



Mémoire Présenté
par : YAYE SAIDOU
Hadiara

**Université Abdou Moumouni
de Niamey**

**Faculte des Lettres et
Sciences Humaines
Departement de Geographie**

**Impact du transport terrestre dans le
développement urbain durable à Niamey :
étude bibliographique**

Annee Academique: 2008/2009

27 MAR. 2012

10.05.01

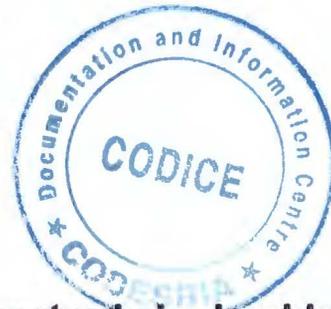
YAY

15663

République du Niger
MESS/RT



UNIVERSITÉ ABDOU MOUMOUNI DE NIAMEY
Faculté des lettres et sciences humaines
Département de Géographie



Impact du transport terrestre dans le développement urbain durable à Niamey: Étude bibliographique



MEMOIRE DE DEA

« Milieux et sociétés des espaces arides et semi-arides : Aménagement-Développement »

Option : Aménagement des espaces urbains

Présenté par : YAYE SAIDOU Hadlara

Sous la direction de :
MOTCHO KOKOU Henri
Maître de conférences, FLSH/UAM

Membres du jury
Président : **BOUZOU MOUSSA Ibrahim**
Maître de conférences, FLSH/UAM
Assesseur : **MOUNKAILA Harouna**
Maître assistant, ENS/UAM

10.0501
YAY
15663

Année académique : 2008-2009

Dédicaces

Ma première pensée va à mes chers parents, qui ont guidé mes premiers pas, consentis tant de sacrifices pour m'éduquer et faire de moi ce que je suis aujourd'hui. Que Dieu les bénisse et satisfasse tous leurs vœux. Leur soutien moral dans les plus dures épreuves de la vie a su forger en moi l'esprit du courage et de l'endurance, je leur adresse mes sincères remerciements.

A mes frères et sœurs, je souhaite que ce travail leur serve de guide et les incite à mieux faire que moi pour réussir dans la vie.

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

Résumé

Le secteur des transports est fondamental dans la vie des sociétés modernes où chacun se déplace continuellement, où la plupart des produits consommés viennent d'ailleurs et où circulent sans cesse les images, les informations et les idées. Que le transport s'arrête (pour cause d'intempérie ou de grève) c'est toute la vie économique qui tombe en léthargie. Dans le domaine des transports, la ville apparaît comme l'endroit idéal de mise en pratique de diverses innovations pour les déplacements rapides et massifs des personnes. En effet, lieu de rencontres privilégié d'un nombre sans cesse croissant d'individus, beaucoup de villes sont frappées de gigantisme, d'où la nécessité pour les transports urbains de mettre en place un système complexe et ingénieux pour faire face à une demande de mobilité en hausse. Dans les villes du Sud, le développement anarchique du transport dans la ville rend non seulement la circulation difficile, mais surtout pollue l'environnement.

Notre but était, au départ, de faire une étude sur la pollution liée au développement du transport dans la ville de Niamey, mais le sujet étant trop vaste, après avoir longuement réfléchi, nous avons finalement décidé de recentrer notre étude sur une analyse bibliographique des transports terrestres à Niamey.

Au terme de ce travail nous tenons à remercier et à exprimer notre profonde gratitude aux personnes, qui par leur encadrement, leurs conseils, leur soutien, leur hospitalité nous ont permis de mener à bien ce travail. Il s'agit notamment de :

M. MOTCHO Kokou Henri pour avoir accepté de diriger ce travail. Ses conseils et sa rigueur ont marqué ce travail.

Nos remerciements et notre profonde gratitude vont également à tous les enseignants du département de Géographie, en l'occurrence le responsable de la formation doctorale M. BOUZOU Moussa Ibrahim, à nos enseignants du DEA de géographie, à tous les membres de Géoconseil.

J'adresse mes remerciements au Conseil pour le Développement de la Recherche en Sciences Sociales en Afrique (CODESRIA), qui nous a appuyées à travers son programme de Petites Subventions pour les mémoires et thèses. Qu'il trouve ici notre profonde gratitude.

À tous mes camarades pour les meilleurs et les pires moments que nous avons partagé ensemble, acceptez ce mémoire en témoignage de mon profond respect.

Nous adressons nos reconnaissances à tous ceux qui nous ont apporté leurs concours lors de la réalisation de travail.

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

Sigles et abréviations

ASECNA : Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar

CAFER : Caisse Autonome de Financement et d'Entretien Routier

CCFN : Centre Culturel Franco Nigérien

CEG : Collège d'Enseignement Général

CIDES : Centre d'Information et de Documentation Economique et Social

CUN : Communauté Urbaine de Niamey

DEA : Diplôme d'Etude Approfondie

DGTP : Direction Générale des Travaux Publics

DRTN : Direction Régionale des Transports de la communauté urbaine de Niamey

ENAM : Ecole Nationale d'Administration et de la Magistrature

ENS : Ecole Normale Supérieure

ENSP : Ecole Nationale de Santé Publique

FLSH : Faculté des Lettres et Sciences Humaines

GIE : Groupe d'Intérêt Economique

INJS : Institut Nationale de la Jeunesse et des Sports

IPSP : Institut Pratique de Santé Publique

IRSH : Institut de Recherche en Science Humaine

MEAT : Ministère de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire

MESSR/T : Ministère des Enseignements Secondaire et Supérieur de la Recherche et la

ONAHA : Office Nationale des Aménagements Hydro-agricoles

RGP/H : Recensement Général de la Population et de l'Habitat

SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement Urbain

SONIDEP : Société Nigérienne des Produits Pétroliers

SNTN : Société Nationale des Transports Nigériens

SOTRUNI : Société des Transports Urbains de Niamey

SNTU : Société Nationale de Transport Urbain

UA M : Université Abdou Moumouni de Niamey

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

Introduction générale

La ville de Niamey est située à l'extrême Ouest du Niger, entre les parallèles 13°25'45'' et 13°36'16'' de latitude Nord et entre 2°01'43'' et 2°24'05'' de longitude Est, à une altitude variant de 180 à 250 m. Niamey occupe donc une position excentrique par rapport à l'ensemble du pays. Elle s'étale de part et d'autre du fleuve Niger dont la traversée est facilitée par le pont Kennedy construit en 1970. Cet unique pont est aujourd'hui très encombré pendant les heures de pointe : un accident, une panne de camion ou le passage des animaux, et c'est la congestion.

Comme les autres villes africaines, Niamey depuis l'indépendance, connaît une forte croissance tant démographique que spatiale. Cette croissance rapide est due à une forte croissance naturelle et à l'immigration consécutive à la crise du monde rural. En effet, la dégradation continue de l'environnement rural, la succession des années de sécheresse et leur corollaire les crises alimentaires drainent une masse importante de populations rurales vers les centres urbains, qui sont pour la plupart des centres économiques et politiques où le niveau de vie est relativement plus élevé que dans les zones rurales. Cet afflux de migrants vient renforcer l'accroissement naturel résultant du niveau élevé de fécondité qui caractérise les populations nigériennes : le nombre d'enfants par femme est estimé à 7,1 (RGP/H 2001). L'action conjuguée de ces deux phénomènes est à l'origine de l'accroissement rapide de la population urbaine et de l'étalement de la ville.

En effet, la ville de Niamey qui est née, il y a juste une centaine d'années a, une population qui avoisine le million et couvre une superficie de plus de 11 000 ha. La ville de Niamey a vu sa population décupler, particulièrement à partir de l'indépendance en 1960. Cet étalement est dû à la naissance de nouveaux quartiers à la périphérie de la ville et au dépeuplement de ceux du centre-ville du fait de leur colonisation par les activités commerciales ; les quartiers péricentraux par contre se densifient. Cette urbanisation galopante qui s'effectue horizontalement est consommatrice d'espace. La distance à vol d'oiseau entre le nord et le sud de la ville de Niamey est de 14,117km contre 17,44km

D'Est en Ouest. Cet allongement de la distance n'est pas sans conséquences sur les déplacements des Niaméens.

L'organisation des transports apparaît de plus en plus nécessaire, car les transports urbains jouent un rôle vital dans les déplacements et les échanges intra-urbains de toutes sortes et de toutes natures.

Le secteur du transport qui se caractérise par une croissance non maîtrisée et par l'hégémonie écrasante de la route, génère de par ses dysfonctionnements, des effets négatifs sur la ville, son économie, ses habitants à travers en particulier le bruit, la pollution atmosphérique, les embouteillages, les accidents de circulation qui en résultent, etc. Ces dysfonctionnements hypothèquent le développement économique, social et urbain durable des agglomérations africaines. Ils accablent particulièrement les populations urbaines les plus pauvres.

La ville est un espace d'échanges, les économistes la définissent d'ailleurs comme étant un marché. Les déplacements y occupent donc une grande place du fait de sa taille, de sa superficie et de la multiplicité de ses fonctions économiques, administratives, et socioculturelles.

Depuis quelques années cependant le constat général dans les villes africaines et particulièrement à Niamey est que le paysage des transports urbains a évolué, avec comme élément marquant la disparition progressive des grandes entreprises de transport urbain au profit des entreprises privées, artisanales ou informelles qui ont occupé peu à peu l'espace laissé vacant par les entreprises structurées¹.

À Niamey, la SOTRUNI (Société des transports urbains à Niamey) qui s'occupe de la desserte des différents quartiers de la communauté urbaine de Niamey et des villages périphériques rencontre d'énormes difficultés dans son fonctionnement. Son parc réduit à seulement 11 autobus contre une quarantaine il y a une trentaine d'années, ne lui permet ni d'offrir aux habitants de Niamey un service de transport public satisfaisant, ni

¹ XAVIER G., PIERRE T. : Transport urbain en Afrique à l'heure de l'Ajustement structurel, Paris, Karthala, 1992

de faire face à l'explosion de la demande consécutive à la rapide augmentation de la population et son corollaire l'étalement urbain, à la concentration des activités économiques et administratives dans le centre-ville. Cette situation a engendré d'une part la prolifération des taxis *tête rouge*, qui sont des voitures berlines de 5 places maximums y compris le chauffeur, et d'autre part l'émergence, depuis 2000, des entreprises artisanales comme *Faba transport* et des minibus de 19 places appelés *faba-faba* reliant le centre-ville aux quartiers périphériques. En 2005, 20 669 véhicules d'occasion sont entrés au Niger par le corridor de Cotonou². Une bonne partie de ces véhicules était destinée à la consommation des Niaméens. En effet, chaque année, ce sont des milliers de véhicules d'occasion qui rentrent à Niamey. Ils sont surtout destinés aux transports individuels et collectifs de la ville.

Malgré cette arrivée massive de véhicules d'occasion de toutes sortes, la demande est loin d'être satisfaite d'une part à cause de la pauvreté des populations, d'autre part à cause de l'insuffisance de l'offre, du mauvais état des routes, et de la flambée du prix du pétrole qui se répercute sur les prix des déplacements. Cette faiblesse de l'offre et la pauvreté des Niaméens expliquent en partie la prépondérance de la marche à pied et l'utilisation des véhicules (automobiles et motos) vétustes pour ceux qui en ont les moyens. Par ailleurs le système tel qu'il fonctionne aujourd'hui, génère d'importantes externalités négatives.

Quels sont donc les impacts socio-économiques et environnementaux des transports urbains sur la ville de Niamey ? Quelles sont les conséquences du développement du modèle actuel de transport sur la ville de Niamey ? Comment résoudre durablement le problème des transports à Niamey, afin de ne pas tomber dans les pièges de « Go Slow » et de la pollution atmosphérique des grandes villes comme Lagos ?

Revue de la littérature

Les transports urbains, considérés comme une activité d'intérêt général a fait l'objet de plusieurs études. Ces études sont pour la plupart axées sur l'organisation et la gestion

² SAMAKE. C : Etude bibliographique sur les transports urbains à Niamey

des transports urbains. Il nous serait illusoire voire préjudiciable d'entreprendre une étude sur les transports urbains sans passer en revue les acquis disponibles. Il s'agit pour nous d'éviter les redondances et de faire progresser les connaissances par l'intégration des résultats obtenus auparavant. En effet, la question des transports urbains constitue une véritable entorse à la gestion des centres urbains. Plusieurs thèmes en rapport avec le transport urbain et le développement durable ont été traités.

La littérature sur les transports urbains dans les villes africaines est dominée par des actes de colloques. En effet, il y a eu plusieurs colloques parmi lesquels nous pouvons citer :

Le colloque international de Ouagadougou tenu du 1^{er} au 5 octobre 1990, sur le thème « *Maîtriser le développement urbain en Afrique sub-saharienne* ». Le BRIS. E et GRANNITRAPONI. H ont montré dans leurs articles : **Extension urbaine et besoin de transport pour les élèves de l'enseignement secondaire cas de Ouagadougou**, les difficultés que rencontrent les élèves de Ouagadougou pour rejoindre leur école. Pour ces auteurs, la solution se trouve dans le développement des transports collectifs en relation avec la croissance démographique et spatiale de cette ville qui a de plus en plus éloigné les établissements scolaires des quartiers périphériques. Ces auteurs qui ont dans leurs articles fournis la carte des infrastructures de transport de Ouagadougou, démontrent que les solutions alternatives sont soit l'implantation de nouveaux établissements dans les quartiers périphériques ou la création d'un service de ramassage scolaire.

