



UNIVERSITÉ DE GRENOBLE

THÈSE en COTUTELLE entre
- l'Université de Grenoble, France
Et
- l'Université Abdou Moumouni, Niger

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR

Spécialité : **Géographie**

Arrêté ministériel : 7 août 2006

Présentée par

Hadiara YAYE SAIDOU

Thèse dirigée par **Martin VANIER**, et par **Kokou Henri MOTCHO**

préparée à l'Université de Grenoble au sein du
Laboratoire PACTE
dans l'**École Doctorale SHPT**

préparée à l'Université Abdou Moumouni au sein du
Laboratoire du département de Géographie
dans l'**École Doctorale FLSH**

**Se déplacer à Niamey, mobilité et
dynamique urbaine**

Thèse soutenue publiquement le **06 mai 2014**,
devant le jury composé de :

Martin VANIER

Professeur à l'Université Joseph Fourier de Grenoble Directeur de thèse

Kokou Henri MOTCHO

Professeur titulaire à l'Université Abdou Moumouni Directeur de thèse

Arouna Hamidou SIDIKOU

Professeur titulaire à l'Université Abdou Moumouni, Président du jury

Hervé GUMUCHIAN

Professeur émérite à l'Université Joseph Fourier de Grenoble,
Examineur

Ibrahim BOUZOU MOUSSA

Professeur titulaire à l'Université Abdou Moumouni, Examineur

Frédéric GIRAUT

Professeur à l'Université de Genève Rapporteur

Jérôme ALOKO N'GUESSAN

Professeur Titulaire à l'Université de Cocody-Abdjan, Rapporteur



«Aucun travail ne s'accomplit dans la solitude»

Michel Beaud

(L'art de la thèse, comment préparer et rédiger une
thèse de Doctorat, 1999)

*A papa et maman pour l'amour,
le soutien et la confiance.....*

*A tous ceux qui œuvrent au
quotidien pour rendre ce
monde solidaire*

REMERCIEMENTS

La thèse est une durée riche, dans les connaissances qu'elle permet d'acquérir, et les relations qu'elle permet de nouer. Mais c'est aussi un travail de longue haleine qui fait place parfois à la remise en question et aux incertitudes. Ce document, tout en couronnant mes efforts, sanctionne la fin de mon cycle universitaire. Il est le résultat d'un long travail. Cette thèse n'aurait certainement pas pu être menée à son terme si je n'ai pas bénéficié de la disponibilité, de la compréhension et de la collaboration de certaines bonnes volontés.

Je souhaite donc remercier toutes les personnes qui m'ont soutenue pour mener à bien ce travail et qui ont contribué à le rendre le plus agréable possible. Je tiens donc à remercier :

M. Martin VANIER, mon directeur de thèse, pour son encadrement. Il s'est toujours montré disponible. Les discussions fructueuses que nous avons eues lors de mes séjours à Grenoble et ses conseils ont été pour moi une source de motivation.

M. Kokou Henri MOTCHO, mon codirecteur, pour avoir accepté de m'encadrer depuis la maîtrise, jusqu'à la thèse. Sa disponibilité et sa rigueur m'ont permis d'enrichir mes réflexions, de développer à mon tour une rigueur méthodique et surtout de m'accrocher à cette idée de Mallet R. (1972) : «*Ce n'est pas l'impossible qui désespère le plus, mais le possible non atteint*». Je tiens à lui exprimer toute ma profonde gratitude.

Je suis reconnaissante envers les membres du jury qui ont accepté de se prêter à l'évaluation de cette recherche. Je les remercie également pour le temps et les précieuses remarques et observations.

Je suis reconnaissante envers la Région Rhône Alpe, pour le soutien financier dans le cadre de ses bourses de mobilité (CMIRA). Je remercie également l'ANAB, pour m'avoir permis de mener à bien mon travail en m'octroyant une bourse de thèse.

Merci aux enseignants, chercheurs, personnels administratifs et doctorants, de notre laboratoire d'accueil UMR PACTE de l'Institut de Géographie Alpine (IGA), qui m'ont soutenue durant mes séjours à Grenoble, avec une mention spéciale à M. Franck GIAZZI, Pr. Hervé GUMUCHIAN, Mme. Kirsten KOOP et Pr. Alain MOREL. Mes remerciements vont également à Sonia CHARDONNEL, chercheurs de PACTE, qui m'avait beaucoup aidé dans la conceptualisation de mon travail.

Mme Denise KAHN maintenant à la retraite, m'a toujours apportée des éclaircissements très précieux dont j'avais besoin.

Mme Brigitte PALAMINI a été un soutien indéfectible. Loin de ma famille, elle a été une épaule sur laquelle je me suis si souvent reposée.

J'ai une pensée particulière à mes amis de bureau, Caroline BRAND, Lazare ANANI SOSSOU AGBO, Benoît AUBLET.

Mme Elise BECK m'a également aidé avec gentillesse et efficacité en cartographie.

Tous les enseignants côtoyés du département de Géographie de l'Université Abdou Moumouni ont toujours été disponibles et très compréhensifs à mon égard. C'est pour moi l'occasion de remercier très sincèrement Pr Ibrahim BOUZOU MOUSSA, qui a suivi avec grand intérêt ce travail. Pr Boureima AMADOU m'a toujours encouragé à faire cette thèse. M. Lawali DAMBO m'a beaucoup aidé dans la cartographie, je tiens à le remercier.

M. Hamadou ISSAKA et M. Issa ABDOU YOLEHINZA qui m'ont initié au logiciel Philcarto.

Les séminaires doctoraux du LASDEL, sous l'impulsion de Pr. Jean Pierre OLIVIER DE SARDAN, ont contribué à accrocher cette recherche dans un univers académique emprunt de rigueur intellectuelle. Je tiens à remercier Pr. Jean Pierre pour accepter de me donner l'opportunité de présenter les différentes étapes d'avancement de ma thèse aux séminaires doctoraux du LASDEL.

Un vif remerciement à mes amis de terrain : Hassane YOUNSA, Ibrahim ABDOULAYE, Moussa YAYE, Seydou BOUBACAR, Sidde et Noma, pour l'important travail abattu dans des conditions difficiles dans la collecte des données.

Je remercie Haoua BOUBAKAR AKALI, pour tout son soutien, sa disponibilité et son dévouement sans faille à mes côtés dans des moments difficiles. Qu'elle trouve ici toute ma reconnaissance et mon amitié sincère.

Merci Hassane MOUSSA IBRAHIMA, pour la relecture, les critiques, les conseils et toutes les contributions issues de nos discussions.

Merci également à mes relecteurs : Habibatou YOUNSA YANSAMBOU, Mountari ISSOUFOU et Balla SOULEY.

Je reste redevable aux personnes qui m'ont favorablement accueilli et répondu patiemment à mes questions ou qui ont pris une part active dans la réalisation de ce travail. Je pense tout particulièrement au personnel de la SOTRUNI : M. Maazou ISSA, à la direction du transport de la mairie de Niamey M. Moumouni GOUNGOUBANE, et M. Zourkaleini ABDOU, mais aussi aux responsables des différents syndicats de taxis, et plus particulièrement à M. Mahamadou GAMATCHE.

Je remercie très chaleureusement ma famille pour son amour, sa compréhension et son soutien qu'elle m'a toujours apporté sans avoir une fois douté de moi. Une grande reconnaissance à M. Younsa YANSAMBOU mon grand conseiller.

A tous mes amis que je n'ai pas cités, merci pour vos encouragements, et aussi pour avoir su me parler d'autre chose que de mon travail...

Enfin merci à tous ceux qui ont contribué d'une manière ou d'une autre à la réalisation de ce travail.

TABLE DES MATIERES

Remerciements	3
Liste des sigles et abréviations	12
Introduction générale	14
PREMIERE PARTIE :	
LA MOBILITE URBAINE ET NIAMEY : LES TERMES D'UNE PROBLEMATIQUE.....	22
Introduction de la première partie	23
Chapitre I :	
Appréhender la mobilité dans l'espace urbain des pays en développement : approches et concepts	24
1. Du déplacement à la mobilité : une nouvelle construction conceptuelle	25
1.1. Les dimensions des termes : transport, déplacement, mobilité	26
1.2. La mobilité comme mouvement : déplacements et modes de transports	28
1.3. Qu'est-ce qu'un déplacement ?	29
1.3.1. Les modes de transport.....	31
1.3.2. Motif de déplacement ou activité	32
1.4. La mobilité comme ancrage spatial : espaces de vie et réseaux	33
2. Des approches de la mobilité quotidienne.....	34
2.1. De la recherche en matière de transport et de mobilité	36
2.2. Approche critique des sources.....	40
3. La mobilité : vers une lecture d'un fait social global (et la question de la représentation).....	42
3.1. Mobilité quotidienne et représentation spatiale.....	45
3.2. Comportement et pratique clefs de lecture de la mobilité.....	46
3.3. La mobilité quotidienne comme un outil pour l'analyse des modes de vie	47
4. Les différents types de mobilité.....	48
4.1. Mobilité urbaine.....	48
4.2. La mobilité quotidienne	48
4.3. La mobilité sociale.....	50
4.4. La mobilité résidentielle	51
4.5. La mobilité spatiale.....	52
5. Mobilité quotidienne révélatrice des insertions urbaines	54
6. Mobilité contrainte et mobilité choisie via les activités et les lieux.....	54

7. La mobilité et la ville : quelle interaction, la mobilité pour appréhender l'espace la ville et la société.....	55
Conclusion	56

Chapitre II :

Se déplacer à Niamey : problématique et méthodologie de la recherche	58
1. Problématique.....	59
2. Hypothèses de travail	61
3. Objectif de la recherche.....	63
3.1. Objectif général	63
3.2. Objectifs spécifiques	63
4. Approche méthodologique : préparation de l'enquête, population ciblée et échantillonnage	63
4.1.Terrain d'étude.....	64
4.2. Des populations ciblées.....	64
4.3. Échantillonnage.....	66
4.4. Typologie des quartiers de la ville	66
4.5. Justification du choix des quartiers	72
4.6. Le test du questionnaire.....	72
4.7. Le recrutement des enquêteurs et le déroulement de l'enquête.....	72
4.8. Les entretiens.....	73
4.9. La cartographie.....	75
5. Contexte de l'étude.....	76
Conclusion	82

Chapitre III :

Urbanisation et mobilité à Niamey: les conditions de mobilité dans un contexte de forte croissance urbaine.....	83
1. L'histoire de Niamey de la colonisation à nos jours	84
1.1. Histoire de la ville à travers ses plans d'aménagement.....	84
1.2. La stabilité géographique de certains vieux quartiers centraux et des anciens villages	87
1.3. Des quartiers aux localisations mouvantes.....	89
1.4. Les nouveaux quartiers.....	91
1.5. 1960-1970, un développement relativement anarchique et peu contrôlé	92
1.6. 1970-1980, les grands travaux.....	93
1.7. Niamey, de 1980 à nos jours	94
2. Quelques facteurs de l'étalement urbain	98
3. Évolution démographique de la ville de Niamey	99

4.	Extension et structure spatiale dans la problématique des mobilités.....	102
5.	Conséquences de l'étalement sur les mobilités et les transports	104
6.	L'organisation administrative de Niamey	105
7.	Fonctions urbaines et attractivité quotidienne des territoires à Niamey.....	106
	Conclusion	108
	Conclusion de la première partie	108

DEUXIEME PARTIE :

LE SYSTEME DES TRANSPORTS ET DES DEPLACEMENTS A NIAMEY

	Introduction de la deuxième partie.....	110
--	---	-----

Chapitre IV :.....

Modes et moyens de déplacement à Niamey

1.	L'équipement en voirie de la ville de Niamey:	113
----	---	-----

	<i>La circulation à Niamey</i>	115
--	--------------------------------------	-----

2.	L'offre de transport	116
----	----------------------------	-----

2.1.	Les modes de transport : les différents modes existants à Niamey	116
------	--	-----

2.1.1.	Les transports individuels.....	117
--------	---------------------------------	-----

2.1.1.1.	Les transports particuliers par voiture et deux roues	117
----------	---	-----

2.1.1.2.	La marche.....	119
----------	----------------	-----

2.1.2.	Une approche des transports collectifs urbains	120
--------	--	-----

2.1.2.1.	Le fonctionnement du réseau SOTRUNI.....	122
----------	--	-----

3.	Le transporteur	126
----	-----------------------	-----

4.	Le transport artisanal : la prédominance dans le transport collectif à Niamey.....	127
----	--	-----

	Conclusion	129
--	------------------	-----

Chapitre V :

Au coeur du système de déplacement : le transport artisanal.....

1.	Les différentes formes du transport artisanal	131
----	---	-----

1.1.	Les taxis <i>tête rouge</i>	131
------	-----------------------------------	-----

	<i>Les zones de desserte des taxis- ville et taxis tête rouge</i>	136
--	---	-----

1.2.	Les <i>faba-faba</i>	139
------	----------------------------	-----

	<i>Les zones de desserte des faba-faba</i>	141
--	--	-----

1.3.	Les <i>talladjé - talladjé</i>	142
------	--------------------------------------	-----

1.4.	Les <i>lazaret-lazaret</i>	144
------	----------------------------------	-----

1.5.	Les <i>bassora-bassora</i>	147
------	----------------------------------	-----

1.6.	Le taxi-moto ou <i>kabou-kabou</i>	148
------	--	-----

1.7.	Le transport fluvial	149
------	----------------------------	-----

2.	Les caractéristiques du transport artisanal.....	150
3.	Le transport des marchandises	151
4.	La desserte en transports collectifs, points forts et insuffisances	152
5.	Régulation ou réorganisation du système des taxis et <i>faba-faba</i>	158
	Conclusion	159

Chapitre VI:

	La politique publique de transport à l'épreuve des faits.....	160
1.	Les textes dans le domaine du transport urbain	161
2.	Polémique suite à l'augmentation du prix des transports : Comment un problème devient public ?.....	162
3.	Les mesures prises face à la persistance des taximen.....	164
4.	L'informel prend le devant pour satisfaire le besoin de déplacement.....	166
5.	Quel type de gouvernance dans un contexte où chacun veut avoir un pouvoir ?.....	166
6.	Une expérience pleine d'enseignements : Journée taxi <i>tête rouge</i> et <i>faba-faba</i>	167
6.1.	Une expérience vécue avec Abdoulaye, conducteur de taxi <i>tête-rouge</i>	168
6.2.	L'expérience vécue avec Mounkaila, le chauffeur de <i>faba-faba</i> (12 décembre2010).....	174
	Conclusion	179
	Conclusion de la deuxième partie	179

TROISIEME PARTIE :

LA MOBILITE : LECTURE SOCIALE D'UNE PRATIQUE SPATIALE 180

	Introduction de la troisième partie	181
--	---	-----

Chapitre VII :

	La mobilité à Niamey : une première lecture par l'espace	182
1.	Une première lecture sociogéographique de la mobilité quotidienne à Niamey	183
2.	Des déplacements rythmés par le travail et la vie quotidienne	185
3.	Les grands traits de la mobilité quotidienne : une lecture spatio-temporelle de la mobilité	186
4.	Une hiérarchisation des espaces fréquentés	189
4.1.	Les zones d'attractivités dans la ville de Niamey	189
4.2.	Les pôles de loisirs dans la ville de Niamey.....	191
4.3.	Le centre-ville de Niamey	191
4.4.	Lieux d'habitat et centre-ville	192
4.4.1.	La proximité... ..	194
4.4.2.	Les usages du centre-ville	194
5.	Motifs de déplacements vers le centre-ville	194
6.	Un fait structurant de la ville de Niamey : fragmentation ou polarisations multiples.....	196

6.1. Quel lien entre la mobilité et le polycentrisme.....	196
6.2. La compartimentation à Niamey	197
7. Des structures de flux variées selon les modes de déplacements	200
7.1. La marche, comme mode majeur	200
7.2. Modes et répartitions horaires	205
Conclusion	208

Chapitre VIII :

La mobilité à Niamey : une lecture par les pratiques.....	209
1. Comportement en face de l'offre de transport.....	210
2. Une hiérarchie modale marquée.....	211
2.1. L'image du vélo à Niamey	212
2.2. La voiture individuelle	216
3. Pratiques et déterminants socioéconomiques de la mobilité quotidienne	218
3.1. Un large repli sur la zone d'habitation	219
3.2. Déplacements des femmes dans leurs quartiers d'habitation et des hommes se déplaçant plus loin	221
3.3. Des hommes se déplaçant plus loin.....	221
3.4. La mobilité masculine quotidienne moins restreinte spatialement.....	221
3.5. La mobilité des femmes plus centrée sur le quartier d'habitation : des femmes plus nombreuses dans les rues	223
3.6. Un pôle d'activités important pour les femmes : le quartier d'habitation	223
4. L'âge, un déterminant important dans la mobilité.....	227
5. L'activité professionnelle, une ouverture sur la ville	229
6. L'obtention d'une relative indépendance financière par l'activité.....	231
Conclusion	232

Chapitre IX :

Le défi au quotidien : accéder	233
1. Relation entre pauvreté urbaine et mobilité.....	234
1.1. La mobilité à Niamey : la question de l'accessibilité urbaine dans un contexte de pauvreté et d'étalement	236
1.1.1. L'accès aux biens et services en milieu urbain.	237
1.1.2. L'accessibilité aux pôles de santé	238
1.1.3. L'accessibilité aux équipements scolaires.....	239
1.1.3.1. La mobilité scolaire.....	239
1.1.3.2. L'université et le transport des étudiants.....	240
1.1.4. L'accessibilité des marchés	244
1.1.5. Se déplacer pour chercher de l'eau.....	245

1.1.6. Accéder à son lieu d'emploi.....	246
1.2. Mobilité et revenu : le poids des dépenses de transport dans le budget des ménages	247
1.2.1. Des rapports souvent difficiles entre opérateurs et clients.....	250
1.2.2. La pauvreté renforce les difficultés de déplacement.....	250
1.2.3. La marche ou aptitude à se déplacer.....	253
1.2.3.1. ...Se déplacer à pied malgré tous les obstacles.....	254
1.2.3.2. Comment perçoit-on les gênes liées à la marche selon les catégories d'individu ?..	256
Conclusion.....	258

Chapitre X :

La mobilité : une aptitude sociale différenciée.....	259
1. La perception des obstacles selon le genre chez les pauvres.....	260
2. Raison du choix des transports collectifs.....	262
3. Des pauvres captifs de leur quartier.....	265
4. La mobilité : approche genrée.....	267
4.1. Parmi les actifs.....	267
4.1.1. Les femmes inactives, une mobilité peu fréquente et de faible amplitude.....	267
4.1.2. Les hommes actifs, une relative autonomie mais des déplacements contraints.....	269
4.2. La mobilité comme facteur d'insertion ou d'exclusion sociale.....	271
4.2.1. Pratique associative : liée souvent au statut d'actif, plus qu'au revenu.....	272
4.2.2. Une vie associative assez contrastée.....	274
4.3. La mobilité, indispensable pour la sociabilité.....	275
4.4. Femme et mobilité à Niamey.....	276
4.4.1. Entre contraintes professionnelles et contraintes domestiques.....	280
4.4.2. Les tontines ou <i>foyandi</i> chez les femmes : facteur de mobilité, alibi pour sortir de son quartier.....	281
5. Vers de nouvelles perspectives ?.....	285
5.1. L'avènement du téléphone mobile réduit de plus en plus les visites en ville.....	285
5.2. Perspective pour une meilleure prise en compte des besoins de mobilité.....	286
5.3. Quelles actions privilégier ?.....	286
5.4. La nécessaire régulation publique d'un système multi modal.....	286
5.5. Facilitation de la mobilité de proximité : marche et bicyclette.....	287
Conclusion.....	288
Conclusion de la troisième partie.....	289
Conclusion générale et orientation.....	290
<i>Les enseignements de l'utilisation des méthodes et les limites</i>	290
<i>La collecte des données</i>	290
<i>Apports et résultats de la thèse</i>	291

<i>De la nature des liens entre mobilité et dynamique urbaine</i>	291
BIBLIOGRAPHIE	296
TABLE DES CARTES	318
TABLE DES ENCADRES	319
TABLE DES FIGURES	320
TABLE DES PLANCHES	321
TABLE DES PHOTOS.....	322
TABLE DES TABLEAUX.....	324
ANNEXES	325

LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AFD : Agence Française pour le Développement
ANAB : Agence Nationale des Allocations et des Bourses
AOF : Afrique Occidentale Française
ASRD : Association de science régionale de langue française
BCEAO: Banque Centrale des États de l’Afrique de l’Ouest
CEG : Collège d’Enseignement Général
CCFN : Centre Culturel Franco Nigérien Jean Rouch
CCOG : Centre Culturel Oumarou Ganda
CBD : Central Business District
CERTU : Centre d’Étude sur les Réseaux, les Transports, l’Urbanisme et les constructions publiques
CNOU : Centre National des Œuvres Universitaires
CNUH : Commission Nationale d’Urbanisme et de l’Habitat
CODATU : Conférence sur le Développement et l’Aménagement des Transports Urbains
COMINAK : Compagnie Minière d’Akouta
CPT : Collectif des Propriétaires de Taxi
CSI : Centre de Santé Intégré
CUN : Communauté Urbaine de Niamey
DEA : Diplôme d’Étude Approfondie
DRTN : Direction Régionale des Transports de la communauté Urbaine de Niamey
EAMAC : École Africaine de la Météorologie et de l’Aviation Civile
ECOGAR : Entreprise Commerciale de Gestion des Gares Routières
EDS : Enquêtes Démographiques de Santé
ENAM : École Nationale d’Administration et de la Magistrature
ENBC : Enquête Nationale sur le Budget et la Consommation
FCFA : Franc de la Communauté Financière Africaine
FLSH : Faculté des Lettres et Sciences Humaines
FMI : Fond Monétaire International
FSEJ : Faculté des Sciences Économiques et Juridiques
HNL : Hôpital National de Lamordé
HNN : Hôpital National de Niamey
HRP : Hôpital Régional Poudrière

IDH : Indice de Développement Humain
IGA : Institut de Géographie Alpine
IGNN: Institut Géographique National
INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
INS : Institut National de la Statistique
IPTF : Intersyndicale du Patronat des Taxis et Faba-faba
IRSH : Institut de Recherche en Sciences Humaines
LASDEL : Laboratoire d'études et recherches sur les dynamiques Sociales et le Développement Local
LET : Laboratoire d'Étude sur le Transport
PAS : Programme d'Ajustement Structurel
PNUD : Programme des Nations-Unies pour le Développement
PUR : Plan Urbain de Référence
RGP/H : Recensement Général de la Population et de l'Habitat
RN : Route Nationale
SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement Urbain
SITRASS : Solidarité Internationale sur les Transports et Recherche en Afrique Sub-saharienne
SNTN : Société Nationale des Transports Nigériens
SNTU : Société Nationale de Transport Urbain
SOMAÏR : Société des Mines de l'Air
SONARA : Société Nigérienne de commercialisation de l'Arachide du Niger
SOTRUNI : Société des Transports Urbains de Niamey
SUCOTAN : Syndicat Unique des Conducteurs de Taxi du Niger
SYNCOBUS : Syndicat des Conducteurs de minibus
SYNCOTAXI : Syndicat National des Conducteurs de Taxi et Transport Urbain.
UAM : Université Abdou Moumouni

INTRODUCTION GENERALE

La ville se transforme au fil du temps dans sa forme (paysages et esthétique), mais aussi dans sa structure, son organisation, ses modes de vie, etc. Elle est un produit de l'action humaine et pas uniquement un héritage du passé. Cette transformation temporelle et spatiale de la ville n'est pas toujours le fruit d'une volonté urbanistique.

Dans les pays européens, les villes sont souvent pensées et conçues en fonction des aspirations économiques et sociales. Alors qu'en Afrique subsaharienne, les formes urbaines sont dans la plupart des cas, le fruit d'un aménagement collectif, à la fois institutionnel et informel (Kassi, 2007). Cependant, une ville n'est pas uniquement un ensemble de bâtiments et de services urbains auxquels devraient s'adapter les habitants. Elle est avant tout composée de citoyens formant des sociétés urbaines, composites, dynamiques, intrinsèquement liées aux espaces que les individus occupent. Car vivre en ville, c'est en effet s'y loger, y travailler, s'y déplacer, y exercer des loisirs, y avoir des amis... (Clément, 2000).

Les décennies postindépendances ont vu la naissance de grandes concentrations urbaines en Afrique subsaharienne sous les effets conjugués d'une immigration rurale et d'une croissance naturelle forte. La population a considérablement et rapidement cru dans les principales villes, produisant des agglomérations millionnaires.

La dynamique du développement urbain de Niamey se traduit comme celui de bien de grandes villes africaines par son extraordinaire croissance spatiale, mais traînant avec elle des insuffisances dues à la négligence d'une approche globale et intégrée de l'espace urbain, ce qui a entraîné la concentration des emplois au centre-ville et engendré un besoin croissant de mobilité. Ce processus d'urbanisation s'accompagne d'un développement polarisé, entraînant une interrelation entre l'urbain et le périurbain. Ce qui pose du coup le problème de déplacement dans cette ville. Les problèmes de déplacement des personnes et de leurs biens sont aujourd'hui posés à une échelle telle que l'initiative isolée ne suffit plus, d'où la nécessité de la mise en place de moyens de transports efficaces qui supposent une organisation d'ensemble qui ne peut être que le fait des pouvoirs publics. Car la ville s'agrandit de sorte qu'il faudrait la participation de tous dans la gestion.

La ville est un espace d'échanges, les économistes la définissent d'ailleurs comme étant un marché (Chadoin, 2004). Les déplacements occupent donc une grande place dans toutes les villes. Il en est de même à Niamey du fait de l'importance de sa population (plus d'un million d'habitants) et de sa superficie de

plus de 15 000 ha et aussi de la multiplicité de ses fonctions économiques, administratives et socioculturelles.

En termes de mobilité, l'augmentation de la population signifie un étalement de la ville et qui dit étalement dit nouveaux besoins en déplacements urbains. La croissance de l'agglomération a également des conséquences sur la distribution spatiale des déplacements.

Les distances à parcourir par ses habitants sont, chaque année, de plus en plus longues du fait de la poussée urbaine. Le courant essentiel des mouvements pendulaires s'effectuant de la périphérie vers le centre-ville (Grand marché, Petit marché, zone des ministères, etc.) qui polarise l'essentiel des activités commerciales et administratives. En effet, la majorité des flux se dirigent vers la zone commerciale et administrative qui est concentrée dans le centre de la ville. La ville de Niamey traverse aujourd'hui une situation de crise dans le domaine de transport, à cause de l'insuffisance en équipement de transport.

Les dernières décennies de la croissance de ces grandes agglomérations sont en outre accompagnées par une réduction des moyens publics et donc une dégradation des conditions de vie des citoyens. Niamey, capitale du Niger, n'échappe pas à ce modèle africain.

En un siècle à peine, Niamey est passé d'un bon millier de villageois à plus d'un million de citoyens. Le petit village précolonial du bord du fleuve Niger est devenu une agglomération, grande et étalée. Choisie par les Français pour sa localisation stratégique, Niamey devient un poste militaire puis la capitale de la colonie. Niamey connaît une forte croissance de sa population. Cette croissance démographique s'est traduite par une forte consommation de l'espace urbain qui est passé de 800 ha en 1960 à près de 15 000ha aujourd'hui (Adamou, 2005).

L'explosion démographique et spatiale de la ville de Niamey tend à impliquer pour les citoyens un allongement des distances à parcourir alors même que les différentes études sur la mobilité quotidienne s'accordent pour montrer une faible utilisation des transports motorisés dans les villes d'Afrique subsaharienne (Godard, Teurnier, 1992 ; World Bank, 2000). Un tel constat s'explique d'abord par des caractéristiques de l'offre de transport motorisée qui, si elles sont le lot de la plupart des villes du Sud, sont néanmoins exacerbées en Afrique. D'une part, le taux d'équipement des ménages en véhicules motorisés est généralement très bas du fait des coûts élevés à l'achat comme à l'usage. D'autre part, la fréquentation des transports collectifs est souvent limitée par leur relative inadaptation aux besoins de la population, notamment en termes de fréquences et de couverture spatiale. Parallèlement aux effets de ces caractéristiques propres aux différentes composantes de l'offre de transport, le contexte de crise économique et d'ajustement structurel qui touche les pays africains pèse sur la demande. Il a

entraîné une chute sensible des niveaux de vie, pourtant déjà très faibles, des populations urbaines. Le transport, activité dérivée ayant essentiellement pour but de permettre la réalisation d'activités économiques ou sociales, est rarement mentionné au premier plan des préoccupations des ménages, supplanté par l'amélioration de la disponibilité de nécessités premières telle l'alimentation et le logement. Le poids de la mobilité urbaine dans le budget des ménages africains reste ainsi mal connu.

La forte extension géographique de l'aire urbaine niaméenne embrasse une diversité de paysages urbains. On y retrouve d'anciens villages rattrapés par la ville, de larges zones non loties au sein desquels les conditions sanitaires sont particulièrement mauvaises, ou encore des espaces lotis aisés. Au centre-ouest de l'agglomération s'étend le plateau, ancienne ville coloniale correspondant aujourd'hui aux quartiers résidentiels riches et aux ambassades. Le centre, très attractif, regroupe les trois marchés principaux. A noter également que la ville est peu dense car les habitations ont très généralement un seul niveau.

La mobilité urbaine est indispensable pour avoir des relations sociales et bénéficier des services de la ville. Longtemps, le débat s'est focalisé sur l'idée que le milieu rural était productif et le milieu urbain improductif.

En effet, la ville en Afrique subsaharienne, était perçue comme consommatrice des productions du monde rural, pendant les trois décades qui ont suivi les indépendances (Kane, 1999). Cette appréciation est dépassée, les villes ont un rôle productif, de création de richesse, d'échanges sociaux intensifiés qui peuvent ensuite enrichir les évolutions du monde rural, malgré leurs dysfonctionnements. On observe que les populations urbaines dépensent beaucoup pour leur transport, malgré un niveau de mobilité généralement faible. Les deux entités géographiques, rurales et urbaines, sont donc complémentaires.

Les villes ne fonctionnent que si leurs habitants peuvent se déplacer, y compris à pied, pour bénéficier de leurs services et de leurs opportunités (Orfeuill, 2004). La difficulté à se déplacer est maintenant considérée comme une des composantes de la pauvreté.

