



Institut International d'Ingénierie de l'Eau et de l'Environnement
International Institute for Water and Environmental Engineering

**ANALYSE DU CADRE BÂTI ET DE LA PARTICIPATION
DES RESEAUX SOCIAUX DANS L'APPUI AU
DISPOSITIF DE MOBILITES DES POPULATIONS
URBAINES A OUAGADOUGOU**

**MEMOIRE DE FIN D'ETUDE POUR L'OBTENTION DU
DIPLOME DE MASTER D'INGENIERIE
OPTION GENIE CIVIL**

Présenté et soutenu publiquement le 21/06/2010 par :

KOANDA A JUDICHEL

Travaux dirigés par :

Jean-Pierre ESSONE Enseignant Chercheur au ZiE, Ingénieur **Directeur de Mémoire**

Jury d'évaluation du stage :

Mr Jean-pierre ESSONE

Mr Ismaïla GUEYE

Mr Stanyslas BAMAS

Mr Lawal

Président du jury : Mr Ismaïla GUEYE

Promotion 2009/2010

DEDICACE

A mes parents, Koanda Y Georges et à Koussoubé Salimata Sandrine,

Pour les efforts consentis depuis que j'ai vu le jour

REMERCIEMENT

Mes remerciements vont en tout premier lieu à Notre Dieu et Créateur, pour la vie et pour toutes les grâces qu'Il m'a accordées.

Ils vont aussi à tous ceux qui, d'une manière ou d'une autre, ont contribué à cette heureuse étape de ma vie qu'est ma formation professionnelle.

Je voudrais remercier, en particulier, mon encadreur M. Jean-Pierre ESSONE NKOGHE pour la qualité de son encadrement, sa patience et sa disponibilité.

A travers lui, je remercie tout le corps enseignant du 2iE.
Je voudrais aussi remercier :

- Ma famille : mes sœurs Koanda Ida Adélaïde, Marie flore et Silviane.
- Tous les étudiants de ma promotion, spécialement l'option Génie-Civil
- A toutes les personnes qui de près ou de loin ont contribué à la bonne marche de ma formation professionnelle.

Que Dieu bénisse chacun de vous et vous rende, en surabondance, tout ce que vous avez fait pour moi !

Amen!

Auteur: Koanda Abdoulaye Judicaël

Encadreurs: M. Jean Pierre ESSONE NKOGHE

Thème : Analyse du cadre bâti et de la participation des réseaux sociaux dans l'appui au dispositif de mobilité des populations urbaines à Ouagadougou.

RÉSUMÉ

Ouagadougou, capitale politique du Burkina s'étant sur plus de 500 km². Elle abrite plus de la moitié de la population urbaine du pays. Cela génère des difficultés dans la gestion urbaine et la concrétisation du droit à un habitat décent pour tous.

Face à cette situation, le gouvernement Burkinabè a, au fil du temps, selon les régimes politiques en place, essayé de contenir la crise de l'habitat qui se posait. Les années 80 ont marqué l'histoire de l'habitat par leur dynamisme et leur efficacité.

Ces différentes réponses adoptées ont finalement abouti à une véritable disparité entre l'offre et la demande, créant ainsi une urbanisation différenciée. La ville présente alors deux visages : celle de la ville régulière (lotie) à fort niveau de mobilité, à côté de celle de la zone d'habitat spontané (non aménagée) avec un niveau de mobilité bas.

Plusieurs études ont été menées pour résoudre le problème de l'habitat mais ont rencontrées des problèmes d'ordre financiers.

Face à l'inaccessibilité des moyens de transports en commun due aux problèmes d'ordre économique en partie et au manque d'infrastructure routière, les populations ont adopté une stratégie basée sur les apports des réseaux sociaux pour subvenir à leur besoin de mobilité.

Il serait alors intéressant de créer un contexte de recherche permanent sur les questions de l'habitat et de la mobilité, afin de mettre en place un système de gestion et de prévention des différentes situations problématiques de l'habitat et de la mobilité que peut générer une ville comme Ouagadougou.

Mots clés : habitat, population, mobilité, croissance démographique, Ouagadougou.

Author: Koanda Judicaël

Responsible Professor: Mr. Jean Pierre ESSONE NKOGHE

ABSTRACT

The town of Ouagadougou, Burkina Faso's political and economic administrative center, extends today on more than 500 km². It shelters more than the half of the national urban population. This creates difficulties in urban management and realization of the right to decent housing for all.

Faced with this situation, the Burkinabe government has, over time, different political regimes in place, trying to contain the housing crisis that arose. The 80s marked the history of habitat through their dynamism and efficiency.

The various answers adopted have finally reached a real disparity between supply and demand, thus creating a differential urbanization. The city then has two faces: that of the regular city (subdivided) with high level of mobility, alongside that of the squatter area (undeveloped) with a low level of mobility.

Given the inaccessibility of the means of transport due to economic problems and partly to lack of roads, people have adopted a strategy based on input from social networks to meet their mobility needs.

It would be interesting to create a context of ongoing research on issues of housing and mobility, to develop a system for managing and preventing the various problem areas of housing and mobility that can generate a city like Ouagadougou.

Key words: habitat, population, mobility, demographic growth, Ouagadougou

LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

BND-B : Banque Nationale de Développement du Burkina

CEGECI : Centre de Gestion des Cités

CCUC : Commission Communale de l'Urbanisme et de la Construction

CNR : Conseil National de la Révolution

CNSS : Caisse Nationale de Sécurité Sociale

CRUC : Commission Régionale de l'Urbanisme et de la Construction

CUC : Code de l'Urbanisme et de la Construction

DFN : Domaine Foncier National

DUH : Direction de l'Urbanisme et de l'Habitat

MAP : Méthode d'Aménagement Progressif

MHU : Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme

PVCBO : Projet Villages-Centres de la Banlieue de Ouagadougou

RAF : Réforme Agraire et Foncière

SDAGO : Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Ouaga

SIV : Société Immobilière de la Volta

SOCOGIB : Société de Construction et de Gestion Immobilière du Burkina

SONATUR : Société Nationale d'Aménagement des Terrains Urbains

ZACA : Zone d'Activités Commerciales et Administratives

Sommaire

DEDICACE	II
REMERCIEMENT	III
RÉSUMÉ	IV
ABSTRACT	V
LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS	VI
INTRODUCTION	5
CHAPITRE 1 : PROBLEMATIQUE GENERALE.....	6
I-1- PROBLEMATIQUE.....	6
I-2- 1-justification	6
I-2-2- Objectif général.....	6
I-2-3- Objectifs spécifiques.....	6
I-2-4- Résultats attendus.....	7
I-3- METHODOLOGIE	7
I-3-1- Recherche documentaire.....	7
I-3-2- Collecte et analyse des données.....	8
I-4- LES DIFFICULTES RENCONTREES	8
CHAPITRE 2 : EVOLUTION DU CADRE BÂTI DANS LE PROCESSUS D'ETALEMENT URBAIN A OUAGADOUGOU... 9	
II-1-HISTORIQUE ET EVOLUTION DE OUAGADOUGOU	9
II-2 L'ÉVOLUTION DU TISSU URBAIN	19
II-3- L'ÉVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DE LA VILLE	20
II-4-ÉVOLUTION DU MODE DE CONSTRUCTION DANS LES ZONES SPONTANÉES.....	21
II-4-1. La zone périphérique A : secteur 17 (Pissy)	22
II-4-2 zone périphérique dans la commune de Bogodogo au secteur 28	25
II-5- LES CAUSES DE L'EXTENSION SPATIALE	27
II-5-1- Le mode d'occupation de l'espace.....	27
II-5-2- Les densités d'occupation	27
II-5-3- La prolifération des zones d'habitat spontané.	28
II-6-ANALYSE COMPARATIVE ENTRE LES QUARTIERS PERIPHERIQUES ET LE CENTRE VILLE.....	29
II-6-1- la zone périphérique de la commune de Bogodogo au secteur 28	29
II-6-2- la zone périphérique de la commune de Boulmiougou au secteur 17 (Pyssi).....	30
II-6-3- les quartiers du centre ville : exemple de la Zone du Bois.....	32
CHAPITRE 3 : ANALYSE DES RESEAUX SOCIAUX ET IMPLICATION DE CES RESEAUX DANS LA MOBILITE URBAINE	36
III-1-ANALYSE DES RESEAUX SOCIAUX ET LEURS IMPLICATIONS DANS LA MOBILITE URBAINE A OUAGADOUGOU.....	36
III-1-1-Définition de la mobilité	36
III-2- LES DIFFERENTS MODES DE DEPLACEMENT A OUAGADOUGOU ET LES MOTIFS DE DEPLACEMENT	36
III-3- LA MOBILITE DES POPULATIONS DES QUARTIERS PERIPHERIQUES	38
III-3-1- la mobilité des populations résidentes dans la zone périphérique du secteur 28 de la commune de Bogodogo.....	38
III-3-2- la mobilité des populations résidentes au secteur 17 dans la commune de Boulmiougou.	39
III-3-3- Analyse du traitement de données	40

III-4-ANALYSE DES RESEAUX SOCIAUX ET IMPLICATION DE CES RESEAUX DANS LA MOBILITE URBAINE A OUAGADOUGOU.	41
III-4-1- Les réseaux de familles	41
III-4-2- Les réseaux de voisinages	41
III-4-3- Les réseaux d'amis.....	42
III-5- EVALUATION DU SEUIL DE DURABILITE DE LA CONTRIBUTION DES RESEAUX SOCIAUX	43
PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS	44
CONCLUSION.....	45
BIBLIOGRAPHIE	46
ANNEXES.....	48

Liste des figures

FIGURE 1: CARTE DE OUAGA EN 1951 (FLORENCE F. ET AL., 2008).....	11
FIGURE 2: CARTE DE OUAGADOUGOU EN 1961 (FLORENCE F ET AL., 2008).....	12
FIGURE 3: CARTE DE OUAGADOUGOU EN 1972 (FLORENCE F. ET AL, 2008).....	14
FIGURE 4: OUAGADOUGOU APRES LA SECTORISATION DE 1983 (FLORENCE F. ET AL., 2008)	16
FIGURE 5: OUAGADOUGOU EN 1998 (FLORENCE F. ET AL., 1998).....	17
FIGURE 6: LOTISSEMENT URBAINE DE 1932 A 2003 (FLORENCE F. ET AL., 2008).....	19
FIGURE 7: EXTENSION SPATIALE DE LA VILLE DE OUAGADOUGOU DE 1957 A 2006.....	20
FIGURE 8: CONCESSION A DEUX MAISONS DANS LA ZONE DE PISSY	22
FIGURE 9: EXEMPLE D’HABITATION DANS LA ZONE IRREGULIERE DE PISSY.....	23
FIGURE 10: VILLA DANS LA ZONE RECEMMENT LOTIE DE PISSY.....	24
FIGURE 11: MAISON EN TERRE DANS LA ZONE LOTIE RECEMMENT DE PISSY	25
FIGURE 12 : MAISON EN TERRE SECHEE DANS LA ZONE PERIPHERIQUE DU SECTEUR 28	26
FIGURE 13: RUINE D’UNE MAISON APRES LA PLUIE DU 1 ^{ER} SEPTEMBRE 2009 AU SECTEUR 28	26
FIGURE 14 : EXEMPLE DE MAISON DANS LE QUARTIER PERIPHERIQUE DU SECTEUR 28.....	30
FIGURE 15: EXEMPLE DE TYPE DE MAISON DANS LA ZONE NON LOTIE DE PYSSI AU SECTEUR 17	31
FIGURE 16: EXEMPLE DE TYPE D’HABITAT RETROUVE DANS LA ZONE DE PYSSI AU SECTEUR 17	32

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU N°1 : EVOLUTION DE LA SUPERFICIE DE OUAGADOUGOU.....	20
TABLEAU N°2 : EVOLUTION DE LA POPULATION DE OUAGADOUGOU ENTRE 1960 A 2006	21
TABLEAU 3 : COMPARAISON ENTRE LA ZONE NON LOTIE DU SECTEUR 28 ET LES QUARTIERS DU CENTRE VILLE	32
TABLEAU 4 : COMPARAISON ENTRE LA ZONE NON LOTIE DE PYSSI ET LES QUARTIERS DU CENTRE VILLE.....	33
TABLEAU 5 : COMPARAISON ENTRE LES DEUX ZONES NON LOTIES DES SECTEURS 28 ET 17.....	34
TABLEAU 6 : REPARTITION DES MOTIFS DE DEPLACEMENT EN POURCENTAGE.....	36
TABLEAU 7 : POURCENTAGES DES DIFFERENTS MODES DE DEPLACEMENT	38

INTRODUCTION

Au Burkina Faso comme partout ailleurs dans le monde le seul espoir d'améliorer le sort de beaucoup d'êtres humains se trouve dans la fuite vers la ville. Ces migrants s'installent par leurs propres moyens dans les villes et y trouvent des natifs aussi pauvres sinon plus pour la plupart.

Ce type de croissance effrénée est le lot des villes du Burkina Faso et surtout de sa capitale Ouagadougou. A l'heure actuelle, la croissance démographique urbaine dépasse le rythme des réalisations infrastructurelles.

Devant cette importante poussée démographique et l'arrivée croissante des populations rurales en migration, le problème d'accueil et de logement dans la ville de Ouagadougou s'avère crucial. Ce fait a conduit les populations à se replier vers les zones non loties. C'est ainsi qu'autour de la ville lotie, il s'est constitué spontanément des lots d'habitations où l'habitat a conservé sa forme rurale inorganisée formant ainsi les quartiers d'habitat spontané.

La naissance de ces quartiers d'habitat spontané a contribué à étirer la ville si bien qu'entre 1957 à 2006 la superficie de Ouagadougou est passée de 2000 ha à 21750 ha. Compte tenu des différents lotissements qui sont en cours la superficie de la ville continue de s'accroître.

Cette extension spatiale de Ouagadougou engendre des problèmes de transport urbain dans la mesure où elle a contribué à éloigner brusquement la périphérie du centre-ville. Cela implique forcément de longs déplacements, une augmentation des temps de déplacement et des coûts de transport de plus en plus élevés pour ces populations.

Des réflexions sont en cours au niveau des organes en charge pour trouver des moyens de résoudre ces problèmes. Dans l'optique de contribuer à ces réflexions, le présent rapport a été élaboré sous le thème : « Analyse du cadre bâti et de la participation des réseaux sociaux dans l'appui au dispositif de mobilité des populations urbaines à Ouagadougou ».

Pour ce faire, il restituera le contexte et la problématique de l'habitat, puis retracera l'histoire de l'urbanisation de la ville de Ouagadougou et, après avoir posé un diagnostic clair des écueils et avancées, proposera des voies et moyens pour un meilleur développement de la mobilité urbaine à Ouagadougou

CHAPITRE 1 : PROBLEMATIQUE GENERALE

I-1- Problématique

A cause des manquement constaté dans le cadre de l'urbanisation et de mobilité urbaine, il ya plusieurs enjeux sociaux qui en découlent, car les populations des quartiers périphérique de Ouagadougou, demeurent dans une logique de survie, parce qu'elles sont enclavées par manque de voies d'accès confortables, et aucun moyen de transport collectif ne leur est accessible dans les quartiers périphériques, et leurs déplacements sont limités à un territoire restreint du fait de leur faible niveau de mobilité.

I-2- 1-justification

L'extension spatiale causée par la prolifération des zones non loties engendre des problèmes de transport urbain dans la mesure où elle a contribué à éloigner la périphérie du centre ville. Cela implique des couts de déplacement très élevés pour des populations pauvre. Cette étude permettrait d'aider les services en charge de régler le problème de la mobilité à Ouagadougou.

I-2-2- Objectif général

Cette étude vise à :

- Faire analyse des quartiers périphériques.
- Faire l'analyse des réseaux sociaux et leur contribution pour favoriser les populations pauvres.

I-2-3- Objectifs spécifiques

Afin de répondre à ces objectifs généraux, il est nécessaire que notre étude réponde aux objectifs spécifiques suivants :

- Faire l'analyse de l'évolution du cadre bâti dans le processus de l'étalement urbain à Ouagadougou
- Faire l'analyse du cadre bâti et définir les facteurs qui ont déterminé ce processus d'étalement
- Faire l'analyse comparative entre les quartiers périphériques et le centre ville à Ouagadougou.
- Faire l'analyse des différents réseaux sociaux identifiés
- Déterminer les implications de ces réseaux sociaux dans la mobilité urbaine à Ouagadougou

- Evaluer le seuil de durabilité de la contribution des réseaux sociaux

I-2-4- Résultats attendus

Nous espérons trouver des solutions au problème de la mobilité et cela doit passer par les analyses suivantes :

- L'analyse de l'évolution du cadre bâti est faite par rapport au processus de l'étalement urbain à Ouagadougou et on détermine les facteurs qui ont déterminé ce processus d'étalement urbain
- L'analyse comparative entre les quartiers périphériques et les quartiers du centre-ville est faite dans le cadre de Ouagadougou
- On identifie les réseaux sociaux ainsi que leurs implications dans la mobilité urbaine à Ouagadougou ainsi que le seuil de durabilité de ces réseaux.

I-3- Méthodologie

Pour obtenir des résultats optima de cette étude, nous disposons de deux méthodes : la méthode quantitative et la méthode qualitative. La méthode quantitative consistera en une analyse statistique et cartographique des différentes données collectées lors des travaux. Quant à la méthode qualitative, elle consiste à l'extraction des informations des documents, des archives, des actes de colloques et des entretiens. Dans notre cas, nous avons exploité les deux méthodes.

I-3-1- Recherche documentaire.

Avant de commencer toute réflexion ou collecte de données, nous avons mené une recherche documentaire nous permettant de collecter la bibliographie adéquate à notre étude.

Cette recherche documentaire nous a permis de trouver :

- les textes juridiques réglementant le domaine de l'habitat et de l'urbanisme au Burkina Faso,
- des études antérieures menées dans le domaine de l'habitat à Ouagadougou ou au Burkina Faso,
- les documents du Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (MHU) parmi lesquels le texte provisoire du SDAGO

I-3-2- Collecte et analyse des données

Afin de rassembler des informations sur le domaine de l'habitat, nous avons émis des questionnaires aux habitants des deux quartiers dont les contenus sont dans les annexes. Pour cela nous nous sommes intéressés à trente individus dont quinze dans la zone non lotie du secteur 28 et quinze autres personnes de la zone non lotie du secteur 17. Nous nous sommes intéressés aux actes de colloques, mémoires et documents sur le domaine.