Le deuxième colloque s'est aussi tenu à Ouagadougou du 1^{er} au 4 juillet 2004, 14 ans après le premier. Il est intitulé « *le développement durable : leçons et perspectives* ». L'article de AMAKOE. P. A : **La problématique des transports urbains et réduction de la pollution de l'air due aux transports motorisés en Afrique subsaharienne**, traite non seulement du dysfonctionnement du système de transport, mais aussi de l'accroissement du parc automobile des villes africaines. Cet accroissement est essentiellement constitué de véhicules d'occasions. Après avoir montré la prolifération des véhicules d'occasion, l'auteur montre les conséquences de cette prolifération sur

l'environnement urbain et sur la santé des populations des villes. Il relativise cependant et propose quelques solutions pour un développement urbain durable. L'intérêt que présente cet article à nos yeux est qu'il présente le dysfonctionnement du système de transport dans les villes d'Afrique au sud du Sahara, conséquence des problèmes économiques que connaissent les villes d'Afrique lesquelles engendrent à leur tour d'autres. Cette situation contraste avec les caractéristiques de notre milieu d'étude (la zone aride et semi-aride) où la population rencontre d'énormes difficultés dans le domaine de transport.

L'ouvrage « *Les transports dans les villes du sud : Recherche de solution durable* », écrit sous la direction de XAVIER G. est une synthèse de la conférence de CODATUVI à Tunis en février 1993 sur le thème « Développement et aménagement des transports urbains ». Elle a réuni plusieurs communications aussi riches que variées abordant la question du transport urbain dans les villes du Tiers-Monde. Dans cet ouvrage collectif, l'article de GUEYE B. et BAMAS S. : **Système de déplacement dans les villes moyennes d'Afrique : cas de Bobo et Bouaké** décrit la croissance de ces deux villes dont le transport occupe une place primordiale dans leur fonctionnement. C'est ainsi qu'ils ont analysé le rôle important des deux roues motorisées dans les déplacements des habitants de ces villes et constaté que seul le développement du mode de transport collectif qui s'adapte au fur et à mesure du développement urbain pourra permettre aux systèmes des transports de continuer à remplir, leur fonction essentielle d'échange dans les villes.

L'ouvrage de XAVIER G. et TEURNIER P. (1992) « *Transport urbain en Afrique à l'heure de l'ajustement structurel* », montre que la prolifération des transports collectifs artisanaux est consécutive à l'ajustement structurel imposé aux pays africains au cours des décennies 1980-1990. Les mesures imposées par le FMI et la Banque Mondiale ont entraîné la disparition des entreprises de transport suite à l'arrêt des subventions de l'Etat, et la prolifération d'entreprises artisanales de transport.

OLVERA L D., PLAT D., POCHET P. (2002) « *Etalement urbain, situation de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne : l'exemple de Niamey* » relatent la situation de pauvreté que connaissent les villes africaines en général, les difficultés que rencontrent les habitants des quartiers périphériques pour accéder aux fonctions urbaines. Pour ce faire, ces auteurs ont pris l'exemple de la ville de Niamey, en décrivant d'abord sa croissance démographique puis son sous-équipement. Selon ces auteurs, cette rapide croissance démographique est la cause de l'explosion spatiale de Niamey qui ne s'est pas accompagnée d'un développement des infrastructures urbaines à sa mesure. Cet article qui contient une carte de l'offre et de la demande de transport dans cette ville capitale, fait une analyse de la situation des habitants des quartiers périphériques qui ont un accès limité à la ville.

Hormis ces études, des mémoires de maîtrise et de DEA ont abordé la problématique des transports à Niamey. Au département de Géographie trois mémoires ont été écrit sur cette problématique. Il s'agit de :

ALOU H R. (1983) « *Transport urbain des passagers à Niamey* » énumère les principaux problèmes que rencontrent les Niaméens depuis les années 1980. Elle conclut en disant que la croissance rapide de la ville et le manque de voies aménagées ne permettent pas l'accessibilité des quartiers éloignés.

HALILOU R. (2001) nous décrit, les caractéristiques du transport en commun à Niamey dans son mémoire de maîtrise dont le thème est « *Les transports en commun dans la communauté urbaine de Niamey*. En effet, il fait une étude détaillée de la situation de l'offre en transport de Niamey

SAMAKE. C (2008) fait une analyse bibliographique sur les transports urbains à Niamey. Il analyse successivement la situation du transport à Niamey, l'apport de l'activité pour la ville de Niamey, et les impacts socio environnementaux sur la ville.

Cette revue de la littérature, montre que beaucoup d'auteurs se sont intéressés à la question des transports dans les grandes villes africaines, notamment à leur

dysfonctionnement et aux difficultés que rencontrent les habitants des villes pour se déplacer. Les problématiques abordées sont de ce fait, axées sur les questions d'organisation, de caractéristiques, des moyens de déplacement, des modes de déplacements, et enfin d'impacts socioéconomiques. L'impact environnemental a rarement été abordé. Ce manque d'intérêt est-elle dû à la marginalisation du phénomène, ou à un effet mode qui est actuel. Depuis une dizaine d'années les études d'impact environnemental sont à la mode et concernent tous les secteurs de la vie. En effet, il y a lieu de se poser la question suivante : Quels sont les impacts socio-économiques et environnementaux du transport sur l'avenir de la ville de Niamey ? S'interroger sur la contribution d'une politique de déplacement à Niamey au développement durable consiste à rechercher un mode de déplacement qui concilie équité, environnement, économie et participation. Pour cette étude, nous avons formulé les hypothèses suivantes.

Hypothèses

Hypothèse n°1 : Le transport est le principal vecteur de développement de notre société. Cependant au regard de nos pratiques actuelles de mobilité, le transport est aussi le principal vecteur d'un non-développement.

Hypothèse n°2 : La prolifération des Faba qui est une réponse à la pénurie et à un besoin de transport est un pis aller pour le développement durable, car leur logique de fonctionnement est axée sur la rentabilité à court terme, dans le cadre d'une concurrence vive.

Objectifs

Montrer de façon synthétique le rôle du transport dans une ville capitale du Sahel, et ses impacts environnementaux sur le cadre de vie de la population. Pour ce faire nous tenterons de :

-Comprendre le fonctionnement du transport à Niamey ;

-Analyser le comportement et le rôle des différents acteurs intervenant dans le secteur du transport urbain ;

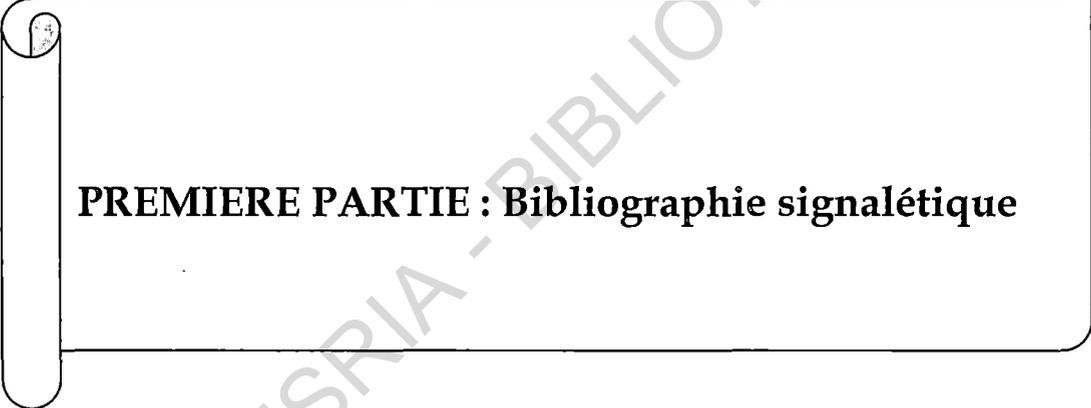
-Mesurer les impacts environnementaux du développement anarchique du transport dans une ville pauvre en rapide croissance.

Méthodologie

Pour la réalisation de ce travail, la méthode à laquelle nous avons eu recours est la suivante :

Dans une première étape, nous avons effectué une recherche bibliographique. Pour ce faire, nous avons répertorié et analysé toute la documentation disponible sur place et sur Internet. Cet inventaire nous a permis d'une part d'analyser les textes et politiques de l'Etat en matière de transport et d'autre part de voir ce qui se passe dans d'autres villes africaines et du Tiers Monde afin de proposer des solutions alternatives.

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE



PREMIERE PARTIE : Bibliographie signalétique

CODESPRIA - BIBLIOTHEQUE

Cette première partie du travail est une présentation de la bibliographie. En effet, nous avons essayé de classer les documents par catégories : ouvrages généraux, thèses et mémoires, etc.

Chapitre I : Ouvrages généraux

I.1. Ouvrages généraux

BAUD P et al. (1995). *Dictionnaire de la géographie*, Paris, Hâtier, p.432

COMOE KROU B. (1985). *Comment faire un mémoire (Licence, maîtrise, DEA)*, cahier n°2, Abidjan

MERENNE E. (1995). *Géographie des transports*, Paris, Nathan, p. 192

DEGOBER T. (1992). *Automobile et Pollution*, Paris, p. 509

EMMANUEL G. (1989). *Le défi urbain en Afrique Noire*, Paris, Harmattan, p.121

GAUCHON P., TILLENNE. (2005). *Géopolitique du développement durable*, Paris, PUF, p.365

GEORGE P. (1974). *Dictionnaire de la Géographie*, Paris, PUF, p.451

GERONDO C. (1977). *Les transports urbains*, QSJ, Paris, PUF, p.125

HENNET J C. (1985). *Ecomobile « Sortir de l'impasse des transports »*, AST, Lausanne, p. 151

PIERMAY J L. (1993). *Citadins et quête du sol dans les villes d'Afrique centrale*, Paris, Harmattan, p.579

LEVY J P., DUREAU F. (2002). *L'accès à la ville : les mobilités spatiales en question*, Paris, Harmattan, p. 411

SOPHIE D., ODILE G. (1989). *Les investissements publics dans les villes africaines : Habitat et transport*, Paris, Harmattan, p.222

XAVIER G. (1994). *Les transports dans les villes du sud*, Paris, Harmattan, p.337

XAVIER G., TEURNIER P. (1992). *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement structurel*, Paris, Karthala, p. 214

I.2. Colloques et Conférences

AMAKOE P A. (2004). *La problématique des transports urbains et la réduction de la pollution de l'air due aux transports motorisés en Afrique subsaharienne*, Acte du colloque réuni à Ouagadougou (Burkina Faso) du 1^{er} au 4 juin 2004

BAMAS S., « Les transports urbains à Ouagadougou : Diagnostiques et perspectives » In *Etudes urbaines à Ouagadougou, Burkina Faso*, Collection « Pays enclavés » n°1, p.59-89

ILBOU K E. (1990). *Extension urbaine et besoin de transport pour les élèves de l'enseignement secondaire : Cas de Ouagadougou*, Actes du colloque international de Ouagadougou du 1^{er} au 5 octobre 1990

MOUMOUNI B. Organisation du transport public urbain dans la communauté urbaine de Niamey, rapport de communication de la conférence sur les transports en Afrique de l'Ouest et du centre, Marrakech, p.12.