Si l'on prend en compte la dimension économique, on observe que les populations urbaines se déplacent beaucoup, et leurs dépenses montrent l'importance du secteur transport : 10 à 15 % du budget d'un ménage voire 20 % pour les catégories les plus défavorisés (ENBC, 2007). On peut aborder la mobilité en termes d'emploi. Ceci explique, en partie pourquoi, leur mobilité est très restreinte, car la mobilité est une des composantes de la pauvreté.

La mobilité constitue ainsi un enjeu essentiel pour le devenir même des grandes villes. Au sein de ces grandes villes, la gestion durable des déplacements

est l'un des défis majeurs des décennies à venir. Beaucoup d'espoirs sont placés dans les politiques visant à agir sur l'urbanisme et la maîtrise du développement des villes, spécifiquement l'étalement urbain largement considéré comme responsable de l'accroissement des distances (Fouchier, 1996).

Les villes se développent sur des périphéries de plus en plus lointaines, qui accueillent aussi bien de nouveaux habitants, en quête d'une meilleure qualité de vie, que des activités à la recherche d'espaces plus vastes et moins onéreux. L'ampleur de cette déconcentration pose en des termes nouveaux les relations entre les diverses fonctions constitutives du système urbain, au sein d'un espace élargi. En outre, elle entraîne une nouvelle structuration des flux d'échanges de biens et de personnes et pose des problèmes de maîtrise de la circulation dans les zones urbanisées.

A Niamey comme dans beaucoup de villes africaines, la pression démographique, la prédominance de l'habitat horizontal et le manque de régulation de la production foncière et immobilière continuent à occasionner une croissance démesurée de l'espace urbain et par conséquent, le rallongement des distances de déplacement.

Parallèlement, le manque d'infrastructures, d'équipements et de services de base génère des déplacements inconnus aujourd'hui des citoyens du Nord, mais indispensables pour ces populations :

- aller chercher de l'eau à la borne fontaine parce que le logement n'est pas connecté au réseau de distribution ;
- se rendre à l'hôpital tous les jours pour s'occuper de «son» malade parce que le personnel et le matériel hospitaliers sont très insuffisants ;
- aller à une école éloignée parce qu'il n'y a plus de place dans la plus proche ou parce que, tout simplement, il n'y a en pas à proximité...

Après l'abandon par les collectivités publiques du transport en commun tant pour sa fourniture que pour sa régulation et ce dans la majorité des grandes villes africaines, l'offre de transport repose principalement sur le secteur dit informel ou artisanal, qui opère selon ses propres règles, très variables et non formalisées. L'offre de transport reste toujours très déficitaire, en quantité comme en qualité, pénalisant surtout les liaisons transversales et donc les quartiers périphériques, généralement non lotis et peu accessibles. Depuis quelques années cependant, le constat général dans les villes africaines, est que l'organisation des transports a évolué. Avec comme élément marquant la disparition progressive des grandes entreprises de transport urbain au profit des entreprises privées et artisanales ou informelles qui ont occupé peu à peu l'espace laissé vacant par les entreprises structurées (Godard, 1992). A Niamey, la SOTRUNI (Société des Transports Urbains à Niamey) qui a été créée en 1996 sur les décombres de la SNTN et qui

s'occupe de la desserte des différents quartiers de la ville de Niamey et des villages périphériques, rencontre d'énormes difficultés de fonctionnement. Son parc réduit seulement à une dizaine d'autobus pour près de 15 000 ha, contre une quarantaine il y a une trentaine d'années, lorsque la ville s'étendait seulement sur 1367 ha ne lui permet pas d'offrir aux habitants de Niamey un service de transport public satisfaisant, et encore moins de faire face à l'explosion de la demande. Et tout ceci était dû au programme d'ajustement structurel imposé par la Banque Mondiale et le FMI.

Les bus de la SOTRUNI peinent à répondre aux besoins et aspirations des habitants d'une ville en pleine croissance. Car la demande ne fait que s'accroître. La population a besoin de se déplacer pour accéder aux fonctions de la ville. D'où l'adoption des solutions alternatives comme :

- la prolifération des taxis communément appelés taxi *tête rouge*, (qui existaient depuis la colonisation),
- la propagation, depuis 2000, d'entreprises artisanales comme *faba* transport avec des minibus de 19 places appelés communément *faba-faba*, reliant le centre-ville aux quartiers périphériques.
- l'émergence des deux roues motorisées dans certaines périphéries de Niamey.

Sur cette situation de carence globale de l'offre urbaine vient se greffer le manque de ressources économiques de la population et l'urbanisation rapide s'accompagne du développement de la pauvreté urbaine. Pour la majorité des citoyens, qui ne disposent pratiquement pas de véhicules individuels et ont peu d'argent à consacrer au transport, la question du choix modal est presque une fiction, tant leur mobilité quotidienne repose sur la marche. Dans les capitales sahéliennes, le taux des déplacements piétonniers varie de deux sur cinq (Ouagadougou) à trois sur quatre (Dakar). A Niamey, un jour ordinaire, la moitié des citoyens de plus de treize ans ne se déplace qu'à pied.

Les défaillances de l'offre urbaine et les situations de pauvreté de la population produisent donc une mobilité limitée à la proximité du domicile. Pour se déplacer au-delà, des arbitrages implicites ou explicites au sein du ménage et au niveau individuel sont mis en œuvre : utilisation de l'éventuel véhicule du ménage (vélo ou occasionnellement deux-roues moteur) par les actifs et étudiants/scolaires, déplacements en transport collectif réservés aux activités contraintes (travail, école) ou aux situations exceptionnelles, réalisation de longs déplacements à pied, marchandage du prix du transport collectif, enchaînement d'activités sans retour au domicile...

L'accès physique dans des conditions acceptables au lieu de travail et d'étude, mais aussi aux équipements et services disponibles ainsi qu'aux activités de sociabilité, représente un moyen pour entretenir les liens sociaux dans les

différentes sphères de la vie collective, améliorer les conditions de vie, et contribuer à enrayer les processus de précarisation.

Si la clé pour réduire la pauvreté réside dans la prise en main par les populations elles-mêmes de leur avenir et de leurs ressources, la mobilité à l'échelle de la ville et non pas seulement du quartier en représente un facteur permissif.

Dans ce contexte d'urbanisation rapide et d'extension de l'habitat à Niamey, une grande partie de la population connaît des difficultés pour satisfaire leurs besoins de mobilités et subit au quotidien, des conditions de transport de plus en plus difficiles. Niamey traverse aujourd'hui une situation de crise dans le domaine de transport, à cause de l'insuffisance en équipement de transport et aussi d'une mauvaise organisation de l'offre existante. La situation de la mobilité en ville illustre bien la crise multiforme qui frappe les villes africaines. En effet, le réseau routier est généralement peu développé et en mauvais état, les voies bitumées sont limitées au centre et aux principales liaisons centre périphérie (Diaz Olvera et al, 1998).

Pour cela, l'interrogation centrale de cette thèse concerne la mobilité des citoyens de Niamey avec toutes ces différenciations de situations et de comportements. Ceci également pour éclaircir les situations qui peuvent être source des disparités excluant les habitants de l'accès aux mêmes aménités et ressources, à la ville plus généralement. La mobilité, serait-elle un moyen d'accentuer ou atténuer les inégalités existantes ?

Sans avoir l'ambition de répondre à l'ensemble de ces interrogations, cette thèse tend à établir une lecture de l'hétérogénéité de l'espace urbain niaméen et de ses organisations, à travers l'analyse des pratiques des mobilités quotidiennes. Si les comportements de mobilité sont loin d'être homogènes, comment peut-on pour autant les décrire, les qualifier et les rendre plus compréhensibles ? Une meilleure connaissance et représentation des comportements de la mobilité quotidienne dans l'espace-temps constituera le cœur de la problématique de cette thèse.

La mobilité sera de ce fait approchée en prenant en compte ses dimensions spatiales, temporelles et individuelles. La diversité des pratiques individuelles et les rythmes spatiaux que celles-ci entraînent, sont dus à des emplois du temps et des accessibilités inégales. Il s'agira de rendre compte de la diversité de ces accessibilités liée autant aux caractéristiques de l'espace (des ressources et des moyens qu'il offre, les diverses temporalités).

La thèse est structurée en trois parties. Dans un premiers temps nous avons parcouru le concept de mobilité et ses contours afin de pouvoir problématiser (première partie). Nous avons ensuite décrit le système de déplacement dans la

ville de Niamey (deuxième partie). Nous avons bouclé par une lecture spatiale et sociale de la mobilité (troisième partie).

Le premier chapitre présente le cadre conceptuel de la mobilité spatiale quotidienne et la formulation de la problématique. Après avoir esquissé le cadre théorique, nous faisons meilleure connaissance avec Niamey dans le deuxième chapitre. Le troisième chapitre présente le laboratoire urbain de l'étude : la ville de Niamey. Ce chapitre rappelle aussi le contexte de l'étude car on ne peut comprendre les modes de vie dans une ville sans s'intéresser à l'histoire même de cette ville et à sa composition géographique et démographique. Marquée par la colonisation, qui a favorisé le transfert de modèle urbanistique, par les flux de l'exode rural et par les crises économiques, les mutations de la ville ont été aussi soudaines que gigantesques et ne peuvent qu'influencer les citoyens. Après avoir présenté le cadre démographique et spatial (dominé par la concentration des activités au centre-ville). Une attention particulière sera accordée dans les chapitre quatre et cinq aux moyens et modes de transport à Niamey, nous avons également décrit les caractéristiques de l'offre de transport en commun à Niamey, et aussi évoqué la gestion du transport par la mairie de Niamey. Le sixième chapitre parle des politiques en matière de transport et mobilité à Niamey. Le septième chapitre traite des pratiques de mobilités dans la ville de Niamey. En huitième chapitre nous analysons la mobilité au quotidien dans la ville de Niamey. Dans le neuvième nous étudions la mobilité dans un contexte de pauvreté, certaines disparités de comportements peuvent être identifiées, distinguant des groupes des habitants non-mobiles et mobiles. Dans ce chapitre toujours la question de l'accessibilité des populations aux différents services urbains a été abordée. Le dixième chapitre, traite de la mobilité urbaine sous contrainte, la mobilité est étudiée sous l'angle financier, nous avons aussi fait une approche de la mobilité à travers la sociabilité et aussi à travers le genre.

Composition de la thèse	
Question de la recherche	Lecture de l'espace urbain et de son organisation à travers la mobilité quotidienne, les pratiques quotidiennes des individus en terme de mobilité l'inégalité des capacités et des compétences individuelles dans l'accessibilité et les pratiques de l'espace.
Cadre et référent de la thèse	Mobilité quotidienne un concept qui ne se limite pas à un ensemble de déplacement dans un réseau de transport.
Démarche méthodologique	Information combinée: -caractéristique spatiale -caractéristique individuelles et des ménages -comportements de mobilité pour une lecture des formes et pratiques spatiales
Terrain d'étude	La ville de Niamey.

Tableau 1 : Composition de la thèse

**PREMIERE PARTIE : LA MOBILITE URBAINE
A NIAMEY : LES TERMES D'UNE
PROBLEMATIQUE**

Introduction de la première partie

La mobilité est au cœur de divers changements spatio-temporels et sociaux. Ces changements entraînent pour les individus des appartenances sociales de plus en plus multiples et changeantes, des liens sociaux plus nombreux, plus diversifiés mais aussi plus faibles, produisant des situations inégalitaires et ségrégatives. Ainsi, la mobilité joue un rôle central dans la croissance des villes. Mais, comment cerner cette notion de mobilité ? Jusqu'où présente-t-elle un intérêt descriptif et explicatif des changements en cours ? Le premier chapitre retrace une définition de la mobilité humaine, interrogeant notions et concepts connexes et les problématiques qu'elles soulèvent. Le deuxième chapitre, traite de la problématique de la thèse et spécifie la méthodologie de travail. Le troisième chapitre présente, le terrain d'étude, la ville de Niamey. Un espace aux caractéristiques géographiques et économiques très hétérogènes et en pleine expansion. Une connaissance approfondie de cet espace géographique est le point de départ du travail.

CHAPITRE I: APPREHENDER LA MOBILITE DANS L'ESPACE URBAIN DES PAYS EN DEVELOPPEMENT : APPROCHES ET CONCEPTS



Photo 1: Mobilité au marché Wadata

(Source : YAYE SAIDOU H., 2012)

S'il est vrai qu'un ordre spatial organise un ensemble de possibilités (par exemple, par une place où l'on peut circuler) et d'interactions (par exemple, par un mur qui empêche d'avancer), le marcheur actualise certaines d'entre elles. Par là, il les fait être autant que paraître. Mais aussi il les déplace et il en invente d'autres puisque les traverses, dérive ou improvisations de la marche, privilégient, muent ou délaissent des éléments spatiaux.
(Michel de Certeau, 1990)

L'espace a un rôle important dans la vie des habitants et pour toutes interactions sociales, son existence est strictement liée à l'exercice de la mobilité. Ainsi, ce sont les mobiles qui font l'espace, et lui donnent un usage particulier, tandis que les immobiles ne font que des lieux. Une métaphore pourrait être pour cela proposée, où «*l'espace serait au lieu ce qui devient le mot quand il est parlé*» (De Certeau 1990). S'il est un paramètre à prendre en compte dans la compréhension des territoires urbains contemporains, c'est sans aucun doute celui de la mobilité (Chalas, 2000). Allongement des déplacements quotidiens : domicile-travail, domicile-étude etc., émergence de nouvelles notions telles que migrations «*pendulaires*», «*alternantes*», toutes ces mesures et notions relatives à la mobilité occupent une place fondamentale dans la réflexion sur la ville. Sa connaissance passe nécessairement par ce point qui est devenu «*un critère d'urbanité dans nos sociétés contemporaines*» (Chalas, 2000).

1. Du déplacement à la mobilité : une nouvelle construction conceptuelle

En employant largement aujourd'hui le terme de mobilité, il s'agirait alors d'un glissement dans l'orientation des études et des préoccupations d'aménagement du territoire et d'action publique : du transport aux flux de déplacements et du déplacement à la mobilité. Ce glissement est visible à travers la chronologie de l'usage de ces trois termes dans les politiques et les actions d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Dans les années 1950-1960, avec la démocratisation de la voiture particulière et de grands investissements en transports en commun en Europe, on opère de la notion de «transport». Dans les années 1970 et jusqu'aux années 1980, qui voient entre autres l'apparition des enquêtes ménages déplacements, la crise pétrolière et celle de grands investissements d'infrastructure, la notion des «déplacements» prend le relais. A partir de la dernière décennie du XXème siècle et jusqu'à aujourd'hui, les deux notions précédentes cèdent la place au terme des «mobilités» (Debizet, 2004). Il ne s'agit pas d'une seule évolution de termes, de changement cosmétique répondant aux besoins des langages de chaque nouvelle période. Une telle évolution porte en effet une signification plus profonde. Elle suggère que l'attention n'est plus portée uniquement sur l'infrastructure de transport et le fonctionnement de celle-ci ni sur la seule gestion des flux de déplacements. Car le transport n'est qu'une des fonctions du champ circulatoire (Tabaka, 2009). Ce «*hardware*», la métaphore que l'on pourrait lui donner, ne constitue en fait qu'une base sur laquelle peuvent être déployées des pratiques individuelles (des activités, dont les déplacements), dont la logique dépend des besoins, des potentialités et des caractéristiques individuelles des habitants. Les stratégies d'usage qui sont faites de cette infrastructure, constituent le «*software*», le «logiciel», que mettent en place les individus et qui leur est spécifique (Tabaka, 2009). La mobilité est une expression des activités de l'individu dans l'espace urbain, le déplacement c'est le mouvement physique, consommant de l'énergie sur une certaine distance.

Se déplacer est devenu donc une nécessité pour accéder à la plupart des biens, des services et des relations sociales. Le déplacement conditionne de ce fait l'accès au logement, au travail, à l'éducation, à la culture, à la santé, etc. Pouvoir bouger est donc plus que jamais une liberté profondément associée au développement du monde moderne (Ascher, 2005). Mais bouger est aussi de nos jours une obligation qui d'une certaine manière, fait émerger la question du droit à l'immobilité (Ascher, 2005). Pour être maître de leur espace-temps les individus doivent pouvoir se déplacer et se replacer.

Le dynamisme des transports est déterminé par le degré d'intensité de la mobilité des personnes et des biens. Or cette mobilité répond à des besoins dont la nature est parfois difficile à saisir, en particulier dans le cas de la mobilité des personnes. Diverses raisons créent la mobilité : motifs d'ordre professionnel, d'affaires, de commerce, de famille, de loisirs, religieux (Mérenne, 2003).

1.1. Les dimensions des termes : transport, déplacement, mobilité

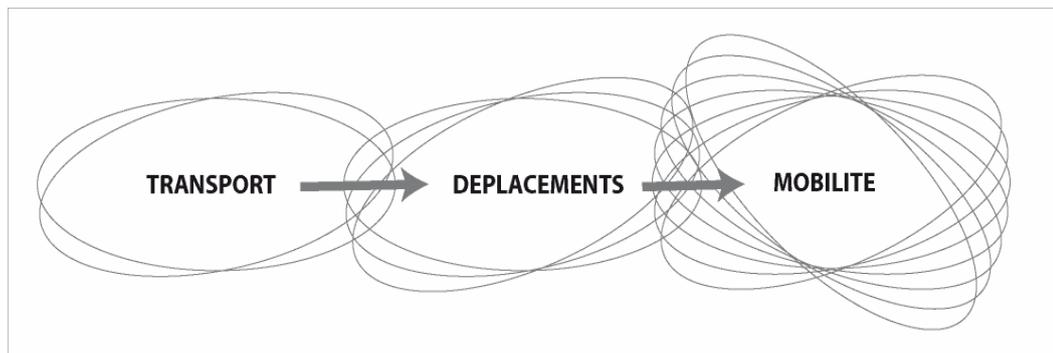


Figure 1 : Les dimensions de la mobilité

(Source : TABAKA K., 2009)

La mobilité est définie comme le «*caractère de ce qui peut se mouvoir, changer de place, de position (s'oppose à immobilité)*». Brunet et al, 1998 ont plusieurs acceptations comme la mobilité spatiale, la mobilité résidentielle, la mobilité sociale, la mobilité professionnelle, la mobilité de travail. Mais ce qui nous intéresse ici, c'est la mobilité géographique liée à l'espace et englobant la mobilité quotidienne (navette, déplacements journaliers). Le concept est utilisé pour désigner les déplacements que font les populations, mais aussi il fait usage du concept pour évoquer le volume de trafic automobile. Le caractère de la mobilité, n'est pas une donnée inchangeable. La façon de considérer la mobilité dépend fortement du contexte social et individuel de l'habitant mobile.

La notion de mobilité dépasse donc largement celle d'une simple étude sur les déplacements, car sont directement mises en cause les raisons et les conséquences des sorties de domicile, inséparables du déplacement en lui-même. Elle est un révélateur du mode d'insertion de l'individu dans la ville, à tel point que où J. Coutras (1993), écrit : «*la mobilité est un moyen qui permet de profiter*

au mieux des bienfaits de la ville, devenant ainsi une des conditions fondamentales de l'insertion sociale des personnes et donc un critère de discrimination sociale, voire d'exclusion». Cette prise de position attribuée à la mobilité a une valeur en soi qui nous paraît relativement peu applicable au contexte africain ni moins à celui de Niamey, dans lequel ne pas se déplacer ne signifie pas n'avoir aucune vie sociale, ni ne pas travailler, les visites à domicile aux personnes âgées et le petit commerce sur le pas de la porte rendent invisibles des activités pourtant nombreuses et un réseau de sociabilité potentiellement dense. La mobilité sera donc ici le reflet de modes de vie et d'insertions sociales différenciées. Si l'on peut apercevoir des indices d'isolement ou d'exclusion sociale, ce n'est en tout cas pas la mobilité qui sera le seul indicateur. Cependant la mobilité reste, pour les citadins " [...] *expression de leur volonté de trouver spatialement leurs marques, s'insérer, vivre à leurs sens de citadinité*" (Kane, 1999).

Une approche spatiale de la mobilité permet, au-delà des activités, de mettre en évidence le rôle de la localisation des déplacements : les sphères décrites ci-dessus correspondent également à des espaces de fréquentation. En effet, se déplacer permet, dans un premier temps de relier des lieux. Ces derniers ont une histoire qui les structure : leur agencement est une contrainte forte pour l'individu qui s'adapte plus ou moins à cet environnement, à ce système urbain prédéfini dont les origines se trouvent dans les logiques politiques, sociales ou économiques. C'est dans ce cadre que l'on peut parler de "rigidité des espaces" ; notamment fonctionnels. Il s'agit par exemple de la morphologie spatiale (Juan, 1997). On retrouve ici en partie les éléments physiques décrits par Lynch comme les voies, les carrefours, les immeubles, les enseignes... il s'agit également des centres d'affaires, des lieux spécifiques de loisirs, marchés, bref, ce que (Hall, 1985) appelait l'espace "à caractère fixe". Le contexte physique dans lequel évolue le citadin est constitué du paysage urbain qui joue donc un rôle essentiel dans les déplacements, la localisation des activités reflète également les préférences individuelles. Si cela est techniquement possible pour le citadin, les lieux sont potentiellement distants entre eux. Au contraire, il peut être plus ou moins contraint de repositionner ses activités s'il ne peut assumer la charge d'un trajet obligé en mode mécanisé. Cette relative liberté d'action s'exprime notamment dans les activités non contraintes comme les loisirs ou les achats. Choisir entre tel ou tel lieu ne renvoie pas uniquement à des contraintes, ça peut être la marque d'une volonté délibérée. De fait, la plus ou moins grande ségrégation ou proximité des lieux fréquentés, leurs agencements respectifs en fonction des activités pratiquées sont donc des indices des reconnaissances différenciées de l'espace, issue à la fois de contraintes et de choix (Clément, 2000).

En conséquence, se déplacer en ville relève d'un compromis entre espaces imposés et espaces choisis. La mise en évidence d'une telle complexité par

l'étude de la mobilité quotidienne a fait l'objet de plusieurs approches, dont les principales seront décrites dans les paragraphes qui suivent.

1.2. La mobilité comme mouvement : déplacements et mode de transport

Le sens le plus intuitif du terme de mobilité renvoie à l'idée de mouvement. Mais, que signifie étymologiquement ce terme de mobilité, et à quels concepts est-il rattaché ? L'origine du mot mobilité faisant partie des «curiosités étymologiques», il est difficile d'être affirmatif sur ce «premier sens» si souvent utile à la compréhension des concepts. Cependant, un certain consensus semble se dégager sur une racine «mow» à l'origine du terme *mouvement* ou «mew» qui signifierait *pousser* (Mignot, 2004). Au sens premier la mobilité est alors un mouvement, une dynamique ce qui correspond assez bien au sens commun, où la mobilité est envisagée selon des déplacements.

Le terme de déplacement mérite également qu'on s'y arrête quelques instants. Le dictionnaire Hachette (2009) donne comme première définition du verbe *déplacer* : «*Ôter (une chose) de la place qu'elle occupe*». Ce qui semble important est alors le fait de partir d'un lieu donné. Ce déplacement implique donc, à cette étape, un point de départ (l'origine) et un mouvement, impliquant lui-même les moyens de mettre en œuvre ce mouvement soit, ici, un mode de déplacement. Envisagé par lui-même, le déplacement est aussi fait de distance et de temps de trajet ce qui signifie qu'il correspond à un temps du quotidien, à une expérience physique faite de perceptions et de représentations.

C. Cauvin (1984) précise que : «*le parcours en lui-même, le paysage environnant, le mode de locomotion, tous ces éléments modifient la perception que nous avons d'un trajet*», ce à quoi on pourrait ajouter l'heure à laquelle on se déplace, la saison, l'environnement «social» s'il s'agit d'un déplacement à plusieurs, le motif, enfin tout ce qui fait le contexte du trajet. Le déplacement vécu dépasse alors la stricte vision utilitariste de ce dernier ; il possède également une valeur propre liée à cette expérience plus ou moins agréable qu'il peut procurer.

L'expérience vécue lors d'un trajet est fortement dépendante du mode de déplacement utilisé. Ce dernier correspond au «*média*» de la mobilité (Montulet, 1996). Il est non seulement un outil, choisi selon des caractéristiques précises – vitesse, confort, coût, charge utile – mais aussi un cadre, un support à partir duquel l'individu vit son déplacement et perçoit son environnement. Ce n'est donc pas la même chose de se déplacer en voiture ou en train, y compris dans le cas où le temps de trajet, le confort et le prix seraient identiques. En voiture, le trajet est vécu à partir d'un «chez-soi» (Dubois, 2004), d'un véhicule approprié et aménagé selon ses besoins ; en train, ce même trajet est vécu à partir d'un véhicule collectif, un espace partagé, avec tout ce que cela comporte de positif et de négatif

(rencontre et convivialité Vs promiscuité et agitation). Il existe donc, au-delà des critères «objectifs», des critères psychologiques individuels qui vont guider les préférences selon les représentations de chacun.

1.3. Qu'est-ce qu'un déplacement ?

Un déplacement est le mouvement d'une personne d'un lieu de départ vers un lieu d'arrivée. Il se caractérise par un motif et un seul. Un déplacement peut recouvrir l'usage d'un ou plusieurs modes de transport ; c'est pourquoi aller prendre un moyen de transport n'est pas un motif de déplacement. Tout changement de motif entraîne un changement de déplacement. Deux déplacements successifs peuvent avoir le même motif

Les déplacements constituent rarement une fin en soi, c'est-à-dire, on ne se déplace pas pour se déplacer sinon pour réaliser une activité spatialement définie, la seule exception étant la «promenade» où le déplacement constitue en lui-même l'activité. Les déplacements, et plus globalement la mobilité, permettent donc d'articuler l'utilisation de l'espace et l'utilisation du temps.

On considère qu'un déplacement est effectué dès que la personne interrogée va d'un lieu à un autre, généralement défini, pour y effectuer une activité, appelée dans le vocabulaire du transport urbain le «motif du déplacement». Au moins un de ces deux lieux n'est pas le domicile de la personne (concession, immeuble...). Le domicile étant considéré comme le lieu privilégié à partir duquel l'individu organise l'ensemble de ses activités, le *déplacement secondaire* est défini comme celui sans aucune extrémité au domicile (un actif qui va déjeuner à midi dans un «maquis» ou une «gargote» près de son lieu de travail et retourne ensuite à son lieu de travail fait alors deux déplacements, les deux étant «secondaires»). Dans les enquêtes, une attention particulière doit être portée pour recenser ce type de déplacements car les enquêtés ont tendance à oublier de les mentionner.

Le déplacement est caractérisé par plusieurs paramètres : le *motif* du déplacement, les *lieux* de départ et de destination, les *heures* de départ et d'arrivée, le(s) *mode(s)* de transport, la *distance* parcourue. Pour atteindre son lieu de destination, l'individu peut avoir besoin d'utiliser un ou plusieurs modes de transport. Si le déplacement est réalisé de porte à porte avec le même mode de transport, il est qualifié de *monomodal* ; autrement il est *multimodal*.

Chaque partie ou tronçon du déplacement effectué par un mode de transport différent (par exemple, marche et bus) ou par un véhicule différent du même mode de transport (un bus d'une ligne, puis un bus d'une autre ligne) constitue un *trajet*.

Plus les différents paramètres des déplacements sont collectés d'une manière fine à travers des listes de modalités détaillées (notamment les lieux, les modes et les motifs), plus les analyses des données pourront être également fines et se prêter à des regroupements ou des combinaisons de modalités. En revanche, des modalités initiales larges ne permettent pas une désagrégation *a posteriori* mais elles sont parfois inévitables en tenant compte des arbitrages à effectuer sur la base des objectifs de l'enquête et de son coût monétaire et en temps.

Le déplacement constitue un élément central de la mobilité, il est l'expression réelle de la propension à se mouvoir. Il est l'expression explicite de la volonté d'atteindre une ressource nécessaire pour l'individu, «d'accéder à». Le déplacement existe du fait de l'existence de distance séparant les objets de la société. Face à la distance et aux contraintes qu'elle soulève, les habitants construisent, en fonction du contexte social, des stratégies, des actes, des idéologies, des technologies, des savoirs (Tabaka, 2009).

Une des définitions du déplacement peut être celle du «*mouvement d'une personne d'une origine à une destination*» (Merlin et Choay, 2005). Les mêmes auteurs incitent à faire une distinction entre différents déplacements, selon des critères géographiques, les motifs, les horaires, la durée et les moyens de transport utilisés. Curieusement, le «Dictionnaire de la géographie» (Orfeuil, 2000 ; Lévy et Lussault, 2003) ne donne pas de définition du terme «déplacement».

En définissant l'espace géographique comme un ensemble de lieux et de relations qui s'établissent entre ces lieux, on place au centre la notion d'interaction spatiale. Le déplacement (et plus largement la mobilité) constitue l'élément de ces stratégies et de ces actes, en vue d'une interaction spatiale ou de son évitement.

Le déplacement peut être également présenté en tant qu'acte d'usage d'une trame spatiale, étant en effet sa mise en œuvre individualisée par la personne se déplaçant. S'il est vrai qu'un ordre spatial organise un ensemble de possibilités et d'interactions, l'individu en déplacement actualise certaines d'entre elles. Mais aussi, il les déplace et il en invente d'autres, puisque les traverses, dérives ou improvisations des déplacements, privilégient, modifient ou délaissent des éléments spatiaux. «*Le marcheur transforme en autre chose chaque signifiant spatial*» (De Certeau, 1990).

Lors d'analyses des mobilités, des mesures de déplacements et de leurs composantes sont systématiquement mises en œuvre.

1.3.1. Les modes de transport

Les modes de transport sont avant tout des moyens pour les citoyens d'accéder à des lieux et des activités. Ils leur permettent de se déplacer dans l'espace, au prix d'un certain temps et d'un coût. Le seul mode de transport non mécanisé et non motorisé est la marche. Les vélos, les deux-roues moteur, les voitures particulières, ou encore les transports collectifs (taxis, bus, métros...) sont eux aussi fréquemment utilisés dans les métropoles contemporaines pour les déplacements quotidiens. Un mode de transport peut être défini comme «*un objet sociotechnique résultant d'une combinaison stable et efficiente d'éléments (...)* :

- matériels : puissance motrice et/ou filière technologique (musculaire, aéronautique, ferroviaire, etc.);
- socioprofessionnels : savoir-faire, métiers, cultures et organisations professionnelles;
- socioculturels : représentations sociales, images, "mythes", etc.» (Amar, 1993:10)

Cette définition suggère alors une nécessaire différenciation entre des objets techniques similaires situés dans des contextes différents. Du point de vue socioprofessionnel, l'utilisation des deux-roues motorisés en Afrique est par exemple associée à une multitude de petits mécaniciens, qui peuvent réparer au moindre coût en particulier grâce à la récupération. Par ailleurs, le nombre important d'étalages et de petites boutiques le long des rues n'est pas étranger à un usage généralisé de la marche. Dans le cadre socioculturel maintenant, on peut évoquer un certain nombre d'images associées aux modes de transports. Dans la plupart des pays du Sud, la voiture particulière est associée à la réussite sociale (voir Diaz Olvera & al, 2002 pour beaucoup de ville africaine) tandis qu'elle représente la *norme* dans les villes occidentales. B. Montulet (1996) souligne le rôle de distinction sociale individuelle joué par la voiture particulière dès son apparition à la fin du XIXe siècle. La bicyclette est parallèlement délaissée dans les villes africaines en partie à cause de son association à des modes de vie ruraux et à la pauvreté (Diaz & al, 2002). Finalement, les usages effectifs des modes de transports que nous étudions sont une intériorisation des dimensions socioprofessionnelles et socioculturelles. Le mode de transport doit être considéré comme une interface entre le citoyen et sa ville.