I- 4- les difficultés rencontrées

Au cours de notre travail, la principale difficulté a été l'accès à l'information. En effet, il nous a été très difficile d'avoir accès à des documents officiels dans le domaine de l'habitat ainsi que sur la mobilité à Ouagadougou. Seul le Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme et la Direction Technique de la Mairie nous ont reçus. Les autres structures n'ont pas répondu à nos différentes demandes.

Au niveau du MHU nous eu accès a un certains nombres de document sur le domaine de l'habitat mais pas sur la ville de Ouagadougou.

Au niveau de la mairie nous avons été confrontés à la jeunesse de la section qui s'occupe des questions de mobilité. Nous n'avons donc pas pu avoir d'information à leur niveau.

CHAPITRE 2 : EVOLUTION DU CADRE BÂTI DANS LE PROCESSUS D'ETALEMENT URBAIN A OUAGADOUGOU

II-1-Historique et évolution de Ouagadougou

Bilan de la période coloniale

Le lotissement à Ouagadougou a débuté avec l'installation des administrateurs. Mais la première action dans ce sens ne s'est concrétisée qu'en 1927 et devrait se poursuivre par une expansion progressive.

En effet, en 1927, apparaissent les plans des premières parcelles dont celui de la zone résidentielles à savoir l'espace compris entre la route de Fada et le boulevard de la République (l'actuel boulevard de la révolution). Il s'agit là d'un plan en damier ou les concessions avaient environ 2500m² (50 m x 50 m).

En 1932 on songe au tracé de la zone commerciale, et au lotissement d'une partie d'une partie de Bilbambili ; les quartiers de la mission catholique étaient déjà lotis depuis 1927. Il convient de remarquer que les quartiers indigènes existaient et que la densité d'occupation était lâche. Dès cette période, une rue circulaire était tracée.

Avait-on pensé à quelques boulevards de certaines villes ?

Elle était probablement considérée comme devant être la limite d'expansion maximum de la capitale qu'elle ceinturait (DAO, O.1972 page 119)

En 1940, l'administrateur E. Louveau établissait un plan d'aménagement de Ouagadougou. En plus de la place d'arme, du marché central, et de la mission catholique qui ont été maintenus, un certain nombre d'installations occupaient leur emplacement actuel. Il s'agit notamment du camp militaire (actuel camp Guillaume Ouédraogo), la réserve de forêt ou bois de Boulogne.

Ce plan était un des plus remarquables car la ville était aérée et il n'y avait pas cet entassement fréquent dans certaines agglomérations. Malheureusement ce plan ne fût pas respecté et pire il a été abandonné.

Des opérations timides de lotissement ont été effectuées en 1944-1945 avec une portion du quartier Bilbambili et une partie de la gare.

Les opérations n'ont été reprises en main que dans le cadre d'une action générale d'Outre Mer et concernant les anciens territoires de l'ex AOF.

Ainsi, en 1950 les lotissements ont repris mais ils se sont faits en ordre dispersé ; c'est d'abord celui de Bilbambili ; les planificateurs se sont tourné ensuite vers le Sud avec la zone du château d'eau dénommée lotissement du Môro-Naba. Il s'agit du quartier Samandin. On est revenu à nouveau au Nord pour procéder à une extension de Bilbambili puis vers le Sud-Est, avec le lotissement cette fois par le commandant de cercle, de Koulouba et de la zone de l'aérodrome pour les fonctionnaires en 1950 (DAO, O. 1972 page 127).

En 1952 c'était un aménagement de détails de quelques secteurs internes au plan précédent. Puis, on a procédé aux levés topographiques du conseil général et enfin de l'actuel hôpital ; ce dernier était prévu entre la mission protestante de Gounghin, et le marigot kadiogo au Sud de la route de Bobo-Dioulasso. C'est le cercle qui a pris en charge le lotissement de ces quartiers.

1953 a marqué un grand pas dans l'effort d'urbanisation ; l'objet n'était pas de tracer des carrés et les distribuer. On cherchait désormais à rendre plus fonctionnel divers installation, il fallait aussi aux quartiers, de l'eau potable.

Dans le cadre de la vie de relation, l'aéroport a été aménagé ; de même, les travaux de chemin de fer en direction de Ouagadougou étant pleinement en cours, des espaces ont été prévus pour la gare ferroviaire.

Aux lotissements antérieurs se sont ajoutées des habitations économiques conçues pour les fonctionnaires à l'Ouest du stade municipal. Puis, ce furent les tracés de Larllé-Est, de Ouidi-Kologh-Naba, d'une partie de Gounghin, de Dapoya, Tiédpalgho et de Samandin.

A Ouidi un grand espace a été attribué au chef traditionnel de ce quartier, le Ouidi-Naba ; et, à la mission catholique qui y a édifié deux écoles primaires et un établissement secondaire de fille (le collège Notre Dame de Kologh-Naba).

Le cercle a dressé à son tour un nouveau plan provisoire sur le quel ont été mentionnés l'hôpital, l'ENA (actuel ENAM). Un grand espace a été réservé derrière les locaux du conseil

de l'Entente ; la destination n'était pas précisée mais cela augurait probablement l'Université de Ouagadougou.

Les édifices tels que : Ambassade de France, le Trésor général, la présidence, l'assemblée nationale, l'hôtel indépendance, ont été agrandis a cause de la suppression des rues orientées Est-Ouest.

Durant cette période les demandes en logements n'étaient pas couvertes par l'offre car le déplacement des populations rurales s'accompagnait de l'extension de la ville irrégulière.

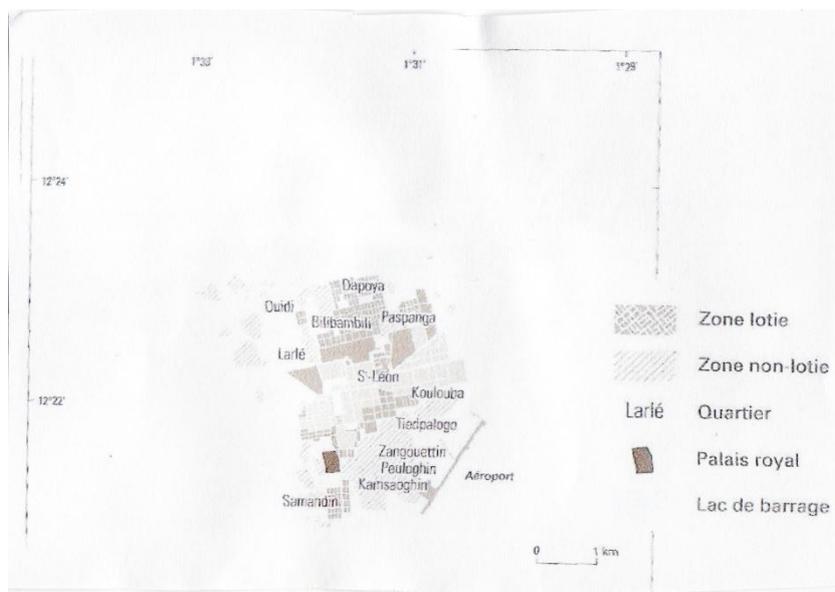


Figure 1: Carte de Ouaga en 1951 (Florence F. et al., 2008)

Bilan de 1960 à 1969

La ville de Ouagadougou était déjà un pôle d'attraction avant l'indépendance ; mais après cette dernière, son rôle s'est renforcé et elle attirait de plus en plus de ruraux à la recherche d'emploi et des opportunités de la vie citadine. Sa population tripla rapidement et l'espace aménagé ne suffisait plus. En effet, elle passa de 17.000 habitants en 1947 à 60.000 en 1959 puis à 75.000 en 1965 et enfin à 96.000 habitants en 1970. Le contraste entre la ville régulière et celle irrégulière s'intensifia au fur à mesure de cette augmentation.

Les nouvelles autorités qui manquaient de cadres nationaux spécialisés de l'urbanisme, confièrent la gestion urbaine aux coopérants et aux ingénieurs des Travaux Publics de 1960 à 1964 (Catherine GINER, 1986).

Après les lois n°77/60/AN portant aménagement du domaine privé et n° 29/63/AN du 24 juillet 1963 portant autorisation des réserves de terres en prévision d'aménagements publics, l'initiative de la création de la Société Immobilière de la Volta (SIV) fut prise en 1961. La SIV, sous la tutelle de la Banque Nationale du Développement du Burkina Faso, sera chargée de la mise en œuvre des orientations politiques dans le domaine, orientations qui étaient essentiellement tournées vers la production de logements.

Malgré les réalisations de la SIV, l'absence d'une volonté ferme de l'État de faire de l'habitat une priorité marqua beaucoup la décennie. Cette absence se fit alors remarquer dans le domaine de l'aménagement par une anarchie totale tant dans l'attribution que dans l'exécution des tâches des organes en charge. Malgré la création de la Direction de l'Urbanisme et de l'Habitat en 1966, on ne verra émerger aucune véritable politique urbaine. Cette situation encouragea la spéculation foncière et immobilière.

Durant cette décennie, le problème de logement ne fut pas réglé si bien que plusieurs centaines de ménages continuaient à s'installer dans la zone irrégulière.

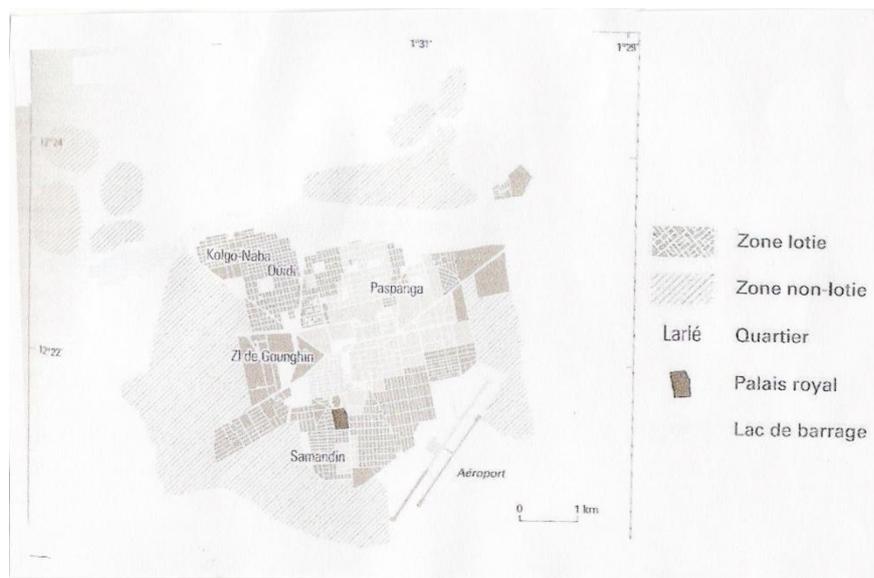


Figure 2: Carte de Ouagadougou en 1961 (Florence F et al., 2008)

Bilan de 1970 à 1979

La population continua de croître et, en 1970, plus de la moitié de la ville était non structurée. L'institution du Ministère des Travaux Publics, de la Topographie et de l'Urbanisme (MTPTU) en 1971, tout en exprimant les tentatives des autorités à maîtriser l'habitat à

Ouagadougou, ne résolut pas entièrement le problème. Avec l'aide des partenaires financiers, il y eut quelques ébauches de solutions :

- la restructuration de la DUH en Direction de l'Urbanisme et de la Construction en 1971,
- le projet d'amélioration des conditions de vie et d'habitat de la population à faible revenus de la Haute-Volta, avec son projet Cissins Pilote en 1973 et « Cissin Restructuré » en 1974 puis l'installation des Caisses Populaires en 1972,
- le projet du code de l'urbanisme en 1972, issu de la refonte de la législation qui échoua,
- l'approbation du schéma de structure de Ouaga en 1973,
- le plan quinquennal de développement économique et social 1972-1976 qui a repris la majorité des orientations du plan cadre 1966-1970,
- la création de la Société de Promotion et de Gestion Immobilière (SOPROGIM) en 1977 qui sera jumelée avec la SIV devenant la Société de Construction et de Gestion Immobilière du Burkina Faso (SOCOGIB) à la fin de la décennie,
- le projet de réalisation des travaux de restructuration et de lotissement, l'installation des bornes fontaines, l'exécution des travaux de drainage, d'adduction d'eau, de voirie financé par la Banque Mondiale en 1978 (Joseph GUIEBO, 1986).

Ces différents projets ou opérations devaient modifier la structure de la ville mais n'ont pas été tous menés à leur achèvement. Ce qui fut révélé par les données issues du recensement de 1975 : sur les 743 859 unités que composait le parc logement du Burkina Faso, 3% de ces logements étaient en dur et semi dur, 17% en paillote, 78% en banco et les besoins annuels en termes de logement étaient d'environ 60.000 (Catherine GINER, 1986).

On retiendra de cette décennie que le problème de logement continua à se poser avec acuité. Dans la ville irrégulière, la spéculation foncière faisant ses ravages, les populations procédaient à l'auto-construction. Le parc logement au Burkina Faso était estimé à 743 859 unités dont 3% en dur et semi dur, 17% en paillote, 78% en banco et les besoins annuels en termes de logement étaient d'environ 60.000 (Catherine GINER, 1986).

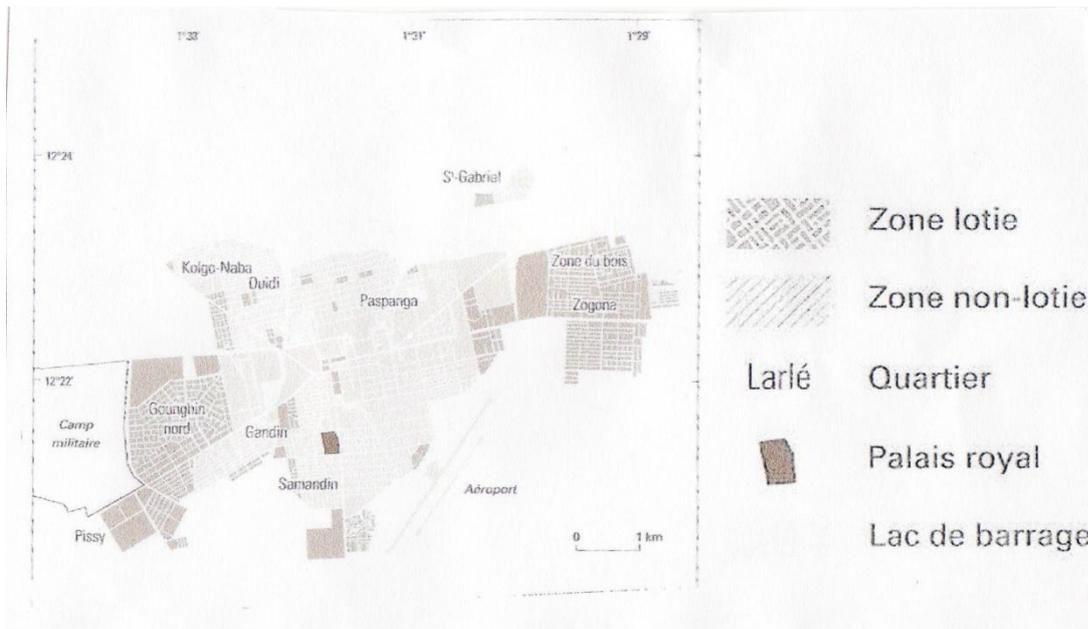


Figure 3: Carte de Ouagadougou en 1972 (Florence F. et al, 2008)

Bilan de la période 1980 à 1989

On estimait qu'à Ouagadougou, les ménages employaient 30 à 50% de leurs revenus pour le logement. Avec la sécheresse de 1983-1984, la population atteignait 445000 habitants en 1985 dont plus de 60% vivaient dans la zone urbaine non lotie.

Mais dès 1983 la situation évolua très rapidement avec la prise du pouvoir par le Conseil National de la Révolution (CNR) qui décida de faire de la scène de l'habitat l'un de leurs principaux chevaux de bataille.

Ainsi dans la même année, il est institué le Ministère de l'Équipement et des Télécommunications avec un département chargé de l'Habitat. Ce Ministère devait traduire dans la réalité toutes les ambitions des autorités révolutionnaires pour l'Habitat. Il se mit alors à restaurer l'autorité de l'État et à remettre en ordre les services techniques chargés de l'aménagement tout en allégeant les procédures d'élaboration et d'exécution du plan d'urbanisme. Il s'engagea aussi dans la lutte contre la spéculation foncière et immobilière par la nationalisation des terres à travers l'adoption de la réforme agraire et foncière (RAF). La RAF a conduit à l'annulation des titres fonciers existants et à l'annulation des droits fonciers coutumiers. Les textes de la RAF définissaient les principes généraux d'aménagement du

domaine foncier national (DFN). De plus, la généralisation des droits de jouissance par des titres administratifs au profit de toute personne physique et morale, publique et privée, garantit, dans une certaine mesure, le droit au logement pour tous.

En 1986, dans le but de mettre en place un système de financement autonome de l'aménagement urbain, le gouvernement créa deux comptes (l'un au Trésor et l'autre à la BND-B), dans l'objectif de financer les opérations de lotissements et de viabilisation des parcelles.

La construction de logements ne fut pas laissée pour compte mais elle connut plutôt un essor avec la Méthode d'Aménagement Progressif (MAP). Ainsi :

- en 1985, la construction de la Cité AN II fut démarrée sous financement des opérateurs économiques à hauteur d'un milliard deux cent seize mille soixante-seize francs (1.216.116.776F) CFA remboursable en quinze (15) ans pour produire cent quatre-vingt huit (188) villas à Ouagadougou,

- en 1986, celle de la Cité AN III commença sous financement de la CNSS (plus de 2 milliards de francs CFA), du fonds de l'habitat (345 millions de francs CFA) et des entreprises de constructions et de TP (60 millions par construction directe sur le terrain et 90 millions en financement direct soit un total de 150 millions de francs CFA) ;

- en 1988, l'opération « 1200 logements » a été lancée sous financement du même consortium bancaire et sous le même montant que la Cité AN IV. Entre temps, il a été procédé à la subdivision de Ouagadougou en cinq (5) arrondissements, pour permettre une meilleure gestion de la ville qui devenait trop vaste pour une gestion directe de la commune.