<http://www.aimf.asso.fr/pres/col-tunis/annexe1>

Chapitre II : Articles, rapports et TER

II.1. TER

ABDOU Y I. (2005) *Les transports terrestres dans le processus de désenclavement et d'intégration du Niger dans la sous-région Ouest africaine : l'exemple de la route nationale n°6*, mémoire de maîtrise, Université Abdou Moumouni, p.100

ADAMO A. (2005) *Parcours migratoire des citoyens et problèmes de logement à Niamey*, mémoire de DEA, Université Abdou Moumouni de Niamey, p.156

AGA O. (2001) *Les difficultés d'accès au foncier urbain à Niamey : cas de la commune Niamey II*, mémoire de maîtrise, Université Abdou Moumouni de Niamey, p.95

ALOU H R. (1984) *Les transports urbains des personnes à Niamey*, mémoire de maîtrise, Grenoble, p.125

AMADOU B. (1991) *Transport urbain des passagers, à Niamey : cas des taxis et autobus, approche socio-économique*, mémoire de licence sociologique, Université Abdou Moumouni de Niamey, p.46

AMINE A. (1989) *Transport Bamako*, mémoire de fin d'étude, Ecica, p.37

BELKO M G. (1985) *Causes et conséquences des affrontements entre urbanisme périphérique et système foncier traditionnel à travers l'exemple de Niamey*, Thèse de doctorat, Université IV, Paris, Institut de Géographie, p.295

BERNUS S. (1969) *Particularisme ethnique en milieu urbain, l'exemple de Niamey*, mémoire de l'Institut d'ethnologie, Université de Paris, p.269

BOUBE Z. et al. (2004) *L'organisation des transports taxi ville dans la communauté urbaine de Niamey*, mémoire de fin d'étude, ENAM, p.44

HALILOU (R.) *Le transport en commun dans la communauté de Niamey*, mémoire de maîtrise, Université Abdou Moumouni de Niamey, 2001, p.103

ISSAKA H. (2004) *Les espaces d'occupation spontanée à Niamey : contribution à l'analyse des pratiques urbaines en milieu sahélien*, mémoire de maîtrise en Géographie, Université Abdou Moumouni de Niamey, p.108

MOTCHO K H. (1991) *Cadre de vie et système de santé à Niamey*, Thèse de doctorat, Université Michel de Montaigne, Bordeaux III, p.310

SALISSOU A M., FASSOUMA G. (2001) *Etude des conséquences socio-économique des accidents de la voie publique : cas des malades hospitalisés en service de traumatologie de l'hôpital national de Niamey du 1^{er} au 31 décembre 1999*, travail de fin d'étude, ENSP, p.39

SAMAKE C. (2008) *Etude bibliographique sur les transports urbains à Niamey*, mémoire de DEA, Université Abdou Moumouni de Niamey, p.77

SIDIKOU A H. (1980) *Niamey : étude socio urbaine*, Thèse de doctorat, Rouen, Université de Haute-Normandie, p.426 (2 tomes)

YAYE SAIDOU H. (2007) *Croissance urbaine et problème de transport à Niamey : cas de Talladjé Niamey commune IV*, mémoire de maîtrise, Université Abdou Moumouni de Niamey, p. 91

II.2. Rapports et articles

République du Niger, Ministère des travaux publics, des transports, des mines et de l'urbanisme, direction des transports terrestres, rapport annuel de la gestion de 1965

République du Niger, ministère des travaux publics, des transports et de l'urbanisme, direction des travaux publics et de l'urbanisme : rapport annuel de la gestion de 1970

République du Niger, ministère des travaux publics, des transports et de l'urbanisme, direction des travaux publics et de l'urbanisme : rapport annuel de la gestion de 1973

République du Niger, Cabinet du Premier ministre, Secrétariat permanent du DRSP, Stratégie de réduction de la pauvreté, Niamey, 2002

République du Niger, Région de Niamey, CUN, DRTN, Rapport d'activité service carte grise, année 2004, 2005, 2006, 2007

Magazine d'information de la CAFER n°13, juillet 2008, p.19

Le courrier Afrique-Caraïbe-Pacifique-Communauté européenne, bimestriel n°131, janvier-février 1992 : Crises urbaines, pp. 69-71

BUGNICOURI J et al. (1981). *Transport en sursis, quelle politique des « petits transports » urbains dans le Tiers Monde*, document du Tiers Monde, n°13 – 81

BONTIANTI A. (2007). Les transferts de véhicule d'occasion d'occident à Niamey : impacts économiques et recomposition spatiales et environnementales, Niamey, UAM, IRSH, p. 15

Bulletin de la coopération française pour le développement urbain, l'habitat et l'aménagement spatial, n°78, décembre 2007, p. 15

Bulletin de la coopération française pour le développement urbain, l'habitat et l'aménagement spatial, n°44, juin 1999, p. 7

DIAZ OLVERA L et al. (2002). Étalement urbain, situation de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne, l'exemple de Niamey, Paris, Harmattan, p.20. <http://ideas.respec.org/p/hal/journal/halshs-00080453>

Dossier thématique sur le développement durable et le transport, mars 2004, p.22. <http://www.utp.fr/document/téléch>

NICOLAS J P et al. (2002). Mobilité urbaine et développement durable : Quels outils de mesure, quels enjeux ?, Cahier scientifique du transport n°41, pp. 53-76

II.3. Définition de quelques concepts de l'étude

Transport : selon le dictionnaire « petit Larousse de poche », le transport est entendu comme l'action de porter d'un lieu à un autre. Pour Mérenne. E (1995) Les transports, c'est d'abord ce qui permet d'assurer l'intégration spatiale et sociale, essentielle pour qu'une ville fonctionne. Le dictionnaire de la Géographie de GEORGE P, définit le transport comme le déplacement des marchandises ou des personnes d'un lieu à un autre et selon lui, le transport se caractérise par l'objet transporté et le mode de transport utilisé. Quant à Jérôme (2005)³, le transport est une activité qui consiste à un porter d'un lieu à un autre. Selon lui il peut être traité comme un système regroupant deux sous systèmes : le sous-système de transport public et celui du transport privé

Transport en commun : un ensemble de moyens d'acheminement des personnes ou des marchandises.

Transport des marchandises : nécessaire au fonctionnement de l'activité industrielle et artisanale et à l'approvisionnement des villes en biens de consommations notamment en produits vivriers

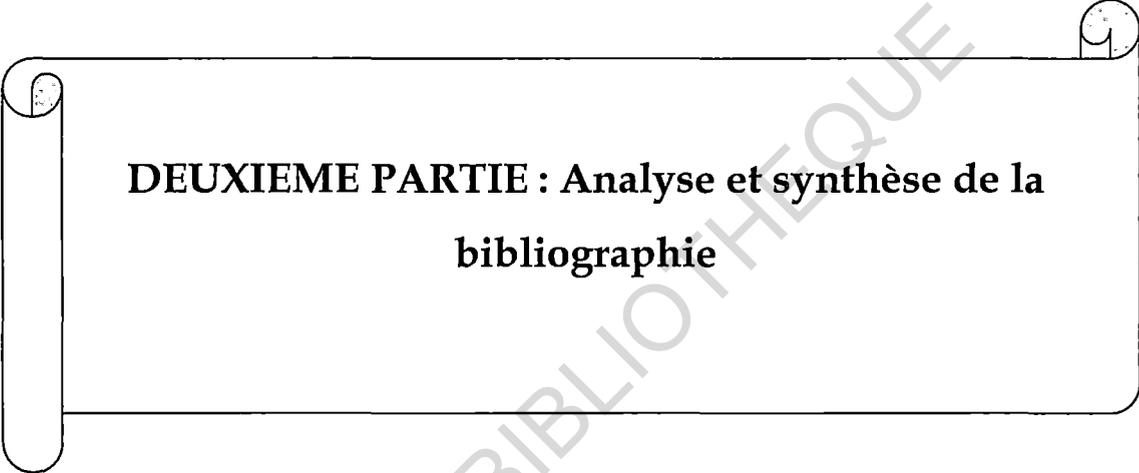
Transport des personnes : domaine où l'on privilégie les déplacements des actifs de leur lieu de résidence à leur lieu de d'emploi, est à prendre en priorité, car ces déplacements sont massifs et ils conditionnent toute l'activité de l'économie urbaine.

³ Lu dans SAMAKE.C, Etude bibliographique sur les transports urbains Niamey

Le développement durable : La définition la plus communément admise est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre les générations futures à satisfaire les leurs. D'après le PNUD, le développement durable est « un processus d'élargissement de la somme des choix accessibles à chaque être humain »

D'après Michel. M (1999), le développement durable c'est « chercher à mettre en avant ce qui offre le meilleur résultat du point de vue des trois contraintes : économique, sociale et écologique ; avoir une économie qui se développe, des hommes qui ont des conditions de vie meilleures et disposer de ressources naturelles respectées. Une optique de développement durable oblige à repenser le fonctionnement de notre société et de son évolution »⁴ De toutes ces définitions, nous pouvons tirer une conclusion en disant que le transport est un système très complexe, qui a un apport important dans l'économie d'un pays, d'un autre côté, il peut contribuer à la détérioration et aux nuisances dans une ville. Cependant, le transport urbain durable s'entend d'un système qui permet aux populations de satisfaire leurs principaux besoins d'accès aux biens, aux emplois, à l'éducation, aux loisirs et à l'information. Cet accès s'effectuant en toute sécurité en harmonie avec la santé des humains et des écosystèmes, et dans le respect de l'équité au cœur des générations et entre celles-ci. Le transport urbain durable est aussi abordable, il fonctionne efficacement, ne produit pas assez d'émissions polluantes et de déchets que dans la limite de la capacité de la planète de les absorber.

⁴ (Support de cours DEA, module 2 : Développement durable de Mr WAZIRI. M. M).



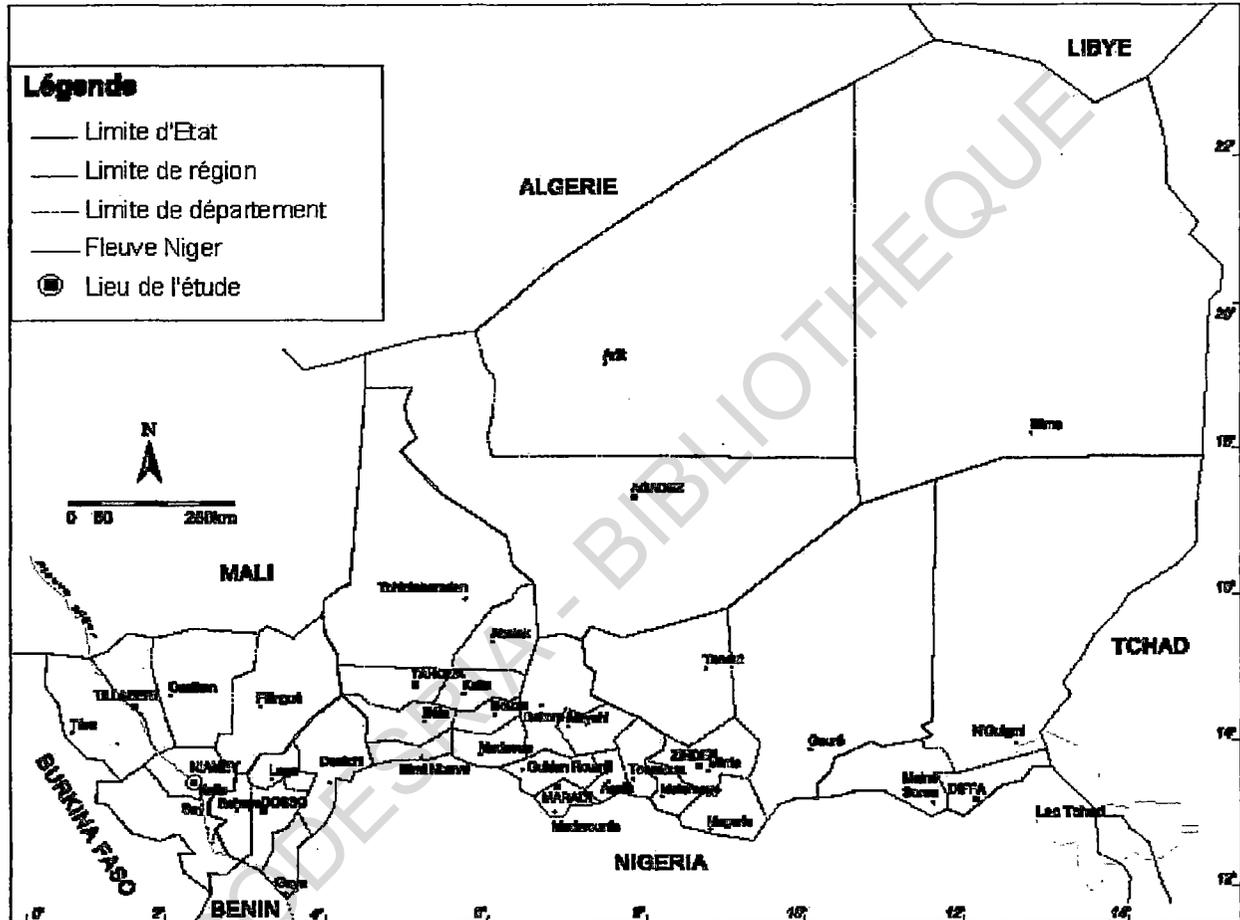
**DEUXIEME PARTIE : Analyse et synthèse de la
bibliographie**

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

Chapitre III : Le fait urbain à Niamey

Ce chapitre s'articule autour des points suivants : l'historique de la ville de Niamey, l'étude de son cadre physique, l'évolution démographique de la communauté urbaine de Niamey et de sa superficie.

Carte n°1 : Localisation de la ville de Niamey



III. 1. Étude du cadre physique et humain de Niamey

Avant d'aborder l'étude proprement dite des problèmes des transports et de leur impact sur la ville, il nous faut tout d'abord présenter la communauté urbaine de Niamey qui est notre champ d'investigation.

III. 1.1. Historique

déviert chef-lieu du 3^{ème} territoire militaire nouvellement créé. A ce titre, elle assurait le ravitaillement des troupes coloniales (MOTCHO K H, 1991). En 1911, elle perd sa place au profit de Zinder.

En décembre 1926, le chef-lieu du territoire autonome s'installe à Niamey. Dans les années 1930-1937 (SALISSOU A M., FASSOUMA G. 2001) d'importants travaux sont réalisés dans la ville de Niamey, notamment la construction du palais du gouverneur.