Il est intéressant à ce propos d'évoquer le rapport différent entretenu par chacun des modes de transport avec la ville. G. Amar (1993) développe le concept d'«adhérence urbaine des déplacements», réarticulant la mobilité dans des espaces et des temps complexes. Il considère alors l'interaction avec les lieux et activités de la ville. Cette association étroite entre mode de transport et relation du citoyen à l'espace fait que les études portant sur le lien entre les modes de vie et la mobilité quotidienne abordent principalement la question du choix du mode (Scheiner&

Kasper, 2003). Si cette entrée est pertinente, l'étude des comportements de mobilité quotidienne offre une perspective plus large encore sur les modes de vie.

Les classifications des modes de transport peuvent être plus ou moins fines, en fonction des caractéristiques des véhicules et du type de service dans le cas du transport public. La classification la plus simple des modes de transport urbain comprend donc le mode «à pied» et d'autre part les modes mécanisés, c'est-à-dire tous les autres véhicules. Au sein de ceux-ci, on en distingue deux :

➡ Les modes non motorisés :

- à traction humaine : vélos,
- à traction animale : charrettes, calèches...

➡ Les modes motorisés :

- les véhicules de transport individuel (voiture, deux-roues moteur),
- les véhicules de transport public (bus, minibus, taxi collectif, taxi individuel, taxi-moto...), dont les appellations sont variables selon les villes et dépendent du type de véhicule et du prestataire du service.

1.3.2. Motif de déplacement ou activité

On sait que la mobilité n'est pas une fin en soi et qu'il faut donc référer les déplacements aux activités qui les déterminent. Le motif est l'activité réalisée au lieu de destination : faire un achat, aller à la mosquée, au temple ou à l'église, aller au travail ou à l'école, accompagner un enfant à l'école, rendre visite, rentrer à son domicile... On considère que le système de déplacements doit permettre aux citoyens de bénéficier des opportunités offertes dans l'espace urbain et de réaliser les activités qu'ils jugent prioritaires et possibles sous la contrainte de leurs ressources. Les motifs de déplacement sont révélateurs des modes de vie des différents groupes socio-économiques d'une ville et c'est pour cela qu'une attention particulière doit être apportée à l'élaboration d'une liste de codage des activités adaptée au contexte local et suffisamment exhaustive pour pouvoir classer les déclarations des enquêtés, sans toutefois être trop pesante lors de la collecte des informations.

L'espace est le support des déplacements mais également son produit. L'espace-support est celui où le déplacement peut se dérouler effectivement (grâce à des réseaux existants). Mais c'est d'abord un espace-support des ressources, et en conséquence, des activités.

Les pratiques de déplacements constituent des activités spécifiques et se distinguent par des motifs qui les orientent. Ces motifs sont étroitement liés aux activités que les habitants doivent ou veulent effectuer et qui sont distantes dans le temps et l'espace. Plus les lieux d'activités sont éloignés entre eux, plus le fait de se déplacer, les caractéristiques de ce déplacement et leur stratégie d'organisation jouent un rôle important au quotidien. Et ceci, aussi bien pour les habitants mobiles ou immobiles, que pour les acteurs qui régissent le territoire en question.

De ce fait, le déplacement, dans la plupart de cas, n'est pas le but en soi. Ainsi, il peut être vu comme un *«bien intérimaire, dont la consommation est nécessaire à la réalisation d'activités économiques et sociales et qui résulte de modes de vie différenciés»* (Mignot, 2004). Selon ce constat, présentant plutôt une traduction, voire une métaphore économique du déplacement, ce sont alors les activités stationnaires, autres que le déplacement (qui est une activité spécifique, faisant lien entre les activités statiques), qui importent davantage aux individus. Dans le même sens, la mobilité serait une *«demande dérivée, le moyen de réaliser les activités, exigeant une coprésence dans des lieux plus ou moins prédéterminés»* (Segaud, Brun et al., 2001). Et le déplacement serait alors un sous-produit, un produit secondaire, issu de la production ou consommation d'autres activités.

1.4. La mobilité comme ancrage spatial : espaces de vie et réseaux

La mobilité comme ancrage spatial implique une vision écologique de cette notion. L'individu, à partir de sa «niche» son domicile s'approprie une partie de l'écosystème (l'environnement urbain) pour subvenir à ses besoins. La mobilité correspond, de ce point de vue, moins à un déplacement qu'à un remplacement, c'est-à-dire à l'appropriation d'un espace constitué par l'ensemble de ses lieux d'activités : l'espace de vie.

L'espace de vie, peut être précisé et défini *«comme la portion d'espace où [l'individu] effectue toutes ses activités. Cette définition est la même que celle du domaine vital ou "Home Range" de l'animal»* (Pouyane, 2004). Il est donc déterminé par l'ensemble des lieux d'activités quotidiens d'un individu. C'est un espace approprié que certains appellent «territoire de mobilité». L'espace de vie est alors caractérisé par des lieux et par leurs localisations qui délimitent une certaine portion d'espace continue ou discrète on parle dans ce cas de territoires en archipels spécifiée par une certaine étendue. Celle-ci dépendant des moyens de transports mis en œuvre, des caractéristiques de l'offre urbaine ainsi que du budget-temps de déplacement disponible (Mathieu-Huber, 2007).

Le **budget-temps** correspond alors aux ressources temporelles disponibles pour un individu. Le temps n'étant pas compressible, la part qui sera consacrée quotidiennement aux déplacements est limitée. De là, il apparaît que l'étendue

d'un espace de vie est en partie dépendante de ce budget-temps en fonction d'un mode de transport donné, comme l'a montré la *time-geography* de l'école de Lund (Chardonnel, 2001).

Si les lieux d'activités définissent un espace de vie, tous n'ont pas le même rôle ni la même importance. Le domicile, ainsi que le lieu de travail sont considérés de façon consensuelle comme des **lieux structurants** de cet espace individuel. Cela signifie que la plupart des lieux d'activités choisis le sont en fonction, partiellement, de la localisation des lieux structurants. La construction d'un espace de vie à partir de lieux structurants correspond à une logique de minimisation des contraintes, parmi lesquelles les distances et les temps de trajet jouent un rôle évident. Il s'agit de mettre en place un programme d'activités cohérent, constitué de chaînes d'activités.

Le concept de **chaîne d'activités** met en lumière le fait que les activités et les déplacements associés doivent être, si possible, envisagés en tenant compte de leur succession spatio-temporelle et de leur association. Si l'ancrage résidentiel lié au domicile implique, bien souvent, un aller-retour quotidien, le reste des activités ne se fait pas nécessairement à partir de ce lieu. En fonction des besoins d'activités et des emplois du temps, l'individu organise un chaînage des activités, c'est-à-dire une succession de celles-ci dans un trajet à étapes multiples. Cette idée signifie que si le domicile reste l'ancrage principal, d'autres lieux, et en particulier le lieu de travail, peuvent servir d'ancrage pour déployer ces chaînes d'activités. La construction de l'espace de vie est donc à envisager selon cette succession et cette imbrication d'activités.

Au niveau spatial, la mobilité connaît une autre forme d'ancrage que les espaces de vie, celle des **réseaux** de transport. Au fur et à mesure de ses déplacements, l'homme n'a cessé de fixer ceux-ci dans le sol. En règle générale, les trajets et les itinéraires sont donc fortement contraints par la structure de ces réseaux. On raisonne alors non plus seulement en distance kilométrique, mais aussi, en particulier pour les transports en commun, en termes de topologie, de connexité, pour évaluer l'accessibilité des lieux ; en effet, au-delà du temps de trajet et même des temps d'attente, l'effort que demande une correspondance dépasse la seule question du temps.

2. Des approches de la mobilité quotidienne

C'est à partir de 1973 qu'Hägerstrand a introduit une approche individuelle de la mobilité quotidienne en soulignant l'importance de la notion de «programme d'activité». Il sépare dans un premier temps les individus des activités et relie, dans un deuxième temps, ces deux systèmes. Il aboutit ainsi pour chaque individu à une présentation graphique «géographico-temporelle» le situant dans l'espace et dans le temps. Si l'on veut étudier des groupes d'individus, il faut alors passer par

des profils types d'activités (Hägerstrand, 1978). Mais sa théorie se révèle problématique car le programme d'activités est difficile à utiliser, de par sa lourdeur, lorsqu'on étudie des groupes d'individus. De plus, la définition des profils types est peu explicite. Dans le cas où ils pourraient être identifiés, ces profils seraient très désagrégés, relevant de lieux et d'individus spécifiques empêchant pour cela une analyse agrégée et transposable des données de mobilité quotidienne. Enfin, cette approche s'intéresse à des individus détachés de leur cadre social et du contexte estompant ainsi les relations entre pratiques, certes individuelles, mais d'essence sociale, et systèmes spatiaux (Di Méo, 1999).

Depuis, l'étude de la mobilité a évolué notamment en termes de modélisations et de prévisions des comportements. Les évaluations prospectives sont en effet au cœur des problématiques occidentales : prévoir la mobilité c'est prévoir des infrastructures, adapter les anciennes et essayer d'adapter l'offre à la demande par le biais de l'amélioration des dessertes en transports en commun par exemple.

Notre approche est différente dans le sens où nous avons choisi de privilégier une orientation plus géographique, sociologique et analytique. Elle constitue d'ailleurs parfois un préliminaire à la modélisation des comportements qui est développée par de nombreux chercheurs en France comme Orfeuil J-P (voir par exemple, une étude de synthèse sur la France par Orfeuil et Troulay, 1989). Comprendre les comportements ou les pratiques dans des régions où ils sont mal connus, est un premier pas dans le processus de maîtrise de cet environnement. Mais la recherche en cette matière est largement insuffisante et réclame des développements en conséquence. Or l'importance d'une telle approche est reconnue, puisqu'elle permet de connaître "les ressorts culturels et comportementaux des populations" que l'offre de transport devrait en partie satisfaire (Kane, 1999). Elle a aussi l'avantage d'être partie prenante des problématiques relatives à une compréhension globale de la société et de ses pratiques spatiales (Clément, 2000).

"La démarche sociogéographique de la mobilité, son cadre théorique et méthodologique, est pour nous la meilleure approche pour comprendre les rapports que les citadins nouent avec les villes à travers le transport" (Rosales Montano, 1990). Elle est développée par exemple par L. Diaz Olvera, D. Plat (1998) ou X. X. Godard (1997) dans leurs recherches sur la mobilité quotidienne en Afrique subsaharienne. Il faut noter que les recherches de ce type sont rares, la plupart des travaux effectués sur les pays en développement "étant "technicistes" ou opérationnels, tournés vers l'offre de transport et sa productivité (Kane, 1999).

En définitive, notre approche s'apparente à celle de C. Clément (2000). Elle prend en considération les motivations des individus et les caractéristiques sociales qui sont indispensables à la compréhension des mécanismes des

pratiques. Elle cherche à expliquer comment la mobilité urbaine quotidienne, dans une certaine mesure, révèle les attitudes des citoyens et les relations de ces derniers avec leurs environnements. Et au quelle représentation les citoyens ont de leurs espace de vie. Une approche par l'évaluation du budget-temps permet de mettre en évidence l'existence de programmes d'activité-type, «organisés en structures d'habitudes socialisées» (Clément, 2000). Une recherche des différences sociales permet, quant à elle d'identifier certains écarts entre des pratiques à l'aide de l'analyse des pôles d'activités "travail", "vie domestique", "sociabilité et loisir" et "vacances" entres autres. Ces recherches interviennent ainsi dans la détection de caractéristiques discriminantes entre groupes sociaux (Clément, 2000). Globalement donc la prise en compte des contraintes sociales, institutionnelles et individuelles complète l'analyse de la gestion journalière des déplacements et de leurs caractéristiques. Elle est donc un outil d'une élaboration riches des interactions des individus et la ville. Elle s'adresse aux aménageurs urbains parce qu'elle décrit les stratégies des groupes de citoyens et de leurs évolutions afin de prévoir celles des grands centres urbains (voir Orfeuill, 1999).

2.1. De la recherche en matière de transport et de mobilité

A l'échelle européenne, on peut signaler l'apport très important de la recherche en socio économie des transports dans plusieurs pays. En effet, plusieurs auteurs avaient réfléchi sur la question. Ces auteurs ont passé en revue les initiatives de la gestion de la mobilité dans les pays européens pris en compte en distinguant 5 étapes :

- incitations aux modes alternatifs, environnement, équipement en voirie (France, France, France,...)
- campagne de sensibilisation pour l'usage des transports publics (France, Norvège, Danemark,...)
- restrictions de l'usage de l'automobile et encouragement de l'usage des transports publics, mesure de stationnement (France, Suisse, Angleterre, Suède, France,...)
- gestion de la mobilité dans le cadre de plans circonscrits à court terme (France, Pays-Bas)
- processus intégré de la mobilité à long terme, appliqué à plusieurs villes et prenant en compte tous les autres aspects comme les comportements des populations dans le cadre d'une politique globale des transports.

Il y a aussi de nombreux programmes de l'union européenne, dont les objectifs sont de promouvoir la compréhension de l'aménagement de la mobilité.

Sans nous aventurer à faire une évaluation pour les pays africains, force est de reconnaître que malgré les efforts consentis, la domination de l'opérationnalité est encore un fait. La mobilité souffre encore de questions de priorités et n'est pas

toujours appréhendée comme un aspect important à connaître. Pour la majorité des pays, on est encore très loin du schéma ci haut. C'est pourtant là une source d'inspiration et une voie à suivre davantage, compte tenu de la tendance au regroupement des populations dans les villes en Afrique.

Dans les pays en développement la mobilité est sous le poids de l'offre. On ne réfléchit à la mobilité qu'en terme d'offre de transport et très peu en terme de pratiques. Alors que dans les pays développés la problématique des transports et mobilité a été réappropriée et redéfinie par la recherche socio-économique, qui a abandonné la seule référence à l'offre de transport et qui s'est interrogée sur ses significations au regard du système social dans son ensemble des rythmes et des modes de vie des citoyens, dans les pays en développement, un tel déplacement ne s'est pas encore clairement produit. Les dimensions sectorielles et technicistes continuent à y prédominer, et le plus souvent c'est le fait des intervenants étrangers que des milieux locaux (Kane, 1999).

L'étude des transports et de la mobilité urbaine dans les pays en développement est caractérisée par le déséquilibre entre l'accent mis sur l'offre de transport d'une part et le faible intérêt que suscitent les aspects liés à la demande d'autre part. Par ailleurs, si la mobilité suscite l'intérêt, c'est pour être très souvent appréhendée dans des conditions qui ne garantissent pas d'en saisir les aspects explicatifs et dynamiques. Ainsi malgré les avancées méthodologiques observées dans ce domaine, les pays en développement notamment d'Afrique subsaharienne restent à la traîne dans son analyse de fond. La connaissance de la mobilité est un aspect important pour la recherche urbaine, mais aussi pour toute action d'organisation du secteur des transports en ville. Depuis longtemps la recherche sur les transports et la mobilité dans les pays en développement été dominée par plusieurs aspects majeurs dont le caractère opérationnel des études, en effet, c'est trop souvent la recherche de réponses précises à des questions ponctuelles comme la rentabilité du secteur, son fonctionnement, ses perspectives d'évolutions. Un plus grand intérêt est accordé aux questions liées à l'offre de transport (matériel roulant, voiries, etc.) et à sa productivité plutôt qu'à celle liées à la demande (mobilité, besoins de déplacement, sécurité routière, etc.).

Dans ce domaine, plus que dans d'autres, la recherche dans les pays en développement est très souvent liée aux aspects plus haut évoqués. Cela a donné lieu très souvent à la production de rapports très utiles et particulièrement éclairants sur des questions ponctuelles. Malgré leur utilité, les études de ce genre sont pour la plupart sectorielles et fortement marquées par leur opérationnalité. En effet, ces études sont généralement plus la résultante d'une demande expresse d'un bailleur, d'un investisseur ou des pouvoirs publics que le produit de recherches fouillées en amont sur des mécanismes et des modes plutôt de fonctionnement des déplacements et de la mobilité.

On peut se demander pourquoi le glissement méthodologique noté, tarde à être suivi dans les pays du sud, notamment en Afrique subsaharienne, où la connaissance de la mobilité urbaine *«demeure squelettique en comparaison des analyses fines qui ont pu être menées dans les pays industrialisés»* (Godard, 1992). Cela est dû en grande partie aux conditions évoquées plus haut. Et aussi parce qu'en Afrique subsaharienne, la ville a toujours été perçue comme consommatrice des productions du monde rural. Cette appréciation est dépassée, les villes ont un rôle productif, de création de richesse, d'échanges sociaux intensifiés qui peuvent ensuite enrichir les évolutions du monde rural, malgré leurs dysfonctionnements. Les deux entités géographiques, rurale et urbaine, sont donc complémentaires. Les villes ne fonctionnent que si leurs habitants peuvent se déplacer, y compris à pied, pour bénéficier de leurs services et de leurs opportunités. La difficulté à se déplacer est maintenant considérée comme une des composantes de la pauvreté. La mobilité urbaine est alors indispensable pour avoir des relations sociales et bénéficier des services de la ville. Longtemps, le débat s'est focalisé sur l'idée que le milieu rural était productif et le milieu urbain improductif. Si l'on prend en compte la dimension économique, on observe que les populations urbaines se déplacent beaucoup, et leurs dépenses montrent l'importance du secteur transport : 10 à 15 % du budget d'un ménage voire 20 % pour les catégories les plus défavorisés. (Godard, 2001). Il est pourtant clair et profitable de considérer la mobilité comme un *«phénomène spatial total c'est-à-dire qu'elle n'est jamais seulement un déplacement, mais toujours une action au cœur des processus sociaux de fonctionnement et de changement»* (Wiel, 2006). C'est peut-être pour combler ce vide que l'INRETS *«s'est engagé dans un programme en gestation dans plusieurs villes d'Afrique subsaharienne, pour cerner les besoins prioritaires de mobilité urbaine, et dégager des éléments d'arbitrage pour l'accès aux services urbains»* (Godard, 1997). Ainsi sous l'égide de cette institution, des actions de concertation et de dissémination des recherches sont entreprises depuis le début des années 1990, avec notamment le réseau SITRASS. Dans cette optique, on peut saluer le processus de réalisation d'une enquête mobilité à Dakar qui a été amorcée en 1997 après le travail exploratoire sur la mobilité des personnes à faible revenu dans cette ville. D'autres actions sont aussi à signaler comme la banque mondiale regroupant aussi la coopération française et plus d'une vingtaine de pays africains (Kane, 1999).

La mobilité quotidienne des populations dans les villes africaines a souvent fait l'objet de recherches dont les plus nombreuses sont les enquêtes ménages transport dans les villes africaines. Elles consistent généralement à interroger les populations mobiles d'une ville sur leurs déplacements quotidiens ainsi que le coût financier, physique, les directions et les rythmes de ces déplacements. Mais ce type d'enquête est très lourd à réaliser en raison de la difficulté de tenir compte dans la même enquête des déplacements réalisés et des besoins de déplacement. Selon X. Godard (1997), plusieurs questions méthodologiques majeures restent encore irrésolues, comme la difficulté d'estimation et de reconstitution des temps

et distances de déplacement, la question des dépenses de transport, l'évolution des dynamiques sociales, démographiques, spatiales. Ce qui pose le problème de la traduction des avancées théorique dans la réalité des faits surtout dans les pays en développement.

Dès lors, une analyse approfondie en amont s'impose, sur les activités et les besoins des populations par groupe d'âge, par type d'activité, etc. mais aussi sur le sens même que ces populations donnent à leur mobilité, à leurs activités, à l'espace qui les entoure. Dans le cadre de l'analyse de la demande de mobilité, le fait de ne s'intéresser le plus souvent qu'à l'aspect observé est très limitatif de la capacité d'explication de ce phénomène. Ce qu'on observe n'est que la somme des besoins satisfaits en fonction des possibilités, des opportunités et des contraintes. Cela aboutit ainsi à des indicateurs de mesure de concept qui sont très souvent difficile à manier et à standardiser (fréquence et distance de déplacements, modes utilisés), mais aussi à des indicateurs modaux (flux). Les recherches sur la mobilité ont été menées dans plusieurs directions, dominées bien sûr par la rationalité instrumentale de l'usager, par rapport auquel, l'approche espace- temps- activités (Godard, 1980) et l'approche socio psychologique se posent en alternative (Kaufmann, 1997).

Mais ce qui continue encore à dominer dans le champ de recherche des transports c'est bien l'influence capitale de la pensée économique qui ne manque pas d'orienter les méthodologies utilisées.

Au-delà du comptage mécanique des mouvements que l'on voit, cette perspective qui questionne la vision du monde des populations est d'un apport capital pour la compréhension des phénomènes, mais aussi pour leur planification, surtout si l'on s'inscrit dans une perspective de satisfaction des besoins. Plusieurs auteurs se sont engagés dans une réflexion en amont comme la mise en relation entre mobilité et accessibilité (Plat, 1998, Diaz Olvera et al., 2002, Adoléhoume, 2007), mobilité et pauvreté (Godard, 2002, Diaz Olvera et al., 2002).

Il apparaît de plus en plus que la mobilité par sa situation au cœur des relations de tous ordres entre les hommes et l'espace, est comme un champ de recherche où l'interdisciplinarité s'impose. Cette interdisciplinarité peut s'opérer en dépassant la domination de la pensée économique et en mobilisant tous les aspects qui permettent de rendre la mobilité lisible. C'est pourquoi certains auteurs comme V. Kaufmann (1997), considèrent la mobilité comme un système largement déterminé par l'ordre socio culturel et les modes de vies, faisant ainsi une large part aux stratégies de mobilités résidentielles. Selon M. Wiel (2004) se mouvoir c'est traverser des hiérarchies sociales d'où la nécessité d'opérer en même temps un recul par rapport à l'objet de recherche.

2.2. Approche critique des sources

Les mobilités sont aujourd'hui au cœur des politiques urbaines. Des recherches menées depuis plusieurs décennies sur différents terrains ont voulu dépasser des approches trop segmentées des mobilités (migrations interrégionales, mobilités résidentielles, voyages et mobilités quotidiennes). Elles ont notamment montré que les déplacements quotidiens dépendaient des trajectoires résidentielles et, réciproquement, que la propension des personnes à se déplacer avait un impact sur les choix résidentiels ; si bien qu'il est possible de parler de systèmes de mobilités.

Il existe une relation complexe entre les évolutions récentes observées dans les pratiques de mobilité et les dynamiques urbaines. Selon J. Rémy (2004), la mobilité permet de séparer spatialement diverses sphères d'activités. Certaines pratiques sont éclatées dans la ville : des pratiques centrifuges se développent (voyages, réseaux de relations, pratiques autour d'un ancien lieu de résidence comme le médecin ou la banque, résidences secondaires).

Ainsi «l'espace se construit autour de lieux présentant des opportunités variées qui ne sont pas distribuées de façon centripète» (Rémy, 2004). D'autres auteurs ont montré que certaines pratiques comme la bi-résidentialité, les navettes de longue portée ou le tourisme de courte durée remettent en question les formes de mobilités définies classiquement : mobilité quotidienne, mobilité résidentielle (pour celles de courte portée), voyage et migration (pour celles de longue portée) (Kaufmann, 2004). Aujourd'hui, le champ de la recherche sur les mobilités apparaît trop segmenté, en particulier lorsqu'on rapporte celles-ci aux dynamiques urbaines. D'un point de vue méthodologique, les grandes opérations de collecte d'informations portent spécifiquement soit sur la mobilité résidentielle, soit sur la mobilité quotidienne. Y a-t-il réellement de lien entre la mobilité urbaine et les formes urbaines ?

Une revue de la littérature récente montre que la problématique des interactions entre la forme urbaine et les caractéristiques de la mobilité se heurtent à au moins cinq grandes catégories de difficultés d'ordre méthodologique.

La première a trait au découpage des espaces (intra urbains) considérés (Peng, 1997). Certains auteurs considèrent de très petits périmètres (le quartier), d'autres en choisissent de plus larges (l'unité géographique utilisée dans l'enquête considérée, la commune, etc.). Outre de possibles variations dans les résultats selon le zonage considéré, ces différences rendent difficiles les comparaisons entre villes.

Un deuxième obstacle relève de la complexité d'isoler le facteur forme urbaine des autres déterminants de la mobilité, en particulier des caractéristiques sociodémographiques de la population étudiée qui entretiennent la plupart du temps un lien étroit avec les caractéristiques urbaines de l'espace de résidence. Plusieurs travaux concluent en outre que ces caractéristiques sociodémographiques, en particulier le revenu et le taux de motorisation, expliquent plus largement les comportements de mobilité que la seule forme urbaine (Boarnet, Sarmiento, 1998 ; Handy, 1996).

Le choix du type de mobilité considérée constitue une troisième difficulté. Si certains travaux prennent en compte l'ensemble des déplacements, d'autres soulignent à juste titre la nécessité d'étudier séparément les flux liés au travail des autres (Aguiléra, Mignot, 2002). Il n'est alors pas du tout évident que telle organisation des localisations, favorable à une réduction des trajets quotidiens domicile-travail, produise également des résultats satisfaisants concernant la mobilité liée aux achats ou aux loisirs. De la même manière, l'impact d'une forme d'urbanisation peut donner des résultats contradictoires selon que l'on évalue cet impact, à un motif de déplacement donné, sur différentes caractéristiques de la mobilité. On sait notamment que le développement de pôles d'emplois favorise souvent une réduction du temps de trajet entre le domicile et le lieu de travail pour les actifs travaillant dans les pôles suburbains, mais au prix de distances de déplacement plus élevées et d'une utilisation plus systématique de la voiture.

Un cinquième et redoutable écueil tient à la tentation de conclure trop vite sur le sens de la causalité. Les travaux de M. Wiel (1999) nous invitent à ce sujet à la plus grande prudence, et à considérer qu'il y a coproduction entre la forme urbaine et la mobilité et non pas causalité simple. Si la suburbanisation des ménages et des activités économiques pèse sur les distances parcourues et le choix modal, en retour les opportunités de mobilité offertes par l'automobile et les infrastructures rapides constituent des facteurs éminemment favorables au desserrement des localisations. L'accès aux axes routiers et surtout autoroutiers figure d'ailleurs en tête des raisons du choix de localisation des entreprises. La mobilité devient dans ce contexte non plus la simple résultante de facteurs exogènes (le revenu, la localisation, etc.) mais bien un facteur susceptible de guider, certaines décisions stratégiques des ménages et des entreprises. Le choix d'une localisation devient alors (en partie) aussi celui des caractéristiques de la mobilité (au sens large) que souhaite l'individu ou le ménage (Boarnet, Sarmiento, 1998).

3. La mobilité : vers une lecture d'un fait social global (et la question de la représentation)

La mobilité doit être conçue comme un lien entre les personnes leur permettant d'honorer leurs activités (mobilité quotidienne). C'est «*un type d'insertion sociale dans l'espace urbain, le déplacement correspond à sa mise en œuvre, le transport à son outil*» (Colognan, 1985). L. Diaz Olvera et D. Plat 2002 considèrent cette forme de mobilité comme l'habilité d'une personne à se mouvoir autour. Ils font ainsi entrer en ligne de compte toutes les questions qui au-delà de l'acte de déplacement font référence à la capacité (physique, financière), à la possibilité, à l'envie et aux opportunités de mobilité. Pour eux, les contraintes majeures pouvant entamer cette «*habilité*» n'ont pas été bien étudiées notamment dans les pays en développement. Les axes qu'ils proposent sont de s'interroger notamment sur les besoins de mobilité (satisfaction, niveau adéquat), sur la relation entre mobilité et développement, mobilité et qualité de vie. Comme on peut le voir, isoler la mobilité par son aspect géographique ne suffit pas, puisque la mobilité peut aussi bien concerner les populations que les populations dans les véhicules. D'autres part, des aspects connexes comme l'information, l'envie, la possibilité, la capacité, sont nécessaires pour que l'acte concret de mobilité se réalise ou non à travers un déplacement. «*Nous travaillons, nous consommons, nous nous socialisons et nous nous distrayons de plus en plus dans et par la mobilité*» (Chalas, 2008). La mobilité est une condition incontournable de l'intégration urbaine et sociale (d'où le droit à la mobilité).

La mobilité humaine en ville a pris dans les dernières décennies une grande importance, une signification sociale, économique et culturelle tout à fait nouvelle. Une signification fortement ambivalente, puisque la facilité de déplacement est simultanément l'ingrédient de toute croissance économique (Amar, 2008). C'est pourquoi à côté de l'analyse de la quantité de déplacements (qui en général croit en nombre ou en longueur partout où on la mesure), il faut considérer le phénomène de la mobilité en tant que telle. La mobilité urbaine est une notion relativement nouvelle du moins dans l'usage que l'on en fait aujourd'hui. Il y a une vingtaine d'année on aurait parlé uniquement de transport et déplacement, circulation ou trafic. Ce désir de mobilité qui touche toute les couches de la société et tous les domaines d'activité est en lui-même une formidable incitation à l'innovation. Le propre de cette innovation sera d'articuler deux exigences assez contradictoires, celle d'un transport massif, régulier et en toute sécurité, ce qui n'est pas un mince enjeu, et celle d'une offre de mobilité, de plus en plus individualisée (Wiel, 2006).

L'intérêt suscité par la mobilité s'explique par le fait que les questions soulevées dépassent de loin le seul champ de la conception des infrastructures. D'ailleurs, les termes employés sont allés en s'élargissant. Des questions de transports, on est passée aux déplacements, puis enfin à la mobilité. Le mot revêt

plusieurs acceptations. Il est utilisé aussi bien dans le monde des transports que chez les démographes, chez les spécialistes de l'habitat ou de l'emploi.