Durant cette période l'offre en logements était inférieure à la demande si bien que s'est propagé une nouvelle forme de spéculation foncière qui avait pour base l'occupation illégale des terres dans l'attente d'un lotissement suivie de la revente de la parcelle issue du lotissement puis le cycle reprend (OUEDRAOGO, 2001).

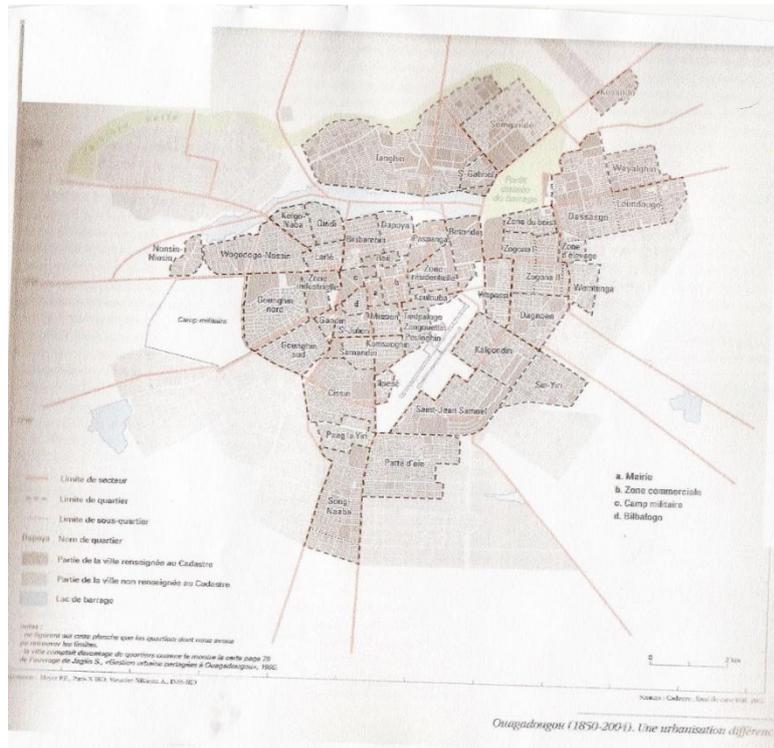


Figure 4: Ouagadougou après la sectorisation de 1983 (Florence F. et al., 2008)

Bilan de la période de 1990 à 1999

En 1991, le Ministère de l'Habitat et du logement et de l'Urbanisme a été institué. Sous l'égide de ce Ministère, le gouvernement fit de l'habitat une des cinq sécurités humaines dans la Lettre de Développement Humain Durable (LHD). Du coup, le gouvernement s'engageait à améliorer le cadre de vie des populations les plus défavorisées.

Le 12 mai 1993, est adoptée la loi définissant clairement le fonctionnement et les prérogatives des arrondissements. Sous Programme d'ajustement structurel du Fonds Monétaire International (FMI) depuis 1991, l'État a ouvert ses différents domaines d'intervention au secteur privé parmi lesquels l'habitat. Dans le domaine de l'habitat, on peut noter la création de la Société Civile Immobilière AZIMMO.

En 1995, la Direction de l'Aménagement du Territoire faisait état d'un total de cent huit mille neuf cent quatre-vingt dix (108 990) parcelles d'habitation disponibles à Ouagadougou dont cent six mille huit cent quatre-vingt cinq (106 885) sont valorisées. A ces parcelles, il faudrait adjoindre les cinq milles (5000) parcelles de Ouaga 2000 ; soit un total de cent treize mille neuf cents (113 900) parcelles pour une population urbaine estimée à environ neuf cent soixante milles (960 000) habitants en 1996, soit environ huit virgule quatre (8,4) personnes

par parcelle. Avec une moyenne de six (6) personnes par ménage, on se retrouvait avec un manque d'environ quarante six milles (46 000) parcelles, en se basant sur le principe d'une parcelle par ménage (IDOGO TIENDREBEOGO, 2001).

Cette période a été marquée par l'apparition de nouveaux acteurs sur la scène du marché foncier. Malgré cela, les demandes en logements étaient supérieures à l'offre. La spéculation foncière continua son chemin.

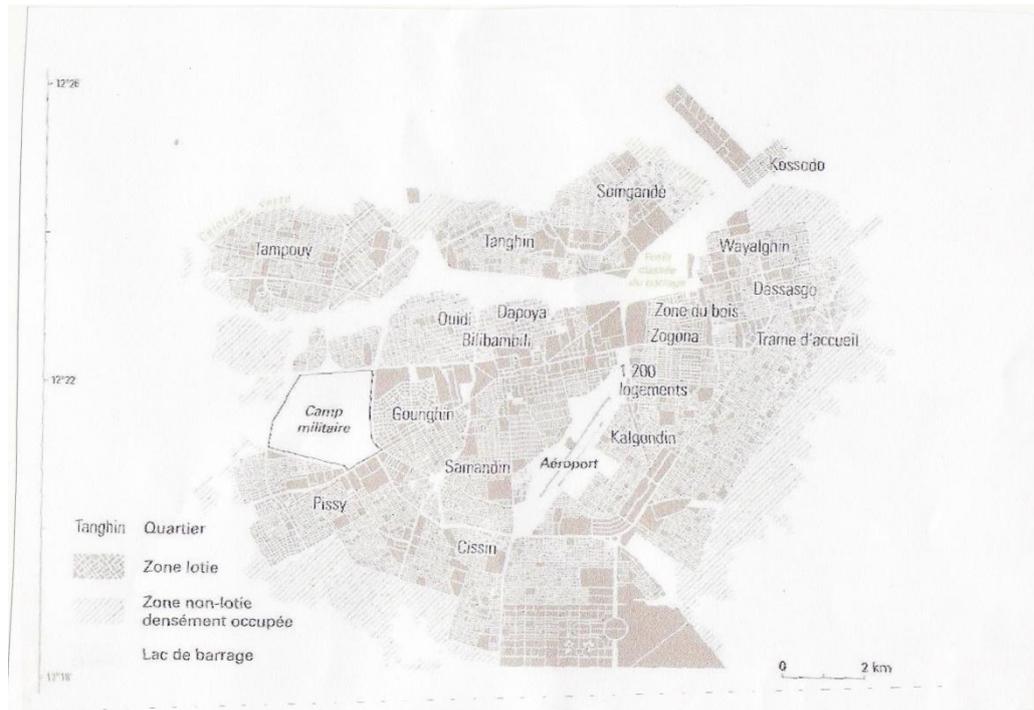


Figure 5: Ouagadougou en 1998 (Florence F. et al., 1998)

Bilan de la période de 2000 à 2009

L'un des grands projets de cette décennie restera le projet ZACA (Zone d'Activités Commerciales et Administratives) initié en 2000 par le gouvernement burkinabè dans le but de faire du centre ville de Ouagadougou, une zone de haute qualité urbanistique, architecturale et culturelle qui génère et pérennise des emplois. À côté du Projet ZACA, un autre grand dossier de la décennie est aussi la révision du SDAGO. Le premier SDAGO, ayant pour horizon l'année 2010, a été adopté pour en 1999 mais n'a pas pu être mis en œuvre. Il a été soumis à révision et son horizon est repoussé à 2025. La rédaction du nouveau document a été précédée d'une large consultation des différentes parties prenantes de ce grand projet qui a pour objectif de planifier la gestion urbaine et de réfléchir à l'occupation rationnelle de l'espace territorial sous influence ouagalaise afin de faire baisser la pression

démographique à laquelle est soumise la capitale burkinabé. L'institution du MHU, le 6 janvier 2006, a créé un climat favorable à la mise en place des structures et outils permettant une meilleure gestion de l'habitat à Ouagadougou. C'est ainsi que dès le 18 mai 2006, la loi n°17-2006/AN portant code de l'urbanisme et de la construction (CUC) a été adoptée. Elle a pour objectifs de permettre une meilleure maîtrise du développement des zones urbaines, de normaliser la construction, d'optimiser la sécurité du cadre de vie et enfin d'instituer les bases de la réglementation de la promotion immobilière au Burkina Faso. Cette loi permet dorénavant la réglementation du domaine de l'urbanisme et de la construction. Elle institue aussi des organes de consultations tels la commission nationale de l'urbanisme et de la construction (CNUC), la commission régionale de l'urbanisme et de la construction (CRUC) et la commission communale de l'urbanisme et de la construction (CCUC) Ces organes permettront une véritable concertation entre les différents acteurs du domaine avant toute décision. Elle définit les documents qui devront être élaborés pour les différentes divisions territoriales afin de permettre un développement durable et harmonieux du Burkina Faso. Ces documents sont les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) qui étaient déjà institués notamment par la RAF et les plans d'occupation des sols (POS). Après l'adoption du CUC, la Banque de l'Habitat du Burkina Faso a ouvert ses portes le 25 juillet de la même année. L'année après son ouverture, la BHBF s'est fortement investie dans la construction de cent cinquante quatre (154) logements de la CEGECI. Sa forte implication dans le programme 10 000 logements illustre très bien son vif intérêt pour l'habitat social.

Malgré les efforts réalisés dans la résolution du problème, la demande en logements resta supérieure à l'offre. Les ménages continuèrent à s'installer dans les zones non loties.

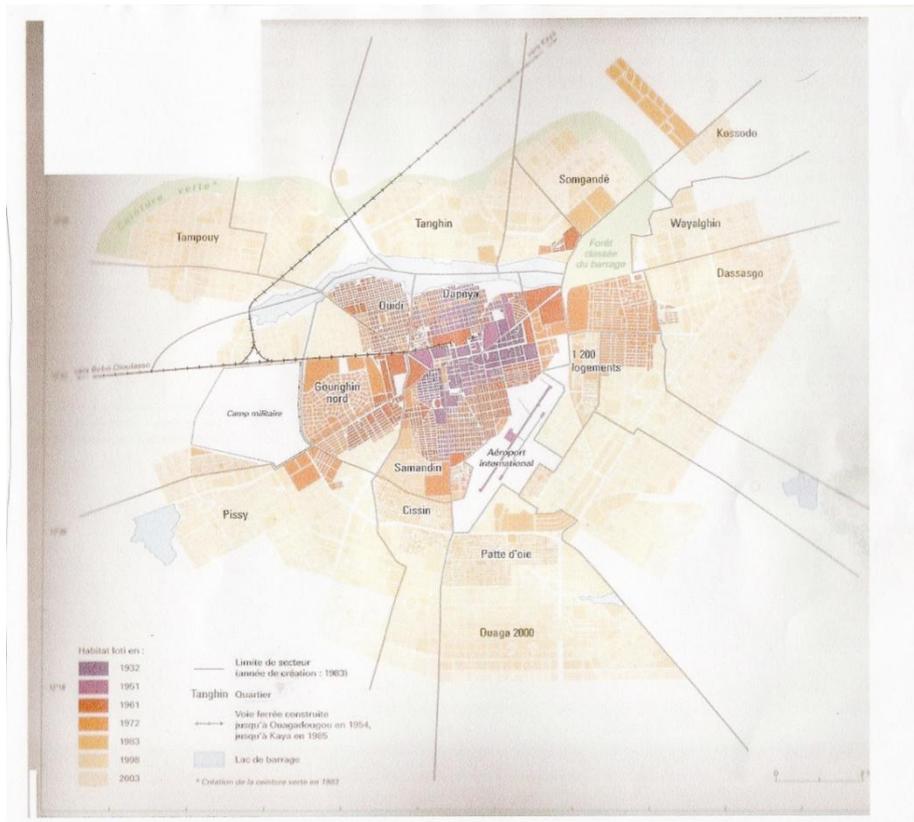


Figure 6: Lotissement urbaine de 1932 à 2003 (Florence F. et al., 2008)

II-2 L'évolution du tissu urbain

En 1957, Ouagadougou s'étendait sur 2000 ha environ. En 1961, la superficie couverte par la ville est passée à 5300 ha ; il convient néanmoins de souligner, que ces 5300 ha comprenaient l'espace aménagé et l'espace non aménagé.

En 1980, la ville couvrait 6860 ha dont 1040 ha d'aménagé et 4200 ha d'espace occupé par les quartiers spontanés. (BAMAS, SMM page 40).

Cette extension s'est accentuée au fil des années comme en témoigne le tableau n°1

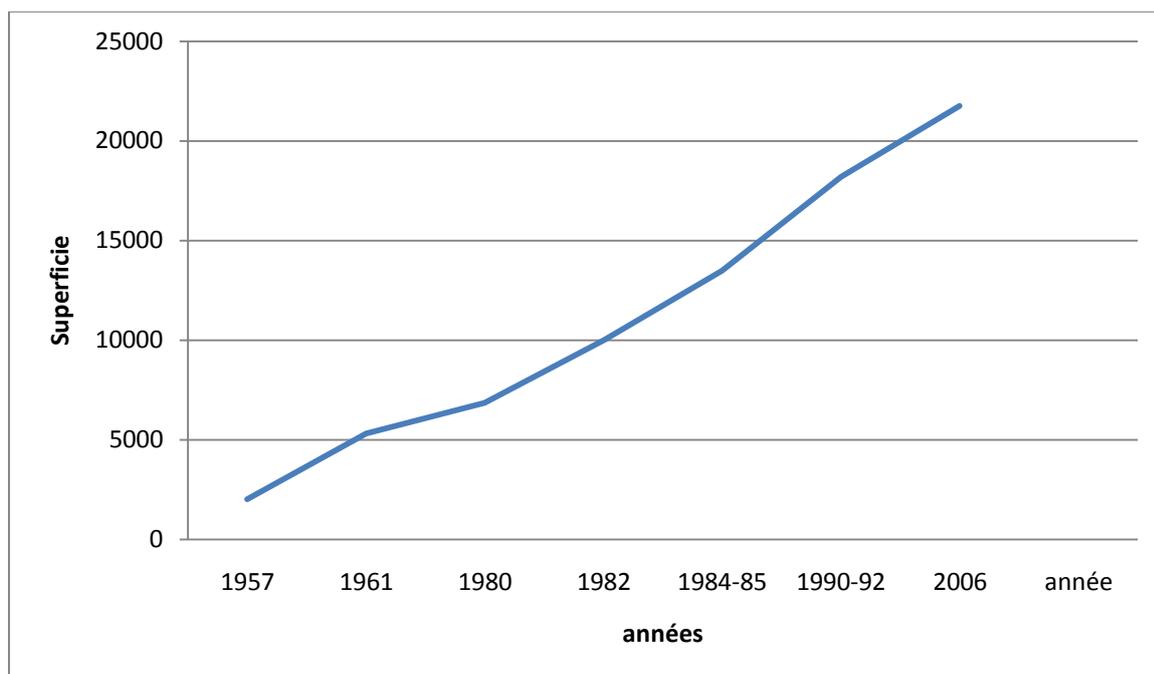


Figure 7: extension spatiale de la ville de Ouagadougou de 1957 à 2006

Tableau n°1 : évolution de la superficie de Ouagadougou

Années	1957	1961	1980	1982	1984-85	1990-92	2006
Superficie en ha	2000	5300	6860	10000	13500	18185	21750

Sources : BAMAS SMM, 1989, page 41. WANGRAWA P, 1982 page 7, INSD

II-3- L'évolution démographique de la ville

Il ya une quarantaine d'année, la croissance des villes du tiers monde en particulier, est un phénomène qui cesse de retenir l'attention des recherches contemporaines. Ouagadougou n'échappe pas à ce mouvement.

En effet la ville est passée de 60000 habitant en 1959 à 1 475 223 habitants en 2006. Elle connaît, ainsi, une croissance quasi-exponentielle, d'après les données de l'INSD représentées sur le tableau n°2

Dans le cadre du projet GRAND OUAGA, la ville comprend les communes rurales de Pabré, Loumbila, Saaba, Koubri, Komsilga, Tanghin- Dassouri, Komki-Ipala et la commune de Ouagadougou. A la population de Ouagadougou il faudrait ajouter les populations de ces communes rurales. La population dans ce cas devrait dépasser la population de Ouagadougou.

Tableau n°2 : évolution de la population de Ouagadougou entre 1960 à 2006

Années	1960	1965	1970	1972	1975	1982	1985	1996	2006
Population	60000	75000	96000	118000	168600	250000	416000	752236	1475223

De part sa fonction administrative et économique, la ville attire. Ouagadougou, avec le plus fort taux d'accroissement du Burkina Faso, en est la ville la plus peuplée. Ce taux d'accroissement, qui était de 13.68% entre 1960 et 1975, est passé à 5.71% entre 1996 et 2006, avec un maximum de 15.48% entre 1975 et 1985, qui s'explique par les sécheresses des années 73-75 et 83-84. la stabilité sociopolitique développée par le Burkina Faso ne cesse d'attirer les étrangers. La population étrangère (diplomates, étudiants, commerçants, ouvriers) entraîne par sa présence une forte augmentation de la population. L'exode rural est aussi une des causes de cette croissance démographique.

Dans cet exode rural, les causes économiques et psycho-sociales, constituent le principal mobil avancé par les néo-citadins (les populations rurales en migration).

Effectivement, ces nouveaux venus sont à la recherche d'un travail rémunérateur ou de conditions de vie meilleures.

Quant aux causes psycho-sociales, elles sont liées au fait que l'autorité des anciens et le poids des coutumes obligent les jeunes à partir vers la ville ; pour y échapper ne serait-ce qu'en partie, et de mener désormais leur vie comme bon leur semble.

La concentration à Ouagadougou des infrastructures administratives sanitaires, socio-économiques, culturelles et, donc la quasi-totalité des emplois du secteur public et privé, explique cet engouement des migrants pour la capitale.

En effet, 70% des investissements effectués au Burkina Faso sont concentrés à Ouagadougou (SAWADOGO, A. 1990 page 40). L'absence d'une politique réelle d'emplois en milieu rural est à l'origine de la forte émigration des populations rurales vers les centres urbains.

II-4-Evolution du mode de construction dans les zones spontanées

De la veille des indépendances à nos jours, le mode de construction dans les zones périphériques n'a pas connu de réel changement. Le caractère rural ou semi-rural est le trait dominant de l'habitat.