L'arrêté n°1248/API du 14 février 1954, crée la commune mixte du premier degré de Niamey, le 1^{er} janvier 1955 (SDAU). La ville devient une commune de plein exercice, avec à sa tête un maire. La loi n°66-035 du 1^{er} septembre 1966, stipule que « toute commune urbaine comprenant au moins 25 000 habitants, peut recevoir la dénomination de ville, par décret pris en conseil des ministres et que la ville assimilée à un arrondissement constitue une division directe du département dans les limites desquelles elle est située. Niamey à cette période comptait plus de 40 000 habitants. En application de cette loi la commune de Niamey reçoit la dénomination de ville et assimilée à un arrondissement, par décret du 08 novembre 1967. Elle relève de ce fait directement de la tutelle du préfet. À partir de 1979, Niamey est composée de cinq districts et est dirigée par un préfet maire

La ville de Niamey est érigée en communauté urbaine, avec le décret n° 88-393/PCMS/MI du 29 novembre 1988 portant création de la communauté urbaine de Niamey et avec la mise en application de l'ordonnance n°28 du 28 avril 1988 (Plan Urbain de Référence).. Elle est alors subdivisée en 3 communes administrées par des administrateurs délégués coiffés par un préfet président.

La loi n°2002. 015 du 11 juillet 2002, portant création de la CUN avec à sa tête un gouverneur, divise la ville de Niamey en cinq communes, dirigée chacune par un maire élu démocratiquement (Répertoire des villages du recensement de la population 2001).

Toutes les appellations et subdivisions de la ville ont pour unique objectif : la maîtrise de la croissance urbaine, c'est-à-dire de la croissance démospatiale de Niamey. Or en l'espace de 50 ans la superficie urbanisée de la ville est passée de 800 ha en 1960 à plus de 12 000 aujourd'hui tandis que la population, elle a été multipliée par 30. cette rapide croissance pose d'énormes problèmes de transports.

Hier capitale coloniale, la communauté urbaine de Niamey, est aujourd'hui encore capitale du Niger indépendant.

III.1.2. Cadre physique

Les facteurs physiques jouent un rôle déterminant dans l'implantation de l'homme. Aussi nous paraît-il utile de présenter quelques aspects physiques caractérisant la communauté urbaine de Niamey, afin de mesurer les atouts et contraintes du site relativement au bon fonctionnement des transports.

La ville de Niamey est bâtie sur les bas plateaux du sud nigérien qui sont entaillés dans leur partie occidentale par le fleuve Niger (MOTCHO K H). Sur les rives de celui-ci s'est édifiée la ville. L'agglomération urbaine s'est développée en premier lieu sur la rive gauche, ensuite sur la rive droite sur les anciennes terrasses du fleuve.

III.1.3. Le plateau de la rive gauche

D'une altitude moyenne de 250m environ, ce plateau porte la plus grande partie de la ville de Niamey. Il surplombe ainsi le fleuve par une belle corniche, dont le commandement atteint par endroits 20m et l'enserme étroitement de Yantala à Gamkallé⁵ (MOTCHO K H). Le sommet du plateau présente, à certains endroits des ondulations légères, dans ces dépressions stagnent les eaux de pluies qui constituent une entrave pour le bon déroulement du transport. Le ruissellement, par un ravinement actif, a créé tout au long de cette corniche un paysage de bad-lands. La partie ouest est entaillée par la vallée du Gounti Yéna débouchant dans le fleuve, avec une direction Nord-Sud. Cette vallée qui sépare la zone commerciale d'une part et la zone administrative de la ville « indigène » d'autre part est enjambée par 8 ponts facilitant la circulation entre les différentes parties de la ville.

III.1.4. La plaine de la rive droite

Sur la rive droite du fleuve, s'étend une grande plaine alluviale d'une altitude 185m constituée des anciennes terrasses du fleuve. À certains endroits, elle présente des terrains marécageux ou humides occupés par les aménagements hydro agricoles. Elle se resserre vers l'aval pour atteindre au niveau du village de Saguia sa plus petite extension. On y distingue deux terrasses emboîtées dont la plus haute sur laquelle est bâtie la ville est située à 2m au-dessus du niveau de crue. Recouverte de sable éolien, cette plaine est occupée sur toute la bordure du fleuve par des vergers et des jardins maraîchers ; alors que la seconde partie, celle de Kirkissoye, est presque entièrement transformée en aménagement hydro agricole. Ailleurs elle est recouverte de formation éolienne. Ces terrains non-submersibles sont affectés à l'habitat. À l'ouest, l'érosion a isolé de nombreuses buttes témoins, telles que les trois sœurs au sud de Kourtéré. Toutes ces formes sont héritées des phases climatiques qui ont caractérisé le quaternaire dans cette partie de l'Afrique.⁶ Cependant pendant la période des hautes eaux et l'hivernage, cette partie de la ville est entrecoupée par le ravinement des bras mort du fleuve notamment entre l'île de Neini Goungou et Lamordé, entre Lamordé et Karadjé. Cette remontée des eaux du fleuve éloigne ces quartiers limitrophes, obligeant leurs habitants à utiliser des pirogues pour se rendre à l'une des rives du bras mort. Ailleurs, c'est la résurgence de l'eau dans certains quartiers qui rend impraticable des rues pendant quelques mois. En hivernage, la faible déclivité des terrains transforme plusieurs rues des quartiers de la rive droite en véritables mares.

⁵ MOTCHO.K.H : Cadre de vie et système de santé o Niamey, thèse de doctorat, 1991

⁶ TRAPSIDA (V) : l'économie maraîchère à Niamey, mémoire de maîtrise en géographie

III.1.5. Climat

Le climat de type soudano sahélien partage l'année en deux saisons : une longue saison sèche qui dure de 7 à 8 mois et une courte saison de pluie de 4 à 5 mois permettant les cultures.

La saison sèche peut être subdivisée en trois périodes d'inégale durée : de novembre en février, on a une saison sèche fraîche pendant laquelle les températures minimales moyennes sont inférieures à 20°C. Elle contraste avec les rigueurs thermiques des mois de mars, avril et mai où les températures maximales moyennes atteignent parfois 40 ou 45° C et enfin une courte période correspondant au mois d'octobre au cours de laquelle on a l'harmattan vent chaud et sec, qui dépose du sable dans les rues contribuant ainsi à leur encombrement et donc au rétrécissement de la chaussée. En effet, pendant la saison sèche dans la majorité des quartiers les rues sont poussiéreuses et très ensablées car elles ne sont pas aménagées. Ce qui constitue un problème pour la circulation : par exemple pendant cette saison, il est difficile voire impossible de circuler à bicyclette, les motocyclistes chutent régulièrement sur les voies ensablées et les voitures s'enfoncent, aggravant de ce fait leur usure.

La saison pluvieuse ou hivernage s'étale sur 4 à 5 mois. C'est le temps de la mousson, vent humide et régulier de secteur sud-ouest. Les températures s'abaissent, l'humidité relative s'accroît. La ville de Niamey reçoit en moyenne 592mm par an au cours de cette saison, il pleut en moyenne 50,3 jours par an, les premières pluies apparaissent en avril, mais depuis quelques années on observe un léger retard : il faut attendre juin parfois pour voir les premières pluies. Pendant cette saison pluvieuse, les rues sont bourbeuses pour manque de caniveaux d'eau de pluies.

III.2. Poussée démographique

« La rapidité et l'ampleur de la croissance démographique et spatiale urbaine n'ont pas permis aux pouvoirs publics de doter la ville de Niamey de l'ensemble des infrastructures collectives nécessaires à la vie quotidienne des Niaméens ». ⁷ C'est ce que nous allons tenter de montrer à travers les pages qui suivent.

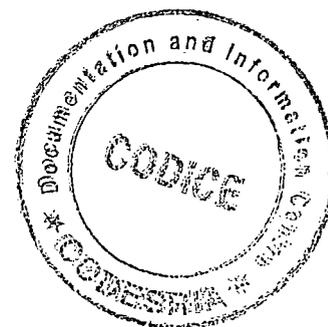
À l'instar de beaucoup de capitales africaines, Niamey connaît une croissance accélérée de sa population. L'une des conséquences de cette croissance démographique est l'extension spatiale de la ville qui nécessite la mise en place d'infrastructures routières.

Il n'existe pas de données fiables avant le premier recensement de la population de 1977. Les chiffres de population sont approximatifs, car basés sur des estimations.

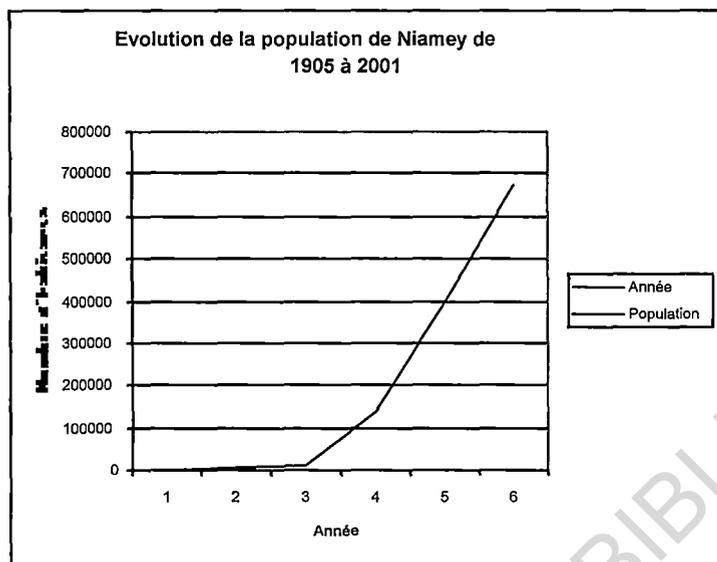
⁷ MOTCHO. K H : Op.cité

Tableau 1 : Évolution de la population de Niamey.

Année	Population
1905	1800
1926	3142
1951	11790
1975	135338
1988	398265
2001	674950



Graphique n°1: Évolution de la population de Niamey



Source: MOTCHO K H., & ALOU H R.

Jusqu'à la deuxième guerre mondiale, Niamey n'était qu'un gros village comparé aux autres centres urbains les plus importants qui étaient Zinder, Maradi, Tahoua. Les années 1950 marquent la plus forte expansion démographique de la ville de Niamey dont qui atteignit 12000 habitants (AGA O, 2001), avec un taux d'accroissement annuel très élevé de l'ordre de 10 à 12 %. Ce fort taux est imputable à un apport massif de populations rurales en quête d'une situation meilleure et qui finissent souvent par s'installer définitivement. Cet afflux de migrants au départ est dû en partie au rôle joué par le Fond d'Investissement Économique et Social (FIDES) dans le financement des travaux d'infrastructures et d'équipements et à l'augmentation du nombre des Européens dont les besoins en personnel domestique attirèrent de milliers de ruraux qui fondèrent en 1946 le quartier Boukoki (cases Haoussa). À l'indépendance l'accès des nationaux aux postes de responsabilité politique et administrative a permis aux ruraux de déferler dans les villes nigériennes où désormais ils trouvent facilement un hébergement.

À partir de 1970 l'expansion démographique de la ville de Niamey a été plus rapide encore. La construction du pont Kennedy sur le fleuve a permis son extension sur l'autre rive. Désormais le cap des 100000 habitants est franchi (SIDIKOU A, 1981). En 1977, la

population étant de 241 000 et 398 264 habitants en 1988. La ville continue de s'accroître à un rythme rapide, cette croissance est due non seulement à l'afflux massif des ruraux mais de plus en plus à la croissance démographique interne de la population : le taux d'accroissement naturel est passé entre 1950 et 1988 de 2% à 3,1% par an (MOTCHO KH

La période 1988-2001 fut marquée par un ralentissement de la croissance démographique alors que les hypothèses les plus basses situaient la population autour de 800.000 habitants, le dénombrement de 2001 l'évalua à 674.950 habitants. Le taux de croissance pour la première fois depuis l'indépendance du pays est passé en dessous de la barre des 5 %. Il est alimenté essentiellement par le croît naturel, le flux de l'exode rural s'est beaucoup ralenti en valeur relative. Il n'en demeure pas moins que la population augmente au rythme annuel de 32 000 habitants dont 11 000 immigrants. Le fléchissement relatif du flux de l'exode rural est dû à la diminution de l'immigration consécutive à la crise économique que le Niger a traversée durant la décennie 1990. Cette crise en gonflant le rang des chômeurs, a dévié l'exode rural en direction de Niamey vers les pays côtiers où les opportunités d'emplois sont plus grandes.

III.2.1. Extension territoriale

Ce boom démographique, eu dès 1952, pour conséquence une extension de la ville hors de ses limites établies par le plan Herbé.