L'étude de la mobilité témoigne d'un grand défi contemporain que constitue la sortie d'une époque synchronisée par le travail salarié stable et à horaire réguliers. Elle rend compte de la montée de force d'un monde fait de parcours différencié, désynchronisés, emplois du temps plus instables pour les actifs. Les répercussions vont au-delà des seules questions de transport. Elles interrogent la construction des liens sociaux. La question du lien entre mobilité et liens sociaux a modifié la conception même de la mobilité. Celle-ci n'est plus la mobilité pour la mobilité étudiée comme un objet en soi. On se déplace toujours pour un but qui est d'entrer en interaction physique avec quelqu'un situé quelque part (Wiel, 2006). La mobilité a toujours été vue à partir des flux réels, comme la résultante d'arbitrage de localisations liées à des contraintes diverses (économiques, géographiques, démographiques). Aujourd'hui, elle est également regardée de plus en plus à travers le potentiel dont chacun dispose pour se déplacer, comme une aptitude, un capital, voire un droit.

L'offre en moyen de déplacements se traduit en exigence d'aptitude à la mobilité, à laquelle chaque individu répond de façon différenciée selon ses capacités culturelles, sociales et économiques. La capacité individuelle à la mobilité devient totalement intégrée à la capacité à se former et à travailler, ce qui ne se résume pas à construire des routes ou une ligne de bus dans un quartier.

Si l'on fait l'hypothèse que la mobilité est non seulement résultante mais aussi organisatrice, on admet alors que non seulement la mobilité et l'agencement des fonctions urbaines sont des moyens complémentaires au service des besoins d'interactions sociales, mais aussi que l'aménagement urbain et la mobilité sont coproduits.

L'on a ainsi tendance dans bon nombre d'études à n'utiliser que le nombre de déplacements pour définir la mobilité. Ce qui a donné lieu à des généralisations abusives liant l'indice de la mobilité à l'indice du développement d'un pays (en relation avec la motorisation). La domination de la vision de l'ingénieur et du planificateur de transport est à l'origine de cette association entre mobilité et déplacement, comme l'ont montré C. Kane (1999) et P. Merlin (1991). Cette vision donne une photographie des déplacements réalisés avec des indices comme le nombre de déplacements par jour et par personne, les distances parcourues, les moyens utilisés et les activités exercées. Cet indicateur très souvent mal cerné, demeure insuffisant pour caractériser la mobilité. Cette vision laisse de côté la question des rythmes, des stratégies et des significations de ces déplacements et ne s'intéresse que très superficiellement à certains modes comme la marche. Dans ce contexte, la question des indicateurs des transports urbains peut être conçue comme un excellent point de départ pour se rendre compte de la complexité de

telles questions. Il faut reconnaître que la notion de déplacement est aussi difficile à appréhender. On peut en effet, se demander si l'enquêteur et l'enquêté s'entendent toujours sur ce concept. S'agit-il toujours (ce qui est rarement le cas) d'un simple aller retour au domicile et comment appréhender ces déplacements à plusieurs détours ? Qu'en est-il de la distance ? Le nombre de déplacements est-il un concept significatif si on met sur la balance le déplacement pour aller au marché ou à la boutique du coin pour un complément de condiments et celui d'un maçon qui, pour rejoindre son chantier fait des kilomètres à pied ? Promenade, flânerie, simple envie de se retrouver à un lieu, le déplacement peut être considéré comme une boîte noire (Kane, 1999). Au-delà de la distance qui peut être un discriminant de taille, se pose donc la question de savoir ce que le citoyen appelle déplacement ou considère comme déplacement.

Il est aussi fait usage de demande qui est plus large que le déplacement qui est défini comme «ce qu'exprime les populations, qui les faits agit» (Merlin, 1991). La demande est censée s'exprimer directement en termes de consommation et donc se mesurer à la différence des besoins ou des désirs. Encore faut-il qu'il existe des demandes qui ont du mal à s'exprimer et au contraire des demandes provoquées, sollicitées, voire inventées. En fait, il s'agit d'une notion difficile à cerner car une partie de cette demande seulement se réalise : c'est celle qu'on observe, une autre partie de la demande ne se réalise pas, soit par manque de desserte ou de mode et moyens de transports adéquats, soit par insuffisance de revenus, soit encore par manque de temps. C'est cette partie de la demande qu'E. Mérenne (1991) nomme «*demande latente*», selon elle c'est un moyen de s'interroger sur les besoins de mobilité. Si pendant longtemps, les déplacements furent limités, la mobilité a fortement augmenté depuis la révolution industrielle. Il est dorénavant devenu techniquement possible de se déplacer régulièrement ou occasionnellement pour ses activités professionnelles ou autres très diverses ; de changer de localité de résidence ou de pays de résidence (Mérenne, 2003). Ce sont autant de bouleversements qui modifient la vie économique, le mode de vie, etc. Mais cette mobilité dépend de certains facteurs :

- Le coût du déplacement : les dépenses de transport représentent 15% du budget des ménages en France (Mérenne, 2003), alors que dans les pays en développement d'importantes minorités ne peuvent pas se payer le moindre déplacement en transport en commun ; Selon l'Enquête Nationale sur le Budget et la Consommation des ménages à Niamey (ENBC 2007), 42 % de la population est pauvre et 18 % vivent dans une extrême pauvreté et ne disposent pas par ménage en moyenne que de 24 000 FCFA par mois pour faire face à toutes les dépenses (alimentaires, sanitaires, logements, transport, etc....).
- Le temps disponible : avec ce paradoxe que ce sont les personnes qui disposent de peu de temps qui se déplacent le plus.
- La pénibilité : fatigue qu'occasionnent les déplacements : les conditions dans lesquelles a lieu cette mobilité, c'est la durée, le confort et la sécurité.

La question des motifs est un aspect qui malgré son importance, pose problème à travers leurs divisions en des activités distinctes : travail, achats, loisirs, visites, etc. Ce qui n'est jamais conforme à la réalité surtout dans des pays où il y a une forte dépendance à l'égard des transports en commun.

La mobilité des populations de Niamey s'inscrit dans un contexte d'urbanisation dominé par l'étirement du bâti, l'opposition entre lieux de résidence et les lieux fonctionnels. Les contraintes comme la pauvreté et l'accès payant aux véhicules, ainsi que les limites de la marche sont des freins importants pour réaliser l'ensemble des déplacements. C'est pourquoi des choix et des stratégies sont opérés en fonction des opportunités qui s'offrent pour contourner ces contraintes de plusieurs ordres. C'est ainsi que la mobilité observée, si elle n'est pas obligée comme dans le cadre du travail ou de l'école, n'est jamais que la somme des choix et des stratégies possibles, en fonction des limites et contraintes et opportunités. S'interroger sur ces raisons, mais aussi sur la mobilité non réalisée s'avère d'une grande importance pour pouvoir mieux appréhender notamment, la question des besoins de mobilité, et des niveaux de mobilité par activité.

De ce fait, nous nous choisissons d'étudier la mobilité à Niamey, comme une aptitude sociale et spatiale, comment l'aptitude se manifeste, comment la capacité sociale se construit dans des hautes contraintes sociales et urbaines ? Quelle représentation les populations de Niamey ont de leurs milieux de vie et des leurs mobilités ? Et c'est sur cette vision que nous nous positionnons pour aborder la question des mobilités.

3.1. Mobilité quotidienne et représentation spatiale

La mobilité quotidienne et les représentations et pratiques spatiales s'influencent mutuellement que ce soit par l'apport de données nouvelles ou par l'utilisation d'informations mémorisées afin d'identifier des éléments de l'espace urbain, de se repérer et de juger son environnement. La conséquence en est l'élaboration de rapports complexes qui sous-tendent les relations entre le citadin et la ville, que ce soit en termes d'attachement affectif, de projection d'une identité ou de territorialité des déplacements.

«L'usage de l'espace urbain par un individu est étroitement lié à la représentation qu'il s'en fait» (Begag, 1991). C'est grâce aux représentations spatiales que l'individu va se déplacer en milieu urbain : il va en tirer les éléments, les connaissances nécessaires à son action en fonction de son but et de ses motivations. Le lien entre mobilité et représentation spatiale se situe au troisième niveau de traitement, les deux premiers étant l'extraction de l'information du signal et l'identification des objets et de formes. Après ces étapes, l'individu va construire des interprétations et prendre des décisions. Car

les traitements selon la théorie du cognitivisme, sont orientés selon des actions, des objectifs à réaliser, des buts à atteindre en fonction des contraintes.

La mobilité urbaine quotidienne influe également les représentations spatiales intuitives. Elle permet aussi de modeler l'espace vécu, de modifier le contenu de la mémoire. La pratique de l'espace étend la sensation de familiarité en permettant la reconnaissance de repères déjà identifiés et en rendant l'espace compréhensible (Andan et al., 1988). Le vécu est "le premier mode d'appréhension de l'espace" (Voyé, 1989). Ce lien est d'autant plus fort que l'interprétation des représentations va être requise dans tous les déplacements et va être modifiée : les connaissances vont être constamment remises à jour. C'est le phénomène d'indifférence qui consiste en la création de nouvelles informations à partir des informations actuelles et passées (Richard, 1993). Alimentant ainsi les représentations en jouant alors le rôle de pré expérience, cette connaissance des lieux permet l'anticipation de nouvelles expériences supposées en parties semblables (Nochis, 1984).

La mobilité quotidienne ainsi que les représentations spatiales situent l'individu dans son contexte urbain, physiquement et mentalement. Le citoyen prend des décisions de déplacement en fonction de ce qu'il sait et de ce qu'il imagine de la ville, ces informations étant modifiées par ses pratiques spatiales. Ces deux notions sont fortement liées entre elles et permettent une approche globale des rapports homme-espace. Parlons alors de la relation entre mobilité et représentation spatiale

3.2. Comportement et pratique clefs de lecture de la mobilité

Considérant comme E. Le Breton (2006) que «[...] la mobilité n'est pas réductible au transport, [...] c'est un comportement complexe articulant des compétences cognitives et psychomotrices, psychiques et inter actionnées en un cadre de socialisation», notre recherche s'oriente vers une compréhension des contextes et des processus de décision qui donnent naissance à ces comportements. Mais que sont ces comportements ? Pour A. Gallo (in H. Bloch, 1991), «*Le comportement est une réalité appréhendable sous la forme d'unités d'observation, les actes, dont la fréquence et les enchaînements sont susceptibles de se modifier ; il traduit en action l'image de la situation telle qu'elle est élaborée, avec ses outils propres, par l'être que l'on étudie : le comportement exprime une forme de représentation et de construction d'un monde particulier*». Le comportement comme réalité observable conforte l'idée qu'il est une clef d'entrée possible de la mobilité quotidienne, qui peut être soumise à une démarche scientifique quasi expérimentale. Mais que devons-nous observer pour reconstruire ces comportements ? Cette définition évoque deux dimensions constitutives des comportements : d'une part une «image de la situation», une «représentation», selon les termes d'A. Gallo et, d'autre part, des «actes», soit une

«traduction en action» de ces représentations. Le comportement est alors une adaptation du sujet à son environnement à travers la formation d'images de celui-ci qui permettent d'élaborer et de mettre en œuvre les actes. Ces deux facettes du comportement sont alors abordées grâce aux concepts de représentations (sociales et cognitives) et de pratiques.

Dans le contexte de notre étude, ce sont les pratiques quotidiennes qui nous intéressent. Ici le terme quotidien n'implique pas qu'elles se répètent chaque jour, mais plutôt qu'elles se rapportent à la vie quotidienne, c'est-à-dire aux activités ordinaires et répétitives. Ce premier aperçu du concept de pratique mérite cependant certaines précisions.

Les pratiques sociales relevant de la sphère de l'action, elles sont un élément mesurable des modes de vie. Les pratiques sont le résultat de la confrontation entre les représentations de l'individu et le monde réel.

3.3. La mobilité quotidienne comme un outil pour l'analyse des modes de vie

Approcher la mobilité quotidienne individuelle permet de comprendre la manière qu'ont les citoyens de pratiquer l'espace et de gérer leur temps. Au-delà de l'usage d'un mode de transport spécifique, l'étude de la mobilité quotidienne peut permettre de définir des styles de mobilité (Scheiner & Kasper, 2003). Ceux-ci permettent de prendre en compte les modes de transport utilisés, mais également le budget-temps, le budget-distance, le nombre de déplacements effectués ou encore les types d'espaces parcourus (proche du domicile, centre, périphéries, etc.). *«L'idée fondamentale, c'est qu'à des groupes de modes de vie correspondent des formes spécifiques de mobilité»* (Scheiner & Kasper, 2003). Nous évoquerons ces formes spécifiques de mobilité sous la perspective de divers styles de mobilité, qui résument *pourquoi* (activités réalisées), *comment* (modes utilisés) et *où* (espaces pratiqués) les citoyens se déplacent dans la ville ?

La mobilité quotidienne permet d'inscrire l'ensemble des activités des citoyens dans l'espace et dans le temps. La dimension spatialisée des modes de vie, appréhendée par une telle approche de la mobilité quotidienne, renvoie aux *espaces de vie* tels que les géographes les définissent. Selon G. Di Méo (1999), l'espace de vie est l'ensemble des *«lieux du quotidien, des itinéraires que parcourt chaque jour, plus ou moins régulièrement, l'homme-habitant, travailleur, consommateur acteur ou agent social. Les cheminements qu'il emprunte entre son logis et son travail, entre celui-ci et les commerces où il se ravitaille, les centres de services et les espaces de loisirs qu'il fréquente (...) s'inscrivent aussi dans ce registre»*. Cette définition rend bien compte de la diversité des activités pouvant être mobilisées selon les individus. Elle permet également d'insister sur les espaces de la mobilité, espaces au niveau desquels les

comportements individuels prennent forme. On retrouve cette même idée dans la définition des lieux et de l'espace de De Certeau (1990). *«Est un lieu l'ordre (quel qu'il soit) selon lequel des éléments sont distribués dans des rapports de coexistence. (...) L'espace est un croisement de mobile. Il est en quelque sorte animé par l'ensemble des mouvements qui s'y déploient. (...) En somme, l'espace est un lieu pratiqué»* (De Certeau, 1990).

4. Les différents types de mobilité

4.1. Mobilité urbaine

La mobilité urbaine est l'ensemble des déplacements visant à réaliser les activités de la vie courante (travail, loisir, achats, etc...), situés à une distance limitée du domicile. La mobilité est également définie par le *Larousse* comme la facilité à se déplacer. Ses traits caractéristiques sont le motif de déplacement, l'origine, la destination et le mode de transport utilisé. La mobilité quotidienne des ménages s'exprime différemment selon les cycles temporels (heures du jour, semaine, et week-end) et selon la localisation (répartition des activités et des réseaux de transport dans la structure même de la ville). La mobilité prend racine dans le désir, ou le besoin, de réaliser des activités situées à une certaine distance de l'individu. Elle dépend de l'espace mais elle est aussi un acte social qui tend à mettre des individus en relation. En effet pour Kaufmann, la mobilité est «un acte social indispensable à l'intégration et à toute participation».

Le terme de mobilité renvoie généralement à un moyen de transport qui va de l'avion, en passant par tout ce que l'être humain a mis au point pour faciliter ses déplacements.

Pour les besoins de cette présente étude les problèmes de mobilités sont les coûts générés pour les ménages, la mauvaise qualité des moyens de transport, l'incapacité des collectivités à répondre à ce besoin de déplacement et à organiser le secteur.

4.2. La mobilité quotidienne

L'objectif de l'étude de la mobilité quotidienne est de décrire les pratiques et leurs évolutions, mais aussi de «construire un cadre interprétatif situant les pratiques de mobilité dans les transformations plus globales de la société, portées par les évolutions de l'économie, des politiques publiques, des systèmes de valeurs, ou encore de l'occupation de l'espace, et se donner les moyens de construire des visions prospectives de manière à faire débattre sur les enjeux comme sur les moyens».

Pour analyser la mobilité quotidienne, quatre grands groupes d'indicateurs sont nécessaires : *la position dans le cycle de vie* (informations sur les caractéristiques démographiques des personnes et des ménages), *la position dans l'échelle sociale* (revenus, niveau d'instruction, occupation...), *le système de localisation résidentielle et des activités* (caractéristiques du logement et son équipement, caractéristiques d'offre urbaine de l'environnement immédiat...), *l'accès aux moyens de transport* (équipement en véhicules de transport du ménage, accès individuel aux véhicules, possession du permis de conduire, disponibilité d'abonnements en transport collectif...).

La mobilité quotidienne s'exprime traditionnellement par le nombre moyen de déplacements effectués par jour par personne. Cette valeur moyenne peut être calculée sur la base des déplacements effectués pendant les seuls jours ouvrables (lundi au vendredi), pendant le week-end (samedi et dimanche) ou durant l'ensemble de la semaine (lundi au dimanche). Pendant les jours ouvrables les flux des déplacements sont généralement plus élevés que pendant le week-end et surtout leur structure diffère en raison des rythmes sociaux pratiqués : les activités liées au travail et à la vie scolaire ont lieu essentiellement du lundi au vendredi, tandis qu'une grande partie des achats, des loisirs et de la sociabilité se déroule pendant le week-end. Les valeurs de la mobilité quotidienne pour les jours ouvrables constituent alors des éléments essentiels dans le cadre de la planification des transports.

D'autres indicateurs de la mobilité sont le budget-temps (somme totale des durées passées dans la journée pour se déplacer), le budget-distance (somme totale des distances parcourues dans la journée) et le coût monétaire des déplacements, tous ces indicateurs pouvant s'analyser selon les modes de transport et les motifs des déplacements.

Ensemble des déplacements réalisés à l'intérieur d'une journée, la mobilité quotidienne articule les activités hors domicile, les lieux qui y sont associés et les modes de transport utilisés. Elle n'est pas uniquement une demande dérivée de l'accomplissement d'une série d'occupations mais résulte également des possibilités qu'a chacun de se mouvoir (Orfeuillat, 1999). Ce qui signifie que *«l'antécédence des places sur le déplacement»*, pour reprendre les termes de G. Amar (1993) n'est pas toujours vérifié. On sait par exemple que pour un certain nombre de citadins, le choix de lieu de résidence, mais également celui du lieu de travail ou d'étude va reposer entre autres critères sur les conditions de mobilité vers ces espaces. Les détours ou haltes au sein même d'un déplacement (Amar, 1993) représentent un autre exemple pour lequel l'antécédence des places sur le déplacement est remise en cause. L'objectif de cette réflexion est de replacer la mobilité quotidienne au cœur de l'action individuelle, ce qui justifie son étude pour une approche des modes de vie.

Telle que décrite précédemment, la mobilité quotidienne apparaît comme le liant dans l'espace et dans le temps des activités réalisées à l'intérieur d'une journée. Elle permet donc d'appréhender le rapport spécifique au temps et à l'espace de chaque citoyen. La mobilité, au travers des déplacements, révèle avant tout des mouvements dans l'espace : du point 'A' vers le point 'B', puis du point 'B' vers le point 'C' avant un retour au point 'A' (Mathieu-Huber, 2007). La mobilité quotidienne est une riche entrée pour aborder le rapport à l'espace des citoyens. Lorsque les conditions de mobilité d'un grand nombre de citoyens changent, ce sont leurs pratiques de l'espace qui se transforment, puis les espaces urbains eux-mêmes. La mobilité quotidienne est finalement ce qui relie les espaces les uns aux autres, ce qui les articule pour leur donner sens et donner vie à la ville entière.

Le rapport au temps nécessite quant à lui quelques approfondissements. Il évolue tout d'abord dans sa signification selon les contextes et les individus considérés.

L'étude de la mobilité quotidienne est une étude des déplacements effectivement réalisés par les individus en question. Elle renseigne sur l'accès des personnes aux activités, qu'il faut bien distinguer de l'accessibilité. L'accessibilité est avant tout une qualité urbaine (Mathieu-Huber, 2007), (Amar, 1993), elle suppose en ce sens une maximisation des opportunités pour les citoyens, une liberté dans leurs choix d'activités. «*L'accessibilité caractérise des lieux. Elle est donc une des conditions de la mobilité*» (Rémy, 1996).

Les mouvements pendulaires ou migrations alternantes de travailleurs, appelés navettes (Mérenne, 2003) et les déplacements scolaires alimentent une part importante du trafic dans les villes. Ils constituent les déplacements quotidiens qui représentent les principaux motifs de déplacements avec à côté, les déplacements pour achats quotidiens. Ces déplacements ont un certain nombre de points communs :

- concentration sur deux tranches d'horaires, le matin entre 7h et 8h et en fin de journée entre 16h et 19h ;

- limitation aux jours ouvrables de la semaine, caractérisés par des pointes posant problème puisque les flux sont concentrés essentiellement sur certains axes ces jours là et aux heures de pointes. Ce type de trafic répond à une demande continue dans le temps et l'espace.

4.3. La mobilité sociale

Lorsque dans sa vie professionnelle un individu change de catégorie d'emploi et que par une promotion il progresse, passant par exemple d'un poste de

technicien supérieur à celui d'ingénieur, il est bien évident qu'il s'agit là d'une forme de mobilité. Celle-ci ne comporte pour autant pas toujours de déplacement géographique. Chacun pourrait avancer des exemples de sa connaissance de ce type de parcours, il ne semble donc pas utile de s'y attarder. Toutefois, une des conséquences de ce genre de changement professionnel est un certain mouvement, ici d'ascension dans un espace symbolique que P. Bourdieu (1979) qualifie d'«espace social».

En suivant P. Bourdieu (1993 : 259) qui affirme que «rien n'est plus intolérable que la proximité physique (vécue comme une promiscuité) de gens socialement éloignés», il faudra admettre qu'une expérience de mobilité ascendante dans l'espace social peut avoir des incidences sur la mobilité résidentielle qui est le plus souvent facilitée par des possibilités financières accrues. Dès lors la mobilité sociale provoquera un déplacement physique.

À l'opposé J. Rémy (2004) met au contraire en avant que si le logement est devenu la demeure, c'est-à-dire un espace approprié et un point de centration de l'individu, alors un changement d'emploi qui impliquerait une nouvelle localisation géographique professionnelle et concrétiserait une mobilité sociale n'entraînera pas forcément de changement résidentiel. Dans ce cas, si la mobilité dans «l'espace social» n'est pas accompagnée d'un changement de résidence alors que les modes de vie sont maintenus, celle-ci aurait pour conséquence d'amener l'individu à se déplacer régulièrement. Dès lors il paraît nécessaire de connaître quelque peu cette mobilité sociale mais plutôt de façon incidente, c'est pourquoi elle ne sera pas objet d'étude en tant que tel dans notre travail.

L'intérêt des travaux mettant en rapport mobilité spatiale et mobilité sociale est certain, c'est pourquoi la mobilité sociale figurera parfois en toile de fond et sera envisagée dans ce travail, car celle-ci peut être une cause plus ou moins directe de celle-là.

4.4. La mobilité résidentielle

G. Pouyanne (2004) analysait la mobilité d'une population selon trois échelles spatiales concentriques allant du plus vaste territoire au plus restreint, ainsi «le changement de résidence [peut s'effectuer] d'une agglomération à une autre (...) d'un quartier à un autre à l'intérieur d'une même agglomération (ou bien prendre l'aspect de) la mobilité sans changement de résidence». En conséquence, bien qu'énoncé de façon implicite, il fallait comprendre que c'est par le changement de résidence que la mobilité s'exerce. Cette façon d'envisager la mobilité sous le seul angle du déménagement est trop restrictive mais correspond par contre à un des aspects de la mobilité qu'il convient maintenant de discuter. Car, quant à notre objet de recherche, il semble certain que, toutes choses

égales par ailleurs, la mobilité résidentielle d'un individu ou d'une famille aura des effets profonds sur les déplacements ordinaires effectués.

Convenons donc de reconnaître que la mobilité résidentielle lorsqu'elle produit un déplacement physique se traduisant par un déménagement d'un type de logement (appartement ou maison) vers un autre, possède une dimension spatiale en ce qu'elle modifie la position que l'individu occupait dans l'espace. Cependant dans la mesure où cette mobilité est plutôt exceptionnelle à tout le moins peu fréquente voire rare dans la vie ordinaire de tout un chacun, le déplacement n'est pas ce qui la caractérisera le mieux. Pour autant, la connaissance de cette mobilité résidentielle paraît utile à notre travail centré sur les déplacements puisqu'elle est souvent génératrice de va-et-vient entre résidence nouvelle et lieu d'emploi inchangé par exemple.

4.5. La mobilité spatiale

Sans vouloir ressasser des points quasi unanimement admis, il est bien évident que les regroupements humains en un lieu aggloméré appelé la ville, ont, entre autres, toujours eu pour objectif de concentrer les possibilités d'action de l'homme en lui permettant de réduire les coûts de transaction nécessaires pour ce faire. Comme le rappelle M. Wiel (1999 : 65) «la ville est par elle-même une façon de maximiser les échanges pour le moindre investissement de mobilité». Si tel est le cas, pourquoi la mobilité concrétisée par un déplacement physique est-elle communément et actuellement vécue tantôt comme une nécessité tantôt comme un besoin ?

Une remarque de G. Pouyanne, (2004) assez sévère mais à laquelle nous adhérons tout à fait nous incite à chercher des éléments de réponse du côté de l'évolution récente et de l'appauvrissement fonctionnel des espaces de la ville ainsi «à mesure que la diversité fonctionnelle des quartiers s'amenuise, le *cadre de vie* s'uniformise et les acteurs doivent compenser, par un nombre croissant de déplacements et donc de temps, les défauts de l'espace». Soit, l'environnement urbain contemporain serait donc trop spécialisé et de ce fait obligerait les habitants à se déplacer pour pouvoir accéder à une forme de variété et de richesse dans leurs programmes d'activités. Considérant dès lors que se déplacer est devenu une capacité primordiale dans la vie quotidienne des individus, il convient de s'interroger sur la nature même de cette fonction.

Selon un postulat fréquent en économie, un bien ou une capacité peut être considéré comme une ressource mobilisable pour réaliser une action complexe, pour atteindre un objectif. Cette proposition appliquée à la mobilité paraît un peu abrupte voire inadéquate, et n'est ainsi pas partagée par tous. G. Pouyanne (2004) par exemple propose de considérer la mobilité non pas comme une ressource en tant que telle mais plutôt comme une manière d'accéder aux ressources. Il est

intéressant de rapprocher cette vision de la mobilité de celle de J. Rémy (2004 :14) pour qui *«dans une culture de la mobilité, il s'agit moins d'optimiser des coûts que de gérer des avantages, en voyant les déplacements comme générateurs d'utilité. Les déplacements permettent de bénéficier d'opportunités qui méritent quelques efforts et donc des suppléments de coûts en termes de transport»*. Ici l'économiste et le sociologue se retrouvent et insistent sur le fait que la mobilité n'est pas un bien ou une capacité à rechercher en soi-même comme pourraient l'être la richesse ou la sociabilité, mais plutôt comme un facteur facilitant, un composant à mettre au service d'une réalisation supérieure. Enfin, cette proposition est à rapprocher de celle de M. Wiel (2002 : 44) lorsqu'il nous suggère de considérer *«la mobilité non comme un besoin de l'individu mais comme un investissement pour la réalisation de l'activité qu'elle permet et conditionne»*. Osons alors conclure que la mobilité n'est pas un bien supérieur, mais un agent nécessaire voire stratégique (Orfeuil, 1997) à la réalisation et au fonctionnement d'un système complexe de relations interpersonnelles et matérielles.

Un dernier point paradoxal reste à mentionner, il est soulevé par J-S. Bordreuil (2000 : 173) lorsqu'il affirme que *«se déplacer en ville est rien moins qu'une activité solitaire. Cela revient à frayer sa route dans un environnement peuplé tout en ménageant aux voisins de circonstance l'espace légitime de leurs courses»*. Se déplacer est bien une capacité personnelle propre à l'individu, cependant cette activité à défaut d'être collective est souvent pratiquée parmi une foule d'individus car il est rare en ville d'être seul à marcher dans une rue ou à emprunter le taxi ou le minibus seul, il s'agit dans ce cas d'une action individuelle pratiquée en commun. Ainsi, cette activité ordinaire réalisée dans un environnement construit et habité demeurerait une activité solitaire. Nonobstant la pertinence et la finesse de cette conclusion, la réflexion sur la nature de l'activité de déplacement serait incomplète si n'était faite l'objection suivante : lorsque le déplacement est réalisé intentionnellement par plusieurs personnes ensemble dans un même moyen de transport comme une famille dans sa voiture ou bien un groupe d'individus dans un taxi collectif, alors se déplacer n'est plus une activité solitaire mais revêt plutôt une dimension si ce n'est sociale du moins de sociabilité.

Selon l'angle d'analyse choisi la mobilité sera, par exemple, caractérisée par l'origine et la destination du déplacement, son motif, le mode de transport employé ou encore sa durée et sa fréquence. Comme le rappellent certains auteurs (Andan, et Faivre d'Arcier, 1992) cette optique est celle du spécialiste des transports pour lequel la compréhension et l'analyse de la mobilité n'est rien de très éloigné de la gestion de flux. Cette vision trop réductrice est maintenant dépassée, de nombreux auteurs s'accordent sur la nécessité de la prise en compte de l'individu acteur de son déplacement, ce que résume définitivement J. Rémy

(2004 : 22) lorsqu'il stipule qu'«on ne peut comprendre la mobilité en ramenant tout à une analyse de flux sans comprendre les motivations sous-jacentes».

5. Mobilité quotidienne révélatrice des insertions urbaines

Les déplacements quotidiens hors du domicile rythment la journée des citadins : étudier, voir des amis, travailler, faire des achats, accompagner des enfants, etc., sont des activités régulières qui en ponctuent le déroulement. C'est une chaîne d'activités qui se structure autour d'un objet. Ils constituent le lien entre les individus et l'espace urbain (Begag, 1991). "Se mouvoir, c'est consommer symboliquement et factuellement du temps et de l'espace, c'est manifester symboliquement ses places"(Dekkers, Tarrus, 1988). L'analyse de la mobilité urbaine quotidienne est celle de tous les déplacements effectués hors du domicile, quel que soit le motif ou le mode de transport utilisé. Caractérisée spatialement et temporellement : ses principaux attributs sont donc les motifs, les lieux, la distance, la durée et les modes. Les deux principaux sont utilisés dans un premier temps pour illustrer la complexité de la notion de mobilité.