II-4-1. La zone périphérique A : secteur 17 (Pissy)

Cette zone d'étude de Pissy comporte une partie récemment lotie et une partie non lotie. Dans la partie irrégulière, comme dans tous les autres quartiers périphériques à Ouagadougou, en même temps qu'il conserve son caractère traditionnel et villageois il est aussi fortement influencé par la forme d'habitation moderne. Les cases rectangulaires sont recouvertes de tôles ondulées. La clôture est constituée par des murs de briques en terre séchées au soleil. Les maisons sont la plus part constituées "d'entrée-couché", d'une chambre et d'un salon. Cependant il n'est pas impossible de trouver des maisons possédant plus d'une chambre. Certaines concessions disposent de plusieurs maisons.



Figure 8: concession a deux maisons dans la zone de Pissy

Source : Koanda Judicaël

Les ménages les plus aisés crépissent les murs externes et internes. L'habitat de ce quartier est aussi caractérisé par l'absence d'équipement collectif de base tels que : adducteur d'eau, électricité. Ces concessions ne disposent pas de toilette interne souvent même externe.



Figure 9: exemple d'habitation dans la zone irrégulière de Pissy

Source : Koanda Judicaël

Dans la partie récemment lotie, les habitations sont d'un autre niveau. On y rencontre des maisons communément appelées " maisons modernes " ou " maison en dur " car elles sont construites avec des briques en parpaing et nécessitent un gros investissement. Ici les géométries des habitations se diffèrent de celles de la partie irrégulière. On y construit de sublimes villas de haut standing. A l'intérieur de ces maisons, on y sent le luxe : sol carrelé, murs peints, toilettes internes, adducteur d'eau ... Cependant il n'existe pas de canaux d'évacuation des eaux de ruissellement n'y d'électricité car la zone n'est pas couverte par la Sonabel pour l'instant.



Figure 10: villa dans la zone récemment lotie de Pissy

Source : Koanda Judicaël

A côté de ces luxueuses villas existe des maisons du même type qu'on rencontre dans la zone non lotie. Les clôtures sont en terre, les toitures sont des tôles ondulées. Il n'est pas rare de rencontrer des animaux qui le jour, restent attachés aux arbres dans la cour.

Le matériau de base pour la construction est la terre. La brique faite de ce matériau sert à l'édification de la construction. Elle ne coûte pas chère et sa fabrication ne nécessite pas une technique particulière.

Certaines constructions donnent l'impression d'être peu soignée car leurs propriétaires considèrent leur installation comme provisoire.



Figure 11: maison en terre dans la zone lotie récemment de Pissy

Source : Koanda Judicaël

II-4-2 zone périphérique dans la commune de Bogodogo au secteur 28

Situé au secteur 28 au Nord-est de Ouagadougou cette zone irrégulière a les mêmes caractéristiques que les autres quartiers périphériques. A la veille des indépendances jusqu'à nos jours, le mode de construction n'a pas connu d'évolution particulière. Une sortie sur le terrain nous a permis de faire une meilleure analyse de l'évolution du cadre bâti de cette zone. Les cases rondes ont été remplacées par des cases rectangulaires souvent recouvertes de vieilles tôles ondulées. Le matériau de base pour la construction est resté le même. Il s'agit de la terre. La typologie des concessions est identique à celle de la campagne. C'est-à-dire que plusieurs petites maisons constituent une concession. Les maisons sont le plus souvent des « entrées couchés » au mieux constituées d'une chambre et d'un salon. Les habitants de ce quartier vivent dans la précarité. Le quartier est dépourvu d'équipements collectifs. Il n'y a ni eau courante, ni électricité. A l'intérieur des maisons, on marche à même le sol. Il n'existe pas de terrasse à plus forte raison des carreaux. Les toilettes intérieures sont inexistantes.



Figure 12 : maison en terre séchée dans la zone périphérique du secteur 28

Source : Koanda Judicaël

Certains ménages ont vu leur maison s'écroulée suite à la grande pluie du 1^{er} septembre 2009. Cela est dû à la mauvaise qualité des matériaux de construction. De plus il n'existe pas de fondation dans le mode de construction des maisons dans ces zones.



Figure 13: ruine d'une maison après la pluie du 1^{er} Septembre 2009 au secteur 28

Source : Koanda Judicaël

II-5- Les causes de l'extension spatiale.

La ville de Ouagadougou a connue une extension spatiale depuis la veille des indépendances jusqu'à nos jours. L'extension spatiale qui se traduit par la consommation d'espace a plusieurs causes parmi les quelles :

- Le mode d'occupation de l'espace
- Les densités d'occupation
- La prolifération des zones d'habitat spontané.

II-5-1- Le mode d'occupation de l'espace.

L'extension spatiale résulte du type de construction adopté par la population. Ici, il s'agit d'habitations horizontales s'étalant sur des milliers de parcelles jointives, dans lesquelles, les constructions en hauteurs sont rares et de taille modeste. Ce mode d'occupation de l'espace donne l'impression d'une insuffisance d'espace contrairement à ce que laisse entrevoir les densités d'occupation. En construisant en hauteur l'on économiserait en espace et l'on éviterait l'étalement incontrôlé de la ville. Plusieurs ménages pourraient habiter dans un seul immeuble.

II-5-2- Les densités d'occupation

Quant on rapporte la population de la ville à sa superficie totale on se rend compte de la faiblesse des densités.

En effet, on obtenait une densité moyenne de 31hab /ha en 1980 contre 25hab /ha en 1985 (BAMAS SMM.1989 page 42).

Notons cependant que ces moyennes cachent de profondes disparités, car dans la réalité, la répartition de la population est inégale dans la ville. Aux secteurs de plus grand degré d'occupation s'opposent les secteurs presque vides d'hommes.

Les secteurs les plus fortement peuplés sont situés au centre de la ville, et correspondent pratiquement aux quartiers à ceux qui regroupent les quartiers traditionnels, ou populaires. Il s'agit du secteur 10 (139hab/ha) et du secteur 14 (101hab/ha).

Les quartiers moyennement peuplés se retrouvent aussi bien dans les quartiers populaires (secteur 1, 3 et 7) que dans les quartiers modernes. Là, les densités sont comprises entre 30 et 88hab/ha.

Ces différences de densité résultent de l'entassement ancien qui persiste dans les quartiers anciens et de l'aménagement récent des quartiers périphériques. Les densités humaines à Ouagadougou restent très faibles comparativement à d'autres villes où les densités les plus

élevées, varient entre 300 et 400hb/ha comme Lagos (SIRVEN, repris par SAWADOGO A. page 38).

Cependant, le processus de densification connaît des avantages et des inconvénients.

Comme avantages, nous avons une bonne exploitation de l'espace c'est-à-dire qu'on regroupe les populations dans les quartiers afin de diminuer la consommation d'espace. Un autre avantage serait la réduction des distances de déplacements dans la ville de Ouagadougou.

Parmi les inconvénients, il ya la difficulté de pouvoir se déplacer compte tenu des embouteillages. Cela pourrait entraîner la progression du grand banditisme dans la ville.

II-5-3- La prolifération des zones d'habitat spontané.

Autour de l'espace loti de la capitale, des quartiers spontanés surgissent. La prolifération des zones d'habitat spontané à Ouagadougou est l'un des problèmes les plus difficiles à résoudre. De 1960 à 1980, l'effort des pouvoirs publics en matière de lotissement s'est réduit à l'aménagement de 1040 hectares, soit 52 hectares par an pendant que la superficie des quartiers non lotis était de 4200 hectares environ, représentant 65% des sols de Ouagadougou ; soit 210 hectares par an.

Dans ces quartiers chacun peut être témoin de la spéculation effrénée sur les terres. Des propriétaires munis de coiffures traditionnelles vendent et revendent des portions d'espaces qualifiés arbitrairement de parcelles.

Les superficies et la configuration géométrique sont d'une diversité remarquable : on y trouve des formes rectangulaires, carrées, et toutes celles qui défient les lois géométriques.

Il ne suffit pas dans ces zones d'avoir une parcelle, encore faut-il pouvoir y accéder. On le fait en empruntant des routes qui ont plutôt le profil de pistes tortueuses débouchant parfois dans la cour d'autrui.

C'est là un signe de la spéculation foncière qui est devenue une pratique courante à Ouagadougou, entraînant ainsi une extension démesurée et anarchique de l'espace bâti de la ville. Une population très importante habite ces quartiers spontanés implantés sous le régime du droit coutumier.

Le coût du terrain nu et celui des matériaux de constructions font parti des causes de retrait des populations à faibles revenus vers les quartiers périphériques de la ville où elles créent un habitat populaire sans infrastructures, ni sécurité foncière.

Au niveau de ces quartiers, les chefs coutumiers exigeaient une contrepartie monétaire de la part du nouvel arrivant pour lui concéder une portion de terrain.

De nos jours, face à la politique agressive de l'État, les acteurs du système de spéculation foncière et immobilière ont modifié leur comportement et se sont adapté à la nouvelle donne.

C'est ainsi que s'est propagé une nouvelle forme de spéculation foncière qui avait pour base l'occupation illégale des terres dans l'attente d'un lotissement suivie de la revente de la parcelle issue du lotissement puis le cycle reprend (OUEDRAOGO, 2001).

Cependant, le principal facteur de la précarisation dans les quartiers périphériques reste la pauvreté. Egalement il faut ajouter le fait que certains ménages considèrent leurs habitats comme temporaires. Cela explique aussi la précarisation dans les zones périphériques.

II-6-Analyse comparative entre les quartiers périphériques et le centre ville.

Les quartiers périphériques se diffèrent du centre ville tant sur la typologie des concessions, la forme, le type de matériau employé, que sur le mode de construction et l'accès aux équipements collectifs.

II-6-1- la zone périphérique de la commune de Bogodogo au secteur 28

Le quartier est caractérisé par la médiocrité de l'habitat car aucune norme n'a été prise en compte. Cela est dû à la pauvreté pour la plupart. La typologie de la construction diffère très peu de celle de la campagne. Les cases rondes sont remplacées par les maisons rectangulaires. La toiture est constituée de vieilles tôles ondulées. La construction des maisons est faite à base de terre séchée qui ne nécessite pas un gros moyen financier et ne repose sur aucune fondation. Les maisons sont généralement constituées d'une seule pièce communément appelé entrée-couché ou il n'existe aucun revêtement sur le sol ni sur les murs interne. Ces maisons sont petites en termes de dimension, généralement dix tôles suffisent pour la toiture. Cependant il existe des maisons composées d'une chambre et d'un salon ou encore de deux chambres et d'un salon. Plusieurs maisons peuvent constituer une concession cela à cause du nombre important de personnes que comprennent les ménages. Le matériau utilisé pour la fabrication des portes d'entrée des maisons est constitué de tôle. L'intérieur des maisons n'est ni peint, ni plafonné, ni carrelé. Il n'y a également pas de toilette interne. Ce quartier est dépourvu d'électricité, d'eau courante et de caniveau d'assainissement.



Figure 14 : exemple de maison dans le quartier périphérique du secteur 28

Source : Koanda Judicaël

II-6-2- la zone périphérique de la commune de Boulmiougou au secteur 17 (Pyssi)

Cette zone diffère de celle de la zone non lotie du secteur 28 car elle a à la fois les traits caractéristiques des quartiers du centre ville et des zones non loties.

En effet, on retrouve des maisons en forme de rectangle recouverte de vieilles tôles ondulées. Les briques servant à la construction de l'habitat sont faites de terre séchée. Ces maisons sont construites sans fondation et ne nécessitent pas un moyen financier important. La médiocrité de l'habitat témoigne de la pauvreté de ses habitants. Il n'existe pas de revêtement sur le sol ni sur les murs internes. Les WC sont construits en terre à l'extérieur de l'habitat sans fosse septique. Pour la plus part des cas, l'habitat est composé d'une pièce (entrée-couché) n'excédant pas plus de dix tôles en termes de dimension des cases, mais on y retrouve aussi les maisons a deux pièces (chambre-salon). Certaines concessions ne disposent pas de clôture. L'eau courante est inexistante dans ce type de concession.



Figure 15: exemple de type de maison dans la zone non lotie de Pysi au secteur 17
Source : Koanda Judicaël

A côté de ses habitats aux caractéristiques rurales, il existe des maisons de haute gamme possédant les traits caractéristiques des maisons du centre ville. Ici la différence est nette.

D'abord les briques servant à l'édifice de l'habitat sont constituées de ciment et de gravier. Ces maisons reposent toujours sur une fondation. La forme de l'habitat est quelques fois complexe car on y part d'une simple villa à une maison à niveau. Dans ces concessions, l'espace est bien exploité. Chaque chose se trouve où elle devrait être. Le mur de la clôture est revêtu à travers un crépissage et une couche de peinture. À l'intérieur de la maison, les murs sont aussi revêtus ainsi que le sol avec un toit plafonné. Les toilettes ainsi que la cuisine se retrouvent à l'intérieur du bâtiment. Ce type de maison se compose au minimum de trois chambres et d'un salon. L'eau courante est existante. Pour ce qui est de l'électricité, la zone n'est pas couverte par le réseau de la SONABEL pour le moment.



Figure 16: exemple de type d'habitat retrouvé dans la zone de Pyssi au secteur 17
Source : Koanda Judicaël

II-6-3- les quartiers du centre ville : exemple de la Zone du Bois

C'est la zone où généralement l'habitat se porte bien. L'habitat épouse de près les formes modernes européennes (villa, duplexe). Les maisons sont construites sur fondation. Le matériau de base pour la construction reste le ciment et le gravier. L'espace de la concession est bien exploité du fait de la grande surface qu'occupe le bâtiment qui comprend au moins trois chambres et un salon. A l'intérieur du bâtiment, le confort est omniprésent. Murs et sol revêtus, toiture plafonnée, toilettes internes, cuisine interne. Les populations de ces quartiers disposent d'équipements collectifs comme l'eau courante, l'électricité, les caniveaux d'assainissement. Ces quartiers se caractérisent aussi par leur propreté et par l'existence des infrastructures routières. Le niveau de vie est nettement plus élevé que dans les zones périphériques du fait de leurs revenus élevés. Les tableaux suivants illustrent ces comparaisons.

Tableau 3 : comparaison entre la zone non lotie du secteur 28 et les quartiers du centre ville

Indicateur	Zone non lotie du secteur 28	Quartiers du centre ville
Matériau de construction	Terre séchée	Ciment et gravions

Construction sur fondation	Non	Oui
Type de construction	Maison rectangulaire à 1 ou 2 pièces	Villa à 4 pièces minimum
Revêtement sol et murs	Non existant	existant
Type de cuisines	Externe si existe	Interne
Type de toilette	Externe sans fosse septique	Interne avec fosse septique
Eau courante	Non existante	existante
électricité	Non existante	existante
Voies d'accès	Non existantes	existante

On retient de ce tableau que les quartiers du centre ville n'ont rien à voir avec les quartiers des zones non loties car les équipements collectifs présents dans les quartiers du centre ville sont inexistantes au niveau des zones non loties. Aussi le type de construction différencie ces deux quartiers.

Tableau 4 : comparaison entre la zone non lotie de Pyssi et les quartiers du centre ville

Indicateur	Zone non lotie du secteur 17	Quartiers du centre ville
Matériau de construction	Terre / ciment et gravions	Ciment et gravions
Construction sur fondation	Non/oui	Oui
Type de construction	Maisons rectangulaires à 1 ou 2 pièces/ villa à 4 pièces minimum	Villa à 4 pièces minimum

Revêtement sol et murs	Non existant/ existant	Existant
Type de cuisines	Externe si existe/ interne	Interne
Type de toilette	Externe avec ou sans fosse septique/ interne avec fosse septique	Interne avec fosse septique
Eau courante	Existante	Existante
électricité	Non existante	Existante
Voies d'accès	existante	Existante

Le tableau 4 nous montre qu'il ya des points en commun entre le centre ville et la partie nouvellement lotie.

En effet il ya l'eau courante, les voies d'accès sont tracées. Seul le réseau électrique est inexistant dans la zone non lotie.

Quand à la partie non lotie elle est assimilable au quartier non lotie du secteur 28.

Tableau 5 : comparaison entre les deux zones non loties des secteurs 28 et 17

Indicateur	Zone non lotie du secteur 28	Zone non lotie du secteur 17
Matériau de construction	Terre séchée	Terre / ciment et gravions
Construction sur fondation	Non	Non/oui
Type de construction	Maison rectangulaire à 1 ou 2 pièces	Maisons rectangulaires à 1 ou 2 pièces/ villa à 4 pièces minimum
Revêtement sol et murs	Non existant	Non existant/ existant
Type de cuisines	Externe si existe	Externe si existe/ interne

Type de toilette	Externe sans fosse septique	Externe avec ou sans fosse septique/ interne avec fosse septique
Eau courante	Non existante	Existante
électricité	Non existante	Non existante
Voies d'accès	Non existantes	Existante dans la partie lotie

La zone nouvellement lotie du secteur 17 a des points en commun avec les quartiers du centre ville. Hors mis cette zone nouvellement lotie, la partie non lotie du secteur 17 a les mêmes caractéristiques que la zone non lotie du secteur 28.

CHAPITRE 3 : ANALYSE DES RESEAUX SOCIAUX ET IMPLICATION DE CES RESEAUX DANS LA MOBILITE URBAINE

III-1-Analyse des réseaux sociaux et leurs implications dans la mobilité urbaine à Ouagadougou.

III-1-1-Définition de la mobilité

La mobilité est un indicateur du nombre moyen de déplacements effectués par jour par une personne ou par un groupe de personnes. Elle désigne également la propension d'une personne ou d'un groupe de personnes à se déplacer (cours de mobilité urbaine du 2ie). La mobilité en termes de demande de déplacement signifie les déplacements à l'intérieur d'une agglomération. Elle se distingue de la mobilité résidentielle (qui désigne un changement de résidence dans une agglomération), de la mobilité sociale (induite par le changement de statut social). La mobilité est la propension d'une population à se déplacer. La mobilité est liée à la taille de la ville mais surtout s'accroît presque linéairement avec le niveau de vie et le niveau de motorisation (lui-même lié au revenu). D'autres facteurs interviennent : âge, sexe, position dans le ménage, exercice d'une activité professionnelle, desserte par transports en commun, organisation de la ville, etc. (Mobilité et gestion de transport).

III-2- Les différents modes de déplacement à Ouagadougou et les motifs de déplacement

Les habitants de Ouagadougou se déplacent pour plusieurs raisons. Certains pour le travail, d'autres pour rendre visite à des proches...