Au moment de l'accession du pays à l'indépendance Niamey était essentiellement bâtie sur le plateau de la rive gauche où les possibilités d'extension étaient assez grandes. Peu à peu les quartiers populaires se sont étendus suivant un mode d'occupation horizontale après densification du centre ville. Pour maîtriser la croissance rapide la ville a connu plusieurs plans d'aménagements depuis sa création : le plan Rigaux en 1926, celui de Court en 1937, le plan Herbé en 1952, le plan Soiroit en 1972 et le Schéma Directeur d'Aménagement urbain en 1984, le Plan Urbain de Référence de 2001. Ces différents plans qui ont donné à la ville sa configuration actuelle ont tous été dépassés avec leur échéance. En 1972 Niamey couvrait 1367ha, en 1987, 4847 ha ; Au cours de cette extension, la ville a absorbé les villages de Gamkallé et Yantala dans un premier temps puis les quartiers spontanés de Talladjé, qui s'est installé depuis 1967 à l'Est de la ville, et de l'Aviation sis au Sud-est de Talladjé. En 1970, la construction du pont Kennedy a permis à la ville de s'étendre sur la rive droite du fleuve Niger. C'est ainsi que anciens villages, et les quartiers spontanés de cette partie de la ville ont à leur tour été annexé et de nouveaux quartiers y ont été bâtis dans cette partie de la ville a la singularité de juxtaposer villages, îlot spontanée et modernes sur un même site.

Aujourd'hui la ville de Niamey couvre plus de 12 000ha et s'étend aussi sur la rive droite du fleuve Niger. Elle est cependant plus développée sur la rive gauche, cette extension spatiale en allongeant les distances, rappelons que la ville s'étend d'Est en Ouest sur plus de 20 km et 15 km du Nord au Sud, des conséquences sur le coût de transport, sur la réalisation des infrastructures routières et sur la circulation.

III.2.2. Équipements

Au lendemain de l'indépendance, les préoccupations majeures des autorités politico administratives étaient d'apporter une réponse à la rapide croissance de la ville. Cette maîtrise de la croissance urbaine devait leur permettre de l'équiper conséquemment. Près de 50 ans après les indépendances ce pari n'a pas été gagné. La ville s'est accrue de façon démesurée et très vite. Ce qui n'a pas permis au politique de le doter d'un réseau routier performant.

III.2.3. Les infrastructures routières

L'extension de l'espace urbain nécessite la réalisation d'infrastructure routière permettant une bonne mobilité des personnes et des biens. Dans le SDAU, qui date de 1984, le réseau routier et pavé prévu était de 260km. D'après la direction de l'équipement de la CUN, en 1996 horizon du SDAU, Niamey totalisait 80km de routes dont 14 km de routes bitumées, 16 km de routes pavées et 50 km de routes latéritique. En 2002 ce réseau était de 180 km dont 150 km bitumées et 30 pavées et sur les 150 km bitumées 75 km appartient au réseau régional de la communauté urbaine de Niamey⁸. Depuis ce réseau n'a pas été étendu, le taux de ce réseau est faible : on a théoriquement a 15 ml de route bitumée par ha. Il en résulte que des portions entières de la ville ne sont pas desservies par ce réseau, leurs habitants doivent se contenter des rues bourbeuses en saison des pluies et sablonneuses en saison sèche. Cette situation use prématurément les vieilles voitures d'occasions acquis après des mois voir des années de privation.

⁸ SAMAKE. C. : Etude bibliographique du transport urbain à Niamey

Chapitre IV : Les transports urbains et leurs effets sur la ville

Dans ce chapitre, l'accent est mis sur certains éléments nécessaires à la compréhension du transport urbain, il s'agit notamment : de la demande en transport, l'offre, la mobilité, les modes de transports, etc.

IV.1. L'état du transport à Niamey

IV.1.1. La demande en transport

La demande du transport est une variable difficile à appréhender avec précision. Prévoir la demande de transport revient à prévoir un désir, une possibilité. Il ne s'agit pas d'une variable qui dépend uniquement d'une tendance antérieure, mais d'une fonction liée à d'autres facteurs tels que la population, les habitudes de déplacements, le degré de motorisation, le niveau de revenu et la qualité du service assuré. On comprend aisément que la mobilité et le choix d'un mode de transport sont fonction de plusieurs paramètres physiques et économiques

IV.1.2. La mobilité

La mobilité en termes de demande de déplacement satisfaite signifie les déplacements à l'intérieur d'une agglomération. Statiquement, la mobilité quotidienne est le nombre moyen des déplacements qu'effectuent des individus d'une population donnée par jour. Entendons par déplacement l'action pour une personne de se rendre d'un lieu à un autre pour y réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transports.

La mobilité des personnes est fonction de nombreux paramètres liés dont les principaux sont : le revenu, l'activité professionnelle, la motorisation, l'offre de transport, la localisation dans la ville.

Les données récentes sur la mobilité et sur la répartition par mode de transport manquent à Niamey, les seules données disponibles remontent à plus de dix ans (10). Ils sont issus de l'enquête auprès des ménages, réalisée pour les comptes du ministère de transport dans le cadre de l'étude sur les transports publics urbains dans la ville de Niamey en 1995. Nous avons quelques résultats dans le tableau qui suit :

Tableau 2 : La part de la marche dans les déplacements des Niaméens.

Transport urbain	Motifs (en pourcentage)			
	Marché	Eau	Ecole	Ecole

A pied	98,8	97,3	98,1	92,8
Auto	1,7	0,7	1,4	5,6
MIT	1,6	0,7	0,5	0,7
Autres	0,9	1,3	0,0	0,9

Source : MEAT-DGTP

L'analyse de ce tableau montre que la quasi-totalité des déplacements se fait à pied

Quand on fait une comparaison entre les quartiers périphériques, les quartiers centraux et le Plateau il y a une grande différence DANS de la mobilité des habitants de ces quartiers. En effet, dans le centre-ville et au Plateau il y a une mobilité intense par contre dans les quartiers périphériques la mobilité est faible à cause de la situation géographique et socio-économique des habitants.

IV.1.3. Motifs de déplacement

Connaître l'objet ou le motif de déplacement est aussi une manière de caractériser la demande en transport. Les motifs de déplacements peuvent être dus à plusieurs facteurs: les déplacements domicile travail, déplacement pour l'école, déplacement pour effectuer des achats, pour rendre visite à des parents, et aussi pour les loisirs. Parmi les principaux motifs de déplacements, on trouve naturellement en première place les déplacements liés au travail et à l'école. En effet, à Ouagadougou une grande proportion de la population (34,47%) se rue dans la ville soit pour aller à l'école, soit pour aller travailler.

Ces déplacements qui occupent une place importante se font à des heures fixes et dans des sens précis. A Niamey la localisation de la zone administrative au plateau et la zone commerciale au centre ville fait qu'il y a des déplacements importants vers ces deux zones. En revanche, les motifs de déplacements pour visite, loisirs, achats et relations sociales apparaissent dans une proportion non négligeable voire, même importante. En effet, la vie urbaine ne peut être réduite aux seules activités travail et école, les relations sociales y occupent une très grande place.

IV.1.4 Répartitions modales du transport urbain

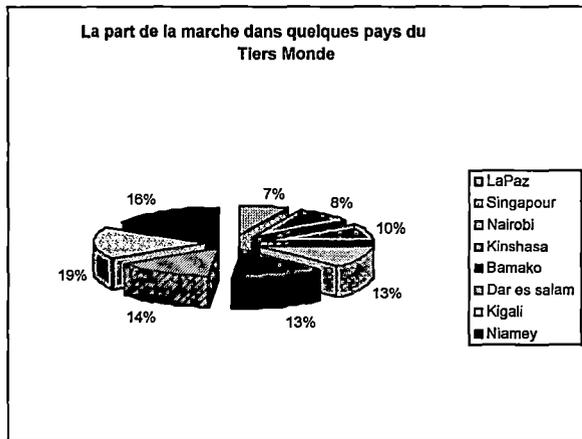
Nous pouvons classer les modes de transport urbain en quatre types : la marche, les deux roues, la voiture particulière, le transport en commun.

Nous allons étudier chaque mode de transport afin de connaître les plus utilisés.

IV.1.4.1. Marche à pieds

La marche joue dans les pays en développement un rôle prépondérant dans le transport urbain. Il demeure encore pour une grande partie de la population au revenu faible le seul mode de transport pour les déplacements usuels.

Graphique n°2: La part de la marche dans quelques pays du Tiers Monde



Source: Manuel d'urbanisme pour les pays en développement

L'importance de la marche à pied est certainement due à plusieurs facteurs qui se conjuguent dont deux nous paraissent importants à savoir la déficience des moyens de transport en capacité et le bas revenu des populations. Le coût des transports limite aussi l'usage des transports collectifs. C'est qui explique la part importante des déplacements à pied.

Ces déplacements qui s'effectuent souvent sur des courtes distances 1 à 2 km, peuvent parfois se faire sur des très grandes distances à Niamey : il n'est pas rare de voir des habitants de Talladjé se rendre au grand marché distant de 4,3km ou même à l'hôpital national de Niamey distant de 7km à pied.

Nous pouvons dire que les déplacements à pied sont et resteront dominants compte tenu de la pauvreté de la population et des faibles investissements dans le transport. Or ces déplacements ne sont en aucune façon facile surtout pendant la saison chaude ou pluvieuse ou quand il y a de la poussière, ils sont aussi contre productifs. En effet, celui qui a effectué une longue marche ne peut pas avoir un bon rendement au travail, car non seulement il doit se lever tôt compte tenu de la distance à parcourir, mais arrive épuisé à son lieu de travail. De même le soir, il rentre tard et épuisé chez lui. A la longue, il a des problèmes de santé. L'allongement des distances crée aussi des inconvénients pour les scolaires et leurs parents : les retards causent beaucoup d'échec, les accidents de circulation, les angoisses des parents lorsque les enfants ne rentrent pas à l'heure.

IV.1.4.2 Les deux roues

La bicyclette et le vélomoteur sont des moyens de circulation destinés aux travailleurs les moins nantis. Le cycle reste le moyen de locomotion des actifs les moins bien payés, Les habitants préfèrent le transport en commun, donc l'usage des deux roues est très limité à cause du niveau des revenus des habitants d'une part et d'autre part de la mauvaise perception liée aux accidents que les populations ont des véhicules à deux roues. Un adage des Niaméens dit que « Tu renverse un piéton tu tombe, une voiture te renverse à vélo ou, à moto, on tombe aussi »

IV.1.4.2.1. La bicyclette

La bicyclette est un mode de transport peu utilisé, le cycliste ou le motocycliste en cas d'accident est toujours une victime, beaucoup de Niaméens utilisent la voiture ou les deux roues motorisées, mais elle est tout de même présente à Niamey. Son avantage est indiscutable, en effet, elle a un faible coût d'achat et d'entretien qui la rendent accessible au plus grand nombre de citoyens. Cependant la bicyclette est utilisée par peu de citoyens à Niamey comparativement à d'autres villes de la sous-région. D'après une étude réalisée au Burkina Faso, la bicyclette présente six avantages et des inconvénients de la bicyclette à savoir : la bicyclette est un moyen de transport peu coûteux, elle est plus rapide que la marche, permet un déplacement facile, permet d'effectuer le sport, sécurisant et est non polluante. Les inconvénients sont la fatigue liée à l'usage, le risque d'accident, elle est dégradante, elle ne permet pas de faire des longs trajets, elle est plus lente que les autres modes de transport motorisés capacité de transport faible⁹. En plus à Niamey les rues étant dans leur majorité sablonneuse, il est difficile de pratiquer le vélo. Ceci est dû à l'état sablonneux des rues qui oblige l'utilisateur de la bicyclette à pousser très souvent son vélo. A cet inconvénient s'ajoute le fait que ce moyen de transport n'est point valorisé et nécessite un effort physique qui entraîne beaucoup de transpirations, et donc de désagréments pour le cycliste pendant les périodes de forte canicule. Pour les usagers de la moto ce sont les fréquentes chutes qui dissuadent bien de niaméens à acquérir ce moyen de transport.

IV.1.4.2.1. Les deux roues motorisées

Pendant longtemps l'utilisation des deux roues était faible à Niamey, mais, ces dernières années son parc a connu une augmentation significative avec l'arrivée des motos d'occasion japonaise et celle à bon marché de Chine. En effet, en 2006 on dénombrait 3149 motos¹⁰ dans la communauté urbaine de Niamey. Ces deux roues motorisées constituent des modes de déplacements polluants bien qu'utilisant peu d'espace. Leur utilisation présente de nombreux inconvénients à savoir : elle ne garantit pas la sécurité de l'individu, comme nous l'avons dit plus haut du fait des risques de chutes dans les rues sablonneuses, de l'imprudence des usagers de la route, de l'insuffisance des aménagements spécifiques. La circulation des deux roues en général est perçue comme une gêne, l'importance en nombre et en gravité des accidents des

⁹ XAVIER G. Transport dans les villes du sud, Paris, Harmattan, 1994

¹⁰ CUN/DRTN/ Service Carte grise : rapport d'activité (2006)

usagers des deux roues dissuade souvent les éventuels candidats à leur acquisition et est une source de santé publique qui inquiète les autorités. C'est pourquoi la veille des fêtes, elles opèrent les Raffles des engins à deux roues sous prétexte qu'ils ne sont pas en règle.