6. Mobilité contrainte et mobilité choisie via les activités et les lieux

L'homme inscrit son existence dans ses pratiques spatiales : ses occupations multiples l'amènent à se déplacer dans la ville et l'étude de ses déplacements reflète ainsi bien plus qu'un schéma simple d'activités : elles sont à l'image de ses goûts, ses loisirs éventuels, de son activité professionnelle et illustrent bien des aspects de son mode de vie. La vie quotidienne s'organise principalement autour de quatre sphères : celle du travail, de l'engagement associatif et politique, de la vie domestique et du temps libre. Les individus passent de l'une à l'autre au cours de la journée en fonction à la fois de leurs propres préoccupations (la mobilité est alors choisie) et des contraintes qui leurs sont imposées (Kaufmann, 1999).

Ainsi la mobilité quotidienne reflète en partie les choix individuels, car les individus ne subissent pas passivement un espace urbain donné. La ville est un lieu de création lié à sa consommation où les citadins vont développer des stratégies particulières, allant à l'encontre ou non des normes sociales. Les pratiques ne s'ajustent donc pas complètement aux structures (De Certeau, 1990), elle reflète réellement des stratégies d'acteurs. Appartenir à une association, se distraire, rendre visite à des amis ne répondent pas à des normes imposées par exemple. Mais la mobilité permet également d'identifier certaines contraintes auxquelles sont soumis les citadins. Elles peuvent être des contraintes économiques, qui les empêchent d'emprunter des modes de transport coûteux, de fréquenter des quartiers éloignés ; elles sont également sociales dans le sens où, notamment en Afrique rendre des visites, participer à des événements familiaux relèvent de normes culturelles, elles sont aussi d'ordre domestique ou familial (Clément, 2000). Car la sphère de la vie domestique renvoie à des nécessités de

fonctionnement du ménage, obligeant l'individu à sortir de son logement pour effectuer des achats ou des démarches administratives par exemple (Kaufmann, 1999). Les déplacements motivés par le travail en sont un autre exemple puisque, généralement, en termes de lieux et d'horaires les citoyens n'ont guère le choix.

7. La mobilité et la ville : quelle interaction, la mobilité pour appréhender, l'espace la ville et la société

Si l'espace a un rôle important dans la vie des habitants et pour toutes interactions sociales, son existence est strictement liée à l'exercice de la mobilité. Ainsi, ce sont les mobiles qui font l'espace, et lui donnent un usage particulier, tandis que les immobiles ne font que des lieux. Une métaphore pourrait être pour cela proposée, où *«l'espace serait au lieu ce qui devient le mot quand il est parlé»* (De Certeau 1990). Y. Chalas (2008) parle quant à lui de *«la mobilité qui défait la ville»* tout en le critiquant, il évoque l'interaction qu'il y a entre la mobilité et la ville. Il fait ainsi intervenir les notions de goût à la mobilité, droit à la mobilité individualisée, nouvelle gestion de la mobilité, nouveaux espaces urbains de la mobilité. Il ajoute que ces *«notions en usage et révélatrices de la logique selon laquelle la mobilité ferait ou referait la ville, tant en ce qui concerne la vie sociale urbaine, qu'en ce qui concerne la forme urbaine construite»*.

Le point de vue présenté ici prend à contre-pied l'approche conventionnelle des rapports entre ville et mouvement. Il ne s'agit pas seulement de comprendre *«comment la ville bouge»* (Amar, 1993), c'est-à-dire comment la ville accueille les mouvements, notamment comment elle s'adapte aux voitures, mais aussi comment le mouvement peut contribuer à faire la ville ou du moins produire de l'urbain. *«L'étalement urbain, l'éparpillement des lieux de vie, la multiplication des sphères d'activités dans lesquelles s'engagent les individus, sont autant d'éléments qui dessinent les contours d'une (de) géographie (s) de la vie quotidienne devenus aujourd'hui complexe»* (Chardonnel et al, 2008). Selon ces auteurs la mobilité spatiale quotidienne est perçue comme clef de voûte qui joint les composantes spatiales et les dimensions temporelles de la vie quotidienne des individus. De tout temps la mobilité a permis aux hommes de relier leurs différentes activités. La mobilité s'exprime notamment dans son aspect observable par le déplacement ou *«mouvement d'un point à l'autre dans l'espace, avec retour et plus spécialement entre le domicile et un autre lieu»* (Brunet et al, 1993). Les principaux attributs du déplacement (Merlin, 1991) sont : *le lieu de départ, le lieu d'arrivée, la distance, le temps de déplacement, le ou les motifs de déplacement, le ou les modes de transports utilisés.*

A travers la fréquentation des territoires quotidiens et les activités réalisées, les individus s'impliquent, passivement ou activement, à la construction et à la vie de ces espaces. La mobilité a des impacts sur la construction des territoires et leurs évolutions. En exerçant les activités, les habitants expriment des souhaits et

des besoins envers leurs territoires quotidiens. De même, la non-fréquentation d'autres types d'espaces a également une signification importante. L'organisation de ces activités dans l'espace-temps peut varier selon les individus, les espaces et les périodes.

Ainsi, la question qui vient, concerne les formes et les conditions de ces lieux et de cet espace, constitués par diverses formes des mobilités, et notamment celles de la mobilité des personnes. Quels sont les comportements de mobilités des individus qui produisent ces espaces ?

La qualification donnée à la société, celle de la société d'information, souligne entre autre la place qu'occupent les réseaux, les flux et les mobilités en tant que premiers organisateurs et réorganiseurs des relations spatiotemporelles. De nombreux travaux de recherche s'intéressent aux mobilités et à leurs effets sur la société, le transport et les déplacements (Orfeuill 2000; Orfeuill 2004; Ascher 2005).

Interrelation entre la mobilité et la structure urbaine

Les liens étroits entre la structure urbaine et la mobilité ont été identifiés comme des éléments majeurs de l'évolution récente de la mobilité quotidienne. De ces interactions émergent des processus spatiaux tels que l'étalement urbain, qui s'avèrent porteurs d'enjeux cruciaux pour la société. En effet, à travers les concepts de représentations et de pratiques qui sous-tendent les comportements, il est possible d'aborder à la fois les motivations individuelles et leur concrétisation face au réel, c'est-à-dire de restituer les comportements dans leurs différents contextes - psychologique, social et géographique. La mobilité quotidienne peut être abordée comme un prisme qui permet d'observer les interactions entre ville et société. Elle décompose ces interactions en un ensemble de choix - choix des lieux, des modes de transports, des horaires, des itinéraires, des chaînages d'activités - qui se combinent en véritables stratégies de déplacement permettant aux individus de s'approprier et de produire l'espace à travers le jeu d'interactions sociales localisées. La mobilité quotidienne est alors un bon révélateur de la production de la ville qui, au gré des progrès techniques et de la généralisation de la mobilité qui en découle, est devenu l'espace urbain. Pourtant l'urbain ne se résume pas à un espace fonctionnel, il est également un espace construit sans cesse urbanisé et réaménagé, en fonction des besoins et des contraintes émergeant dans la société. Dans ce cadre, les déplacements quotidiens ne sont pas envisagés uniquement dans leurs changements mais aussi dans leurs permanences, dans leurs régularités, qui permettent cette construction de la ville par la mobilité.

Conclusion

Ce premier chapitre a posé les bases pour une analyse des concepts autour de la mobilité à travers la dynamique urbaine les comportements de mobilité de ses habitants.

Ce chapitre a également présenté comment les villes ne cessent de se développer, relativement à cette évolution, les modes de vie ont changé. La mobilité quotidienne tient en effet, un rôle fondamental, dont nous voulons montrer dans les points qui suivent.

CHAPITRE II :

**SE DEPLACER A NIAMEY : PROBLEMATIQUE ET
METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE**

L'objet de ce chapitre c'est de poser la problématique de notre travail en montrant la nécessité de la mobilité des personnes et des biens et aussi présenter le contexte général de l'étude.

1. Problématique

Qu'il s'agisse de se rendre au travail ou d'en chercher un, d'aller à l'école, d'acheter les ingrédients pour le repas, de participer à un mariage, les déplacements dans la ville sont une nécessité quotidienne pour la grande partie des citoyens. Les besoins de déplacement naissent en effet de besoins d'activité, choisies ou subies par l'individu selon sa position sociale. (Diaz Olvera., Plat, 2002).

La mobilité des populations à Niamey s'inscrit dans ce contexte d'urbanisation dominé par l'étalement de la ville, l'opposition entre les lieux fonctionnels et des lieux de résidence. Les contraintes comme la pauvreté et l'accès payant aux véhicules de transport, ainsi que les limites de la marche sont des freins importants pour réaliser l'ensemble des déplacements.

La problématique de cette thèse s'inscrit dans l'optique de mise en relation entre pratique et appréhensions spatiales pour expliquer et mieux comprendre les comportements de déplacements des personnes à Niamey. Comprendre le comportement de mobilité dans une ville et surtout celle des habitants des quartiers périphériques, pour prouver l'aptitude sociale des populations de Niamey à la mobilité, et mesurer également comment les impératifs de mobilité produisent la ville, sont les enjeux de ce travail.

C'est cet autre aspect de la mobilité en tant que composante intégrante de la ville qui se renouvelle et qui se développe que nous souhaiterons traiter dans cette recherche. L'essor de la ville contemporaine fondé sur la mobilité semble en effet moins connu à Niamey, moins conceptualisé et moins valorisé.

Quels sont les effets de l'étalement urbain sur la mobilité des habitants de Niamey ?

«Nous travaillons, nous consommons ; nous nous socialisons et nous nous distrayons de plus en plus dans et par la mobilité. La mobilité est devenue aujourd'hui ce qui nous lie aux lieux et ce qui nous lie les uns des autres. La mobilité est une condition de l'intégration urbaine et sociale. Donc le droit à la mobilité est le droit à la ville» (Chalas, 2008). *«De plus en plus semble t-il, les habitants individualisent leurs déplacements»* (Kaufmann, 2003). En effet, ces constats de recherche et ces analyses portant sur des villes du nord valent aussi pour les villes du sud. Les habitants utilisent différents modes de transport mis à leur disposition en fonction de leurs besoins ou de leurs choix personnels qui varie

d'un habitant à un autre, mais aussi pour un même habitant d'un jour à l'autre. Qu'en est-il de la prise en compte de cette mobilité individualisée à Niamey ?

La mobilité des populations à Niamey va bien au-delà de l'acte banal et mécanique de déplacement, elle est le reflet d'un système de vie complexe qui aboutit à l'apparition des besoins qui peuvent être satisfaits ou non.

Finalement dans cette relation où ville et mobilité ne s'opposent pas, mais au contraire se confortent mutuellement. Le regard ne pourrait-il pas se porter non seulement sur la ville transformée par la mobilité mais également sur la réciproque, à savoir la mobilité elle-même transformée par la ville, ne changerait-elle pas et n'évoluerait-elle pas elle aussi en fonction de ses moyens et ses finalités ?

De ces questionnements surgit la question centrale de notre travail qui est : Comment s'effectuent les déplacements des habitants de Niamey dans une dynamique urbaine caractérisée par une rapide croissance démo-spatiale ?

Ce questionnement large peut être détaillé en d'autres interrogations de recherches :

Quelles sont les caractéristiques de la mobilité et la dynamique urbaine à Niamey ?

La régulation des embouteillages, ou encore la question de piste cycliste ou piétons sont aussi des éléments qui peuvent entrer dans la problématique et l'enjeu de la mobilité. Les déplacements de périphérie à périphérie ou de périphérie au centre, de même que les déplacements de loisirs et pour la consommation, dont le nombre ne cesse de croître, n'offrent-ils pas eux aussi, des opportunités de mettre la mobilité au service de la construction et/ou de la reconstruction de la ville ?

Qu'est ce qui est entrepris pour tenter d'améliorer les conditions de mobilité urbaine ?

Nous voudrions en fait interroger les politiques publiques et privées dans la gestion de la mobilité

Une ville qui ne cesse de croître doit permettre à tous ses habitants de se déplacer dans de bonnes conditions, elle doit être soucieuse des moyens à mettre en place pour la mobilité de sa population. Quelles sont les conditions dans lesquelles a lieu cette mobilité, la durée, le confort et la sécurité. Y a-t-il un système de transport urbain dans la ville de Niamey ? Et quelle est sa composition ?

La mairie de Niamey qui est l'organe dirigeant a-t-elle élaboré des lois concernant les conditions de mobilité de la population ? Quelles sont les dispositions pratiques, législatives et institutionnelles pour améliorer la qualité du transport en commun dans la ville de Niamey ?

Qu'est ce qui est envisagé pour satisfaire les besoins futurs de mobilité vu l'étalement considérable de la ville ?

La situation socio-économique d'une grande partie des citoyens niaméens nous pousse à vouloir connaître le budget consacré pour les déplacements. Quel est le coût des déplacements dans le budget des ménages ?

Pour répondre aux différentes questions, nous avons formulé les hypothèses suivantes :

2. Hypothèses de travail

L'interrelation entre la mobilité et la ville nous amène à dégager les hypothèses suivantes

- La poussée démographique et l'étalement urbain constituent un moteur de modification de la mobilité des habitants dans la ville de Niamey, du réseau de sociabilité et de la fréquentation d'autres endroits autres que celui de l'habitat.
- La dynamique urbaine à Niamey s'opère par une certaine forme de compartimentation et repli sur le lieu d'habitation.
- L'état déplorable des infrastructures de transport urbain vient d'une mauvaise implication de la ville de Niamey dans la gestion de la mobilité

Ces différentes hypothèses, sont pour nous, des aspects à valider ou invalider pour contribuer à la compréhension des questions qui sont liées à la mobilité des habitants dans la ville de Niamey. Pour mieux saisir la portée de notre démarche, nous allons élaborer le modèle suivant résumé dans le schéma ci-après, qui met en jeu le déroulement de la mobilité.

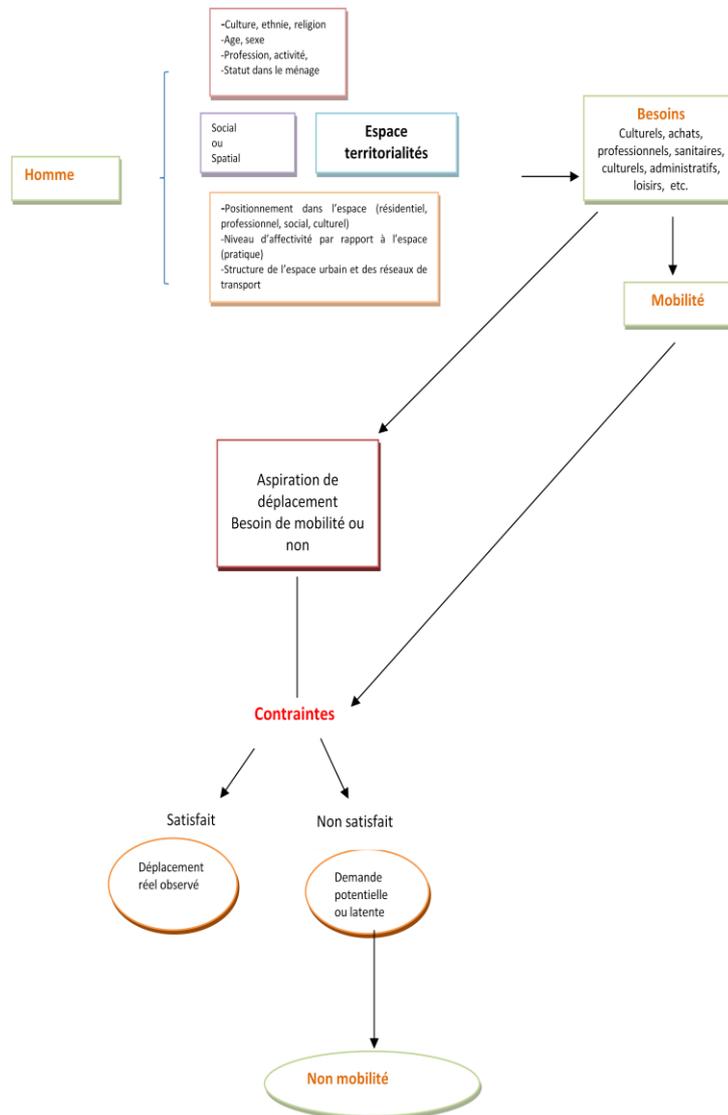


Figure 2 : Modèle de déroulement de la mobilité

Pour pouvoir dépasser le cadre mécanique de cette mobilité des populations et le replacer dans son contexte il est important d’avoir une vue globale du contexte dans lequel elle prend naissance et se déroule. On voit bien que la mobilité (ou non mobilité) sur la figure n°2 n’est que l’acte final, la partie visible de l’iceberg. Avant d’y arriver l’homme éprouve ou non le besoin en fonction de ses capacités, des opportunités, des possibilités, toutes considérations qui relèvent à leur tour des relations qu’il entretient avec son espace et avec les siens. Or comme nous l’avons déjà dit, seule l’extrémité en haut et à droite de tout le modèle intéresse généralement les chercheurs dans ce domaine dans les pays en développement. Cette partie présente la mobilité observée et est appelée déplacement. Mais au-delà de ce déplacement qui n’a pas été possible qu’après toutes les étapes antérieures, il s’agit de restituer tout le contexte qui préside à cette situation. C’est seulement en ce moment qu’on pourra avoir une idée satisfaisante de la mobilité.

3. Objectif de la recherche

3.1. Objectif général

L'objectif de cette recherche est de montrer à travers l'exemple de Niamey comment la dynamique urbaine agit sur la mobilité des citoyens et comment la mobilité transforme la ville

3.2. Objectifs spécifiques

Connaître les comportements de déplacements des habitants des quartiers périphériques dans la ville de Niamey.

Connaître à travers les structures des quartiers quelles solutions les populations des quartiers périphériques adoptent-elles vis-à-vis de l'éloignement et aussi compte tenu de la carence en moyen de transport.

Comprendre les stratégies développées face à l'éloignement, la structure de la ville et la mauvaise organisation du système de transport.

4. Approche méthodologique : préparation de l'enquête, population ciblée et échantillonnage

La méthodologie proposée puise ses sources autant dans les recherches sur les mobilités quotidiennes que dans celles relatives aux dynamiques urbaines, autant dans les entretiens que dans les enquêtes plus directives : la multiplicité dans la forme des informations à recueillir est à l'image de la variété des relations hommes-espace.

Pour répondre à notre problématique, nous avons eu recours à trois types de recueils de données : des entretiens, des relevés de cartes et une enquête ménages à questions précises.

Ces trois outils sont complémentaires. La pluralité des informations à recueillir va permettre, la mise en place d'une analyse des déplacements et des pratiques de mobilité urbaine. Elles ont aussi l'avantage de fournir des données à la fois qualitatives par les discours et les cartes et quantitatives (par le biais de l'enquête ménage). La comparaison de ces informations permettra ainsi la confirmation ou non des hypothèses.

Nous avons retenu, pour cette étude, la dimension des rapports de la vie courante. Pour cela, il faudrait selon A. Bailly (1993) prendre en compte le travail, l'emploi, les loisirs, la chalandise fréquente et les critères d'intensité et de répétitivité des flux de relations de tous ordres. La ville est un espace de vie marquée par les connotations de la vie sociale, les pratiques de l'espace.

Étudier les usages et les usagers de la ville permettra d'en avoir une bonne connaissance à travers ce qu'elle génère en termes de flux, d'identifier l'existence d'un dynamisme quotidien, et d'en reconstituer, par le biais de l'espace d'usage, et de l'aire d'attractivité, l'espace qui est pratiqué autour de la ville, de manière à informer la réalité de la région de Niamey. C'est cette région qui est supposée bénéficier de la diffusion d'une dynamique économique urbaine relative à sa position de capitale. Nous l'appréhenderons à travers les caractéristiques socio-économiques des citoyens, par l'enquête ménages, puis à travers l'échange dont les divers aspects ne peuvent être mis en évidence que par des entretiens spécifiques avec plusieurs acteurs.

L'enquête doit permettre, à travers les flux quotidiens (le **dynamisme urbain** peut se repérer à partir des **flux quotidiens** de personnes), de connaître l'usage quotidien qui est fait de l'espace urbain et régional par les citoyens, à tous les niveaux : celui de la vie domestique, de la vie sociale ou encore professionnelle. En étudiant le comportement au quotidien des résidents, les activités et les lieux fréquentés, nous pourrions saisir et caractériser les pratiques spatiales des citoyens. Pour cela, nous avons utilisé les habitudes déclarées, de la mobilité quotidienne.

4.1. Terrain d'étude

Pour le test de terrain, il nous faut alors choisir une ville assez grande pour que les effets espérés puissent se voir et s'estimer aisément, autant par leur ampleur que par leur portée.

Le choix de Niamey, ville capitale du Niger abritant plus d'un million d'habitants et avec près de 15 000 ha de superficie urbanisée, répond à ces critères. Elle est la seule ville du Niger qui remplit les différentes conditions requises, principalement celle de l'échelle démographique d'observation.

4.2. Des populations ciblées

L'enquête ménage repose sur deux niveaux d'observation : les ménages et les individus les constituant.

Il y a plusieurs définitions du ménage, mais parmi toutes les définitions, celle du recensement général de la population et de l'habitat (RGP/H) de 2001 facilite la comparaison avec les données du RGP/H de 2001 et des enquêtes démographiques de santé (EDS). En plus c'est l'institut national de la statistique (INS) qui est habilité à faire des études scientifiques dans tous les domaines. La définition du ménage adoptée lors de ce recensement est la suivante : le ménage est défini comme étant «*un ensemble de personnes apparentées ou non, vivant dans la même concession, prenant en commun leurs repas quotidiens et placés*

sous l'autorité d'une seule personne appelée chef de ménage (CM) ». Le RGP/H 2001 distingue deux types de ménage : le ménage ordinaire et le ménage collectif.

- *Le ménage collectif*, constitué des personnes vivant dans des établissements tels que les hôpitaux, les internats ou les prisons n'est pas pris en compte par notre enquête.
- *Le ménage ordinaire* est l'ensemble des personnes apparentées ou non qui habituellement vivent dans un même logement, partagent le repas préparé sur le même feu, gèrent en commun tout ou une partie de leurs ressources et reconnaissent l'autorité d'une même personne appelée chef de ménage. (cf. Le manuel de l'enquêteur du RGP/H 2001 donne quelques exemples de ménages ordinaires).

Le chef de ménage est la personne déclarée et reconnue comme tel par les autres membres de ménage. Il détient généralement l'autorité et le pouvoir économique. Il n'est pas forcément le plus âgé. Il peut être un célibataire vivant seul; ou chef d'un ménage polygame dont les épouses vivent dans la même concession. Si par contre les épouses vivent dans des concessions séparées, le CM sera enregistré chef chez la première épouse. Dans ce cas la femme vivant dans une concession différente de celle où le mari a été recensé constitue un ménage distinct et sera enregistrée comme chef de ce ménage.

Afin de ne pas alourdir le questionnaire, nous avons recueilli les informations sur la mobilité quotidienne des chefs de ménage et de leurs épouses. Il est demandé à chaque individu la liste chronologique de tous ses déplacements hors du domicile (même à pied et quelle que soit la distance parcourue) la veille du jour de l'enquête, ainsi que les caractéristiques en termes de lieux géographiques, heures d'arrivée et de départ, motifs et moyen utilisé pour se déplacer. Ces données ont permis de connaître les espaces fréquentés, la raison et le lieu des déplacements et en définitive, des pratiques urbaines différenciées.

Choisir d'étudier la mobilité à partir des données relevées sur une seule journée pose plusieurs problèmes comme le dit J-P. Orfeuil (1999) : «*Une journée de l'individu ne caractérise pas les caractères de l'individu*». Tout d'abord, nous admettons qu'en Afrique comme ailleurs, il n'existe pas réellement de journée-type, reflétant les habitudes quotidiennes de chaque citoyen. Les rythmes de vie ne s'organisent pas de façon répétitive et régulière si l'on sort du strict point de vue de la mobilité professionnelle (Dekkers, Tarrus, 1988). Cependant lorsqu'on agrège les résultats, il apparaîtra qu'en fonction de critères individuels et sociaux, les modes utilisés, le rythme des déplacements pour les loisirs ou les visites entre autres ne sont pas totalement aléatoires. Si l'échantillon est assez grand, nous pourrions identifier des constantes dans les caractéristiques de la mobilité urbaine (voir en référence sur Bamako et Ouagadougou, Diaz et al, 1998).

Une autre solution pourrait être d'étendre l'enquête au relevé des déplacements sur plusieurs jours consécutifs, mais cette méthode est coûteuse pour nous et généralement elle est auto administrée, ce qui est impossible à Niamey où une grande partie de la population n'est pas alphabétisée. Dans le cas contraire il faut mobiliser plusieurs dizaines d'enquêteurs, afin qu'ils puissent enquêter quotidiennement les ménages pendant plusieurs jours, ce qui est très contraignant pour les enquêtés, notamment ceux dont les absences sont relativement fréquentes (Bonnafous et al, 1981) et nécessite un budget au dessus de nos capacités.

Un autre choix devra être fait quant à la partie de la semaine étudiée. En effet, les mobilités en jours ouvrables et en fin de semaine sont relativement différentes. Tout d'abord en weekend les déplacements professionnels sont rares et en tout cas ne concernent pas les salariés. En conséquence, les individus se déplacent le plus souvent en heures creuses en fin de semaine. Chaque individu a été interrogé sur ses déplacements un jour de week-end et un jour ouvrable. Ce qui nous a permis d'analyser la différence entre la mobilité en semaine et du week-end.

4.3. Échantillonnage

Les contraintes de l'étude ont amené à choisir des individus et des lieux. Au niveau du ménage, l'enquête s'adresse à l'un des conjoints ou à un membre du ménage âgé d'au moins 18 ans.

Notre échantillon est majoritairement constitué d'hommes, parce que ce sont eux qui se déplacent le plus et le plus loin. Parce qu'à Niamey les hommes constituent selon les données du RGP/H 2001, 86% des chefs de ménage de la ville.

L'échantillon de la population enquêtée est principalement fonction de leur répartition géographique, l'objectif étant d'interroger un ensemble d'individus représentatif de la disparité des situations socio-économiques à Niamey. Le questionnaire a concerné l'ensemble de la population enquêtée, soit 500 ménages, comprenant des individus de plus de 18 ans tous sexes confondus. Les ménages ont été choisis par hasard.

4.4. Typologie des quartiers de la ville

En l'absence d'un échantillon représentatif, effectuer une typologie des quartiers de Niamey est une étape incontournable de la préparation de l'enquête ménage si nous voulons une représentation la plus fidèle possible de populations vivant dans les différents quartiers de l'aire urbanisée.

Cette typologie se base sur les travaux de K.H. Motcho (1991) et J-P. Jambes (1996). Le premier distingue, pour la ville de Niamey, six zones homogènes contre cinq pour le second. Ces zones qui sont les résultats de deux approches différentes sont pratiquement les mêmes. La différence réside dans la distinction faite par K. H. Motcho au niveau de l'habitat de type résidentiel : il a

distingué les premiers habitats programmés construits entre 1959 et 1964 et aujourd'hui dégradés du reste de l'habitat de type résidentiel. Sa typologie est issue de la démarche paysagiste, dont l'originalité est d'observer l'espace à différentes échelles permettant de le caractériser. Cinq indicateurs (la densité de population, l'habitat, la desserte en eau potable et l'évacuation des eaux usées) ont été retenus pour l'obtention des six zones homogènes. La typologie de J.P Jambes, par contre, est le résultat de l'analyse en composantes multiples de 3000 ménages d'objets issus du recensement de la population de 1988.

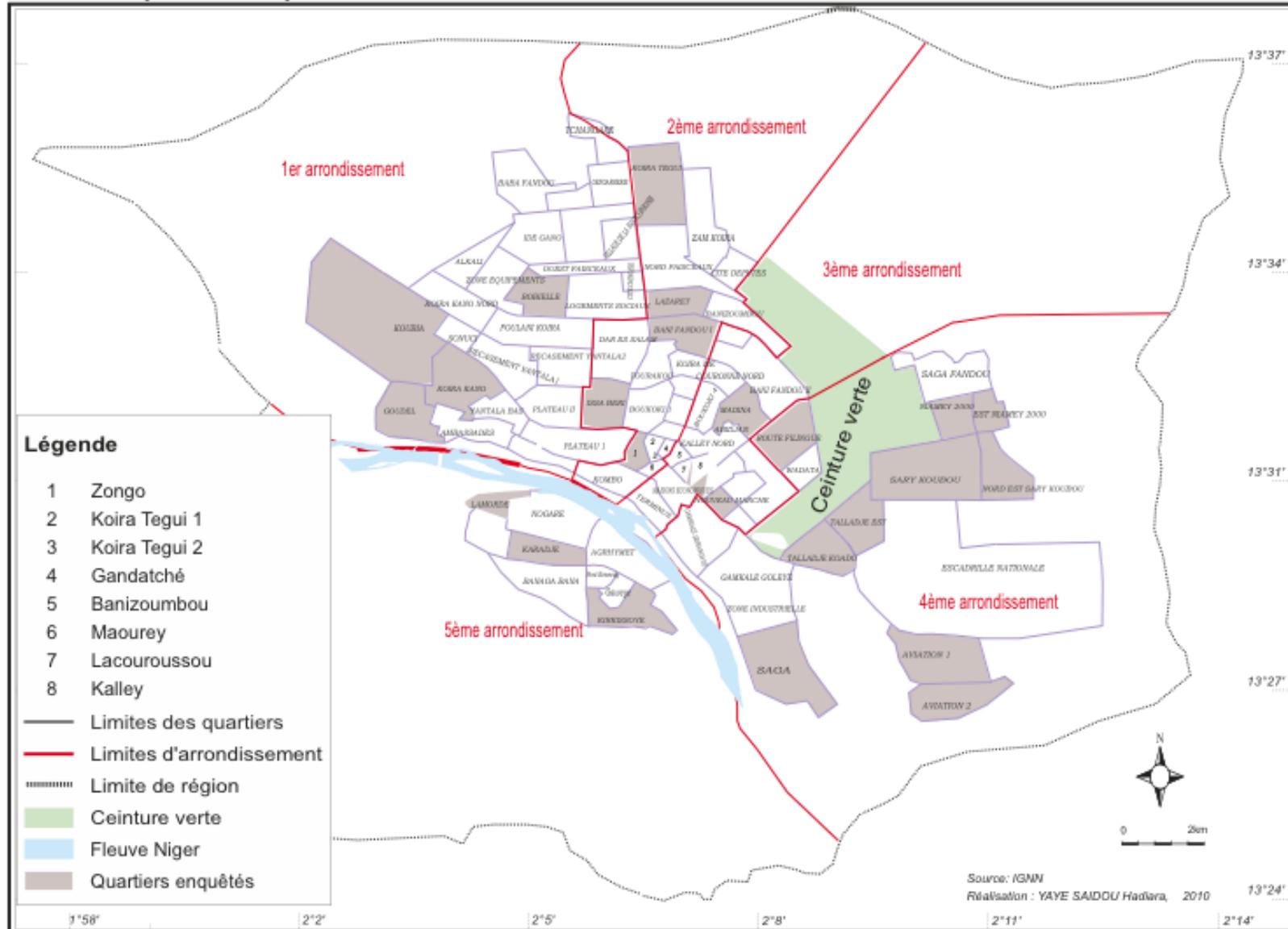
Pour notre part nous avons constitué 8 zones homogènes, en faisant un bloc à part pour les quartiers de la rive droite et en incluant les villages urbains, nous avons choisi de mettre les quartiers de la Rive droite ensemble, à cause de la coupure avec un obstacle naturel (fleuve) et aussi, parce qu'ils ont presque tous des quartiers informels à côté, leurs frontières sont presque plus nettes que dans les autres communes.