Les pourcentages de ces différents motifs sont résumés dans le tableau suivant :

Tableau 6 : répartition des motifs de déplacement en pourcentage

Motifs de déplacement	pourcentages
Visites	12,7%

travail	19,2%
achats	7,8%
études	1,9%
démarches	6,8%
loisirs	0,5%
Religions	1,6%
Retour domicile	45,7%
Autres	3,8%
Total	100%

Source : cours de mobilité et gestions des transports urbain ; KONSEGRE Hortense, 2007

Cependant, La marche, le vélo et la moto sont les modes prédominants de déplacement à Ouagadougou.

Les pourcentages d'utilisation des différents modes sont résumés dans le tableau suivant :

Tableau 7 : pourcentages des différents modes de déplacement

Mode de déplacement	Pourcentage par mode
Marche à pied	39%
Bicyclette	11,5%
Deux roues motorisées	39%
Voitures particulières	7%
Transport en commun	3,5

Source : cours de mobilité et gestions des transports urbain ; banque mondiale 1992

III-3- La mobilité des populations des quartiers périphériques

L'extension spatiale de Ouagadougou engendre des problèmes de mobilité dans la mesure où elle a contribué à éloigner brusquement la périphérie du centre ville. Cela implique forcément de longs déplacements, une augmentation des temps de déplacements et des couts de transport de plus en plus élevés pour ces populations. Les piétons se déplacent sur des sentiers improvisés entre des cases, pour accéder aux espaces aménagés. Le risque est alors celui d'une ville à deux vitesses, réservant aux uns des infrastructures viaires de qualité et aux autres des conditions précaires de mobilité et des rues dégradées, favorisant la marche comme mode de recours.

III-3-1- la mobilité des populations résidentes dans la zone périphérique du secteur 28 de la commune de Bogodogo.

Pour la majorité des populations résidentes de cette zone non lotie, les modes de déplacement qui prédominent restent la bicyclette et la marche à pied conte tenu du faible revenu des ménages. Seuls quelques rares individus possèdent des engins à deux roues motorisés. Pour ce qui est de l'intermodalité ou de l'utilisation des transports en commun, Les tarifs des transports urbains varient selon les modes, la distance parcourue, mais globalement l'usage

régulier de modes motorisés représente un taux de dépenses difficilement supportable pour les ménages que l'on pourrait qualifier de « pauvres urbains », et qui représentent environ près de la moitié de la population Ouagalaise. Même les tarifs les moins chers (transport artisanaux comme les minibus), que l'on évalue approximativement entre 100 et 200 FCFA, sont trop élevés pour un salaire minimum (30 à 40.000 FCFA mensuel) faisant vivre une famille. Ces coûts participent donc à la création des inégalités de mobilité, et plus simplement à la limitation de l'accès des « pauvres urbains ». Ainsi, à Ouagadougou, une femme inactive pauvre se déplace en moyenne 2,6 fois par jour (dont 0,6 mécanisés), alors qu'un homme salarié effectue en moyenne 5,3 (dont 5 mécanisés) déplacements journaliers (Cours de Mobilité urbaine). La faiblesse de la mobilité motorisée est alors compensée par un recours élevé à la marche à pied. La mobilité mécanisée se caractérise par un niveau élevé par les modes individuels à base de deux roues (de l'ordre de 2 déplacements journaliers en moyenne). Selon des enquêtes ménages réalisées à Ouagadougou (1992), la marche à pied représentait quotidiennement 4 à 7 déplacements sur 10 (Cours de Mobilité urbaine). La mobilité tend alors à se concentrer sur les seuls déplacements de proximité, ce qui limite les déplacements au quartier d'habitat et condamne l'accès à la ville élargie pour une proportion importante de la population.

Ce faible niveau de mobilité est un frein à l'emploi du fait qu'il contraint la plus part des résidents de cette zone à opter pour une stratégie orientée vers les emplois de proximité ou des emplois à domicile. Globalement, un actif pauvre sur trois travaillant en ville (hors du quartier de résidence et des quartiers limitrophes) s'y rend à bicyclette, ce qui entraîne en moyenne une durée quotidienne de déplacement de plus d'heure. Le recours exclusif à la marche, l'utilisation de la bicyclette ou l'usage coûteux et malaisé du mode collectif transforme l'accès au lieu de travail en parcours du combattant.

III-3-2- la mobilité des populations résidentes au secteur 17 dans la commune de Boulmiougou.

Dans la partie non lotie de cette zone, le niveau de mobilité est relativement faible compte tenu de la pauvreté de ses habitants. Les modes de déplacement restent principalement la marche et la bicyclette car les tarifs des transports urbains restent élevés pour la plus part. Face à cette situation certains habitants ont opté pour les emplois à domiciles ou à proximité

car l'usage de la bicyclette rend l'accès au travail très difficile. Globalement, les pauvres de ce quartier ont un niveau de mobilité semblable à celui des habitants de la zone non lotie de secteur 28.

En ce qui concerne la partie nouvellement lotie de ce secteur, le niveau assez élevé des revenus traduit le fort niveau de mobilité de cette population. La grande majorité de cette population possède des deux roues motorisées. Certains ont recours au véhicule personnalisé comme mode de déplacement. Pour cette catégorie de personne, les lieux d'emploi se retrouvent à l'extérieur du bassin de résidence c'est-à-dire dans le centre ville.

Cependant, malgré leur état de pauvreté, les populations démunies arrivent à se déplacer vers leur lieu d'emploi grâce à divers réseaux sociaux qui leur viennent en aide dans leur déplacement. Ces réseaux sociaux sont constitués de toute personne ou groupe de personne, toute organisation qu'elle soit gouvernementale ou pas pouvant venir en aide à ces populations pauvres de ces deux zones.

Au cours de notre enquête les réseaux sociaux identifiés sont essentiellement les réseaux de famille, le voisinage, les amis.

III-3 –3- Analyse du traitement de données

Nos enquêtes nous ont révélé que la majeure partie de tous les ménages se sont installés dans ces zones à cause du prix des parcelles relativement bas. Ces populations ont construit des maisons précaires pour cause de pauvreté. La majeure partie se déplace à bicyclette. Certains empruntent les transports en commun rarement. Compte tenu de leur difficulté de déplacement les populations ont opté pour des emplois de proximité ou des emplois à domicile. Tout ce que ces gens gagnent comme argent rentre pratiquement dans les produits de premières nécessités. Ces populations ont recours à l'aide des réseaux sociaux pour ce déplacement. La grande partie des personnes interrogées ont pour sources principales de motivation : la survie de la famille et de désir de sortir de la précarité. Certains sont satisfaits de leurs réalisations mais pour beaucoup ce n'est pas le cas.

III-4-Analyse des réseaux sociaux et implication de ces réseaux dans la mobilité urbaine à Ouagadougou.

Comme précédemment dit plus haut, les populations pauvres de ces deux zones ont recours à l'aide des réseaux sociaux pour pouvoir atteindre les quartiers centraux et aux ressources urbaines. Nous avons ainsi : les réseaux de familles, de voisinages, d'amis.

III-4-1- Les réseaux de familles

Les réseaux de familles jouent un rôle important dans la mobilité urbaine à Ouagadougou dans la mesure où la stratégie de ces réseaux peut servir de solution temporaire jusqu'à ce que la personne devienne autonome et arrive à ce trouver un moyen de transport. Durant nos enquêtes nous avons constaté que dans les ménages, les actifs, (généralement les chefs de familles) arrivaient à procurer à leur femme ou à leurs enfants dans la plus part des cas inactif des bicyclettes pour qu'ils puissent se déplacer jusqu'à ce qu'ils aient les moyens de se procurer mieux. Cependant, l'aide peut aussi provenir hors du ménage (la grande famille). Dans ce cas la famille peut apporter de l'aide à une personne en lui donnant de l'argent pour le bus ou pour le taxi. Cela arrive quand cette personne se rend dans la grande famille à pieds ou à bicyclette. Il arrive aussi qu'au lieu de l'argent, la personne se fasse déposer chez elle. Ces différentes formes d'aide sont très importantes pour ces populations qui ont besoin de se déplacer pour pouvoir accéder aux lieux d'emploi ou aux différentes ressources urbaines.

III-4-2- Les réseaux de voisinages

Ce type de réseau participe à la mobilité des résidents des quartiers périphériques à travers plusieurs actions. Les voisins apportent leurs aides soit en prêtant leurs moyens de déplacement, soit en remorquant une personne ou très rarement donnent de l'argent pour le taxi ou le bus.

Une personne peut emprunter le moyen de transport de son voisin pour une cours de travail ou pour rendre visite à des amis ou pour d'autres raisons. Cela est possible lorsque le voisin en

question n'a pas un projet de déplacement en vue immédiat et cela se produit généralement pendant les jours non ouvrables. Quand le voisin se trouve dans l'incapacité de prêter son moyen de déplacement à une personne, il peut l'aider en la remorquant pour la déposer à l'endroit où cette personne désire se rendre ou en la rapprochant de ce lieu. Si ces deux personnes ont des lieux d'emploi non éloignés ou s'ils empruntent un même chemin, cette forme d'aide se poursuit jusqu'à ce que la personne se procure un moyen de déplacement. A défaut de ces deux formes d'aide, un voisin peut aussi prêter de l'argent à une personne pour qu'elle prenne le taxi ou le bus mais cela arrive très rarement car les tarifs du bus et des taxis sont chers pour les résidents de ces quartiers qui vivent pour la plus part sous le seuil de pauvreté.

III-4-3- Les réseaux d'amis

L'aide provenant des réseaux d'amis est essentielle et améliore la mobilité des populations à faible revenu.

En effet, les réseaux d'amis participent à la mobilité des populations pauvres soit en les remorquant, soit en leur prêtant des moyens de déplacement soit en leur donnant les moyens de prendre un taxi ou un bus. Ce type d'aide est remarqué surtout chez les élèves. Durant les interviews, des élèves nous ont affirmé que leurs amis les aidaient en les remorquant chaque fois quand ils allaient à l'école ou quand ils rentraient de l'école pendant toute l'année scolaire. De cette façon, les élèves de ces quartiers arrivent à se rendre aux cours. On retrouve aussi ce type d'aide chez les actifs dépourvus de moyen de déplacement. Une personne peut se faire remorquer par un ami lorsque leurs lieux de travail sont proches ou quand ils empruntent un même chemin pour s'y rendre. Cependant lorsqu'une personne se rend chez un ami qui se trouve loin de son lieu de résidence, qu'il soit à pied ou qu'il soit à bicyclette, il arrive qu'il pratique l'intermodalité pour son retour en recevant de l'argent pour emprunter un taxi ou en se faisant remorquer s'il se trouve qu'il est sans moyen de déplacement. Par cette stratégie, les populations à faible revenu arrivent à se rendre dans les quartiers centraux.

III-5- Evaluation du seuil de durabilité de la contribution des réseaux sociaux

A ce niveau, il est difficile de déterminer un seuil de durabilité de la contribution des réseaux sociaux dans la mesure où la durée de l'aide dépend de la provenance de cette aide.

Lorsque l'aide provient des réseaux de familles (achat de moyen de déplacement), l'aide peut s'étaler sur plusieurs années jusqu'à ce que la personne ait les moyens de se procurer un moyen de déplacement. Cette période d'assistance peut aller sur plus de 2 ans s'il s'agit d'une femme inactive ou s'il s'agit d'un enfant scolarisé.

En ce qui concerne l'aide des réseaux de voisinages, cette aide s'étant généralement sur une période de moins d'une année car ces aides sont spontanées. Lorsqu'une personne a recours au moyen de déplacement des réseaux de voisinage c'est juste pour un temps donné. Quand il s'agit de se faire remorquer c'est surtout lorsque le moyen de déplacement qu'on possède est en panne. Cette forme d'aide arrive exceptionnellement en cas de force majeure chez les actifs.

Pour ce qui est des réseaux d'amis, l'aide qui se traduit par le fait de remorquer une personne peut s'étaler sur plus de 2 ans s'il s'agit d'élèves ou s'il s'agit de personnes ayant des lieux d'emploi proches. Dans le cas des élèves, une personne peut se faire remorquer durant plusieurs années scolaires jusqu'à ce qu'elle puisse avoir un moyen de déplacement. Hors mis ces deux cas, les différentes aides sont surtout ponctuelles. C'est-à-dire qu'une personne peut emprunter le moyen de déplacement d'un ami juste pour un temps (moins d'une journée) ou se faire remorquer une fois en passant.

PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS

En dernière analyse, nous porterons quelques propositions espérant que cette étude pourra être une contribution de notre part à la recherche des solutions à la fois aux problèmes d'aménagement urbain et aux problèmes de mobilité à Ouagadougou.

- En toute première instance, il est important d'appliquer et de mener à bien les objectifs et les actions retenus pour Ouagadougou par le SDAGO afin de prévenir les dégâts pour l'avenir car, Ouagadougou est une ville en pleine expansion.
- Il est aussi nécessaire d'impliquer les banques à l'instar de la BHBF dans la résolution du problème de l'habitat en accordant des crédits aux populations. Les prêts devront être de longue durée avec des taux d'intérêts relativement bas compte tenu du faible revenu des populations.
- Afin de freiner l'expansion spatiale de la ville, l'Etat pourrait initier des projets de logements horizontaux (immeubles à niveau) ou les populations pourront s'acheter des logements décentes ou encore limiter le nombre de parcelle par individu.
- Il serait aussi très intéressant de faire connaître au grand public surtout aux populations à faible revenu les nouveaux matériaux de construction. Il s'agit ici des matériaux locaux. Cela permettrait aux plus démunis de pouvoir se construire des logements à des prix assez bas car ils n'auront ni besoin de fer, ni de bois, ni de béton armé.
- Créer des voies d'accès pour permettre au transport en commun d'être plus proche des populations pauvres
- Réduire les tarifs des transports en commun en réduisant le prix du litre de carburant car le tarif de 100 francs ou de 200 francs sont peu supportable pour ces populations.
- Encourager les opérateurs économiques à créer des compagnies de transport en commun qui amènera une concurrence et une baisse des tarifs de transports.

CONCLUSION

Ouagadougou, la capitale burkinabè, est une ville qui grandit rapidement par sa population et son territoire ; elle constitue ainsi un cadre problématique de l'habitat d'une part et pour la mobilité d'autre part.

La première partie de ce rapport a fait ressortir la problématique de l'urbanisation et de la mobilité urbaine à Ouagadougou. Elle consiste à l'ensemble des problèmes posés par l'étalement et la croissance démographique de la ville de Ouagadougou.

L'objectif du rapport étant défini, la seconde partie a présenté l'historique de l'habitat à Ouagadougou. Cet historique a permis de retracer l'évolution de l'habitat à Ouagadougou au gré des régimes politiques auxquels elle était soumise. Il permet de mettre en exergue les différentes actions entreprises par les différents acteurs à travers le temps. Cette partie traite également des facteurs qui ont déterminé le processus d'étalement urbain à Ouagadougou.

De ce qui précède, la troisième partie porte sur l'analyse des réseaux sociaux et l'implication de ces réseaux sociaux dans la mobilité urbaine à Ouagadougou.

La quatrième et dernière partie a abordé les propositions et recommandation afin de permettre de résoudre les problèmes liés à l'habitat et à la mobilité urbaine à Ouagadougou.

Nous espérons que ce document aurait ainsi rassemblé assez d'informations et de propositions pour résoudre les problèmes de l'habitat et de mobilité dans la grande ville qui est Ouagadougou.

BIBLIOGRAPHIE

- 1°- BAMAS, S. M. M : 1989. Les politiques de logement à Ouagadougou de la période coloniale à nos jours : étude de cas. Mémoire de Maitrise. Université de Ouagadougou. Département de Géographie
- 2°- DAO, O : 1973. Ouagadougou. Etude urbaine. Thèse de doctorat de 3^{ème} cycle. Institut de Géographie. Faculté des lettres et sciences humaines. Montpellier III 327 pages.
- 3°- GBANG, A. : 1978. Problématique de la croissance démographique en milieu urbain : le cas de Ouagadougou. Mémoire de maîtrise. 57 pages
- 4°-KAMBOU A., 1986 : Etude comparative des coûts des modes de transport, mémoire de maîtrise, Faculté des Sciences Economique et de Gestion (FASEG), université de Ouagadougou.
- 5°- KABORE, Y. T: 1992. Croissance Démographique et Besoins d'aménagements urbains à Ouagadougou : cas des secteurs 11 (Ouidi) et 20 (Tampouy) de la province du Kadiogo. Département de géographie. Université de Ouagadougou
- 6°-KONSEIGA, T. A. : 1979. Aménagement des quartiers spontanés de Ouagadougou. Restructuration mémoire de DER Topographie ENI Bamako 74 pages
- 7°-KOMBEMBA Né OUEDRAOGO R. : 1990. Aspects socio-économiques des quartiers restructurés de Ouagadougou, l'exemple de tampouy/secteurs 20, 21, 22. Mémoire de maîtrise- Département de géographie. Université de Ouagadougou, 125 pages.
- 8°-OUEDRAOGO, H. M.G., 2001, politiques urbaines extatiques et stratégies populaires d'accès au foncier : le problème de l'habitat spontané a Ouagadougou., Université de Ouagadougou, 10p.
- 9°- SAWADOGO L ; 2005 : La problématique des transports collectifs à Ouagadougou, mémoire de maîtrise, Département de Géographie, Université de Ouagadougou, 123 pages.