IV.1.4.3 La voiture particulière

Considérée comme un bien de luxe, elle confère à son détenteur un prestige, la voiture particulière est à Niamey comme ailleurs le mode de transport relatif des personnes aisées dont une minorité d'actifs seulement qui peuvent affronter le prix d'achat des véhicules, mais aussi le coût du carburant et d'entretien. La plus grande partie de ces voitures particulières sont issues de l'importation des véhicules d'occasion d'Europe vers l'Afrique. Le nombre de véhicules particuliers enregistrés à Niamey en 1999 au niveau de la Direction des Transports terrestres du ministère du transport était de 55 000¹¹, ce chiffre ne prend pas en compte les véhicules administratifs, diplomatiques et les immatriculations temporaires. En 2006 ce chiffre est passé à 90 000 voire 100 000 véhicules.

L'âge des véhicules et le mauvais état des routes est à la base de leur usure rapide, et amène les fréquentes visites aux garagistes, ce qui induit une offre de travail et l'achat des pièces d'échange, mais aussi un danger public à cause du risque d'accidents) et aussi une pollution atmosphérique à cause des gaz d'échappement.

IV.1.4.4. Les transports en commun

Les transports en commun jouent un rôle très important dans les déplacements des habitants de Niamey. Nous désignons par transport en commun "les transports urbains des passagers à Niamey"¹²

En général la proportion des déplacements assurée par le transport en commun augmente avec la dimension de l'agglomération. L'importance de ce mode de transport diffère d'un pays à un autre. Le transport en commun concerne plusieurs modes :

- ❖ Mode à énergie humaine qui comprend les charrettes à bras et tricycle qui existent encore dans certains pays asiatiques notamment l'Inde et l'Indonésie ;
- ❖ Mode énergie animale comme les calèches tractées par de chevaux, et qui sont fréquents en Europe ;
- ❖ Toute la gamme de véhicules motorisée dont l'énergie est pour l'instant d'origine pétrolière et qui sont utilisés pour le transport public. Dans cette catégorie, on rencontre les véhicules à deux roues communément appelés "Kabou-Kabou" à

¹¹ HALILOU. R., Transport en commun dans la CUN, mémoire de maîtrise géographie

¹² HALILOU. R., Op. cité

Konni, Zinder, Maradi etc., Zémidjan à Cotonou et Durini-Durini à Bamako, les transports publics par autobus et les taxis.¹³

- ❖ Mode de transport par tramway : l'énergie utilisée ici est l'électricité
- ❖ Mode de transport par métro : l'énergie utilisée est aussi l'électricité, la différence avec le tramway, c'est qu'ici la circulation s'effectue aussi bien à la surface de la terre que dans le sous-sol.

Parmi toutes ces modes de transport, seuls les taxis et les autobus existent à Niamey.

IV.1.4.4.1. Le transport par autobus de la SOTRUNI

Les véhicules de la SOTRUNI sont des bus de 24 places assises (le nombre de place debout est difficile à cerner, il fonction de la clientèle), en principe reconnaissables par leur couleur à dominante verte et par sa nuisance sonore. Ce sont des bus dotés de moteur diesel, donc bruyant et vétuste, ce qui accroît la pollution sonore et atmosphérique. La SOTRUNI a été créée en 1996 sur les décombres de la SNTN, qui avait absorbé la SNTU en 1977. La ville de Niamey a très tôt bénéficié d'un système de transport en commun par autobus. En effet, depuis le début des années 60, avec la mise en place de l'administration, les besoins de transporter les fonctionnaires à leur lieu de travail se sont fait sentir, c'est dans ce cadre que fut créé la Société Nationale de Transport Urbain (SNTU) en novembre 1963. Avec la création de la SOMAÏR en 1968, une nouvelle société a été créée, la Société Nationale de Transports nigérienne (SNTN) dont l'objectif étant de transporter l'uranate d'Arlit au port de Cotonou. Cette nouvelle société absorba en 1977 la SNTU. Transport urbain de Niamey, transport des marchandises sont désormais assuré par la SNTN dont plus de 50 % du capital appartenait à l'État. Mais avec la récession économique qui frappa le Niger dans les années 1985 consécutivement à la chute du prix de l'uranium, la SNTN a commencé à enregistrer des déficits en 1990. Ce déficit qui s'éleva à 200 millions de franc CFA pour le transport urbain, contraignant la SNTN à se désengager du secteur du transport urbain. L'État a donc de restructurer cette société en créant la société de transport urbain à Niamey : la SOTRUNI qui est une société d'économie mixte a vu le jour le 13 décembre 1996. Elle a pour objectif de satisfaire les besoins croissants en moyen de déplacement de la population de la capitale et de sa banlieue et aussi d'améliorer sinon de réguler la gestion du transport urbain à Niamey. Au début de ses activités en mars 1998, la SOTRUNI comptait 29 bus ISUZU (fruit de la coopération entre le Niger et le Japon) et IVECO avec 70 agents. Son capital qui était de 100 millions de francs CFA est réparti entre 10 actionnaires dont les deux principaux sont l'État et la communauté urbaine de Niamey. Aujourd'hui, sur les 29 bus de départ, seuls 7 bus (4 ISUZU et 3 IVECO) fonctionnent tant bien que mal, deux autres sont sur le point d'être réparés, portant ainsi le nombre à 9 bus. Les bus de la SOTRUNI ne répondent à aucun des critères de qualité de service. Il convient de signaler que l'exploitation des véhicules de transport collectif

¹³ HALILOU. R., Op. Cité

n'est pas une activité facile. Les coûts d'entretien, de carburant auxquels s'ajoutent certaines dépenses imprévues grèvent le budget de la société. Il en résulte que les bus de la SOTRUNI ne bénéficient pas d'un entretien adéquat pouvant les maintenir en parfait état de fonctionnement d'où les fréquentes pannes qui font que des lignes ne sont pas souvent desservis alors que les clients attendent d'être acheminés à leur lieu de travail ou au marché. A ces désagréments s'ajoute la vétusté du parc. La plupart des bus ont des sièges cassés, des piliers où doivent s'accrocher les clients debout arrachés, des portes qui refusent de s'ouvrir, etc. Mais cette vétusté est aussi due à l'exploitation exagérée des bus du fait de leur faiblesse en nombre devant la demande élevée.

Alors que le nombre de bus diminue du fait de l'usure, l'effectif du personnel paradoxalement a augmenté pour atteindre 79 agents obligeant le nouveau directeur à mettre une trentaine au chômage depuis avril 2005. Les fonctionnaires et les élèves sont des "clients fidèles" autrement dit ils sont obligés de faire régulièrement les trajets pour se rendre au lieu de travail ou à l'école. En 2001 le nombre de lignes était au nombre de 15, de nos jours beaucoup de lignes ont disparu du fait de l'insuffisance des bus. Ces lignes se situent à l'intérieur des quartiers périphériques sur des voies non revêtues qui sont difficilement praticables pendant la saison des pluies (Koiratégui, Dar Es Salam, Talladjé, Karadjé, Gaweye, Lamordé, etc.)

IV.1.4.4.2. Les taxis tête rouge

Selon le dictionnaire de poche Robert, le taxi est "une voiture automobile munie d'un compteur (le taximètre) qui indique le prix de la course ". Nous nous rendons compte que cette définition ne correspond pas exactement aux taxis de Niamey où, le taximètre n'existe pas dans le taxi. En fait, à Niamey l'usage du compteur est difficile compte tenu du niveau de vie de la majorité des habitants à Niamey.

La circulation des taxis dans la communauté urbaine de Niamey est régie par l'arrêté municipal n°39/CN du 19 octobre 1964. Le nombre de taxi était de 150 à cette date, il est de 2700 en 2007. Ils sont appelés *tête rouge* à cause de leur dessus qui sont colorés au rouge.

Selon le décret n°88-091/PCMS/MT du 10 mars 1988, on entend par taxi ville tout véhicule effectuant à titre onéreux le transport de personnes à leur demande, de porte en porte ou à l'intérieur de la zone urbaine. Ce véhicule peut être loué individuellement ou collectivement sans intermédiaire, soit à la course, soit à la distance ou à la journée. Ces taxis *tête rouge* peuvent aussi se transformer en taxi ligne. Les différentes lignes ou tête de taxi existantes sont :

◆ Grand marché

Grand marché —————> Harobanda

Grand marché —————> Yantala

—————>

Grand marché	→	Gamkallé
Grand marché	→	Wadata, Talladjé
Grand marché		Boukoki
Grand marché	→	Banifandou

◆ **Petit marché**

Petit marché	→	Harobanda
Petit marché	→	Gamkallé
Petit marché	→	Boukoki
Petit marché	→	Lazaret
Petit marché	→	Goudel
Petit marché	→	Yantala
Petit marché	→	Route Filingué
Petit marché	→	Talladjé
Petit marché	→	Banifandou

◆ **Marché de Katako**

Katako	→	Harobanda
Katako	→	Yantala
Katako	→	Lazaret
Katako	→	Talladjé
Katako	→	Route Filingué

Il faut noter qu'à Niamey il y a deux types de taxis : les taxis "rallye" et les taxis "lignes". Les taxis rallye sont des taxis qui à la demande des clients circulent dans la ville, sans itinéraire précis, contrairement aux taxis lignes qui se déplacent d'un point A à un point B. le point A est une tête de taxi, là où se regroupent les taxis pour acheminer les clients vers une destination qui est souvent situé dans un quartier périphérique.

La tarification, est fixée par arrêté du préfet président de la communauté urbaine de Niamey, de concertation avec les syndicats des transporteurs et la police, après avis d'une commission consultative. Les tarifs doivent être normalement affichés à l'intérieur de chaque taxi pour que ça soit visible aux passagers.

Le tarif de la course resté stable jusqu'en 1994, était de 100 francs CFA par personne. En janvier 1994 suite à la dévaluation, la situation a changé, en entraînant une augmentation des prix de transport en général et des transports urbains en particulier. Ainsi le tarif qui était de 100 francs CFA est passé à 150 francs par personne et par course. En 2001 compte tenu de la hausse du prix de carburant, ce tarif est monté à 200 francs CFA. Il est de 200 francs actuellement, mais lorsque la distance est longue, il faut déboursier 400 ou 600 francs CFA.

En dehors de ces taxis et bus, il y a d'autres véhicules qui amènent leur contribution dans la desserte des Niaméens. On les appelle les taxis suburbains.

IV.1.4.4.3. Les *Talladjé-talladjé*

Ces sont les taxis qui relient les quartiers périphériques à la ville. Ce sont de vieilles Peugeot 504 qui stationnent à côté du rond-point église. (voir carte n°3). Ils ne circulent pas comme les taxis tête rouge pour chercher des clients, mais comme des taxis lignes, selon un itinéraire qui va du rond-point église aux quartiers périphériques de Talladjé et de l'Aéroport sur le boulevard du 15 avril la course dans ce type de taxi est 100 ou 125 francs CFA. Depuis le bitumage du boulevard Malibéro en 2005, une deuxième gare a été ouverte au niveau du village artisanal de Wadata. La capacité de ces taxis est de neuf places, mais parfois y dénombre passagers. La vétusté de ces véhicules fait que la sécurité n'est pas garantie et ces taxis peuvent tomber en panne en cour de route obligeant les clients à les pousser ou à continuer le trajet à pied

Les *Talladjé-talladjé* seraient au nombre de 45, à la date du 3 mai 2001, mais avec l'apparition des *Faba* et l'usure, le parc des *Talladjé-talladjé*, est en perpétuel déclin. De nos jours, les *Talladjé-talladjé* ne dépassent pas une vingtaine. Les clients des *Talladjé-talladjé* sont surtout les personnes âgées et les revendeurs des quartiers périphériques.

IV.1.4.4.3. Les *faba faba*

En novembre 1999 un groupe d'intérêt économique (GIE) a mis en circulation des minibus pour dit-il "faciliter les déplacements aux populations les plus démunies de Niamey". Ces minibus d'une capacité d'une vingtaine de places ont pour but de relier les quartiers périphériques au centre-ville, mais aussi et surtout d'effectuer des courses sur des lignes écrans c'est-à-dire des lignes qui traversent l'agglomération de Niamey. Exemple : Du quartier Aéroport à Koiratégui. (voir carte n°3)

La mission que s'est assignée *faba-transport* c'est de "permettre le déplacement sans trop de peine à certaine catégories de personnes notamment les personnes âgées et les infirmes". En 2006, les *Faba* étaient au nombre 189, ce nombre est dépassé aujourd'hui, mais tous n'appartiennent pas au G.I.E, des particuliers exploitent aussi ces lignes avec les mêmes types de véhicules.

Ces *faba-faba* sont développés dans un contexte de faiblesse des autres types de transport collectifs, ils ont le mérite d'offrir aux usagers souplesse et rapidité, mais posent de

problème aigu de sécurité. Les *faba* sont exploités artisanalement, sans organisation d'entreprise, pourtant leur activité est reconnue et légalisée par les pouvoirs publics. Cette activité est en partie exercée par des particuliers non professionnels, ce qui s'explique par l'émergence d'une double pratique : d'une part le renforcement de la crise économique incite certains particuliers d'un niveau de richesse suffisant pour disposer d'un véhicule, d'autre part, l'insuffisance de l'offre de transport collectif laisse un vide à gagner au marché des *faba-faba*. Les chauffeurs ne sont pas en majorité propriétaire du véhicule, la plus grande partie des *faba* relève d'une propriété atomisée, c'est-à-dire que la grande majorité de propriétaire n'ont qu'un seul véhicule, parfois 2 ou 3. Le chauffeur doit apporter au propriétaire une recette journalière, dont le montant est décidé au moment de l'embauche, dans la plupart des cas le chauffeur est salarié, donc son revenu est constitué de son salaire augmenté des recettes réalisées au delà du montant journalier à verser au propriétaire. Les dépenses d'entretien et de réparation sont en général à la charge du propriétaire, sauf quelques dépenses courantes d'exploitation (vidange, lavage, graissage) sont prises en charge par le chauffeur.