Zones	Caractéristiques	Quartiers
1	Quartiers résidentiels ou quartiers d'habitat programmé	Plateau, Nouveau Plateau, Koira Kano, Issa Béri , Cité Caisse, Cité Nigelec, Recasement, Yantala , Poudrière, Terminus, Maison économique
2	Quartiers d'habitat de cours en dur sis à la périphérie	Banifandou 1&2, Bobiel, Dar es Salam et extensions, Djidah, Niamey 2000, Koubia
3	Quartiers péricentraux	Couronne nord, Lazaret , Koira Mé, Boukoki, Balafon, Deizeibon, Madina , Sabon Gari, Collège Mariama, Château 9, Liberté
4	Quartiers centraux	Zongo/Maourey , Grand marché Ouest, Banizoumbou, Lacouroussou, Nouveau marché , Dan Gao, Garbado, Wadata, Route Filingué , Kalley Amirou
5	Villages inclus dans périmètre urbain	Goudel , Yantala village, Saga , Gamkallé
6	Quartiers d'habitat spontané	Paillotes de Lazaret, Plateau et Ceinture verte, Talladjé , Aviation , Pays-Bas
7	Village urbain	Kongou gorou, Karey gorou, Sagua , Tondibia, Saga gorou , Lossa Goungou
8	Les quartiers de la rive droite	Lamordé , Karadjé, Bangabana, Kirkissoye , Pont Kénédy, Gaweye, Nogaré, Zarmagandey

Tableau 2 : Typologie de quartier.

N.B : Les quartiers enquêtés sont en gras (Voir aussi la carte n°1)

Carte n°1 : quartiers enquêtés



Description des différentes zones

- Les quartiers centraux de Niamey sont des quartiers denses bien desservis. Ils abritent une population installée depuis longtemps et dans l'ensemble assez défavorisée aujourd'hui et regroupent environ le quart de la population. Ce sont en partie les vieux quartiers du centre, assortis du Petit marché et du Grand marché construits ultérieurement, ainsi que leur extension Est (Nouveau marché, Sabongari). Ces quartiers regroupent des activités administratives (mairie, ministères, commissariats de police, services privés), commerciales (marchés, boutiques, banques) et de loisirs (cinéma, bars restaurants, boîtes de nuits). Il existe d'autres marchés en ville mais ils n'ont pas l'ampleur du Grand et du Petit marché et du marché Katako. La multiplicité de ces fonctions permet bien d'attribuer à cette zone le nom de centre-ville.
- Les quartiers péricentraux populaires anciens sont tout aussi denses et populaires que le centre. Ils sont plus ou moins éloignés du centre (comme Zabarkan) et généralement lotis et situés à proximité de voies bitumées structurantes. Un quart environ de la population y vit. Ce sont les quartiers de la première extension " indigène " de Niamey.
- Les quartiers résidentiels sont peu denses et ne regroupent qu'un habitant sur dix environ. Si la plupart de leurs résidents sont assez ou très aisés, ces quartiers ne sont pas homogènes : Plateau 1 compte, à côté de villas à l'europpéenne, des poches d'habitats précaires ; à Poudrière, la Cité Fayçal est plus favorisée que les quartiers Nord. On peut aussi trouver sur le plateau bordant le fleuve les différents ministères, le palais présidentiel et le quartier des ambassades, qui en plus de leur fonction sont aussi riches habités par des coopérants, des experts des institutions internationales, des cadres supérieurs et quelques riches commerçants.
- Les quartiers périphériques lotis ou quartiers d'habitats de cours en dur sis à la périphérie et les quartiers spontanés constituent un regroupement assez peu homogène, même si leurs points communs sont peut-être la faible densité de population, leur situation géographique en première couronne périphérique, leur création récente et parfois non étatique (les autorités ont loti mais n'ont pas construit). Ils ne sont souvent pas bien desservis ou proches d'une voie goudronnée. Les populations sont assez différentes d'un quartier à l'autre. Cité Caisse accueille des fonctionnaires plutôt aisés, tout comme Niamey2000, alors que Yantala, Banifandou, Couronne Nord ou encore Route Filingué, paraissent beaucoup plus hétérogènes, juxtaposant habitat de cour en banco, moins souvent habitat de cour en dur, plus souvent parsemés de villas ou encore habités par les classes moyennes et les pauvres. Du fait de leur développement récent mais rapide, il est difficile d'évaluer exactement leur population, aux environs d'un cinquième à un quart de la zone urbaine.
- Les quartiers spontanés : il s'agit de tous les quartiers informels qui se sont créés, dont certains ont finalement été reconnus par les autorités, c'est le cas de Talladjé.

- Les villages inclus dans le périmètre urbain : ce sont tous les quartiers qui ont été annexés par la ville au fil de son extension et de sa croissance, il s'agit surtout de Gamkallé et Goudel.
- Les quartiers de la rive droite : ils ont une particularité dans la ville de Niamey comme nous avons dit plus haut. En effet, dans cette partie de la ville, les limites des quartiers sont plus nettes et presque à côté de chaque quartier loti émerge une zone spontanée (exemple Karadjé avec Zarmagandey et Banguisto, Kirkissoye avec Gnalga)
- Les quartiers périphériques lointains et villages urbains, cumulent les désavantages du point de vue des conditions de déplacements d'être à la fois les plus éloignés du centre-ville, les plus pauvres et les moins accessibles. Cependant il faut noter qu'il y a une nuance au niveau de ces quartiers périphériques car tous ne sont pas pauvres, exemple du village de la francophonie. Kirkissoye et Lamordé, bien que très proche du centre-ville à vol d'oiseau, l'obstacle naturel que constitue le fleuve Niger, enjambé par deux ponts, dont l'un est excentrique et d'accès difficile et l'autre très engorgé sont classés parmi les quartiers périphériques enclavés. Les autres quartiers de ce groupe sont situés le long de grands avenues ou boulevards bitumés desservis sur les abords par les transports collectifs (taxis *tête-rouge* ou *faba-faba*). A l'intérieur du tissu les voies sont sablonneuses pendant la saison sèche et bourbeuse pendant la saison des pluies. A ces contraintes s'ajoutent l'étroitesse des rues des villages annexés (Goudel, Kirkissoye, Saga etc.) les véhicules à quatre roues y pénètrent difficilement du fait de l'étroitesse des voies (Goudel côté fleuve, Saga...), ce qui génère de longs trajets à pied. De densité moyenne ou faible, ce sont généralement d'anciens villages intégrés progressivement à la ville ou d'anciens campements peuls qui se sont progressivement élargis à d'autres groupes de population (Foulan Koira). Ils gardent donc un caractère rural ou semi-urbain.

Boukoki (1946) et Talladjé (1966) ont été créés par des Niaméens au début de l'accroissement de la ville ; Gamkallé et Yantala sont d'anciens villages rejoints avant les années 50 par l'extension urbaine.

Nous avons retenu 22 quartiers pour l'enquête ménage, les quartiers ont été retenus selon les critères de quartiers centraux, de quartiers péricentraux, de quartiers intermédiaires et de quartiers périphériques. Cette approche peut rendre possibles des comparaisons entre les quartiers. Dans chaque strate une centaine de parcelles ont été choisies. Dans chaque concession, en partant dans le sens des aiguilles d'une montre, c'est-à-dire de la gauche vers la droite, un seul ménage sera enquêté. Si ce ménage refuse l'entretien, on passera au second, ainsi de suite jusqu'à l'obtention d'un ménage qui accepte l'interview.

Un critère a été déterminant dans le choix de ces quartiers d'enquête : le type d'habitat, théoriquement indicatif du niveau de vie des ménages. En effet, à l'observation, on constate les différences de mobilité selon le type de quartier.

Dans chaque quartier retenu, on a essayé de choisir le maximum d'ilots afin d'avoir une vue d'ensemble du quartier. Car on assiste souvent à un regroupement des types de constructions.

4.5. Justification du choix des quartiers

Les quartiers ont été retenus selon les critères de zonage effectués plus haut. Cette approche peut rendre possibles des comparaisons entre les quartiers. Elle peut aussi aider à comprendre comment se déplacent les populations niaméennes de plusieurs quartiers. La sélection des ménages s'est faite de manière indépendante à l'intérieur de chaque zone.

4.6. Le test du questionnaire

Il est rare, qu'un questionnaire ou un guide d'interview conçu dans un bureau s'adapte aux réalités du terrain. Quel qu'en soit l'efficacité de la démarche intellectuelle théorique, il est prudent, voire nécessaire, de procéder à la vérification, directement sur le terrain, du caractère opérationnel de l'outil élaboré. Cette étape de vérification peut amener à tester notre questionnaire, et partant des réactions observées au niveau des premiers enquêtés, à reformuler certaines questions vagues ou très délicates. En outre, le test doit permettre d'estimer la durée moyenne de chaque interview et de mieux organiser l'emploi de temps des enquêteurs qui nous ont aidée à administrer ce questionnaire auprès des 500 ménages.

4.7. Le recrutement des enquêteurs et le déroulement de l'enquête

Quatre enquêteurs de niveau master 1 et 2 (trois géographes et un sociologue) ont été recrutés. La maîtrise des deux langues dominantes à Niamey (zarma et haoussa) a également été un autre critère de leur sélection.

Les enquêteurs ont été formés à la méthode ou procédure d'administration des questionnaires. Après avoir assuré leur formation, nous avons encadré le processus de l'enquête, de l'accompagnement de chaque enquêteur sur le terrain à la supervision et au contrôle de qualité des données recueillies au jour le jour.

L'enquête, s'est déroulée à Niamey sur 21 jours donc sur trois semaines du 08 au 29 janvier 2011. Chaque jour de la semaine a été enquêté trois fois pendant la période des enquêtes, chaque enquêteur a administré 125 questionnaires, soit 5 à 6 par jour. Nous avons pour cette enquête bénéficiée de l'expérience acquise 3 ans plus tôt (en 2008) lors de la réalisation d'une enquête socio-économique dans

la ville de Niamey auprès de 300 ménages. Nous avons également bénéficié de l'expérience de notre programme de recherche dénommé "Binciké Birané" : «croissance urbaine et la mobilité résidentielle dans la communauté urbaine de Niamey» qui a concerné 800 ménages.

4.8. Les entretiens

Il s'est agi d'entretiens semi-directs réalisés auprès d'individus ciblés après la phase exploratoire.

Les entretiens ont été réalisés uniquement par nos soins. Après une première vague qui a servi de phase exploratoire, nous avons choisi de nous focaliser sur le récit des déplacements quotidiens. De part leur nature même et la taille de l'échantillon qui est faible par rapport à celui de l'enquête ménage, nous avons donc travaillé auprès de plusieurs individus appartenant à des catégories hétérogènes en terme de genre et de position dans le ménage. Il s'agit de 50 hommes et 35 femmes tous âgés de 18 ans et plus. Ce choix s'est effectué aussi en relation avec l'enquête ménage. De plus, à cause de la taille de l'échantillon, nous avons choisi de nous focaliser sur le récit des déplacements effectués la veille de l'entretien.

Les entretiens se sont déroulés en trois périodes. 28 entretiens ont tout d'abord été réalisés au cours du mois de décembre et janvier 2009, une seconde série de 29 s'est déroulée entre avril et mai 2010. Et la troisième vague d'entretien a eu lieu pendant le mois d'août 2010.

Chacun des entretiens a duré en moyenne 45 minutes, la plupart des entretiens se sont effectués en haoussa ou en zarma (le quart) et d'autres en français. Les entretiens ont été enregistrés, les retranscriptions qui en ont été faites sont fidèles aux réponses des enquêtés.

Nous avons fait ces entretiens dans plusieurs quartiers dont : Gamkallé, Pays-Bas, Talladjé, Koira Kano, Yantala, Nogaré, Kombo, Gaweye, Koira Tégui, Goudel, Lossagoungou. Les sujets suivants ont été abordés (pour plus de précision sur le guide, voir en annexe) :

- le motif de déplacement ;
- le nombre de déplacements ;
- le moyen utilisé pour se déplacer ;
- le lieu de destination ;
- le budget du transport ;
- les difficultés rencontrées ;
- les solutions aux difficultés ;
- les contraintes liées au déplacement ;

- la représentation de la ville et de leur mobilité.

Des acteurs clés des transports urbains ont été également interviewés. Il s'agit bien des chauffeurs de taxis et mini bus *faba-faba*), des chefs de ligne et de leurs syndicats. La dimension urbaine du transport ayant également été largement couverte par l'enquête ménage, nous avons seulement cherché un complément d'information ; dans un premier temps, par un entretien avec le président du syndicat des transporteurs urbains (les taxis *tête rouge, faba-faba*) portant sur l'organisation de l'ensemble du secteur et sur les pratiques individuelles, et dans un second temps avec le secrétaire général de la mairie sur le rôle des autorités locales dans la gestion du transport dans la ville.

Les guides d'entretien permettent d'abord une identification de l'enquêté, de son activité principale et, le cas échéant, de son activité secondaire, de même que le parcours professionnel qui l'a amené à l'exercice de son activité actuelle. A cet effet, des renseignements sont demandés sur les conditions d'entrée dans le secteur. Nous avons également voulu connaître plus spécifiquement la clientèle, les pratiques de la profession, ainsi que son évolution. Les relations entretenues avec l'administration.

Les entretiens ont été réalisés sur le lieu de travail. L'entretien a duré entre 20 à 25mn, vu la quantité des thèmes à aborder qui est différente selon les acteurs et leur vouloir à nous donner ou pas le maximum d'informations. Ci-dessous la liste des entretiens effectués :

Entretien	Nombre	Date
chauffeurs taxi <i>tête rouge/faba-faba, etc.</i>	30	février-mars 2010
chefs de ligne	5	mars-10
piroguiers	10	janv-11
direction des transports urbains	2	juillet 2010 - octobre 2011, mars 2012, juin 2012, janv.2013
SOTRUNI	1	juin-10
Syndicats	2	nov-10
Service transport CNOU	1	fév. 2013

Tableau 3 : Liste des acteurs interviewés

L'échantillon des citoyens que nous avons étudiés englobe autant que possible une multiplicité de situations, depuis les ménages les plus favorisés jusqu'aux plus pauvres, des hommes tout comme des femmes, jeunes comme vieux, sur un espace urbain large incluant les différents types de quartiers. La

multiplicité des positions socio-économiques doit dans notre travail refléter l'hétérogénéité des acteurs de la capitale.

Chaque personne que nous avons interviewé, que ce soit pour les entretiens ou dans le cadre de l'enquête ménage, a décliné ses caractéristiques socio-économiques : genre, ethnie, situation familiale, niveau d'études, etc. puis son parcours quotidien a été reconstitué.

Nous avons aussi procéder à une méthode plus pratique, que nous avons nommée journée «taxi et *faba-faba*» : la méthode est la suivante : faire un accord avec un taximan et un chauffeur de *faba-faba* pour être avec lui toute la journée et écouter les discussions des usagers en étant discrète et aussi, voir l'affluence vers les taxis, et comment le taximan exerce son activité. Et nous avons effectué 8 journées de taxis et *faba-faba* en jours ouvrables et en week-end. Car les taxis sont des lieux de discussion de sujets divers. Cette méthode nous a permis de vivre la mobilité à travers ces moyens de transports publics.

Deux éléments nous ont poussés à faire cette expérience. D'abord, la curiosité pour connaître le vécu dans la ville à travers les transports collectifs et aussi afin de mieux observer la ville et ses mouvements. Nous avons donc cherché un chauffeur de taxi *tête-rouge* et un chauffeur de *faba-faba* pour signer un contrat. Nous nous devons de jouer la discrétion, et changer de place dans le taxi, vous trouverez en chapitre 5 la description de ces deux journées pleines d'enseignements.

4.9. La cartographie

En complément de l'analyse des données de terrain, la cartographie a été d'une grande importance. C. Zanin et M. L. Trémélo (2002) disent que : «*la carte est l'instrument privilégié de la Géographie, c'est son langage*». C'est donc à juste titre qu'elles pensent que les prémisses de la Géographie se confondent avec ceux de la cartographie. L'utilisation des cartes, tient donc une place de choix dans les orientations de notre recherche.

En effet, la cartographie nous a permis de spatialiser des phénomènes relatifs à notre thématique. Ils ont trait aux niveaux de flux induits par les mouvements des personnes à travers le réseau routier, ainsi que l'importance de la polarisation de cette population induite par les équipements économiques et sociaux (marchés, centres de santé, écoles, etc.). Cependant, dans cette phase, il nous a semblé important d'apporter une précision relative à une difficulté majeure à laquelle nous avons butté dans l'établissement de nos cartes. Il s'agit de l'imprécision des limites des arrondissements et des quartiers de la ville de Niamey. Elle n'est pas liée spécifiquement au fond de carte disponible telle que nous l'avons pensé au début de nos travaux, car le terrain a convaincu qu'elle est en fait la résultante de la manière dont le découpage communale a été opéré. La

cartographie initiée dans cette étude, fera ressortir les différentes étapes de l'évolution spatiale de Niamey ainsi que les transformations à l'œuvre et leur rythme.

5. Contexte de l'étude

Le Niger est un pays enclavé d'Afrique de l'Ouest (Carte n°2) entre les parallèles 11°37 et 23°33 de latitude nord et 16° de longitude est et 0°10 de longitude ouest, Il couvre environ 1,267 million km², il est limité au nord par l'Algérie et la Lybie au sud par le Bénin et le Nigéria, à l'ouest par le Burkina Faso et le Mali et à l'est par le Tchad. Sa position géographique fait de lui un carrefour d'échange entre l'Afrique du Nord et l'Afrique au sud du Sahara.

Carte n°2: Le Niger pays enclavés



Source :
free.fr/cartes/Afrique1.html

On constate bien l'enclavement du Niger sur la carte ci-dessus, on voit également la dominance du désert qui est représenté en couleur jaune.

Il est subdivisé en trois parties : une grande partie au nord qui est désertique (nord du 15^{ème} parallèle) et faiblement peuplée c'est la zone des montagnes, comme le Djado ou le massif de l'Aïr qui possède le point culminant du pays (2000 m d'altitude) ; le cœur du pays est semi-aride; la région du fleuve Niger, le long de la frontière avec le Burkina-Faso, le Bénin et le Nigéria est une zone de savane fertile. Dans le sud, coule le Niger sur 500 km, principal cours d'eau du pays, c'est d'ailleurs sur ses bords qu'a été construite la ville de Niamey.

Le territoire est constitué à 80% du Sahara et du Sahel, donc il a un climat sahélien continental subdivisé en trois grandes saisons :

- la saison fraîche : d'octobre à février, les températures avoisinent les 30°C ;
- la saison chaude : de mars à avril, les températures moyennes dépassent les 40°C ;
- la saison des pluies : de juin à septembre, la chaleur est humide.

Son éloignement de la mer, explique le fait qu'il n'a été atteint par les premiers occidentaux qu'à la fin du 19^{ème} siècle. Comparativement aux autres pays enclavés (Mali, Burkina Faso), il reste encore très enclavé, puisqu'aucun chemin de fer ne le dessert et ne permet donc une liaison avec les pays côtiers.

C'est le pays le plus vaste en Afrique occidentale. Le Niger est divisé en 8 régions (Agadez, Diffa, Dosso, Maradi, Niamey, Tahoua, Tillabéry et Zinder) (Carte n°3). Les villes les plus importantes sont Niamey, Zinder, Maradi, Tahoua et Agadez.

Carte n°3 : Le Niger : découpage administratif



La situation économique du pays est extrêmement fragile. Le Niger fait en effet partie des pays les plus pauvres de la planète. Son économie est largement tournée vers l'agriculture (qui mobilise près de 90 % de la population active), elle est donc vulnérable face aux aléas climatiques. Les exportations nigériennes concernent principalement l'uranium, le pétrole et dans une moindre mesure l'or. Les variations des cours du premier ont eu par le passé de graves répercussions sur l'économie du pays, dont la balance commerciale est déficitaire.

Les richesses pétrolières pourraient aider le Niger à sortir de l'impasse. Le P.I.B. par habitant est très faible, il atteignait quelque 850 dollars en 2000 (<http://www.banquemondiale.org/niger>). Cette situation économique se répercute directement sur les populations nigériennes, dont les conditions de vie sont souvent difficiles, dans les campagnes, mais également dans les villes. Les politiques d'ajustement structurel, mises en place sous l'égide de la Banque Mondiale, ont eu un impact négatif sur les populations les plus défavorisées (Ravalet, 2009). Dans ce contexte, l'économie niaméenne ne peut se comprendre sans que nous évoquions la dichotomie formel/informel. Une promenade dans la ville permet rapidement d'en prendre la mesure. L'économie informelle est articulée autour des activités commerciales, elle est pourvoyeuse d'un grand nombre d'emplois, souvent précaires, tandis que l'économie formelle reste très limitée en termes d'emplois. L'administration de la ville (mairies) et du pays (ministères, ambassades, consulats) mobilise pourtant bon nombre d'activités et d'emplois.

Après l'Indépendance et en particulier pendant la période faste de l'uranium, plusieurs entreprises publiques se sont développées. Mais beaucoup d'entre elles ont été privatisées dans le cadre des programmes d'ajustements structurels des années 1990 de la Banque Mondiale.

La population du Niger reste très rurale puisque seuls 22% des 15 203 822 de Nigériens habitent en ville en 2010, soit plus de trois millions d'individus (INS, Niger 2010). Or la capitale regroupe presque un tiers des citadins du pays, les autres se répartissant dans les autres centres urbains. Ce chiffre est loin de celui des grandes mégapoles du tiers-monde : Dakar comptait ainsi 1 300 000 habitants en 1988 (Kane, 1999) et Bamako 750 000 en 1992 (Samaké, 2008). Cependant par rapport aux autres villes du pays, elle est d'une importance capitale puisque aucune autre ville n'atteint cette échelle : Niamey est par exemple près de cinq fois plus peuplée que Dosso ou Diffa (Sountalma, 1991). Sa densité est elle aussi très élevée puisqu'elle atteint 1 158 hab/km² alors que la moyenne de l'ensemble du pays est de 11,9hab/km²¹.

¹ INS : Population du Niger estimée en 2010

La dynamique de la population nigérienne est caractérisée par un taux annuel de croissance démographique parmi les plus élevés au monde soit 3,3%. En 20 ans (entre 1988 et 2008) sa population a presque doublé, passant de 7,2 millions à 14,2 millions (INS, projections démographiques 2005-2050). La répartition par sexe fait ressortir une légère prédominance des femmes, une des caractéristiques de cette population c'est qu'elle est jeune. En effet, les moins de 25 ans représentent à peu près 67% de la population.

C'est pour comprendre les comportements des gens en face de certaines situations que nous avons jugé utile de parler de la situation socio économique du Niger et des Nigériens.

Les habitants de ce pays ne peuvent que chercher à améliorer leur niveau de vie et l'un des moyens utilisés est de partir vers des horizons prometteurs que ce soit une grande ville, un autre pays africain ou l'Occident. Plus ou moins couronnée de succès, ces migrations font parties des stratégies des chefs de famille pour aider leur famille. Elles aboutissent généralement, à un moment ou à un autre à Niamey qui, de fait, comme la plupart des villes des pays en développement, a vu sa population augmenter de façon explosive depuis 1960.

La ville de Niamey, objet de notre étude, est située à 13°31'1.2'' de latitude nord et 2°6'0'' de longitude est. Elle couvre une superficie de 255 km². Elle est construite en grande partie sur le plateau de la rive gauche d'une altitude de 218 m qui surplombe le fleuve Niger. En 2010, la population de Niamey est estimée à environ 1 222 066 habitants. Son taux de croissance annuel est passé de la fin de la seconde guerre mondiale au début de la décennie 1980 de 10 à 12 %, fortement alimenté par l'exode rural, à 5% depuis 1980. Sa croissance actuelle est aujourd'hui due à un accroissement naturel encore très fort ; le taux de fécondité d'environ 7,1 enfants par femme en âge de procréation au Niger est l'un des plus élevé du monde. Cette croissance démographique s'est traduite par une forte consommation de l'espace urbain qui est passé de 800 ha en 1960 à près de 15 000 ha aujourd'hui. La forte extension géographique de l'aire urbaine embrasse une diversité de paysages urbains. On y retrouve d'anciens villages rattrapés par la ville, des quartiers traditionnels lotis et relativement bien équipés, de larges zones non loties au sein desquelles les conditions sanitaires sont particulièrement mauvaises, et enfin des espaces lotis aisés, notamment le centre ouest de l'agglomération qui englobe le quartier plateau, ancienne ville coloniale, son extension Issa Béri 1 et 2, les quartiers résidentiels riches de Koira Kano et les ambassades. Le centre, très attractif, regroupe les trois des quatre marchés principaux de la ville (Petit marché, Grand marché, Katako). L'extension territoriale de Niamey a été aussi rapide. Niamey est érigée en ville en 1988, et compte 5 arrondissements communaux. Son urbanisme, les modes de vie de ses habitants ont donc rapidement été transformés à travers l'évolution de la ville. Cependant une fois installé en ville, la stratégie du plus grand nombre c'est la

survie (manger et boire en premier temps, se loger ensuite). Mais peut-on manger, boire et se loger sans se déplacer ? *«Si le ventre a de quoi manger, c'est que les pieds ont bougé»* selon un proverbe zarma.

Conclusion

Cette présentation du contexte et de la problématique de l'étude permet déjà d'avoir une idée sur la situation socio-économique de la population du Niger en général et celle de Niamey en particulier. Dans ce chapitre nous avons posé la question sur la mobilité dans les villes subsahariennes et qu'en est-il de Niamey, la ville que nous avons choisie pour mener nos investigations ? Voyons dans le chapitre qui suit l'histoire de la ville de Niamey et aussi sa situation démospatiale.

CHAPITRE III :

URBANISATION ET MOBILITE A NIAMEY: LES CONDITIONS DE MOBILITE DANS UN CONTEXTE DE FORTE CROISSANCE URBAINE



Photo 2: L'entrée Est de Niamey

L'urbanisation au Niger, comme dans beaucoup de pays d'Afrique subsaharienne, s'est accompagnée d'un fort déséquilibre des réseaux urbains. Elle se caractérise par le poids prépondérant de la principale ville du pays (Niamey). Elle a été alimentée à la fois par une forte croissance démographique et une importante immigration rurale. Ce processus de concentration semble toutefois s'essouffler sans pour autant stopper la croissance des villes d'Afrique subsaharienne. Cette croissance urbaine, par son ampleur, laisse présager une augmentation significative des besoins de mobilité intra-urbaine.

1. L'histoire de Niamey de la colonisation à nos jours

Niamey, appartient à la fin du XIX^{ème} siècle à une région cosmopolite peu sûre, aux marges des grands empires et occupées par des sociétés guerrières acéphales et donc à l'écart des principaux courants caravaniers (Motcho, 1991). Cette situation explique, que ce n'est qu'à la fin du XIX^{ème} siècle, qu'une mission française la localise. En 1903, Niamey devient le chef-lieu du Territoire Militaire du Niger (Poitou, 1984), et Zinder (deuxième ville) abrite le siège du commandement militaire (Sidikou, 1980). Jusqu'au milieu des années 1920, cette dernière ville, plus proche des frontières coloniales anglaises (Nigéria), se développe au détriment de la future capitale. En 1926, après la transformation du territoire militaire en colonie autonome, Niamey redevient définitivement capitale d'une colonie aux contours proches de ceux du Niger actuel (Sidikou, 1980). A partir de ce moment, la ville va se développer, autour de son ancien centre et des aménagements des colons.

1.1. Histoire de la ville à travers ses plans d'aménagement

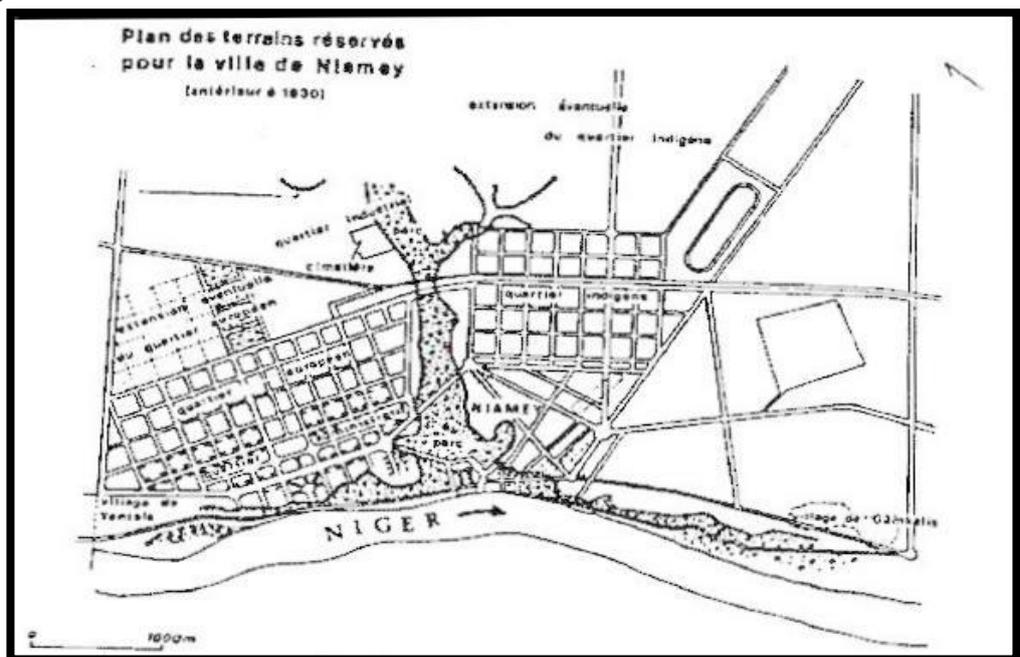
Niamey, fait partie des villes dont le destin est lié à la pénétration coloniale. Le village apparaît au début du XIX^{ème} siècle, créé par un groupe de conquérants maouris venus du pays haoussa et de chasseurs kallés (sous groupe ethnique zarma), les premiers semblent en être les véritables fondateurs (Poitou, 1984). L'origine de son nom est soumise à plusieurs controverses. Pour les Kalley c'est "l'endroit où la mère va chercher de l'eau", pour les Maouris "Nia" est un type d'arbre qui se trouvait à l'endroit où ils ont abordé et "Mé" désigne la bouche. L'un dans l'autre, nous n'allons pas rentrer dans cette polémique concernant les premiers venus à Niamey.