OUVRAGES GENERAUX (documents donnés par Mr ESSONE)

1°-Cours de mobilité et de gestions des transports urbains : mars 2010

2°-Guide de mobilité urbaine version définitive mise en page le 17/07/07

3°- Mobilité et emploi

4°- Mobilité urbaine

ANNEXES

**STRATEGIES DE LOCALISATION DES LIEUX EMPLOIS ET
AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE**

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input type="checkbox"/> Femme <input checked="" type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input checked="" type="checkbox"/> 40-55ans <input type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input type="checkbox"/> célibataire <input checked="" type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input type="checkbox"/> cycliste <input type="checkbox"/> moto <input checked="" type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input type="checkbox"/> piéton/bus <input type="checkbox"/> vélo/taxi <input checked="" type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui <input checked="" type="checkbox"/> Non</p> <p>Si Non, à qui appartient-il ?</p>
Q 2-0	<p>B) Stratégies de choix des lieux d'emplois</p> <p>stratégies orientées vers les emplois de proximité : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois éloignés : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois à domicile : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Avantages acquis suite aux emplois exercés</p> <p>Les emplois exercés ont-ils contribué à l'amélioration de vos conditions de vie quotidienne ou celles de votre ménage ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Quels sont les investissements que vous avez pu réaliser à partir de vos emplois respectifs ?</p> <p>.....</p> <p>Etes-vous satisfait des réalisations que vous avez pu avoir ou apporter à votre famille jusqu'à ce jour ?</p> <p>Les emplois que vous avez exercés, vous ont-ils permis de préserver de bonnes relations au sein de la famille (entre l'époux, la femme et les enfants) ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Gestion du temps professionnel/familial</p> <p>Les emplois exercés, ont-ils permis de mieux gérer votre temps ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Si c'est Non, pourquoi ?</p>
Q 3-0	<p>C) Les sources de motivation / Quelle est votre source principale de motivation ?</p> <p>la volonté individuelle ? <input type="checkbox"/> la famille? <input type="checkbox"/> Le réseau d'ami ? <input type="checkbox"/></p> <p>Quel désir vous anime le plus ? désir de réussir <input type="checkbox"/> désir de sortir de la précarité <input type="checkbox"/></p> <p>désir d'ascension sociale <input type="checkbox"/> la survie de la famille <input type="checkbox"/> trouver un bon emploi <input type="checkbox"/></p> <p>Qu'avez-vous réalisé suite à la croissance de vos revenus ?</p>

**STRATEGIES DE LOCALISATION DES LIEUX D'EMPLOIS ET
AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE**

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input type="checkbox"/> Femme <input checked="" type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input type="checkbox"/> 40-55ans <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input checked="" type="checkbox"/> célibataire <input type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input type="checkbox"/> cycliste <input type="checkbox"/> moto <input checked="" type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input type="checkbox"/> piéton/bus <input type="checkbox"/> vélo/taxi <input checked="" type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Si Non, à qui appartient-il ?</p>
Q 2-0	<p>B) Stratégies de choix des lieux d'emplois</p> <p>stratégies orientées vers les emplois de proximité : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois éloignés : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois à domicile : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Avantages acquis suite aux emplois exercés</p> <p>Les emplois exercés ont-ils contribué à l'amélioration de vos conditions de vie quotidienne ou celles de votre ménage ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Quels sont les investissements que vous avez pu réaliser à partir de vos emplois respectifs ?</p> <p>.....</p> <p>Etes-vous satisfait des réalisations que vous avez pu avoir ou apporter à votre famille jusqu'à ce jour ?</p> <p>Les emplois que vous avez exercés, vous ont-ils permis de préserver de bonnes relations au sein de la famille (entre l'époux, la femme et les enfants) ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Gestion du temps professionnel/familial</p> <p>Les emplois exercés, ont-ils permis de mieux gérer votre temps ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Si c'est Non, pourquoi ?</p>
Q 3-0	<p>C) Les sources de motivation / Quelle est votre source principale de motivation ?</p> <p>la volonté individuelle ? <input type="checkbox"/> la famille? <input type="checkbox"/> Le réseau d'ami ? <input type="checkbox"/></p> <p>Quel désir vous anime le plus ? désir de réussir <input type="checkbox"/> désir de sortir de la précarité <input type="checkbox"/></p> <p>désir d'ascension sociale <input type="checkbox"/> la survie de la famille <input type="checkbox"/> trouver un bon emploi <input type="checkbox"/></p> <p>Qu'avez-vous réalisé suite à la croissance de vos revenus ?</p>

**STRATEGIES DE LOCALISATION DES LIEUX EMPLOIS ET
AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE**

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input type="checkbox"/> Femme <input checked="" type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input checked="" type="checkbox"/> 40-55ans <input type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input checked="" type="checkbox"/> célibataire <input type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input type="checkbox"/> cycliste <input type="checkbox"/> moto <input checked="" type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input type="checkbox"/> piéton/bus <input type="checkbox"/> vélo/taxi <input checked="" type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Si Non, à qui appartient-il ?</p>
Q 2-0	<p>B) Stratégies de choix des lieux d'emplois</p> <p>stratégies orientées vers les emplois de proximité : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois éloignés : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois à domicile : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Avantages acquis suite aux emplois exercés</p> <p>Les emplois exercés ont-ils contribué à l'amélioration de vos conditions de vie quotidienne ou celles de votre ménage ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Quels sont les investissements que vous avez pu réaliser à partir de vos emplois respectifs ?</p> <p>.....</p> <p>Etes-vous satisfait des réalisations que vous avez pu avoir ou apporter à votre famille jusqu'à ce jour ?</p> <p>Les emplois que vous avez exercés, vous ont-ils permis de préserver de bonnes relations au sein de la famille (entre l'époux, la femme et les enfants) ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Gestion du temps professionnel/familial</p> <p>Les emplois exercés, ont-ils permis de mieux gérer votre temps ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Si c'est Non, pourquoi ?</p>
Q 3-0	<p>C) Les sources de motivation / Quelle est votre source principale de motivation ?</p> <p>la volonté individuelle ? <input type="checkbox"/> la famille? <input type="checkbox"/> Le réseau d'ami ? <input type="checkbox"/></p> <p>Quel désir vous anime le plus ? désir de réussir <input type="checkbox"/> désir de sortir de la précarité <input type="checkbox"/></p> <p>désir d'ascension sociale <input type="checkbox"/> la survie de la famille <input type="checkbox"/> trouver un bon emploi <input type="checkbox"/></p> <p>Qu'avez-vous réalisé suite à la croissance de vos revenus ?.....</p>

STRATEGIES DE LOCALISATION DES LIEUX D'EMPLOIS ET
AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input type="checkbox"/> Femme <input checked="" type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input checked="" type="checkbox"/> 40-55ans <input type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input checked="" type="checkbox"/> célibataire <input type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input type="checkbox"/> cycliste <input checked="" type="checkbox"/> moto <input type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input type="checkbox"/> piéton/bus <input checked="" type="checkbox"/> vélo/taxi <input type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Si Non, à qui appartient-il ?</p>
Q 2-0	<p>B) Stratégies de choix des lieux d'emplois</p> <p>stratégies orientées vers les emplois de proximité : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois éloignés : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois à domicile : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Avantages acquis suite aux emplois exercés</p> <p>Les emplois exercés ont-ils contribué à l'amélioration de vos conditions de vie quotidienne ou celles de votre ménage ? Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Quels sont les investissements que vous avez pu réaliser à partir de vos emplois respectifs ? <i>vélo</i></p> <p>Etes-vous satisfait des réalisations que vous avez pu avoir ou apporter à votre famille jusqu'à ce jour ? <i>oui</i></p> <p>Les emplois que vous avez exercés, vous ont-ils permis de préserver de bonnes relations au sein de la famille (entre l'époux, la femme et les enfants) ? Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Gestion du temps professionnel/familial</p> <p>Les emplois exercés, ont-ils permis de mieux gérer votre temps ? Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Si c'est Non, pourquoi ?</p>
Q 3-0	<p>C) Les sources de motivation / Quelle est votre source principale de motivation ?</p> <p>la volonté individuelle ? <input type="checkbox"/> la famille ? <input type="checkbox"/> Le réseau d'ami ? <input type="checkbox"/></p> <p>Quel désir vous anime le plus ? désir de réussir <input type="checkbox"/> désir de sortir de la précarité <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>désir d'ascension sociale <input type="checkbox"/> la survie de la famille <input checked="" type="checkbox"/> trouver un bon emploi <input type="checkbox"/></p> <p>Qu'avez-vous réalisé suite à la croissance de vos revenus ? <i>Oui</i></p>

STRATEGIES DE LOCALISATION DES LIEUX D'EMPLOIS ET
AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input type="checkbox"/> Femme <input checked="" type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input checked="" type="checkbox"/> 40-55ans <input type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input checked="" type="checkbox"/> célibataire <input type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input type="checkbox"/> cycliste <input checked="" type="checkbox"/> moto <input type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input type="checkbox"/> piéton/bus <input checked="" type="checkbox"/> vélo/taxi <input type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui Non <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Si Non, à qui appartient-il ? ...à ma femme.....</p>
Q 2-0	<p>B) Stratégies de choix des lieux d'emplois</p> <p>stratégies orientées vers les emplois de proximité : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois éloignés : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois à domicile : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Avantages acquis suite aux emplois exercés</p> <p>Les emplois exercés ont-ils contribué à l'amélioration de vos conditions de vie quotidienne ou celles de votre ménage ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Quels sont les investissements que vous avez pu réaliser à partir de vos emplois respectifs ? ...j'achète de petites choses.....</p> <p>Etes-vous satisfait des réalisations que vous avez pu avoir ou apporter à votre famille jusqu'à ce jour ? pas totalement</p> <p>Les emplois que vous avez exercés, vous ont-ils permis de préserver de bonnes relations au sein de la famille (entre l'époux, la femme et les enfants) ? Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Gestion du temps professionnel/familial</p> <p>Les emplois exercés, ont-ils permis de mieux gérer votre temps ? Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Si c'est Non, pourquoi ?</p>
Q 3-0	<p>C) Les sources de motivation / Quelle est votre source principale de motivation ?</p> <p>la volonté individuelle ? <input type="checkbox"/> la famille? <input type="checkbox"/> Le réseau d'ami ? <input type="checkbox"/></p> <p>Quel désir vous anime le plus ? désir de réussir <input type="checkbox"/> désir de sortir de la précarité <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>désir d'ascension sociale <input type="checkbox"/> la survie de la famille <input checked="" type="checkbox"/> trouver un bon emploi <input type="checkbox"/></p> <p>Qu'avez-vous réalisé suite à la croissance de vos revenus ?</p>

**STRATEGIES DE LOCALISATION DES LIEUX D'EMPLOIS ET
AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE**

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input checked="" type="checkbox"/> Femme <input type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input type="checkbox"/> 40-55ans <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input checked="" type="checkbox"/> célibataire <input type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input checked="" type="checkbox"/> cycliste <input type="checkbox"/> moto <input type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input checked="" type="checkbox"/> piéton/bus <input checked="" type="checkbox"/> vélo/taxi <input type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui Non</p> <p>Si Non, à qui appartient-il ?</p>
Q 2-0	<p>B) Stratégies de choix des lieux d'emplois</p> <p>stratégies orientées vers les emplois de proximité : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois éloignés : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois à domicile : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Avantages acquis suite aux emplois exercés</p> <p>Les emplois exercés ont-ils contribué à l'amélioration de vos conditions de vie quotidienne ou celles de votre ménage ? Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Quels sont les investissements que vous avez pu réaliser à partir de vos emplois respectifs ? ...la cour... en... habite... la... solarié... de... fait.....</p> <p>.....</p> <p>Etes-vous satisfait des réalisations que vous avez pu avoir ou apporter à votre famille jusqu'à ce jour ? oui</p> <p>Les emplois que vous avez exercés, vous ont-ils permis de préserver de bonnes relations au sein de la famille (entre l'époux, la femme et les enfants) ? Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Gestion du temps professionnel/familial</p> <p>Les emplois exercés, ont-ils permis de mieux gérer votre temps ? Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Si c'est Non, pourquoi ?</p>
Q 3-0	<p>C) Les sources de motivation / Quelle est votre source principale de motivation ?</p> <p>la volonté individuelle ? <input checked="" type="checkbox"/> la famille ? <input checked="" type="checkbox"/> Le réseau d'ami ? <input type="checkbox"/></p> <p>Quel désir vous anime le plus ? désir de réussir <input checked="" type="checkbox"/> désir de sortir de la précarité <input type="checkbox"/></p> <p>désir d'ascension sociale <input type="checkbox"/> la survie de la famille <input type="checkbox"/> trouver un bon emploi <input type="checkbox"/></p> <p>Qu'avez-vous réalisé suite à la croissance de vos revenus ? ...rien... de... plus.....</p>

STRATEGIES DE LOCALISATION DES LIEUX EMPLOIS ET
AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input type="checkbox"/> Femme <input checked="" type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input checked="" type="checkbox"/> 40-55ans <input type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input checked="" type="checkbox"/> célibataire <input type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input type="checkbox"/> cycliste <input checked="" type="checkbox"/> moto <input type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input type="checkbox"/> piéton/bus <input type="checkbox"/> vélo/taxi <input checked="" type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Si Non, à qui appartient-il ?</p>
Q 2-0	<p>B) Stratégies de choix des lieux d'emplois</p> <p>stratégies orientées vers les emplois de proximité : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois éloignés : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois à domicile : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Avantages acquis suite aux emplois exercés</p> <p>Les emplois exercés ont-ils contribué à l'amélioration de vos conditions de vie quotidienne ou celles de votre ménage ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Quels sont les investissements que vous avez pu réaliser à partir de vos emplois respectifs ? <i>Produits de premières nécessité</i></p> <p>Etes-vous satisfait des réalisations que vous avez pu avoir ou apporter à votre famille jusqu'à ce jour ? <i>oui</i></p> <p>Les emplois que vous avez exercés, vous ont-ils permis de préserver de bonnes relations au sein de la famille (entre l'époux, la femme et les enfants) ? Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Gestion du temps professionnel/familial</p> <p>Les emplois exercés, ont-ils permis de mieux gérer votre temps ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Si c'est Non, pourquoi ? <i>Par manque de temps</i></p>
Q 3-0	<p>C) Les sources de motivation / Quelle est votre source principale de motivation ?</p> <p>la volonté individuelle ? <input checked="" type="checkbox"/> la famille ? <input type="checkbox"/> Le réseau d'ami ? <input type="checkbox"/></p> <p>Quel désir vous anime le plus ? désir de réussir <input type="checkbox"/> désir de sortir de la précarité <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>désir d'ascension sociale <input type="checkbox"/> la survie de la famille <input type="checkbox"/> trouver un bon emploi <input type="checkbox"/></p> <p>Qu'avez-vous réalisé suite à la croissance de vos revenus ?</p>

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input type="checkbox"/> Femme <input checked="" type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input type="checkbox"/> 40-55ans <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input checked="" type="checkbox"/> célibataire <input type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input type="checkbox"/> cycliste <input type="checkbox"/> moto <input checked="" type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input type="checkbox"/> piéton/bus <input type="checkbox"/> vélo/taxi <input checked="" type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Si Non, à qui appartient-il ?</p>
Q 2-0	<p>B) Le bassin résidentiel</p> <p>Statut d'occupation : propriétaire <input type="checkbox"/> locataire <input type="checkbox"/> sous-locataire <input type="checkbox"/> famille <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Durée d'implantation dans le quartier : < 1an <input type="checkbox"/> 1-3ans <input type="checkbox"/> 4-6ans <input type="checkbox"/> ans <input checked="" type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Motifs du choix du quartier</p> <p>prix du loyer <input type="checkbox"/> proximité par rapport à l'emploi <input type="checkbox"/></p> <p>proximité par rapport à un ami <input type="checkbox"/> rapprochement familial <input checked="" type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Caractéristiques de l'habitat</p> <p>Niveau 0 = médiocre <input checked="" type="checkbox"/> 1=passable <input type="checkbox"/> 2=moyen <input type="checkbox"/></p> <p>Niveau 3 = bon <input type="checkbox"/> 4=très bon <input type="checkbox"/> 5 = excellent <input type="checkbox"/></p>
Q 3-0	<p>C) Les réseaux sociaux dans la mobilité</p> <p>avez-vous recours à certaines personnes pour vos déplacements ?</p> <p>les réseaux sociaux : famille <input checked="" type="checkbox"/> amis <input type="checkbox"/> voisinage <input type="checkbox"/></p> <p>les réseaux informels : État <input type="checkbox"/> réseaux associatif <input checked="" type="checkbox"/> coreligionnaires <input type="checkbox"/></p>
Q 3-1	<p>Apports des réseaux sociaux</p> <p>Conseils <input checked="" type="checkbox"/> argent <input checked="" type="checkbox"/> achat de vélo <input type="checkbox"/> achat de moto <input type="checkbox"/> emorquer <input type="checkbox"/></p> <p>Durée des apports des réseaux sociaux : < 1 an <input checked="" type="checkbox"/> 1-2 ans <input type="checkbox"/> > 2ans <input type="checkbox"/></p>
Q 4-0	<p>D) L'accès aux emplois</p> <p>Secteur d'activité : privé <input type="checkbox"/> public (Administration) <input type="checkbox"/> parapublic <input type="checkbox"/> informel <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Typologie des emplois exercés : <i>petit commerce</i> Depuis quand cette profession ? <i>6 ans</i></p> <p>Comment avez-vous intégré cette profession : ami <input type="checkbox"/> parents <input type="checkbox"/> seul <input checked="" type="checkbox"/></p>
Q 4-1	<p>Distance du lieu d'emploi</p> <p>distance qui sépare votre lieu d'habitation de votre service ?</p> <p>1km <input checked="" type="checkbox"/> 3km <input type="checkbox"/> 5km <input type="checkbox"/> 10km <input type="checkbox"/> plus de 10km <input type="checkbox"/></p>
Q 4-2	<p>Acquis de l'emploi exercé.....</p>

