crise. *Belgeo – Revue belge de géographie*, 2, 173–188.
- Diaz Olvera, L., Plat, D., Pochet, P. (2010). À l'écart de l'école ? Pauvreté, accessibilité et scolarisation à Conakry. *Revue tiers monde*, 202, 167–183.
- Diaz Olvera, L., Plat, D., Pochet, P. (2013). The puzzle of mobility and access to the city in Sub-Saharan Africa. *Journal of Transport Geography*, 32, 56–64.
- Diaz Olvera, L., Plat, D., Pochet, P. (2015). Assessment of mobility inequalities and income data collection. Methodological issues and a case study (Douala, Cameroon). *Journal of Transport Geography*, 46, 180–188.
- Godard, X., Diaz Olvera, L., Dieng, A., Kane, C., Adolehoumé, A.P. (2001). Guide méthodologique d'enquête-ménages de mobilité dans les villes en développement. Guide, Sitrass, Lyon.
- Grieco, M., Apt, N., Turner, J. (1996). *At Christmas and on Rainy Days: Transport, Travel and the Female Traders of Accra*. Avebury, Aldershot.
- Herpin, N. and Verger, D. (1997). La pauvreté une et multiple. *Economie et Statistique*, 308/309/310, 3–22.
- Lombard, J. (2015). *Le monde des transports sénégalais. Ancrage local et développement international*. IRD Editions, Marseille.

L. Diaz Olvera, D. Plat, P. Pochet, 2024. Sortir sans s'en sortir ? Mobilité et pauvreté à Dakar.
In *Systèmes de mobilité urbaine dans le monde* (sous la direction de G. Lesteven),
pp. 59-80. ISTE éditions - Encyclopédie des Sciences.
ISBN 9781789481549. DOI : 10.51926/ISTE.9154.ch3

- Lombard, J., Bruez, F., Diakho, A. (2006). Les transports sénégalais à l'aune du système-monde. In *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*, Lombard, J., Mesclier, E., Velut, S. (eds). IRD Editions – ENS, Paris.
- Mandel, J.L. (2004). Mobility matters: Women's livelihood strategies in Porto Novo, Benin. *Gender, Place and Culture*, 11(2), 257–287.
- Paugam, S. (2005). *Les formes élémentaires de la pauvreté*. PUF, Paris.
- Razafindrakoto, M. and Roubaud, F. (2005). Les multiples facettes de la pauvreté dans un pays en développement. Le cas de la capitale malgache. *Economie et Statistique*, 383–385, 131–155.
- Sakho, P. (2002). U comme urbain ou développement urbain et transport à Dakar. In *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Godard, X. (ed.). Karthala-Inrets, Paris-Arcueil.
- Sakho, P. (2014). La production de la ville au Sénégal : entre mobilités urbaines, migrations internes et internationales. PhD thesis, Université Cheikh Anta Diop, Dakar.
- Salon, D. and Aligula, E.M. (2012). Urban travel in Nairobi, Kenya: Analysis, insights, and opportunities. *Journal of Transport Geography*, 22, 65–76.
- Salon, D. and Gulyani, S. (2010). Mobility, poverty, and gender: Travel “choices” of slum residents in Nairobi, Kenya. *Transport Reviews*, 30(5), 641–657.
- Sietchiping, R., Permezel, M.J., Ngomsi, C. (2012). Transport and mobility in Sub-Saharan African cities: An overview of practices, lessons and options for improvements. *Cities*, 29(3), 183–189.
- Sitrass-Curem (2016). Enquête ménages sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar. Report, Conseil Exécutif des Transports urbains de Dakar sur crédits IDA-Banque Mondiale, Sitrass-Curem, Lyon-Dakar.