Le territoire actuel de Niamey était avant la pénétration coloniale sous l'influence de groupes ethniques différents qui étaient indépendants les uns des autres et qui, au gré des événements s'alliaient ou s'affrontaient les uns contre les autres (Issaka, 2011). Ainsi le nord-ouest était dominé par les Sonraï et les Touareg, alors que l'empire du Macina étendait sa domination jusqu'au sud ouest de la rive droite du fleuve, sur la rive gauche se trouve les clans zarma du Zarmaganda et du Zarmatarey, organisés en chefferies (Gado, 1980). Niamey

revêt une importance capitale dans le contrôle des routes commerciales reliant les rives Gourma (droite) et Haoussa (gauche) Sidikou (1980). Sa situation de carrefour marchand lui a valu un rassemblement de populations composées de Zarma Sonraï en rive gauche et de Peul en rive droite. Sur la rive gauche du fleuve, les habitants se sont regroupés dans des quartiers sous forme clanique ainsi Kalley pour les Kallés (Zarma), Gandatché et Maourey pour les Maouris, Gaweye pour les Sonraï, Foulan Koira pour les Peuls. Un peu plus tard avec la diffusion du commerce et l'installation du poste militaire, un Zongo se crée, peuplé majoritairement de Haoussa et d'autres communautés ouest africaines comme les Yorouba.

Le choix de Niamey comme chef lieu militaire va rapidement modifier le statut de ce petit village. C'est ainsi que dès 1905 un plan d'urbanisme est proposé, ce schéma prévoyait une extension de l'agglomération du côté ouest en bordure du fleuve. Il sera mis en veille, car dès 1910, le chef lieu est transféré à Zinder, ville précoloniale, située à 900 km à l'est, cette mutation administrative va entraîner un ralentissement considérable de la croissance de Niamey. La capitale est revenue à Niamey à partir de 1926. Au cours de cette année, Rigaux réalise un plan pour la ville de Niamey en s'inspirant du modèle ségrégationniste urbain en vigueur à l'époque dans les villes coloniales. Ainsi, ce plan de terrain consacre une division de la ville en deux (Carte n°4), à savoir la ville européenne et la ville africaine. Les deux villes sont séparées par un obstacle naturel, qui est le talweg du Gountou Yéna «*mare aux eaux fraîches*», petit affluent temporaire dont la présence s'explique par la fragilité de la falaise, cuirassée en surface (Bernus, 1969).

C



Carte n°4: Plan original de Niamey au moment de la colonisation
(Source : BERNUSS., 1969)

A partir de ce moment la ville blanche concentre les activités administratives et résidentielles. En 1929, un marché est créé au nord de la ville (actuel petit marché) pour inciter les indigènes à quitter les abords du fleuve pour s'installer sur le plateau. Un incendie survenu en 1935 dans la ville africaine, ravageant une grande partie des paillotes, permit l'administration coloniale, à mettre en œuvre un plan d'aménagement. Désormais, il est obligatoire de construire en banco. Un plan d'aménagement de la ville fut adopté en 1937. Ce plan favorisa le brassage ethnique au sein des îlots tout en gardant le modèle de ville blanche et noire séparées. Ce plan prévoyait également une ceinture verte en palmiers doum et des vergers dans la vallée du Gountou Yéna.

La fin de la deuxième guerre mondiale donna un nouvel essor à la ville. La partie «africaine» connaîtra une croissance remarquable avec l'arrivée massive d'immigrés. Ainsi, les paillotes interdites en 1935 refont surface avec la création du quartier Boukoki en 1946. Le plan de 1937 est alors dépassé, il sera suivi du plan Herbé en 1952. C'est un plan en damier qui fait un zoning de la ville (administratif, culturels, militaire, industriel, etc.). C'est le dernier plan avant l'indépendance du pays proclamé en 1960.

En 1964, un nouveau plan fut élaboré pour compléter le précédent, il est à l'origine de la réalisation du premier pont sur le fleuve, ouvrant ainsi la rive droite du fleuve à l'urbanisation, avec la construction de l'Université de Niamey.

Sur la rive droite, la ville s'étend sur une plaine marécageuse en plusieurs endroits et dont l'altitude moyenne est de 185 m. L'avantage du site est la proximité des matériaux de construction mais aussi l'accès à l'eau élément important en milieu sahélien. Cette ressource d'urbanisation pose aussi des problèmes en rive droite dont les terrains sis à moins de 185 m sont inondables pendant la saison des pluies (juin-octobre) et la période des hautes eaux du fleuve (décembre-février). En 2010 la montée du fleuve (photo 3) avait inondé les quartiers en bordure du fleuve tel Nogaré.



Photo 3: Inondation au quartier Nogaré à la rive droite
(Source : YAYE SAIDOU H., 2010)

Toute ville est le fruit de son histoire, la comprendre, c'est aussi comprendre ce qu'elle est actuellement. Une étude sur les quartiers de Niamey montre en particulier les raisons de la répartition géographique des citadins, et celle de nos choix d'un découpage cohérent pour l'analyse des données. Nous présentons ici une histoire, ou plutôt une histoire des quartiers de Niamey. En effet, la ville actuelle comporte, à leur emplacement premier, certains anciens quartiers et villages rattachés. Et d'autre part d'anciens quartiers qui ont au contraire été modifiés au fur et à mesure du développement de la ville. Les opérations de lotissements et les déguerpissements les ont déplacés, du centre vers la périphérie.

1.2. La stabilité géographique de certains vieux quartiers centraux et des anciens villages

Les paysages urbains incluent les espaces bâtis et non bâtis d'une ville. Ils renvoient aux images que présentent les différents quartiers qui composent la ville. D'où l'intérêt de comprendre le sens que recouvre la notion de quartier.

A la mairie de Niamey, le quartier est appréhendé comme «*un ensemble de lotissements effectués par son service domanial et administrés par un chef de quartier*». Pour l'atelier national d'urbanisme du Ministère de l'Équipement et de l'Habitat et du Cadastre, le quartier désigne «*une partie de la ville ayant sa physionomie propre et une certaine unité*». Partant de ces deux définitions, le nombre de quartiers à Niamey varie respectivement de 89 à 109 (Harou, 2011). Mais la définition qui semble mieux cadrer avec notre analyse est celle proposée par K.G Nyassogbo (2003). Celui-ci considère le quartier comme «*une division*

socio-spatiale de la ville; un fragment ou segment de l'espace urbain qui a ses propres caractéristiques. Aucun quartier n'est jamais identique à un autre. Deux quartiers voisins sont toujours différents. Chaque quartier tire son individualité de la nature du bâti, de la richesse des habitants, de la nature des activités des habitants. Le site est également un élément de différenciation. Mais c'est le paysage qui permet surtout de différencier les quartiers».

Une grande partie de ce que nous appelons ancien centre de Niamey, à savoir les quartiers établis avant la seconde guerre mondiale, a conservé les emplacements initiaux : le même nom est attribué au même endroit au fil des générations. Pourtant, des premiers quartiers certains ont disparu : Maourey Ganda (fusionné avec Zongo), Maourey Béné ou Kabékoira (le quartier des barbus, créé par des missionnaires catholiques) n'apparaissent plus sur les cartes et sont rarement cités par les citoyens d'aujourd'hui. Mais d'autres au contraire ont survécu aux remaniements. Ainsi le Petit marché et Zongo datent des années 1930 et n'ont pas changé d'emplacement (Poitou, 1984). Zongo, correspond au quartier des étrangers, par opposition au "Birni", installations permanentes derrière de hautes murailles (Bernus, 1969). En 1936, le Zongo de Niamey, jusqu'alors embryonnaire, se développe en tant que tel, rassemblant des commerçants haoussas venus pour la plupart de Sokoto et des tirailleurs bambaras établis après la conquête (Poitou, 1984). Deizeibon apparaît peu après (Sidikou, 1980) et reste lui aussi en place.

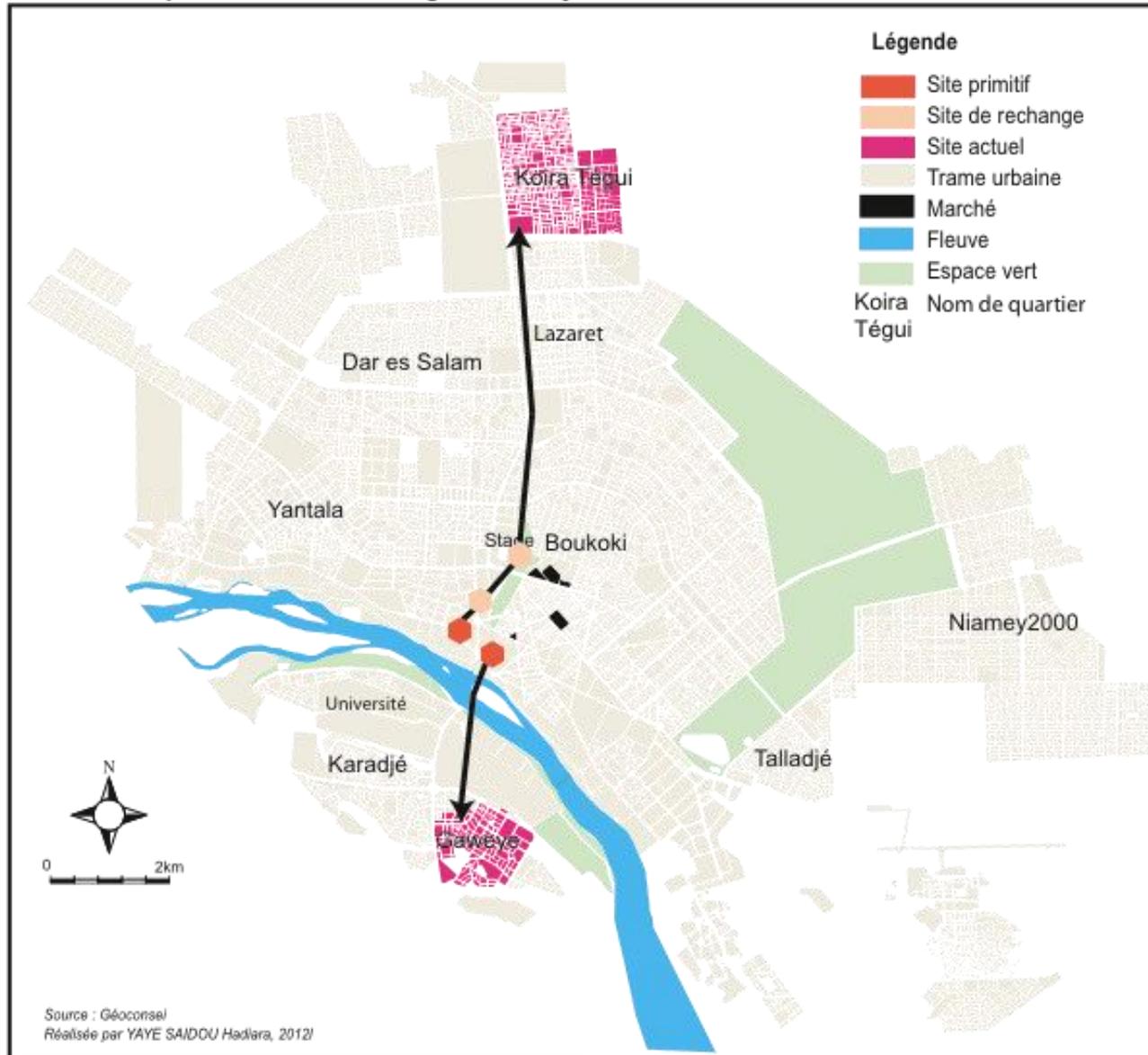
Les quartiers de Niamey, créés par les colons sont les plus stables géographiquement. Il s'agit d'abord des quartiers terminus, plateau,..., mais aussi les terrains militaires, actuellement appelés casernes, datant de 1905 (Poitou, 1984). Ils se situent sur le versant Est du talweg. A l'opposé, la ville blanche est prévue à la même époque en amont de l'oued qui joue déjà le rôle de séparation entre la ville blanche et la ville noire (Bernus, 1969). Les aménagements nécessaires à cette nouvelle position sont nombreux et notamment urbanistiques, les questions d'hygiène et de sécurité devant être réglées pour l'arrivée des Européens (Poitou, 1984 ; Sidikou, 1980) et pour répondre à l'accroissement important de la population, qui est passée de 1000 habitants en 1930 (Sountalma, 1991), à 2168 (Bernus, 1969). Vers 1930 à l'Ouest du talweg se créent les quartiers administratifs, formant avec les logements des européens, le "Plateau" ou la ville haute, à l'opposé du quartier des "indigènes" se trouvant dans la ville basse. Le Parc Gountou Yéna est alors transformé en marché (Seybou, 1995) cette ville blanche se transforme en quartiers résidentiels pour fonctionnaires noirs remplaçant les coopérants blancs après l'indépendance (Poitou, 1984) et correspond approximativement au quartier Plateau I. Les anciens villages environnants, Yantala, Gamkallé, Goudel, Saga ont été progressivement rejoints par l'ancien noyau urbain. Yantala semble avoir été l'un des premiers à l'être, du fait de l'extension de la ville blanche, alors qu'à la même époque Gamkallé est encore préservé (Poitou, 1984). Si dès 1952, les villages de Yantala et de

Gamkallé y sont inclus, Goudel n'est rejoint par la ville que dans les années 1960, non seulement parce que Niamey s'est agrandi, mais aussi parce que les villages périphériques croissent à leur tour de manière anarchique (Motcho, 1991). Lamordé, sur la rive droite du fleuve reste un canton éloigné jusqu'à la construction du pont et la création de l'université vers 1970 évoqué plus haut.

1.3. Des quartiers aux localisations mouvantes

D'autres vieux quartiers, du fait des différents déguerpissements de populations successifs, se sont déplacés au gré de l'histoire des lotissements (carte n°5). Par exemple, un incendie en 1935 provoque un premier grand déplacement des populations du bord du fleuve malgré les réticences affirmées des citadins (Poitou, 1984). Ainsi Kalley s'installe autour du champ de courses de l'époque (Bernus, 1969) et devient une partie de Lacouroussou. Deux exemples sont particulièrement flagrants parce que les relocalisations de ces quartiers sont maintenant très éloignées de leur emplacement originel, il s'agit de Gaweye et de Foulan Koira.

Carte n°5 : Déplacement de Koira Tégui et Gaweye



La carte n°5 montre l'emplacement actuel de ces deux quartiers qui jadis étaient situés au bord du fleuve, du centre-ville de Niamey ils se retrouvent à la périphérie.

Le quartier Gaweye a été fondé au XIX^{ème} siècle en bordure du fleuve par des Songhay-Kourtey venus du Gao (Sountalma, 1991). Dans les années 1930, il se situait toujours là aux abords du Petit marché. Il y avait aussi des étrangers haoussas mais également des jardiniers bambaras à partir de 1927 (Poitou, 1984). Pour conserver l'activité de pêche, ce quartier n'a pas été déguerpi en 1935 après le grand incendie. C'est seulement en 1979, qu'il fut déplacé de l'autre côté du fleuve vers la rive droite (Poitou, 1984). Ce déplacement a été motivé par la construction de l'hôtel Gaweye, du Palais des Congrès et du bâtiment de l'ONAREM (Poitou, 1984). Gaweye se situe maintenant derrière AGRHYMET, il a été fusionné avec le quartier Pont Kennedy.

Foulan Koira (Koira Tégui) accueillait des éleveurs peuls et aussi des forgerons haoussas et éleveurs peuls pendant la colonisation (Poitou, 1984). Construit en paillotes, ce quartier a été déplacé à plusieurs reprises, au fur et à mesure du lotissement des terrains. Il est resté constamment aux franges de la ville. En effet, il a été déplacé une première fois en 1931 à l'emplacement du Palais de Justice, puis en 1933 à l'emplacement du lycée Korombé, une troisième fois en 1936 sur celui de la Maison de la Radio pour atteindre en 1938 les antennes de Radio Niger, derrière le Gountou Yéna où il était resté au moins jusque dans les années 1970 (Bernus, 1969). Il se situe actuellement au nord de la ville.

1.4. Les nouveaux quartiers

Après la seconde guerre mondiale, la ville se développe rapidement, du fait de son statut de capitale, mais aussi parce que le nombre de salariés nigériens s'accroît, permettant ainsi de fixer en partie les migrants ruraux (Motcho, 1991). Les premiers plans d'urbanisme étaient conçus, le processus de lotissement s'accélère et la spéculation foncière s'enclenche.

A l'indépendance en 1960, Niamey, devenue la plus grande ville du Niger, atteint près de 30 000 habitants.

Au cours de ces transformations, la ville se dote d'un hôpital, d'un aéroport et d'une maternité, et un peu plus tard d'un Grand marché (Poitou, 1984). Ces grands travaux continuant, jusqu'après l'indépendance, génèrent un nouvel afflux de main d'œuvre. Les anciens quartiers du centre comme Zongo et Maourey se densifient comme l'ont démontré S. Bernus (1969), H.A Sidikou (1980), D. Poitou (1984) et K.H. Motcho (1991).

1.5. 1960-1970, un développement relativement anarchique et peu contrôlé

La République est proclamée le 18 décembre 1959. Le Niger devient indépendant le 3 Août 1960 et Niamey est alors désignée capitale du pays (Sidikou, 1980). C'est durant les deux décennies qui suivent que Niamey a connu sa plus forte augmentation de population due à l'accélération de la croissance économique et la multiplication des périodes de sécheresse, ce qui favorise l'exode rural (Poitou, 1984), facteur essentiel de l'essor démographique. Ainsi en 1967, la capitale comprenait 57 000 habitants (Poitou, 1984). Cette population a été multipliée par 5 en 10 ans puisqu'elle a atteint 225 000 en 1977, soit 4% de la population totale du pays et 40% de la population urbaine nigérienne (Seybou, 1995). La surface urbaine croît elle aussi rapidement : elle passe de 860 ha en 1960 à 1300 ha en 1967, 4 400 en 1977 et 4 848 en 1988, ce qui représente une croissance moyenne de 6,5% par an (Motcho, 1991). La ville s'étend d'une part vers le nord-est (création du Nouveau marché à proximité du cimetière) et sur la falaise en bordure du fleuve, en aval de l'oued avec les quartiers Terminus et Yantala bas (Bernus, 1969). C'est aussi à cette période que la zone industrielle fut créée. Le nombre de quartiers augmente avec l'apparition par exemple de Sabongari, la "nouvelle ville" en haoussa, et le quartier des ambassades à l'ouest de Yantala.

En fait, pour répondre à l'afflux de populations, l'État lotit mais ne construit pas. De 1953 à 1988, on dénombre seulement 1 083 logements construits et destinés uniquement aux populations aisées (Motcho, 1991). Cette non-intervention explique la prolifération de "quartiers informels" non-lotis, alimentés par l'arrivée de nouveaux migrants. Les conditions de vie y étant particulièrement mauvaises, les autorités ont alors adopté des mesures d'urgence pour répondre aux nouveaux besoins (régularisations foncières, viabilisation et réhabilitation de quartiers anciens) mais de façon limitée et en fonction de l'appui, comme auparavant, des bailleurs de fonds (Seybou, 1995).

Le quartier Talladjé est un exemple parlant de création foncière spontanée. Il date également de cette période de forte croissance. Talladjé est situé à l'est de Niamey, sur la route de l'aéroport international Diori Hamani et à proximité de la zone industrielle. Le quartier existait avant l'arrivée des colons blancs (Poitou, 1987), mais c'est en 1966 seulement que son développement commence. Initialement qualifié de quartier "pirate", il a pris de l'ampleur à l'instigation d'un notable dénommé Soumana Sagaizé (Sidikou, 1980, Poitou, 1984). Obligé d'abandonner «sa construction» de Saga à cause de la construction d'une école, il vint rejoindre un premier noyau de population. Il est alors progressivement rejoint par des habitants de Saga. Ces premiers habitants ont vendu ou donné des terrains à des fonctionnaires aux revenus modestes. Talladjé attirait donc tous les individus ayant des difficultés à obtenir de terrains par la voie légale (Poitou,

1987). Le service de l'urbanisme l'a alors rénové en respectant plus ou moins les tracés définis par les premiers occupants concernant les rues perpendiculaires et les emplacements réservés pour les écoles, les mosquées et le marché. Même si cette urbanisation fut spontanée, elle ne fut ni sauvage, ni anarchique et l'on peut observer l'existence d'un marché foncier parallèle, palliant les carences du marché officiel incapable de satisfaire la demande et maîtriser par un petit nombre de privilégiés (Poitou, 1984).

1.6. 1970-1980, les grands travaux

Les subsides tirés du boom de l'uranium dans les années 70-80 ont permis l'investissement de capitaux étrangers et locaux dans la capitale et donc le développement de nouveaux projets d'urbanisme, plus ambitieux que les précédents (Dulucq et Georg, 1989). Afin de maîtriser un développement spatial alors anarchique, les autorités nigériennes choisissent une "stratégie d'intervention en milieu urbain basée sur la planification urbaine" (Seybou, 1995). Ainsi, l'État investit plus de 50 milliards de FCFA sur la période 1979-1983 uniquement dans la zone centrale de la ville (Clément, 2000). Il en a résulté notamment un S.D.A.U (Schéma Directeur d'Aménagement Urbain), portant sur la période 1981-1996 à partir d'une étude effectuée de 1981 à 1984. Ce document prévoyait une population de 750 000 habitants en 1996. Il divise la ville en cinq districts hétérogènes. Par exemple le district 1 comporte Goudel, Yantala, Plateau et une partie de l'ancienne ville indigène (Motcho, 1991). En terme d'équipements, il prévoyait de grands travaux tels que la construction de lignes de chemins de fer (Cotonou-Niamey, Ouagadougou-Niamey), d'un barrage hydro électrique, d'un deuxième pont sur le Niger, d'un hôpital national et l'extension de l'aéroport. 11 000 hectares sont prévus sur la rive gauche pour accueillir environ 400 000 personnes. Le S.D.A.U s'accompagne d'un plan d'occupation des sols et d'un règlement d'urbanisme (Seybou, 1995).

Au cours de cette période, les ministères sont alors construits (Plan, Affaires étrangères, Transport et Commerce), ainsi que de nouveaux bâtiments publics ou privés (banques, immeuble SONARA, etc.) et des équipements socioculturels (école, université, AGRHYMET, IRSH, etc.). A ces grands immeubles, prélude à la réalisation d'un CBD, s'ajoute un nombre important de lotissement.

Beaucoup de logements économiques ont été construits pour accueillir les fonctionnaires dont les effectifs se sont étouffés à la Poudrière, au Plateau 2 et à Issa Béri (Clément, 2000). Boukoki se développe fortement et on peut observer une forte extension au nord-est et au nord-ouest de la ville. Ainsi, afin d'accueillir les déguerpis de Talladjé en 1981, Route Filingué a été créé (Poitou, 1987).

Des quartiers informels se créent aussi au rythme des secteurs dont les victimes se réfugient dans la ville, dans les quartiers Golf, Petit Paris, etc. nichés dans la ceinture verte, une grande partie de ces quartiers informels fut déguerpie.

1.7. Niamey, de 1980 à nos jours

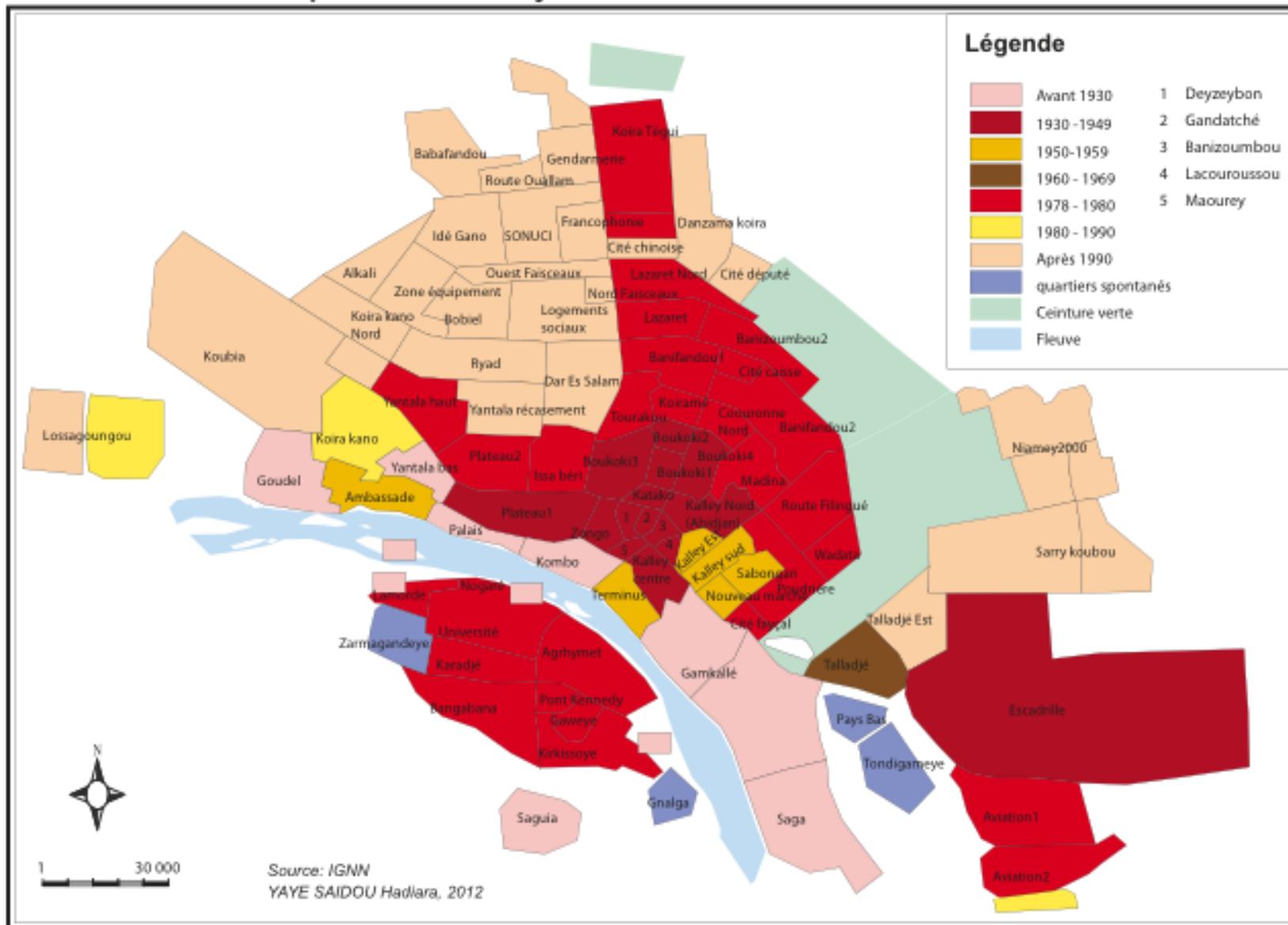
A partir de 1980 jusqu'à nos jours, la chute du cours de l'uranium combinée aux différentes rébellions touaregs ont provoqué une longue période de récession. Les lotissements se ralentissent, les priorités se fixent sur des reconstructions en banco de quartiers en paillottes, Boukoki, Grand marché (incendié en 1982) ou Lazaret. Lazaret, lieu de mise en quarantaine des victimes l'épidémie du choléra, est alors rejoint et viabilisé (Poitou, 1984).

Les nouveaux quartiers accueillent maintenant les migrants les plus démunis. Ils souffrent d'incendies fréquents à intervalle réguliers dans les paillotes, déguerpis au fur et à mesure de l'extension de la ville. D'autres accueillent aussi des habitants des anciens quartiers qui fuient les parcelles trop denses du centre et choisissent la périphérie pour devenir propriétaire (Poitou, 1984). La ville continue néanmoins de s'étendre. En effet, toute la partie nord (Banifandou, Dar Es Salam, Koira Kano) fut créée pendant cette période (Clément, 2000). (Voir l'évolution spatiale sur la carte n°6)

Peu de grands travaux étaient entrepris mais sont plus somptueux puisque le Palais des congrès, l'Hôtel Gaweye sont élevés et le Grand marché est construit (Dulucq et Georg, 1989). C'est aussi une période où la ville connaît une forte croissance démographique : sa population est en effet multipliée par trois en moins de 20 ans, passant de 200 000 habitants en 1980 (Dulucq et Georg, 1989) à 600 000 en 1995 (Seybou, 1995) et plus d'un million de nos jours. Car la construction du pont Kennedy a facilité le développement de la ville sur la rive droite, Niamey s'étale donc davantage.

Quantitativement le développement urbain s'est bien effectué sur la rive gauche. Mais qualitativement il a bien moins fonctionné et le bilan est largement négatif. Par exemple c'est en 2004 que le boulevard Mali Béro a été construit et en 2011 seulement qu'on a achevé la construction d'un deuxième pont sur le fleuve Niger comme on peut le voir sur la carte n°7.