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste) Genre : Homme <input type="checkbox"/> Femme <input checked="" type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input checked="" type="checkbox"/> 40-55ans <input type="checkbox"/> statut : marié <input checked="" type="checkbox"/> célibataire <input type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/> Mode de mobilité : piéton <input type="checkbox"/> cycliste <input checked="" type="checkbox"/> moto <input type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input checked="" type="checkbox"/> intermodalité : piéton/taxi <input type="checkbox"/> piéton/bus <input type="checkbox"/> vélo/taxi <input type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/> Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui Non Si Non, à qui appartient-il ?
Q 2-0	B) Le bassin résidentiel Statut d'occupation : propriétaire <input checked="" type="checkbox"/> locataire <input type="checkbox"/> sous-locataire <input type="checkbox"/> famille <input type="checkbox"/> Durée d'implantation dans le quartier : < 1an <input type="checkbox"/> 1-3ans <input type="checkbox"/> 4-6ans <input type="checkbox"/> ans <input checked="" type="checkbox"/>
Q 2-1	Motifs du choix du quartier prix du loyer <input checked="" type="checkbox"/> proximité par rapport à l'emploi <input type="checkbox"/> proximité par rapport à un ami <input type="checkbox"/> rapprochement familial <input type="checkbox"/>
Q 2-2	Caractéristiques de l'habitat Niveau 0 = médiocre <input checked="" type="checkbox"/> 1=passable <input type="checkbox"/> 2=moyen <input type="checkbox"/> Niveau 3 = bon <input type="checkbox"/> 4=très bon <input type="checkbox"/> 5 = excellent <input type="checkbox"/>
Q 3-0	C) Les réseaux sociaux dans la mobilité avez-vous recours à certaines personnes pour vos déplacements ? les réseaux sociaux : famille <input checked="" type="checkbox"/> amis <input type="checkbox"/> voisinage <input type="checkbox"/> les réseaux informels : État <input type="checkbox"/> réseaux associatif <input type="checkbox"/> coreligionnaires <input type="checkbox"/>
Q 3-1	Apports des réseaux sociaux Conseils <input type="checkbox"/> argent <input type="checkbox"/> achat de vélo <input type="checkbox"/> achat de moto <input type="checkbox"/> remorquer <input type="checkbox"/> Durée des apports des réseaux sociaux : < 1 an <input type="checkbox"/> 1-2 ans <input type="checkbox"/> > 2ans <input type="checkbox"/>
Q 4-0	D) L'accès aux emplois Secteur d'activité : privé <input type="checkbox"/> public (Administration) <input type="checkbox"/> parapublic <input type="checkbox"/> informel <input checked="" type="checkbox"/> Typologie des emplois exercés : <i>petit commerce</i> Depuis quand cette profession ? <i>9ans</i> Comment avez-vous intégré cette profession : ami <input type="checkbox"/> parents <input type="checkbox"/> seul <input checked="" type="checkbox"/>
Q 4-1	Distance du lieu d'emploi distance qui sépare votre lieu d'habitation de votre service ? 1km <input checked="" type="checkbox"/> 3km <input type="checkbox"/> 5km <input type="checkbox"/> 10km <input type="checkbox"/> plus de 10km <input type="checkbox"/>
Q 4-2	Acquis de l'emploi exercé

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input type="checkbox"/> Femme <input checked="" type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input checked="" type="checkbox"/> 40-55ans <input type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input checked="" type="checkbox"/> célibataire <input type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input type="checkbox"/> cycliste <input type="checkbox"/> moto <input checked="" type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input type="checkbox"/> piéton/bus <input type="checkbox"/> vélo/taxi <input checked="" type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Si Non, à qui appartient-il ?</p>
Q 2-0	<p>B) Le bassin résidentiel</p> <p>Statut d'occupation : propriétaire <input type="checkbox"/> locataire <input type="checkbox"/> sous-locataire <input type="checkbox"/> famille <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Durée d'implantation dans le quartier : < 1an <input type="checkbox"/> 1-3ans <input type="checkbox"/> 4-6ans <input type="checkbox"/> ans <input checked="" type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Motifs du choix du quartier</p> <p>prix du loyer <input type="checkbox"/> proximité par rapport à l'emploi <input type="checkbox"/></p> <p>proximité par rapport à un ami <input type="checkbox"/> rapprochement familial <input checked="" type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Caractéristiques de l'habitat</p> <p>Niveau 0 = médiocre <input checked="" type="checkbox"/> 1=passable <input type="checkbox"/> 2=moyen <input type="checkbox"/></p> <p>Niveau 3 = bon <input type="checkbox"/> 4=très bon <input type="checkbox"/> 5 = excellent <input type="checkbox"/></p>
Q 3-0	<p>C) Les réseaux sociaux dans la mobilité</p> <p>avez-vous recours à certaines personnes pour vos déplacements ?</p> <p>les réseaux sociaux : famille <input checked="" type="checkbox"/> amis <input type="checkbox"/> voisinage <input type="checkbox"/></p> <p>les réseaux informels : État <input type="checkbox"/> réseaux associatif <input checked="" type="checkbox"/> coreligionnaires <input type="checkbox"/></p>
Q 3-1	<p>Apports des réseaux sociaux</p> <p>Conseils <input checked="" type="checkbox"/> argent <input type="checkbox"/> achat de vélo <input type="checkbox"/> achat de moto <input type="checkbox"/> emorquer <input type="checkbox"/></p> <p>Durée des apports des réseaux sociaux : < 1 an <input checked="" type="checkbox"/> 1-2 ans <input type="checkbox"/> > 2ans <input type="checkbox"/></p>
Q 4-0	<p>D) L'accès aux emplois</p> <p>Secteur d'activité : privé <input type="checkbox"/> public (Administration) <input type="checkbox"/> parapublic <input type="checkbox"/> informel <input type="checkbox"/></p> <p>Typologie des emplois exercés : Depuis quand cette profession ?.....</p> <p>Comment avez-vous intégré cette profession : ami <input type="checkbox"/> parents <input type="checkbox"/> seul <input type="checkbox"/></p>
Q 4-1	<p>Distance du lieu d'emploi</p> <p>distance qui sépare votre lieu d'habitation de votre service ?</p> <p>1km <input type="checkbox"/> 3km <input type="checkbox"/> 5km <input type="checkbox"/> 10km <input type="checkbox"/> plus de 10km <input type="checkbox"/></p>
Q 4-2	<p>Acquis de l'emploi exercé.....</p>

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input type="checkbox"/> Femme <input checked="" type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input checked="" type="checkbox"/> 40-55ans <input type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input checked="" type="checkbox"/> célibataire <input type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input type="checkbox"/> cycliste <input checked="" type="checkbox"/> moto <input type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input checked="" type="checkbox"/> piéton/bus <input checked="" type="checkbox"/> vélo/taxi <input type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui <input checked="" type="checkbox"/> Non</p> <p>Si Non, à qui appartient-il ?</p>
Q 2-0	<p>B) Le bassin résidentiel</p> <p>Statut d'occupation : propriétaire <input type="checkbox"/> locataire <input checked="" type="checkbox"/> sous-locataire <input type="checkbox"/> famille <input type="checkbox"/></p> <p>Durée d'implantation dans le quartier : < 1an <input type="checkbox"/> 1-3ans <input type="checkbox"/> 4-6ans <input type="checkbox"/> ans <input checked="" type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Motifs du choix du quartier</p> <p>prix du loyer <input checked="" type="checkbox"/> proximité par rapport à l'emploi <input type="checkbox"/></p> <p>proximité par rapport à un ami <input type="checkbox"/> rapprochement familial <input type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Caractéristiques de l'habitat</p> <p>Niveau 0 = médiocre <input checked="" type="checkbox"/> 1=passable <input type="checkbox"/> 2=moyen <input type="checkbox"/></p> <p>Niveau 3 = bon <input type="checkbox"/> 4=très bon <input type="checkbox"/> 5 = excellent <input type="checkbox"/></p>
Q 3-0	<p>C) Les réseaux sociaux dans la mobilité</p> <p>avez-vous recours à certaines personnes pour vos déplacements ?</p> <p>les réseaux sociaux : famille <input type="checkbox"/> amis <input checked="" type="checkbox"/> voisinage <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>les réseaux informels : État <input type="checkbox"/> réseaux associatif <input type="checkbox"/> coreligionnaires <input type="checkbox"/></p>
Q 3-1	<p>Apports des réseaux sociaux</p> <p>Conseils <input type="checkbox"/> argent <input checked="" type="checkbox"/> achat de vélo <input type="checkbox"/> achat de moto <input type="checkbox"/> emorquer <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Durée des apports des réseaux sociaux : < 1 an <input type="checkbox"/> 1-2 ans <input type="checkbox"/> > 2ans <input type="checkbox"/></p>
Q 4-0	<p>D) L'accès aux emplois</p> <p>Secteur d'activité : privé <input type="checkbox"/> public (Administration) <input type="checkbox"/> parapublic <input type="checkbox"/> formel <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Typologie des emplois exercés : <i>nettoyage</i>... Depuis quand cette profession ? <i>6 ans</i></p> <p>Comment avez-vous intégré cette profession : ami <input type="checkbox"/> parents <input type="checkbox"/> seul <input checked="" type="checkbox"/></p>
Q 4-1	<p>Distance du lieu d'emploi</p> <p>distance qui sépare votre lieu d'habitation de votre service ?</p> <p>1km <input type="checkbox"/> 3km <input checked="" type="checkbox"/> 5km <input type="checkbox"/> 10km <input type="checkbox"/> plus de 10km <input type="checkbox"/></p>
Q 4-2	<p>Acquis de l'emploi exercé.....</p>

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input type="checkbox"/> Femme <input checked="" type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input type="checkbox"/> 40-55ans <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input type="checkbox"/> célibataire <input type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input type="checkbox"/> cycliste <input checked="" type="checkbox"/> moto <input type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input checked="" type="checkbox"/> piéton/bus <input type="checkbox"/> vélo/taxi <input type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui <input checked="" type="checkbox"/> Non</p> <p>Si Non, à qui appartient-il ?</p>
Q 2-0	<p>B) Le bassin résidentiel</p> <p>Statut d'occupation : propriétaire <input checked="" type="checkbox"/> locataire <input type="checkbox"/> sous-locataire <input type="checkbox"/> famille <input type="checkbox"/></p> <p>Durée d'implantation dans le quartier : < 1an <input type="checkbox"/> 1-3ans <input type="checkbox"/> 4-6ans <input type="checkbox"/> ans <input checked="" type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Motifs du choix du quartier</p> <p>prix du loyer <input checked="" type="checkbox"/> proximité par rapport à l'emploi <input type="checkbox"/></p> <p>proximité par rapport à un ami <input type="checkbox"/> rapprochement familial <input type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Caractéristiques de l'habitat</p> <p>Niveau 0 = médiocre <input type="checkbox"/> 1=passable <input checked="" type="checkbox"/> 2=moyen <input type="checkbox"/></p> <p>Niveau 3 = bon <input type="checkbox"/> 4=très bon <input type="checkbox"/> 5 = excellent <input type="checkbox"/></p>
Q 3-0	<p>C) Les réseaux sociaux dans la mobilité</p> <p>avez-vous recours à certaines personnes pour vos déplacements ? <i>non</i></p> <p>les réseaux sociaux : famille <input type="checkbox"/> amis <input type="checkbox"/> voisinage <input type="checkbox"/></p> <p>les réseaux informels : État <input type="checkbox"/> réseaux associatif <input type="checkbox"/> coreligionnaires <input type="checkbox"/></p>
Q 3-1	<p>Apports des réseaux sociaux</p> <p>Conseils <input type="checkbox"/> argent <input type="checkbox"/> achat de vélo <input type="checkbox"/> achat de moto <input type="checkbox"/> emorquer <input type="checkbox"/></p> <p>Durée des apports des réseaux sociaux : < 1 an <input type="checkbox"/> 1-2 ans <input type="checkbox"/> > 2ans <input type="checkbox"/></p>
Q 4-0	<p>D) L'accès aux emplois</p> <p>Secteur d'activité : privé <input type="checkbox"/> public (Administration) <input type="checkbox"/> parapublic <input type="checkbox"/> formel <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Typologie des emplois exercés : <i>Soudure</i> Depuis quand cette profession ? <i>20 ans</i></p> <p>Comment avez-vous intégré cette profession : ami <input type="checkbox"/> parents <input checked="" type="checkbox"/> seul <input type="checkbox"/></p>
Q 4-1	<p>Distance du lieu d'emploi</p> <p>distance qui sépare votre lieu d'habitation de votre service ?</p> <p>1km <input type="checkbox"/> 3km <input checked="" type="checkbox"/> 5km <input type="checkbox"/> 10km <input type="checkbox"/> plus de 10km <input type="checkbox"/></p>
Q 4-2	<p>Acquis de l'emploi exercé <i>la maison et le vélo</i></p>

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input type="checkbox"/> Femme <input checked="" type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input checked="" type="checkbox"/> 40-55ans <input type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input checked="" type="checkbox"/> célibataire <input type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input type="checkbox"/> cycliste <input checked="" type="checkbox"/> moto <input type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input checked="" type="checkbox"/> piéton/bus <input checked="" type="checkbox"/> vélo/taxi <input type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui <input checked="" type="checkbox"/> Non</p> <p>Si Non, à qui appartient-il ?</p>
Q 2-0	<p>B) Le bassin résidentiel</p> <p>Statut d'occupation : propriétaire <input checked="" type="checkbox"/> locataire <input type="checkbox"/> sous-locataire <input type="checkbox"/> famille <input type="checkbox"/></p> <p>Durée d'implantation dans le quartier : < 1an <input type="checkbox"/> 1-3ans <input type="checkbox"/> 4-6ans <input type="checkbox"/> ans <input checked="" type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Motifs du choix du quartier</p> <p>prix du loyer <input checked="" type="checkbox"/> proximité par rapport à l'emploi <input type="checkbox"/></p> <p>proximité par rapport à un ami <input type="checkbox"/> rapprochement familial <input type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Caractéristiques de l'habitat</p> <p>Niveau 0 = médiocre <input type="checkbox"/> 1=passable <input checked="" type="checkbox"/> 2=moyen <input type="checkbox"/></p> <p>Niveau 3 = bon <input type="checkbox"/> 4=très bon <input type="checkbox"/> 5 = excellent <input type="checkbox"/></p>
Q 3-0	<p>C) Les réseaux sociaux dans la mobilité</p> <p>avez-vous recours à certaines personnes pour vos déplacements ?</p> <p>les réseaux sociaux : famille <input type="checkbox"/> amis <input checked="" type="checkbox"/> voisinage <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>les réseaux informels : État <input type="checkbox"/> réseaux associatif <input type="checkbox"/> coreligionnaires <input type="checkbox"/></p>
Q 3-1	<p>Apports des réseaux sociaux</p> <p>Conseils <input type="checkbox"/> argent <input checked="" type="checkbox"/> achat de vélo <input type="checkbox"/> achat de moto <input checked="" type="checkbox"/> remorquer <input type="checkbox"/></p> <p>Durée des apports des réseaux sociaux : < 1 an <input type="checkbox"/> 1-2 ans <input type="checkbox"/> > 2ans <input type="checkbox"/></p>
Q 4-0	<p>D) L'accès aux emplois</p> <p>Secteur d'activité : privé <input type="checkbox"/> public (Administration) <input type="checkbox"/> parapublic <input type="checkbox"/> informel <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Typologie des emplois exercés : <i>petit commerce</i> Depuis quand cette profession ? <i>5 ans</i></p> <p>Comment avez-vous intégré cette profession : ami <input type="checkbox"/> parents <input type="checkbox"/> seul <input type="checkbox"/></p>
Q 4-1	<p>Distance du lieu d'emploi</p> <p>distance qui sépare votre lieu d'habitation de votre service ?</p> <p>1km <input checked="" type="checkbox"/> 3km <input type="checkbox"/> 5km <input type="checkbox"/> 10km <input type="checkbox"/> plus de 10km <input type="checkbox"/></p>
Q 4-2	<p>Acquis de l'emploi exercé..... <i>quatre de quatre manger</i></p>

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste) Genre : Homme <input type="checkbox"/> Femme <input checked="" type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input checked="" type="checkbox"/> 40-55ans <input type="checkbox"/> statut : marié <input type="checkbox"/> célibataire <input checked="" type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/> Mode de mobilité : piéton <input checked="" type="checkbox"/> cycliste <input type="checkbox"/> moto <input type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/> intermodalité : piéton/taxi <input type="checkbox"/> piéton/bus <input type="checkbox"/> vélo/taxi <input type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/> Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui Non Si Non, à qui appartient-il ?
Q 2-0	B) Le bassin résidentiel Statut d'occupation : propriétaire <input checked="" type="checkbox"/> locataire <input type="checkbox"/> sous-locataire <input type="checkbox"/> famille <input type="checkbox"/> Durée d'implantation dans le quartier : < 1an <input type="checkbox"/> 1-3ans <input type="checkbox"/> 4-6ans <input type="checkbox"/> ans <input checked="" type="checkbox"/>
Q 2-1	Motifs du choix du quartier prix du loyer <input checked="" type="checkbox"/> proximité par rapport à l'emploi <input type="checkbox"/> proximité par rapport à un ami <input type="checkbox"/> rapprochement familial <input type="checkbox"/>
Q 2-2	Caractéristiques de l'habitat Niveau 0 = médiocre <input checked="" type="checkbox"/> 1=passable <input type="checkbox"/> 2=moyen <input type="checkbox"/> Niveau 3 = bon <input type="checkbox"/> 4=très bon <input type="checkbox"/> 5 = excellent <input type="checkbox"/>
Q 3-0	C) Les réseaux sociaux dans la mobilité avez-vous recours à certaines personnes pour vos déplacements ? les réseaux sociaux : famille <input type="checkbox"/> amis <input type="checkbox"/> voisinage <input checked="" type="checkbox"/> les réseaux informels : État <input type="checkbox"/> réseaux associatif <input type="checkbox"/> coreligionnaires <input type="checkbox"/>
Q 3-1	Apports des réseaux sociaux Conseils <input checked="" type="checkbox"/> argent <input checked="" type="checkbox"/> achat de vélo <input type="checkbox"/> achat de moto <input type="checkbox"/> remorquer <input type="checkbox"/> Durée des apports des réseaux sociaux : < 1 an <input type="checkbox"/> 1-2 ans <input type="checkbox"/> > 2ans <input checked="" type="checkbox"/>
Q 4-0	D) L'accès aux emplois Secteur d'activité : privé <input type="checkbox"/> public (Administration) <input type="checkbox"/> parapublic <input type="checkbox"/> formel <input checked="" type="checkbox"/> Typologie des emplois exercés : <i>nettoyage</i> ... Depuis quand cette profession ? <i>1 an</i> Comment avez-vous intégré cette profession : ami <input checked="" type="checkbox"/> parents <input type="checkbox"/> seul <input type="checkbox"/>
Q 4-1	Distance du lieu d'emploi distance qui sépare votre lieu d'habitation de votre service ? 1km <input type="checkbox"/> 3km <input checked="" type="checkbox"/> 5km <input type="checkbox"/> 10km <input type="checkbox"/> plus de 10km <input type="checkbox"/>
Q 4-2	Acquis de l'emploi exercé ... <i>juste l'habat la petite chose</i>