Les conditions de rémunération entraînent de longues journées de travail, car il travailler longtemps dans la journée pour avoir la recette journalière et compléter sa propre rémunération avec les recettes supplémentaires. Ce qui est à la base de l'excès de vitesse de ces chauffeurs. En effet, la présence progressive des *faba-faba* provoque de sérieux encombrements, ceci provoque beaucoup d'accidents, depuis leur avènement ces *faba-faba* ont tué pas mal de gens et d'après un billant fait sur les accidents de la route à Niamey en 2007, les *faba* sont à la base d'à peu près 30 à 40%. En fait, il y a un manque de formation chez ces chauffeurs, parfois ils font des surcharges et l'état des voies qui sont mauvais aussi. L'arrêt indiscipliné de ces minibus contribue à la congestion à côté du grand marché. Par ailleurs il faut noter qu'ils utilisent du gasoil, donc contribue à la pollution de l'air.

IV.1.4.4. Les lazarets lazaret

L'autogare de *Lazaret lazaret* se situe à l'extrémité nord-ouest du centre commercial de Katakou considéré comme point de départ pour les habitants des quartiers périphériques nord de la ville. Le point d'arrivée étant les quartiers lazaret et Koiratégui. Mais les lazarets Lazaret ne transportent pas seulement les habitants de lazaret et Koiratégui, ils offrent aussi un service à tous ceux qui habitent les quartiers se trouvant sur l'itinéraire à une somme de 125 FCFA : il s'agit des quartiers Dar Es Salam, Koiramé, Cité caisse, Cité des députés, etc.

De même que les Talladjé talladjé, les *lazarets lazaret* sont confrontés depuis quelques années à la concurrence des *faba-faba* qui sont plus neufs et plus rapides.

IV.1.4.5. Les transports en communs privés

Beaucoup de sociétés et d'entreprises assurent le transport de leurs personnels soit en signant un contrat, soit en affectant leurs véhicules. Ces sociétés possèdent des véhicules

qui assurent le transport de leurs employés qui doivent se grouper à des points de ralliement dans la ville. L'ONAHA, l'ASECNA, ICRISAT, la SNTN, L'Université, certaines écoles, etc. disposent de bus destinés au ramassage de leur personnel.

L'université Abdou Moumouni, avec ses 8630 étudiants possède 9 bus avec un vaste domaine situé sur la rive droite du fleuve. Le transport des étudiants s'effectue de la cité universitaire aux différents quartiers de la ville, sauf les quartiers de la commune 5.

Les bus militaires chargés du ramassage des élèves et écoliers résidant dans les camps, desservent aussi une bonne partie des établissements scolaires de la ville de Niamey. En effet, la situation périphérique des casernes militaires a poussé les autorités militaires à instituer un système de transport scolaire pour leurs enfants ceux des gendarmes. Ces bus transportent aussi les enfants des civils sis à proximité des camps.

Quelques écoles professionnelles ont aussi mis en place un système de ramassage de leurs élèves. C'est le cas de l'ENSP, l'IPSP, l'INJS, etc. Qui transportent leurs élèves à leurs lieux de stage.

Tous ces moyens de déplacement apportent leurs contributions au système de transport existant.

IV.2. Les nuisances dues aux transports

On se rend compte que qu'il y a une augmentation rapide du parc automobile à Niamey et du coup la pollution atmosphérique consécutive aussi à la vétusté des véhicules s'accroît. Le nombre des accidents s'accroît aussi.

IV.2.1. La circulation routière à Niamey

Compte tenu de la diversité des types de déplacement, du mélange des différents types de trafics et des moyens de locomotion se contrastent sur le réseau viaire. Ainsi sur la photo si-dessous on peut observer plusieurs modes de déplacements sur une grande voie.



Photo n°1 : Plusieurs modes de déplacement sur une voie

Les proportions de ce trafic varient selon l'attractivité des quartiers. Celle-ci est liée aux fonctions de ces quartiers, au rythme et aux horaires des différentes activités. L'état de la chaussée est cependant préoccupant, en effet, on y trouve des nids de poules occasionnés par l'arrachement et l'usure de l'enduit faute d'entretien suffisant et ou leur vieillesse. La plupart des voies revêtues de la ville ont plus de 15 ans¹⁴. En effet on remarque sur la photo n°2 une voie qui est impraticable pendant la saison pluvieuse.



Photo n°2 : l'état d'une voie dans un quartier de la ville de Niamey

Cette situation est à la base des brassages des différents modes de transport et aussi au dysfonctionnement de la circulation. Aux heures de pointe les grands axes de la ville et les alentours des principaux marchés de la capitale aux trottoirs colonisés par les marchands et les artisans sont encombrés, il s'ensuit des embouteillages qui engendrent des désordres dans la circulation avec notamment des coups de klaxons intempestifs, sources de nuisances sonores.

¹⁴ SAMAKE. C., op.cité

IV.2.1.1. Point de saturation et d'encombrement dans la ville de Niamey

L'encombrement se remarque surtout au niveau des grands carrefours de la ville qui sont :

IV.2.1.1.1. Les grands carrefours

- Le rond point Maourey situé à la convergence de six voies, il dispose de feux tricolores en bon état de marche, malgré cela il est très encombré aux heures de pointe. Ici, il est difficile pour les piétons de franchir les voies y débouchant pendant ces heures. C'est pourquoi en plus des feux, deux policiers y assurent la circulation pendant ces heures.
- Le carrefour de la station total situé entre l'Assemblée national et le rond point Maourey. Ce carrefour n'est pas doté de feux de signalisation, il fait partie des points les plus encombrés de la ville de Niamey car il sert de passage obligatoire pour plusieurs destinations.
- Les carrefours du boulevard des Soni sont des nœuds dépourvus de feux de signalisation et sont très difficiles à franchir aussi bien pour les automobilistes que pour les piétons. Elles drainent les populations de Boukoki, Banifandou, Madina, Bandabari, quartier Abidjan, etc.
- Le rond point hôpital bien équipé de feux de signalisation est un carrefour incontournable qui veut se rendre à l'hôpital ou aux ministères de l'Equipement, de l'Hydrolique, de la Santé, de l'Education national, etc.
- Les carrefours du petit marché et grands marché où la congestion est quasi permanente même quand les feux de signalisation sont opérationnels
- Carrefour route de Ouallam et Malibéro (station Oil Libya) est aussi très congestionné aux heures de pointe, malgré la présence de feux de signalisation doublée de fonctionnaire de police chargés de gérer la circulation. Ce carrefour draine les quartiers Nord de la ville (Koiratégui, Dar Es Salam et Lazaret) Ouest (Plateau, Issa Béri et extension, Recasement) et Est (Boukoki, Koiramé, et Banifandou)

Les carrefours des voies bitumées ne disposant pas de feux de signalisation sont nombreux et encombrés aussi : c'est le cas des carrefours Rivoli, Wadata, CEG 4, etc.

IV.2.1.1.2. Le pont Kennedy

C'est le seul ouvrage routier reliant les deux rives du fleuve Niger qu'il traverse sur une longueur de 800 m. Sa chaussée large de 7 m, comporte de part et d'autre des passages pour piétons larges de 1,40 m chacun. Le pont Kennedy est à son seuil de saturation. Le trafic lourd empruntant la route de Torodi et en provenance du Burkina Faso, qui constitue 70% du trafic lourd de la ville de Niamey utilise ce pont. Le passage des animaux de trait et du gros bétail et des gros porteurs, chargés de bois ou de marchandises, provoque souvent la saturation de cette voie. La circulation est souvent bloquée dès qu'un camion tombe en panne, ou qu'un animal refuse d'avancer ou en cas d'accident de la circulation ou de manifestations des étudiants. Ce blocage du pont peut durer plusieurs heures souvent. Si la circulation n'est pas bloquée elle est souvent ralentie par le passage des bétails ou des animaux de trait lourdement chargés en transportant des marchandises de grandes envergures.

IV.2.1.1.3. La zone centrale

Elle supporte un important trafic dû à son rôle commercial et la présence de nom-



Photo n°3 : Rond point Kennedy

breux services administratifs. Cependant les étalages effectués le long de la chaussée, sur les trottoirs et sur les aires de parking oblige les propriétaires des véhicules à les garer sur la chaussée, accentuant ainsi l'encombrement.



Photo n°4 et 5 : encombrement autour du petit et du grand marché



Du fait de l'accroissement de la mobilité individuelle, l'agglomération de Niamey est sujette au phénomène de congestion, avec des conséquences importantes sur le cadre de vie de la population.

IV.2.2. Les conséquences de la congestion

IV.2.2.1. L'impact sur la santé humaine

Définir exactement l'action de la pollution sur la santé est compliquée, mais ce qui est certain, ce que le développement du transport conditionne l'évolution de l'état de l'atmosphère peu importe le mode de transport (mis à part le vélo). Du fait de sa part de responsabilité dans le phénomène de pollution de la couche d'ozone, de l'émission de particule de plomb et de gaz à effet de serre, la circulation routière est notoirement responsable d'une dégradation de la santé publique.

De nos jours on rencontre des nouvelles maladies méconnues autrefois et qui ne sont que des séquelles de la pollution de l'air due à l'augmentation du parc de véhicules d'occasion dans les grandes villes de l'Afrique.

IV.2.2.2. Les composantes de l'essence et leurs conséquences

- * Le plomb : a des effets toxiques puissants, l'inhalation de particules de plomb présente une forte menace pour les enfants, car elle peut freiner le développement cérébral¹⁵
- * Les oxydes d'azote : très nocifs pour les poumons, sont responsables des bronchites.
- * Le monoxyde de carbone, incolore et inodore, est présent à dose élevée dans les embouteillages, il peut entraîner des maux de tête et des vertiges. Il a une influence aussi sur les maladies cardiovasculaires et joue un rôle dans le déclenchement et la gravité des crises d'angine, de poitrine ou d'infarctus du myocarde.

Le phénomène de congestion a des conséquences importantes sur le niveau d'accidentologie à Niamey. En effet, ces dernières années le nombre d'accidents dans la ville de Niamey s'est fortement accru. En 1999 sur les 13 000 malades reçus à l'hôpital national de Niamey 1502 étaient des accidentés de la ville de Niamey. Plus de 417 personnes ont été gravement blessées et 65 blessées légèrement plus de 100 personnes qui sont décédées.¹⁶ Ces chiffres sont à considérer avec beaucoup de réserve car certains accidents réglés à l'amiables, ne sont pas déclarés ni à la police, ni à l'hôpital.

Ces accidents sont dus aux mauvais comportements des conducteurs. Depuis quelques temps les conducteurs ne se soucient guère du respect du code de la route. Contribuant ainsi à augmenter les risques d'accident de circulation. Ce risque est d'autant plus réel car la plupart des véhicules mis en consommation à Niamey sont

¹⁵ Transport et développement durable, article, asp.cp

¹⁶ Mme Salissou Aissata Melé, Fassouma Adamou Gani, travail de fin d'étude, ENSP, 2001

vieux¹⁷. L'âge moyen des taxis *tête rouge* et *faba-faba* est de 15 ans. Les accidents sont aussi dus au non-respect du code de la route par les chauffeurs, aux excès de vitesse et à l'imprudence des chauffeurs dont les permis de conduire sont relativement récents (9ans). La majorité de ces chauffeurs prennent aussi de l'alcool et ou des psychotropes afin de pouvoir tenir le rythme à eux, imposé par les propriétaires de taxis et faba qui exigent des versements assez élevés.

Les risques sanitaires sont accrus dans la communauté urbaine de Niamey du fait de la pollution que provoquent les gaz des pots d'échappement, qui manquent d'entretien régulier. Il n'est donc pas étonnant de constater que bon nombre de véhicules éjectent d'importantes quantités de gaz nocifs à la santé et à l'environnement dans l'atmosphère au vu et au su des fonctionnaires de police qui n'ont pas de mandat pour les sanctionner. Il est indispensable de voter des textes pour sanctionner ces polluants. De tels textes seraient-ils vraiment applicables dans un pays où les véhicules d'occasion sont légion ?

Les autres polluants sont :

- les épaves qui encombrant les voies et qui provoquent les tétanos et les blessures
- les produits d'entretien (huile de vidange de frein) rejetés sans précaution dans le milieu urbain.
- Les pneumatiques qui sont brûlés pour récupérer les fils de fer qui sont réutilisés

Les garages sont eux aussi créateurs d'emplois. Leur nombre était 189 en 1993. Depuis le syndicat des garagistes n'a pas effectué de recensement, mais il semble que leur nombre s'est accru compte tenu de l'accroissement de la ville et des véhicules. Certains mécaniciens s'intéressent aux moteurs d'autres par contre s'occupe du pneumatique (vulcanisateur) qui sont spécialisés en dépannage de crevaison qui un service généralement à 200 francs CFA pour les pneus à deux roues et 500 francs pour les voitures, donc parfois ils gagnent des sommes importantes. Ce métier de garage attire de plus en plus les jeunes qui viennent l'embrasser par milliers, du chef de garage aux apprentis, chacun trouve quelque chose à mettre dans sa poche avant de rentrer chez soi à la descente

IV.2.3. Impact sur l'environnement

Les transports urbains jouent aussi un rôle important dans la pollution de l'environnement urbain. Les principaux polluants atmosphériques ont des dommages sur l'air mais aussi sur l'environnement. Les différents éléments tels que l'accroissement du parc de véhicules d'occasion et la congestion de la circulation augmentent les émissions de polluant. La toxicité de l'environnement est possible surtout quand ces émissions proviennent du parc diesel vieillissant.

¹⁷ BONTIANTI. A, 2007

IV.3. Quelques pistes pour un développement durable

Eu égard aux incidences liées à l'activité de transport, il est normal de penser que le transport a en lui un formidable potentiel de progrès en matière de développement durable. Vu tous les maux que cause le développement anarchique du transport dans la ville de Niamey, il est grand temps de penser à des solutions en vue de rendre la ville de Niamey attirante et accueillante.

IV.3.1. Développement du transport collectif

Le transport collectif semble plus que jamais d'actualité en matière de mobilité durable, il participe en effet à la mise en œuvre des principes du développement durable, en ce qui concerne le champ social, il rend possible les principes :

- **D'équité** : le transport en commun garantit un coût de mobilité modéré en milieu urbain. Pour peu que notre développement urbain le permette, le transport en commun rendra possible le droit au transport urbain pour tous.
- **D'accessibilité** : dans une logique de gestion de l'espace dans les zones de plus en plus saturées par la mobilité, le transport en commun, du fait de sa faible consommation d'espace public est le seul moyen permettant un accès de tous aux différentes fonctions urbaines. Il apparaît donc comme une alternative incontournable garantissant l'accès à la mobilité pour tous.
- **Sécurité** : au sens des accidents, les transports en commun sont bien moins accidentogènes en termes de mobilité

Le transport public est physiquement le seul moyen qui puisse garantir un libre et égal accès de tous aux activités et aux principales fonctions urbaines, à ce titre le transport en commun est un maillon essentiel du maintien de la cohérence sociale parce qu'il permet de garantir une mobilité pour tous à un coût économique, social et environnemental modéré, le transport public est donc garant du développement durable.

IV.4. Les externalités positives

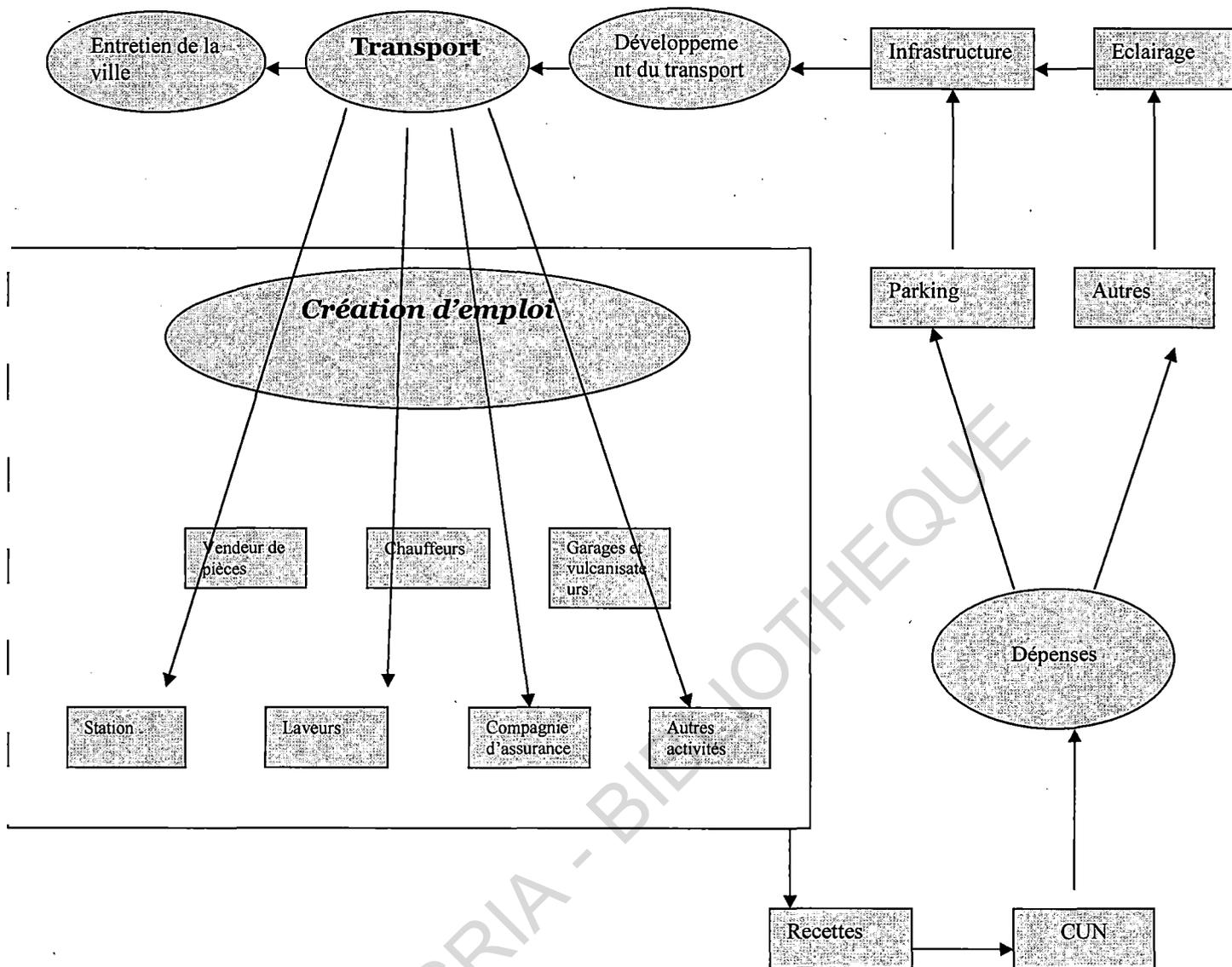
Partant de la même logique ; les transports urbains peuvent aussi avoir des incidences positives pour la communauté urbaine de Niamey.

Le transport en général est un facteur de développement d'une ville puisqu'il a un effet sur l'accroissement spatial des centres urbains. Il existe en effet un système interactif entre le transport et l'urbanisation, dans cette interaction les deux termes (transport et urbanisation) agissent l'un sur l'autre. La présence des infrastructures de transport rend plus accessible et plus attractive certaines zones de l'espace urbain. Une des conséquences de l'amélioration des infrastructures de transport est la valorisation

foncière des terrains concernés. Le transport en facilitant le déplacement permet à certains de se loger dans des quartiers périphériques lorsqu'il est performant. Il permet ainsi de décongestionner le centre ville frappé par une forte densité. Il faut cependant faire attention à ce que la ville ne s'étale indéfiniment. Le transport est un domaine qui regroupe des moyens, des entreprises, des marchés et des compétences très divers apportant chacun une contribution à l'emploi et la richesse de la ville. Le transport comme toute autre activité est génératrice d'emplois et de recettes. Le transport engage de façon directe ou indirecte des milliers de personnes : revendeur de véhicules, vulcanisateurs, vendeurs de pièces détachés, laveurs de véhicules, garagistes, tôliers, etc.

Le transport mobilise une grande partie de la population active de la ville de Niamey. Chaque année c'est de centaines d'actifs qui intègrent le monde transport, soit comme des chauffeurs de taxis ou dans les activités liés au transport.

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE



Graphique n°3 : Interaction entre le transport en commun et la ville

Le transport urbain contribue à la création d'emploi dans la ville de Niamey soit directement (chauffeur), ou indirectement (Station, garages, vendeurs de pièces détaché, compagnies d'assurances, laveurs, etc.). Il contribue aussi à générer d'importantes ressources.

Conclusion générale

La croissance démesurée que connaissent les métropoles d'Afrique au sud du Sahara pose de nombreux problèmes graves dans presque tous les domaines. Les villes de ces pays ont des caractéristiques communes : taux de croissance élevé, importance consommation de l'espace, faiblesse des revenus de la population, etc.

Le secteur du transport à Niamey est très atomisé avec une multitude de petites entreprises (80% des propriétaires ne possèdent qu'un seul véhicule). Il est aussi dominé par des minibus et des taxis au nombre croissant et de petites capacités dont l'âge moyen est de 15 ans. En fin le renouvellement du parc se fait avec des véhicules d'occasion d'au moins 10 ans

Ces différentes caractéristiques entraînent et augmentent les émissions de polluants (atmosphérique, sonore) et les accidents de circulations qui se répercutent sur la qualité de la vie des Niaméens.

La pollution est identifiée comme le premier enjeu environnemental pour lequel des mesures adéquates doivent être engagées afin de freiner la détérioration de la qualité de l'air. Ces mesures opérationnelles visent aussi une meilleure efficacité du secteur de transports à Niamey (réorganisation du secteur, amélioration des conditions de circulation). Face au développement, il faut que les transports en commun fassent preuve de compétitivité et d'efficacité.

En perspective pour la thèse nous aimerons poursuivre ce travail en approfondissant nos connaissances sur les rapports entre les différents acteurs du transport urbain à Niamey et les impacts socioéconomiques et environnementaux sur cette ville.

Table des matières

SOMMAIRE	2
Dédicaces	2
Avant-propos	Erreur ! Signet non défini.
Sigles et abréviations	5
Introduction générale	7
Revue de la littérature	9
Hypothèses.....	13
Objectifs.....	13
Méthodologie	14
Chapitre I : Ouvrages généraux	16
I.1. Ouvrages généraux	16
I.2. Colloques et Conférences	16
Chapitre II : Articles, rapports et TER.....	17
II.1. TER	17
II.2. Rapports et articles.....	18
II.3. Définition des concepts de l'étude	19
Chapitre III : Le fait urbain à Niamey	22
III. 1.1. Historique.....	22
III.1.2. Cadre physique	23
III.1.3. Le plateau de la rive gauche	24
III.1.4. La plaine de la rive droite	24
III.1.5. Climat.....	25
III.2. Poussée démographique.....	25
III.2.1. Extension territoriale.....	27
III.2.2. Équipements.....	28
III.2.3. Les infrastructures routières.....	28
Chapitre IV : Les transports urbains et leurs effets sur la ville.....	29
IV.1. L'état du transport à Niamey	29
IV.1. 1. La demande en transport.....	29
IV.1.2. La mobilité.....	29
IV.1.3. Motifs de déplacement.....	30
IV.1.4 Répartitions modales du transport urbain	30
IV.1.4.1. Marche à pieds.....	31
IV.1.4.2 Les deux roues	31
IV.1.4.2.1. La bicyclette	32
IV.1.4.2.1. Les deux roues motorisées.....	32
IV.1.4.3 La voiture particulière	33
IV.1.4.4. Les transports en commun	33
IV.1.4.4.1.Le transport par autobus de la SOTRUNI	34
IV.1.4.4.2. Les taxis <i>tête rouge</i>	35
IV.1.4.4.3. Les <i>Talladjé-talladjé</i>	37
IV.1.4.4.3. Les <i>faba faba</i>	37
IV.1.4.4.4. Les <i>lazarets lazaret</i>	38
IV.1.4.5.Les transports en communs privés.....	38
IV.2. Les nuisances dues aux transports	39
IV.2.1. La circulation routière à Niamey	39
IV.2.1.1. Point de saturation et d'encombrement dans la ville de Niamey	41

IV.2.1.1.1. Les grands carrefours.....	41
IV.2.1.1.2. Le pont Kennedy	41
IV.2.1.1.3. La zone centrale.....	42
IV.2.2. Les conséquences de la congestion	44
IV.2.2.1. L'impact sur la santé humaine.....	44
IV.2.2.2. Les composantes de l'essence et leurs conséquences.....	44
IV.2.3. Impact sur l'environnement.....	45
IV.3. Quelques pistes pour un développement durable	46
IV.3.1. Développement du transport collectif.....	46
IV.4. Les externalités positives.....	46
Conclusion générale.....	49

Table des graphiques

Graphique n°1 : Évolution de la population de Niamey.....	26
Graphique n°2 : Marche dans quelques pays du Tiers Monde.....	31
Graphique n°3 : Interaction entre le transport et la ville.....	48

Table des photos

Photo n°1 :.....	40
Photo n°2 :.....	40
Photo n°3 :.....	42
Photo n°4 :.....	43
Photo n°5 :.....	43

Table des tableaux

Tableau1.....	26
Tableau 2.....	29