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input checked="" type="checkbox"/> Femme <input type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input type="checkbox"/> 40-55ans <input type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input checked="" type="checkbox"/> célibataire <input type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input type="checkbox"/> cycliste <input type="checkbox"/> moto <input checked="" type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input type="checkbox"/> piéton/bus <input type="checkbox"/> vélo/taxi <input checked="" type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Si Non, à qui appartient-il ?</p>
Q 2-0	<p>B) Le bassin résidentiel</p> <p>Statut d'occupation : propriétaire <input type="checkbox"/> locataire <input type="checkbox"/> sous-locataire <input checked="" type="checkbox"/> famille <input type="checkbox"/></p> <p>Durée d'implantation dans le quartier : < 1an <input type="checkbox"/> 1-3ans <input type="checkbox"/> 4-6ans <input checked="" type="checkbox"/> ans <input type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Motifs du choix du quartier</p> <p>prix du loyer <input type="checkbox"/> proximité par rapport à l'emploi <input type="checkbox"/></p> <p>proximité par rapport à un ami <input type="checkbox"/> rapprochement familial <input checked="" type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Caractéristiques de l'habitat</p> <p>Niveau 0 = médiocre <input checked="" type="checkbox"/> 1=passable <input type="checkbox"/> 2=moyen <input type="checkbox"/></p> <p>Niveau 3 = bon <input type="checkbox"/> 4=très bon <input type="checkbox"/> 5 = excellent <input type="checkbox"/></p>
Q 3-0	<p>C) Les réseaux sociaux dans la mobilité</p> <p>avez-vous recours à certaines personnes pour vos déplacements ?</p> <p>les réseaux sociaux : famille <input checked="" type="checkbox"/> amis <input type="checkbox"/> voisinage <input type="checkbox"/></p> <p>les réseaux informels : État <input type="checkbox"/> réseaux associatif <input type="checkbox"/> coreligionnaires <input type="checkbox"/></p>
Q 3-1	<p>Apports des réseaux sociaux</p> <p>Conseils <input type="checkbox"/> argent <input type="checkbox"/> achat de vélo <input type="checkbox"/> achat de moto <input type="checkbox"/> emorquer <input type="checkbox"/></p> <p>Durée des apports des réseaux sociaux : < 1 an <input type="checkbox"/> 1-2 ans <input type="checkbox"/> > 2ans <input type="checkbox"/></p>
Q 4-0	<p>D) L'accès aux emplois</p> <p>Secteur d'activité : privé <input type="checkbox"/> public (Administration) <input type="checkbox"/> parapublic <input type="checkbox"/> informel <input type="checkbox"/></p> <p>Typologie des emplois exercés : Depuis quand cette profession ?....</p> <p>Comment avez-vous intégré cette profession : ami <input type="checkbox"/> parents <input type="checkbox"/> seul <input type="checkbox"/></p>
Q 4-1	<p>Distance du lieu d'emploi</p> <p>distance qui sépare votre lieu d'habitation de votre service ?</p> <p>1km <input type="checkbox"/> 3km <input type="checkbox"/> 5km <input type="checkbox"/> 10km <input type="checkbox"/> plus de 10km <input type="checkbox"/></p>
Q 4-2	<p>Acquis de l'emploi exercé.....</p>

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input type="checkbox"/> Femme <input checked="" type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input checked="" type="checkbox"/> 40-55ans <input type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input type="checkbox"/> célibataire <input type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input type="checkbox"/> cycliste <input checked="" type="checkbox"/> moto <input type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input type="checkbox"/> piéton/bus <input type="checkbox"/> vélo/taxi <input checked="" type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Si Non, à qui appartient-il ?</p>
Q 2-0	<p>B) Le bassin résidentiel</p> <p>Statut d'occupation : propriétaire <input type="checkbox"/> locataire <input type="checkbox"/> sous-locataire <input type="checkbox"/> famille <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Durée d'implantation dans le quartier : < 1an <input type="checkbox"/> 1-3ans <input type="checkbox"/> 4-6ans <input checked="" type="checkbox"/> ans <input type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Motifs du choix du quartier</p> <p>prix du loyer <input type="checkbox"/> proximité par rapport à l'emploi <input type="checkbox"/></p> <p>proximité par rapport à un ami <input type="checkbox"/> rapprochement familial <input checked="" type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Caractéristiques de l'habitat</p> <p>Niveau 0 = médiocre <input checked="" type="checkbox"/> 1=passable <input type="checkbox"/> 2=moyen <input type="checkbox"/></p> <p>Niveau 3 = bon <input type="checkbox"/> 4=très bon <input type="checkbox"/> 5 = excellent <input type="checkbox"/></p>
Q 3-0	<p>C) Les réseaux sociaux dans la mobilité</p> <p>avez-vous recours à certaines personnes pour vos déplacements ?</p> <p>les réseaux sociaux : famille <input checked="" type="checkbox"/> amis <input type="checkbox"/> voisinage <input type="checkbox"/></p> <p>les réseaux informels : État <input type="checkbox"/> réseaux associatif <input type="checkbox"/> coreligionnaires <input type="checkbox"/></p>
Q 3-1	<p>Apports des réseaux sociaux</p> <p>Conseils <input type="checkbox"/> argent <input type="checkbox"/> achat de vélo <input type="checkbox"/> achat de moto <input type="checkbox"/> remorquer <input type="checkbox"/></p> <p>Durée des apports des réseaux sociaux : < 1 an <input type="checkbox"/> 1-2 ans <input type="checkbox"/> > 2ans <input type="checkbox"/></p>
Q 4-0	<p>D) L'accès aux emplois</p> <p>Secteur d'activité : privé <input type="checkbox"/> public (Administration) <input type="checkbox"/> parapublic <input type="checkbox"/> informel <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Typologie des emplois exercés : <i>lingère</i> Depuis quand cette profession ?.....</p> <p>Comment avez-vous intégré cette profession : ami <input type="checkbox"/> parents <input type="checkbox"/> seul <input checked="" type="checkbox"/></p>
Q 4-1	<p>Distance du lieu d'emploi</p> <p>distance qui sépare votre lieu d'habitation de votre service ?</p> <p>1km <input checked="" type="checkbox"/> 3km <input type="checkbox"/> 5km <input type="checkbox"/> 10km <input type="checkbox"/> plus de 10km <input type="checkbox"/></p>
Q 4-2	<p>Acquis de l'emploi exercé.....</p>

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input type="checkbox"/> Femme <input checked="" type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input type="checkbox"/> 40-55ans <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input checked="" type="checkbox"/> célibataire <input type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input type="checkbox"/> cycliste <input checked="" type="checkbox"/> moto <input type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input checked="" type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input type="checkbox"/> piéton/bus <input type="checkbox"/> vélo/taxi <input checked="" type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui <input checked="" type="checkbox"/> Non</p> <p>Si Non, à qui appartient-il ?</p>
Q 2-0	<p>B) Le bassin résidentiel</p> <p>Statut d'occupation : propriétaire <input checked="" type="checkbox"/> locataire <input type="checkbox"/> sous-locataire <input type="checkbox"/> famille <input type="checkbox"/></p> <p>Durée d'implantation dans le quartier : < 1an <input type="checkbox"/> 1-3ans <input checked="" type="checkbox"/> 4-6ans <input type="checkbox"/> ans <input type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Motifs du choix du quartier</p> <p>prix du loyer <input type="checkbox"/> proximité par rapport à l'emploi <input type="checkbox"/></p> <p>proximité par rapport à un ami <input type="checkbox"/> rapprochement familial <input checked="" type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Caractéristiques de l'habitat</p> <p>Niveau 0 = médiocre <input checked="" type="checkbox"/> 1=passable <input type="checkbox"/> 2=moyen <input type="checkbox"/></p> <p>Niveau 3 = bon <input type="checkbox"/> 4=très bon <input type="checkbox"/> 5 = excellent <input type="checkbox"/></p>
Q 3-0	<p>C) Les réseaux sociaux dans la mobilité</p> <p>avez-vous recours à certaines personnes pour vos déplacements ?</p> <p>les réseaux sociaux : famille <input checked="" type="checkbox"/> amis <input type="checkbox"/> voisinage <input type="checkbox"/></p> <p>les réseaux informels : État <input type="checkbox"/> réseaux associatif <input checked="" type="checkbox"/> coreligionnaires <input type="checkbox"/></p>
Q 3-1	<p>Apports des réseaux sociaux</p> <p>Conseils <input checked="" type="checkbox"/> argent <input checked="" type="checkbox"/> achat de vélo <input type="checkbox"/> achat de moto <input type="checkbox"/> emorquer <input type="checkbox"/></p> <p>Durée des apports des réseaux sociaux : < 1 an <input checked="" type="checkbox"/> 1-2 ans <input type="checkbox"/> > 2ans <input type="checkbox"/></p>
Q 4-0	<p>D) L'accès aux emplois</p> <p>Secteur d'activité : privé <input type="checkbox"/> public (Administration) <input type="checkbox"/> parapublic <input type="checkbox"/> formel <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Typologie des emplois exercés : <i>Nettoyage</i> Depuis quand cette profession ?....</p> <p>Comment avez-vous intégré cette profession : ami <input type="checkbox"/> parents <input type="checkbox"/> seul <input checked="" type="checkbox"/></p>
Q 4-1	<p>Distance du lieu d'emploi</p> <p>distance qui sépare votre lieu d'habitation de votre service ?</p> <p>1km <input type="checkbox"/> 3km <input checked="" type="checkbox"/> 5km <input type="checkbox"/> 10km <input type="checkbox"/> plus de 10km <input type="checkbox"/></p>
Q 4-2	<p>Acquis de l'emploi exercé.....</p>

**STRATEGIES DE LOCALISATION DES LIEUX D'EMPLOIS ET
AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE**

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input type="checkbox"/> Femme <input checked="" type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input checked="" type="checkbox"/> 40-55ans <input type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input checked="" type="checkbox"/> célibataire <input type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input type="checkbox"/> cycliste <input checked="" type="checkbox"/> moto <input type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input checked="" type="checkbox"/> piéton/bus <input type="checkbox"/> vélo/taxi <input type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui <input checked="" type="checkbox"/> Non</p> <p>Si Non, à qui appartient-il ?</p>
Q 2-0	<p>B) Stratégies de choix des lieux d'emplois</p> <p>stratégies orientées vers les emplois de proximité : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois éloignés : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois à domicile : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Avantages acquis suite aux emplois exercés</p> <p>Les emplois exercés ont-ils contribué à l'amélioration de vos conditions de vie quotidienne ou celles de votre ménage ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Quels sont les investissements que vous avez pu réaliser à partir de vos emplois respectifs ? <i>juste le velo</i></p> <p>Etes-vous satisfait des réalisations que vous avez pu avoir ou apporter à votre famille jusqu'à ce jour ? <i>non pas du tout</i></p> <p>Les emplois que vous avez exercés, vous ont-ils permis de préserver de bonnes relations au sein de la famille (entre l'époux, la femme et les enfants) ? Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Gestion du temps professionnel/familial</p> <p>Les emplois exercés, ont-ils permis de mieux gérer votre temps ? Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Si c'est Non, pourquoi ?</p>
Q 3-0	<p>C) Les sources de motivation / Quelle est votre source principale de motivation ?</p> <p>la volonté individuelle ? <input type="checkbox"/> la famille ? <input type="checkbox"/> Le réseau d'ami ? <input type="checkbox"/></p> <p>Quel désir vous anime le plus ? désir de réussir <input type="checkbox"/> désir de sortir de la précarité <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>désir d'ascension sociale <input type="checkbox"/> la survie de la famille <input type="checkbox"/> trouver un bon emploi <input type="checkbox"/></p> <p>Qu'avez-vous réalisé suite à la croissance de vos revenus ?</p>

STRATEGIES DE LOCALISATION DES LIEUX D'EMPLOIS ET
AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input type="checkbox"/> Femme <input checked="" type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input checked="" type="checkbox"/> 25-40ans <input type="checkbox"/> 40-55ans <input type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input checked="" type="checkbox"/> célibataire <input type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input type="checkbox"/> cycliste <input type="checkbox"/> moto <input checked="" type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input type="checkbox"/> piéton/bus <input type="checkbox"/> vélo/taxi <input type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Si Non, à qui appartient-il ?</p>
Q 2-0	<p>B) Stratégies de choix des lieux d'emplois</p> <p>stratégies orientées vers les emplois de proximité : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois éloignés : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois à domicile : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Avantages acquis suite aux emplois exercés</p> <p>Les emplois exercés ont-ils contribué à l'amélioration de vos conditions de vie quotidienne ou celles de votre ménage ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Quels sont les investissements que vous avez pu réaliser à partir de vos emplois respectifs ? <i>le vélo et pour le rangement</i></p> <p>Etes-vous satisfait des réalisations que vous avez pu avoir ou apporter à votre famille jusqu'à ce jour ? <i>non</i></p> <p>Les emplois que vous avez exercés, vous ont-ils permis de préserver de bonnes relations au sein de la famille (entre l'époux, la femme et les enfants) ? Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Gestion du temps professionnel/familial</p> <p>Les emplois exercés, ont-ils permis de mieux gérer votre temps ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Si c'est Non, pourquoi ?</p>
Q 3-0	<p>C) Les sources de motivation / Quelle est votre source principale de motivation ?</p> <p>la volonté individuelle ? <input type="checkbox"/> la famille ? <input type="checkbox"/> Le réseau d'ami ? <input type="checkbox"/></p> <p>Quel désir vous anime le plus ? désir de réussir <input type="checkbox"/> désir de sortir de la précarité <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>désir d'ascension sociale <input type="checkbox"/> la survie de la famille <input type="checkbox"/> trouver un bon emploi <input type="checkbox"/></p> <p>Qu'avez-vous réalisé suite à la croissance de vos revenus ?</p>

STRATEGIES DE LOCALISATION DES LIEUX D'EMPLOIS ET
AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input type="checkbox"/> Femme <input checked="" type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input checked="" type="checkbox"/> 40-55ans <input type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input type="checkbox"/> célibataire <input checked="" type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input checked="" type="checkbox"/> cycliste <input type="checkbox"/> moto <input type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input checked="" type="checkbox"/> piéton/bus <input checked="" type="checkbox"/> vélo/taxi <input type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui Non</p> <p>Si Non, à qui appartient-il ?</p>
Q 2-0	<p>B) Stratégies de choix des lieux d'emplois</p> <p>stratégies orientées vers les emplois de proximité : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois éloignés : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois à domicile : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Avantages acquis suite aux emplois exercés</p> <p>Les emplois exercés ont-ils contribué à l'amélioration de vos conditions de vie quotidienne ou celles de votre ménage ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Quels sont les investissements que vous avez pu réaliser à partir de vos emplois respectifs ? <i>juste de quoi manger</i></p> <p>.....</p> <p>Etes-vous satisfait des réalisations que vous avez pu avoir ou apporter à votre famille jusqu'à ce jour ? <i>non</i></p> <p>Les emplois que vous avez exercés, vous ont-ils permis de préserver de bonnes relations au sein de la famille (entre l'époux, la femme et les enfants) ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Gestion du temps professionnel/familial</p> <p>Les emplois exercés, ont-ils permis de mieux gérer votre temps ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Si c'est Non, pourquoi ?</p>
Q 3-0	<p>C) Les sources de motivation / Quelle est votre source principale de motivation ?</p> <p>la volonté individuelle ? <input type="checkbox"/> la famille ? <input type="checkbox"/> Le réseau d'ami ? <input type="checkbox"/></p> <p>Quel désir vous anime le plus ? désir de réussir <input type="checkbox"/> désir de sortir de la précarité <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>désir d'ascension sociale <input type="checkbox"/> la survie de la famille <input type="checkbox"/> trouver un bon emploi <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Qu'avez-vous réalisé suite à la croissance de vos revenus ? ... <i>rien d'autre</i></p>

STRATEGIES DE LOCALISATION DES LIEUX D'EMPLOIS ET
AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

N° Q	Guide d'Enquête avec les usagers
Q 1	<p>A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste)</p> <p>Genre : Homme <input checked="" type="checkbox"/> Femme <input type="checkbox"/> âge : 15-25ans <input type="checkbox"/> 25-40ans <input type="checkbox"/> 40-55ans <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>statut : marié <input checked="" type="checkbox"/> célibataire <input type="checkbox"/> divorcé <input type="checkbox"/></p> <p>Mode de mobilité : piéton <input type="checkbox"/> cycliste <input checked="" type="checkbox"/> moto <input type="checkbox"/> auto <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/></p> <p>intermodalité : piéton/taxi <input checked="" type="checkbox"/> piéton/bus <input checked="" type="checkbox"/> vélo/taxi <input type="checkbox"/> vélo/bus <input type="checkbox"/></p> <p>Le moyen de déplacement utilisé, est-il votre propriété ? oui <input checked="" type="checkbox"/> Non</p> <p>Si Non, à qui appartient-il ?</p>
Q 2-0	<p>B) Stratégies de choix des lieux d'emplois</p> <p>stratégies orientées vers les emplois de proximité : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois éloignés : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>stratégies orientées vers les emplois à domicile : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-1	<p>Avantages acquis suite aux emplois exercés</p> <p>Les emplois exercés ont-ils contribué à l'amélioration de vos conditions de vie quotidienne ou celles de votre ménage ? Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Quels sont les investissements que vous avez pu réaliser à partir de vos emplois respectifs ? <i>l'achat du vélo et juste pour manger.....</i></p> <p>.....</p> <p>Etes-vous satisfait des réalisations que vous avez pu avoir ou apporter à votre famille jusqu'à ce jour ? <i>pas vraiment satisfait.</i></p> <p>Les emplois que vous avez exercés, vous ont-ils permis de préserver de bonnes relations au sein de la famille (entre l'époux, la femme et les enfants) ? Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p>
Q 2-2	<p>Gestion du temps professionnel/familial</p> <p>Les emplois exercés, ont-ils permis de mieux gérer votre temps ? Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></p> <p>Si c'est Non, pourquoi ?</p>
Q 3-0	<p>C) Les sources de motivation / Quelle est votre source principale de motivation ?</p> <p>la volonté individuelle ? <input type="checkbox"/> la famille ? <input type="checkbox"/> Le réseau d'ami ? <input type="checkbox"/></p> <p>Quel désir vous anime le plus ? désir de réussir <input type="checkbox"/> désir de sortir de la précarité <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>désir d'ascension sociale <input type="checkbox"/> la survie de la famille <input type="checkbox"/> trouver un bon emploi <input type="checkbox"/></p> <p>Qu'avez-vous réalisé suite à la croissance de vos revenus ? <i>rien d'autre.....</i></p>