Carte n°6 : Evolution spatiale de Niamey





Carte n°7 : Les deux ponts de Niamey

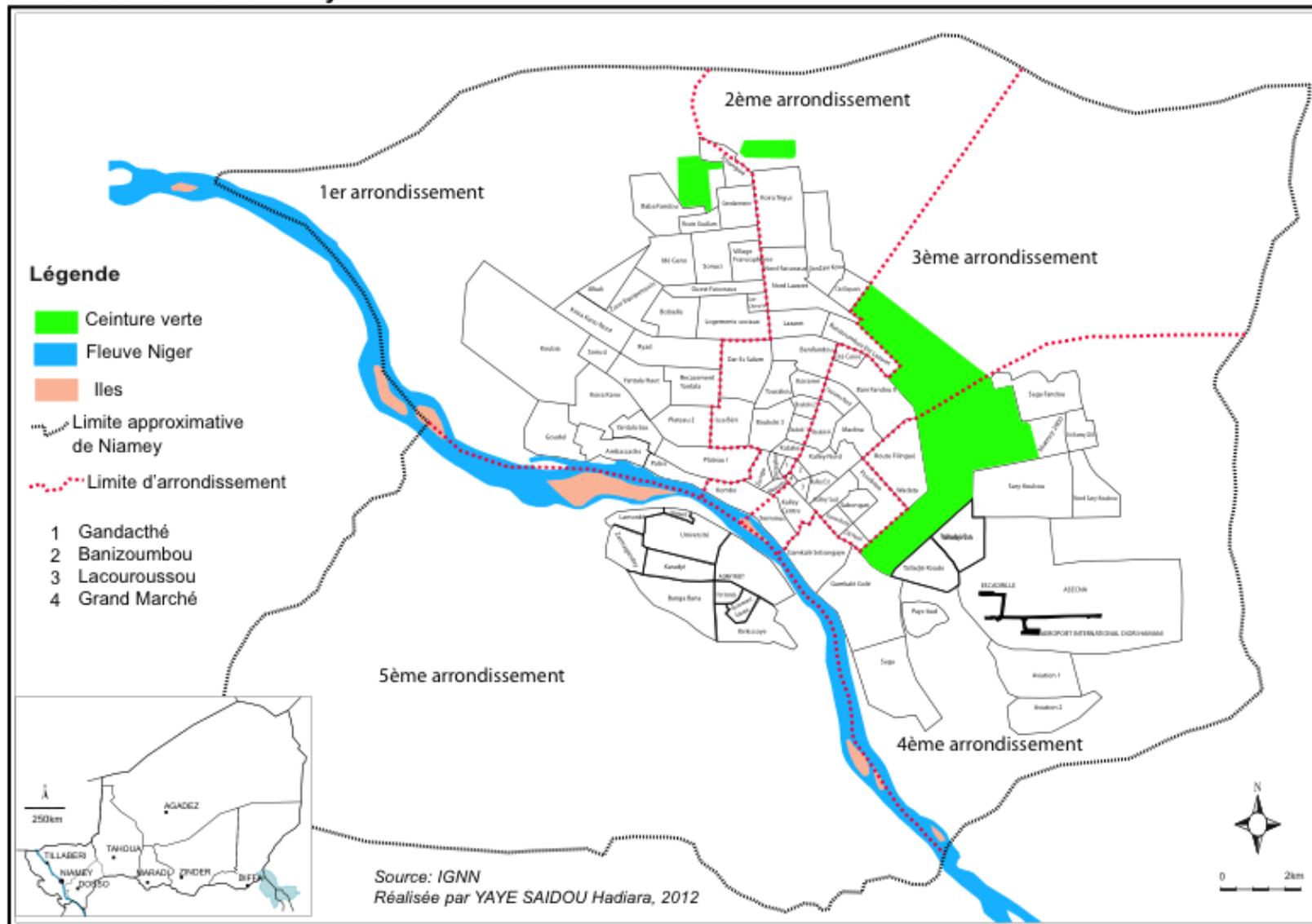
(Source : Image Google Earth, 2012)

Globalement le nombre de quartiers a été multiplié par deux entre 1970 et 1988, la ville en comporte une soixantaine actuellement (cf. carte n°8), répartis dans les 5 arrondissements communaux (Niamey I, II, III, IV, V). Leurs limites ont changé, certains ont été regroupés, d'autres ont changé d'emplacement.

Mais une ville n'est pas faite que de découpages administratifs et historiques, elle est aussi habitée de citoyens caractérisés par leurs modes de vie. Leurs activités professionnelles, leur habitat, leur vie familiale et sociale sont les fondements même de la forme de Niamey.

Cette revue sur l'historique des quartiers de Niamey, permet de voir, comment l'étalement s'est effectué et à travers cet étalement comment la mobilité des populations se modifie avec la croissance spatiale. En effet, en 1965 la distance du centre (petit marché) à la périphérie de la ville était d'une centaine de mètres alors que de nos jours elle dépasse 5 km.

Carte n°8 : La ville de Niamey



2. Quelques facteurs de l'étalement urbain

Pour tenter de comprendre l'engouement apparent des ménages pour les périphéries, plusieurs phénomènes sont évoqués. Le premier est lié au marché foncier et immobilier tel qu'il a été décrit par W. Alonso (1964). D'après son modèle, qui souligne une décroissance des prix fonciers au fur et à mesure de l'éloignement du centre-ville, les choix résidentiels peuvent être interprétés comme un arbitrage entre les coûts respectifs du logement et du transport. Les transports étant globalement, jusqu'à une période récente, relativement peu chers, le choix s'oriente de ce fait vers une localisation résidentielle périphérique. Le premier ressort de l'étalement urbain relève donc d'une dynamique économique correspondant à la recherche de prix abordables pour acquérir la maison rêvée.

Pour certains auteurs, le fait de s'installer en périphérie des villes s'explique, au-delà des seuls critères économiques, par la recherche d'un environnement dont le stéréotype correspond à l'acquisition d'une maison individuelle dans un cadre de verdure. *Le second ressort de la périurbanisation* serait donc psychosocial, à travers les systèmes de valeurs et de représentations. Ce constat pose alors une question cruciale : qu'est-ce qui motive réellement le choix d'une localisation résidentielle périurbaine ? La localisation elle-même ? Ou la possibilité d'acquérir une maison individuelle ? J. Rémy et L. Voyé (1992) précisent que le choix résidentiel périurbain se réfère également à une volonté de séparer le lieu de travail et le domicile, voire de se distancier, dans une certaine mesure, des réseaux sociaux : *«c'est ce qu'illustre, par exemple, le cas des jeunes qui, voulant prendre de la distance par rapport à leur famille et à leur quartier d'origine, cherchent à s'établir dans un lieu autre, affirmant ainsi leur volonté de commencer par eux-mêmes quelque chose de neuf, en minimisant le poids d'un passé personnel et proche. C'est dans le même sens aussi qu'il convient d'interpréter la mise à distance volontaire du lieu de travail et du lieu de résidence.»*. En conséquence, bien souvent les lieux où se déroulent les activités quotidiennes sont de plus en plus éloignés les uns des autres, et, par suite, les temps de la vie quotidienne sont de plus en plus fragmentés (Le Breton, 2006). Cette volonté de diminuer le contrôle social, longtemps exercé par un voisinage familial, correspond à ce que J. Rémy et L. Voyé (1992) nomment *l'individualisation des modes de vie*, c'est-à-dire le fait de s'émanciper en partie des normes et valeurs de la communauté d'origine pour déployer ses activités dans le cadre d'un projet de vie défini au niveau de la cellule familiale¹. Dans ce cadre, *«la mobilité est un vecteur stratégique pour l'émancipation de l'individu»* (Kaufmann, 2003). Conséquemment, cela implique que, pour les périurbains, la voiture fait partie intégrante des modes de vie (Kaufmann, 2003), car elle seule permet, dans un contexte de dispersion des lieux d'activités, de maintenir la faisabilité du projet de vie individuel. En effet, les zones périurbaines étant le plus souvent peu ou mal desservies par les transports publics (Orfeuil, 2000), pour des questions de rentabilité dans des zones peu denses. Cependant, la contrainte en

termes de transport qu'impose une localisation périphérique n'est pas nécessairement envisagée par les ménages, que ce soit en termes de coût, en termes de temps de trajet ou en termes de choix modal. Bien entendu, pour certaines personnes, les longs déplacements peuvent ne pas être ressentis comme une contrainte.

Dans les villes du Nord, la configuration du système de transport, reposant notamment sur la motorisation individuelle et les infrastructures routières, a favorisé l'étalement urbain. Tant que les préoccupations environnementales et le prix du carburant ne se sont pas fait sentir plus fortement, l'utilisation de la voiture pour assurer la mobilité quotidienne a permis de gommer les effets de l'éloignement.

Dans les villes d'Afrique Subsaharienne, les transports n'ont pas joué un rôle aussi déterminant mais deviennent de plus en plus indispensables pour assurer le fonctionnement urbain.

3. Évolution démographique de la ville de Niamey

La ville de Niamey a été façonnée par plusieurs vagues de migrants ruraux venus chercher en ville du travail et de l'argent. Elle a aussi été marquée par la colonisation, par des politiques urbaines plus ou moins affirmées pour former aujourd'hui une agglomération hétérogène dans son urbanisme c'est-à-dire son fonctionnement et dans son mode de vie qui évolue dans le temps.

La difficulté la plus importante de cette description est la disponibilité et la fiabilité des données. En Afrique, les données des recensements sont rares et peu fiables, car soumises à des enjeux financiers sous-jacents (Robin, 1994). Pour ce faire, nous nous sommes contentées des données des recensements de 1977, 1988 et de 2001. Ces informations, même partielles, donnent néanmoins des informations intéressantes sur l'évolution et la croissance des villes au Niger

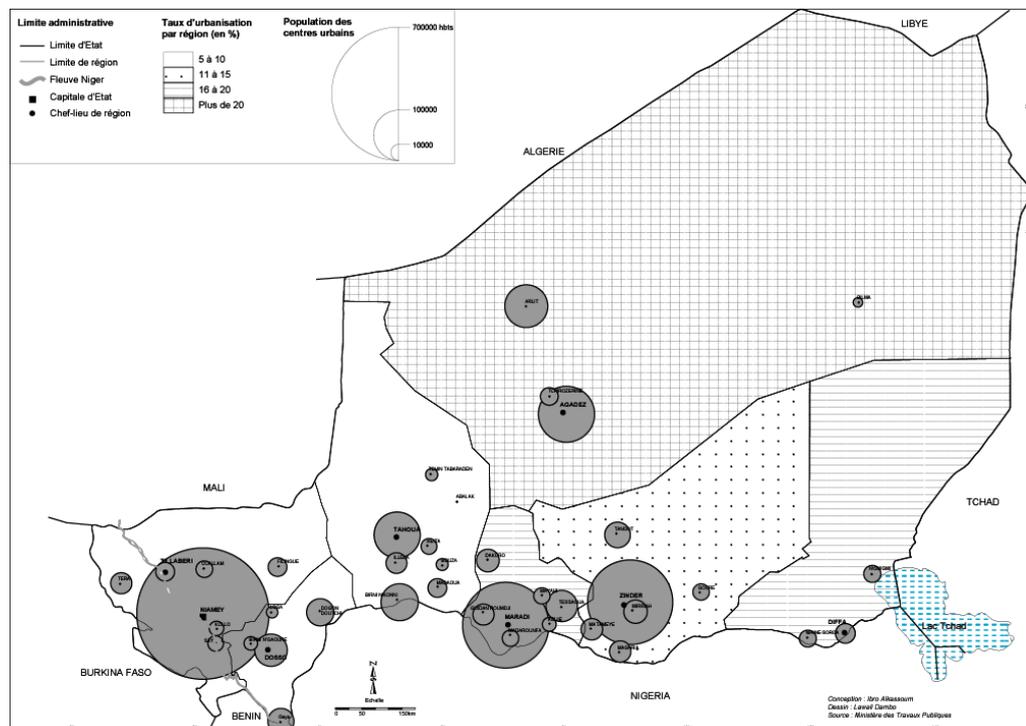
Villes	Années		
	1977	1988	2001
Agadez	20 643	49 424	79 228
Diffa	4 253	13 387	33 988
Dosso	16 959	25 695	65 576
Maradi	44 458	110 005	148 017
Tahoua	31 252	49 948	88 761
Tillabéry	5 270	8 377	37 780
Zinder	53 914	119 827	214 945
Niamey	233 414	397 437	707 951
Total Niger	656 203	1 101 698	1 749 095

Tableau 4 : Évolution de la population des villes nigériennes et de la ville de Niamey de 1977 à 2001.

(Source: RGP/H, 2001)

L'urbanisation galopante demeure l'un des traits marquants de l'histoire récente du Niger, avec un accent particulier pour Niamey la capitale. En 1960, année de l'indépendance, la population du Niger se chiffrait à 3. 051 000 habitants dont 6,22% de citadins, soit 190 000 personnes. Niamey abritait à cette date 30 000 citadins, c'est-à-dire 15,78% de la population urbaine totale, et à peine 1% de la population du pays. En 1977, le Recensement Général de la Population (RGP) dénombre 7 250 380 habitants pour l'ensemble du pays. Le nombre de citadins a atteint à cette date 656 203 personnes. Ainsi, la proportion des habitants des villes est passée de 6,22% en 1960 à 9% en 1977. Au cours de cette même période, Niamey a multiplié ses effectifs par environ 7,5 fois, pour atteindre 233 414 individus en 1977. À la suite du deuxième RGP intervenu en 1988, il a été recensé 397 437 habitants à Niamey, soit 36% de la population urbaine nationale, évaluée à 1 103 698 personnes. Entre 1988 et 2001, date du dernier Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGP/H), la population urbaine du Niger s'est accrue de 647 397 habitants en l'espace de 13 ans. Au même moment, Niamey voit sa population passer à 707 951 personnes, soit 310 514 citadins supplémentaires, un gain démographique supérieur aux effectifs de 1977. Avec cet effectif on aurait pu construire une ville démographiquement plus importante que le Niamey de 1977. A titre de comparaison toujours, en 2001, Niamey comptait à peu près trois fois la population de Zinder (à environ 900 km à l'est du Niger, la deuxième ville en population) et presque trente fois celle de Diffa, située plus à l'est, la moins peuplée des capitales régionales.

Le tableau 4 montre l'inégale répartition de la population urbaine du Niger.



Carte n°9 : Armature urbaine du Niger

A côté de l'hypertrophie de la capitale (Carte n°9), les données du tableau 4 montrent une atrophie des villes secondaires, visible sur la carte de l'armature urbaine du Niger. Cette répartition déséquilibrée fait de Niamey une ville macrocéphale, ce qui est assez caractéristique de la plupart des capitales des pays d'Afrique au sud du Sahara.

Malgré cette rapide croissance de la ville de Niamey, le Niger est sous peuplé et Niamey est une ville moyenne comparée aux grandes métropoles de l'Afrique subsaharienne

En 2004, la revue «Population Reference Bureau», à travers le tableau 5, confirme cette sous-urbanisation du Niger comparée à celle des autres pays africains.

Pays	Burkina faso	Cap-Vert	Gambie	Mali	Mauritanie	Niger	Sénégal	Tchad
%	15%	53%	37%	30%	55%	21%	56%	24%

Tableau 5 : La proportion de la population urbaine dans la population totale des pays du sahel.
(Source: Population Reference Bureau, 2004)

La forte croissance de la ville de Niamey a été soutenue par des migrations rurales massives jusqu'à la fin des années 1980. Elle s'est concomitamment réalisée avec une extension de l'espace urbanisé. En se référant aux données statistiques du Ministère de l'Équipement, la superficie de la ville de Niamey a presque doublé en l'espace de quinze ans: de 5 500 hectares en 1984, elle a franchi le cap des 10 384 hectares en 2000, près de 15 000 ha aujourd'hui.

L'importante production de l'espace s'est traduite par de grands déséquilibres spatiaux qui se reflètent dans la répartition des hommes et des activités (irrationalité dans la dimension des parcelles selon le statut des quartiers), dans l'affectation des lots destinés aux équipements publics, à la voirie et à l'emprise des voies.

Rien ne semble freiner cette urbanisation dévoreuse d'espace et difficilement maîtrisable. Elle génère plusieurs défis que les pouvoirs publics ont d'énormes difficultés à gérer.

La rapide croissance démographique et spatiale qui continue de caractériser la ville de Niamey suscite des interrogations: quelles sont les conséquences de cette croissance de la ville sur le profil de mobilité des populations ? Quels sont les modes et moyens de mobilité dont disposent les Niaméens pour se déplacer ?

4. Extension et structure spatiale dans la problématique des mobilités

L'urbanisation rapide des villes subsahariennes a inéluctablement engendré une forte concentration de populations et un accroissement accéléré de l'espace, d'où la nécessité de la mise en place d'un système de transport collectif capable de répondre aux exigences. Pour ce faire la plupart des États se dotent d'entreprises de transport urbain qu'ils subventionnent. Ce fut un échec pour bon nombre d'entre elles. Faute de moyens, les États ont finalement renoncé à maintenir des systèmes de transport calqués sur ceux de l'occident. A côté de ces entreprises d'autobus subsistent d'autres modes de transport de type populaire qui ont, dans certaines villes, entraîné le déclin de ces entreprises pourtant détentrices du monopole. Ces micro-entreprises foisonnent partout en Afrique. Ces moyens de locomotion sont typiques aux villes du Sud où la démographie est galopante et où les politiques en matière de transport urbain ont encore du mal à suivre cette expansion démographique.

Deux questions préalables se posent : y a-t-il développement de la ville parce qu'il y a émergence de nouvelles formes de transport ? Ou a-t-on développé ces formes de transports parce qu'il y a beaucoup de monde ? Autrement dit, est-ce les transports qui font l'urbanisation ou est-ce l'urbanisation, la pression démographique, l'évolution spatiale qui sont à l'origine du développement de la mobilité et des moyens de transports ? Répondre de facto et de manière tranchée à ces interrogations serait une erreur (Chalas, 2000). Il y a une influence mutuelle des deux, en ce sens que la pression urbaine appelle un développement de la mobilité et le développement de cette mobilité engendre à son tour un essor de l'urbanisation des territoires. Chaque action, localisation des fonctions urbaines ou création d'une infrastructure, déclenche des effets qui modifient l'état du système. En satisfaisant un besoin, on crée un nouveau besoin ou on renforce une situation.

Dans ce cas, l'étalement urbain apparaît à la fois comme cause et conséquence des moyens de transport et vice versa. La problématique des transports populaires à Niamey est le fait de plusieurs facteurs conjugués. Les dimensions géographiques et démographiques sont susceptibles d'expliquer le contexte général. Cependant, les facteurs micro et macro-économiques nationaux mais aussi les facteurs sociologiques et psychologiques sont déterminants. Le développement des systèmes populaires tient également compte d'une volonté politique fondée sur un discours libéral dans un contexte de mondialisation économique et politique. Aussi, assistons-nous ces dernières années à une nouvelle spatialisation des modes de transport populaires qui jouent un rôle régulateur dans la desserte de la ville et dont le développement contribue à la recomposition du territoire urbain. Le secteur artisanal du transport en Afrique s'est d'abord développé de manière plus ou moins spontanée, pour répondre à une

demande non satisfaite, y compris pendant la période faste des entreprises publiques (Godard, 1994). A l'heure de la précarisation de la situation de la quasi-totalité de ces entreprises, les pouvoirs publics se sont tournés vers ce secteur qui comblait déjà un déficit d'offre incontestable. A Niamey son utilité est reconnue de tous. Il joue un rôle primordial dans la desserte des espaces et constitue le complément indispensable de la SOTRUNI aussi bien dans les quartiers périphériques que dans les quartiers centraux.

L'extension des zones urbaines constitue un phénomène mondial, touchant depuis quatre décennies l'Afrique subsaharienne. Les enceintes des villes n'existent plus et l'urbanisation s'étend très loin de la cité intra-muros. La périphérie devient synonyme d'éloignement qui joue un rôle primordial dans le choix des modes de transport.

L'urbanisation constitue un vecteur du développement particulièrement complexe en Afrique. Sa montée rapide au sud du Sahara entraîne un bouleversement majeur des économies, des démographies et une mutation des systèmes sociaux et culturels. En effet, la spécificité de Niamey est d'avoir connu une évolution très rapide, peut être un peu plus que les autres capitales ouest africaines.

La dynamique urbaine de Niamey se traduit par son extraordinaire croissance spatiale, elle traîne avec elle des insuffisances dues à la négligence d'une approche de développement global et intégré de l'espace urbain. Elles ont entraîné la concentration des emplois au centre-ville et engendré un besoin croissant de mobilité dont la réponse se cristallise sur une politique de transport collectif, considérée à juste titre, comme un instrument de replâtrage de la dispersion spatiale des différents secteurs de la vie économique et sociale. L'organisation de l'espace et les paysages urbains trahissent l'incapacité des pouvoirs publics à maîtriser une telle croissance spatiale, qui est pour une part non négligeable, le fruit de l'initiative privée.

Outre la génération de nouveaux besoins en déplacement suite à l'augmentation de la population urbaine, la croissance démo-spatiale a d'autres conséquences sur la mobilité urbaine. L'urbanisation à Niamey, comme dans beaucoup de villes africaines est horizontale, se traduisant par un fort étalement spatial, repoussant de plus en plus les frontières de la ville et rallongeant les distances intra-urbaines. En effet, le processus d'urbanisation est «non contrôlé» dans sa plus grande partie. Il se caractérise par un déséquilibre important entre les périphéries peuplées et sous-équipées et un noyau ancien qui concentre la majorité des activités et des services, accentuant ainsi l'allongement des distances de déplacement. Du fait de la saturation des quartiers centraux, comme Lacouroussou ou Maourey ou encore Zongo, la croissance de la population urbaine s'effectue en périphérie.

L'éloignement habitat/activités et services allonge les distances de déplacement, obligeant à un recours aux modes motorisés, pour la plupart des déplacements. L'allongement des distances incitant à un plus grand recours aux modes mécanisés, se traduit donc par un coût de mobilité urbaine plus important.

Les zones périphériques d'habitat spontané accueillent la majeure partie des nouveaux arrivants qui y sont rejoint par les exclus des zones déguerpies. Cette production de la ville prend alors le plus souvent la forme d'un foisonnement désordonné et la superficie de la ville tend à croître encore plus rapidement que la population. Dans un contexte de pauvreté endémique, la crise économique qui s'est installée depuis les années quatre-vingt et la succession de plans d'Ajustement structurel prônant la réduction des dépenses publiques se sont traduites par une incapacité d'intervention de plus en plus limitée, et très insuffisante eu égard aux besoins des citoyens. L'État, tout comme les collectivités, se révèlent incapables de fournir des équipements de proximité (écoles, dispensaire, réseaux d'eau et d'assainissement,...) et peinent d'entretenir les infrastructures routières. Il en résulte, pour les citoyens, des besoins et des difficultés de déplacements accrus par l'allongement des distances à parcourir. Qu'est devenue la mobilité quotidienne des Niaméens ? Les citoyens notamment pauvres sont-ils en mesure de satisfaire leurs besoins de déplacement ? Si non quelles sont les stratégies d'adaptation que les ménages sont amenés à développer en réponse ?

5. Conséquences de l'étalement sur les mobilités et les transports

Comme de nombreuses études l'ont montré, l'urbanisation ne s'est pas traduite par une forte croissance des déplacements par personne et par jour. Il faut même souligner que ceux-ci n'augmentent plus beaucoup depuis des dizaines d'années (3,2 déplacements par personne et par jour en 1998). Ce phénomène est d'autant plus important à souligner qu'il va à l'encontre des idées reçues sur la question et des messages transmis souvent par les médias. Par contre, le nombre de déplacements continue à dépendre du statut actif et non-actif des personnes.

En revanche, les déplacements sont toujours moins radioconcentriques. Les activités centrales polarisent moins de trajets et les graphes de mobilité sont moins étoilés que par le passé. On observe corrélativement un développement des flux périphériques, transversaux et tangentiels.

La multipolarité des activités favorise les phénomènes de «pérégrination urbaine» : habiter dans un lieu, travailler dans un autre, consommer dans un troisième, se divertir dans un quatrième, etc. en favorisant des trajectoires de déplacements plus «zigzagantes». L'étalement urbain plus encore que le polycentrisme, favorise la recherche de multi-modalité et d'inter-modalité. Pour le

transporteur et le transporté, les problèmes de fréquences, de correspondances et d'enchaînements des modes prennent dès lors de l'importance croissante.

Si le nombre de déplacements par personnes ne croît pas, en revanche, l'urbanisation diffuse et l'accélération des vitesses se traduisent par une augmentation des distances parcourues (en moyennes d'un tiers en une dizaine d'années). Le trafic routier urbain s'est accru parce que les déplacements s'allongent.

L'explosion spatiale et démographique de la ville de Niamey ne s'est pas accompagnée d'un développement de ses infrastructures urbaines à sa mesure. Les zones périphériques restent à la fois marquées par la rareté et par une mauvaise qualité de la voirie.

L'étalement urbain défavorise à terme les transports collectifs de masse au profit de la voiture particulière dans la mesure où un système lourd ne peut correctement assurer la desserte fine réclamée par les zones d'habitat périphérique.

Du côté des résultats les plus solides, on sait par exemple que l'on choisit de moins son domicile en fonction du lieu de son emploi. En 1999, 3 actifs sur 5 travaillaient hors de leur commune de résidence et la distance moyenne domicile-travail était de 15 kilomètres contre 13 en 1982. Plus de 75% des actifs habitant la périphérie des villes sont concernés par de tels déplacements intercommunaux.

L'étalement urbain augmente le prix des transports. Les populations habitent de plus en plus loin du centre, et le prix de la course est fonction des distances. Ce facteur explique qu'une partie de la population n'a aujourd'hui plus accès aux déplacements motorisés et cette population augmente de manière régulière

6. L'organisation administrative de Niamey

Un schéma directeur et d'aménagement fut établi en 1984 pour coordonner et orienter le développement urbain de la ville (Motcho, 2006). Niamey fut découpée alors en cinq districts, administrés par des chefs de districts que le préfet-maire coordonne. En 1989, la Communauté Urbaine de Niamey (C.U.N.) est mise en place, organisée sur la base de trois communes (Commune I au Nord-Ouest, Commune II au Sud-est et Commune III sur la rive droite du fleuve Niger). Des découpages se succèdent ensuite en 1996 puis en 2001, avec des objectifs variés mais parfois «*sans raisons solides*» (Motcho, 2006). Après l'ordonnance n°2010-55 du 17 septembre 2010 (portant statut des communes à statut particulier ou villes), Niamey est organisée en cinq arrondissements en remplacement des cinq communes (Code général des collectivités territoriales, 2011), dirigées

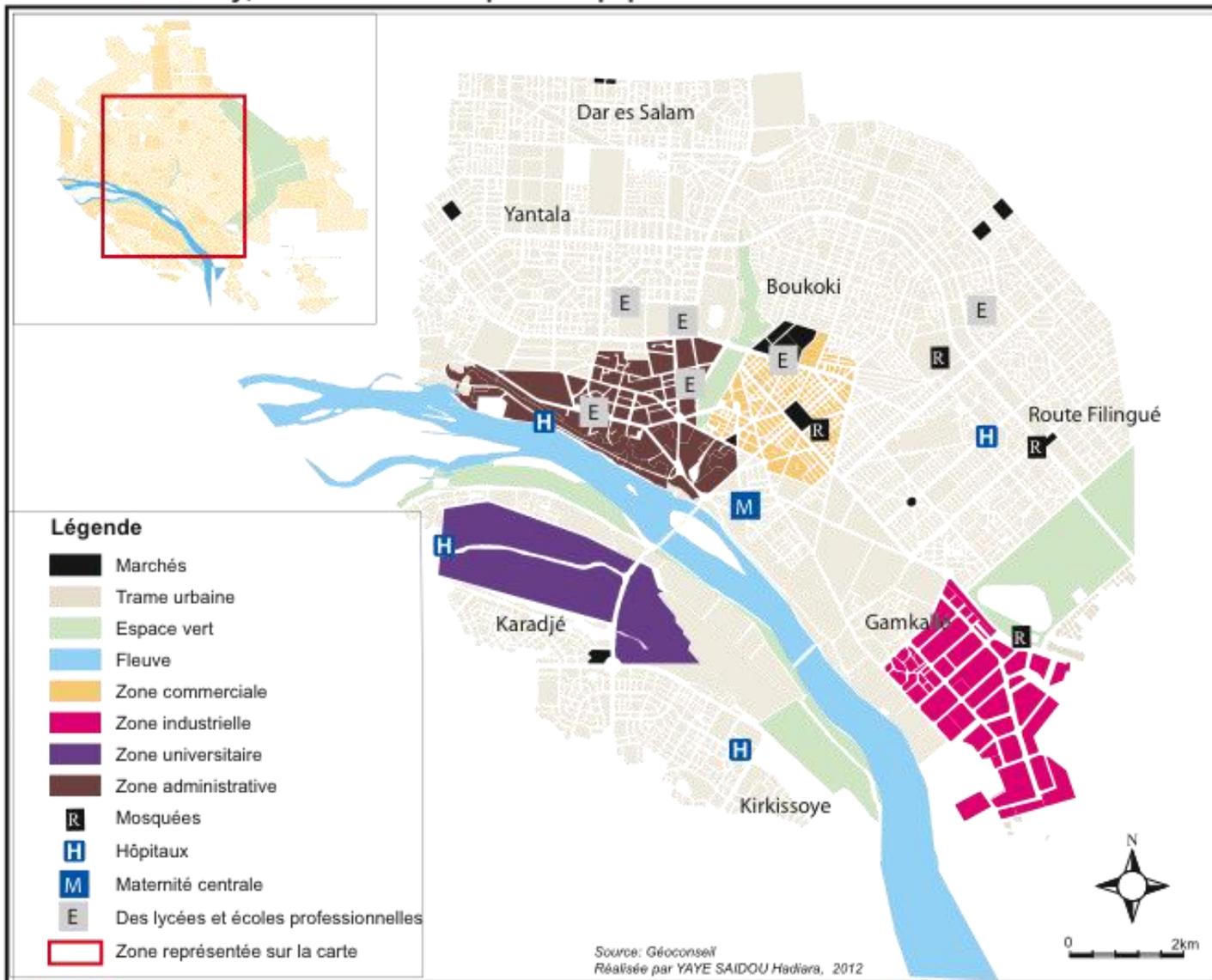
chacune par un maire sous tutelle de l'administrateur délégué de la ville de Niamey. Le pouvoir et l'autorité restent indirectement dans les mains de l'État à travers ce dernier personnage-clé. Ces nombreux découpages cachent mal les difficultés de l'aménagement de la ville, paralysé par un manque «*d'encadrement technique et de moyens financiers suffisants*» (Motcho, 2006). Ceci est bien visible à travers le nouveau code des collectivités territoriales qui a dépourvu les communes de leur autonomie de gestion

7. Fonctions urbaines et attractivité quotidienne des territoires à Niamey

Qu'entendons-nous tout d'abord par fonctions urbaines ? «*D'un côté les fonctions paraissent déterminer le contenu social, le mode de vie de la ville ; d'un autre côté elles délimitent des aires d'influences, expliquant la place de la ville dans l'organisation spatiale*» (Roncaoyolo, 1990:52). Les fonctions urbaines renvoient dans la littérature à la fois à des questionnements intra- et interurbains. Elles caractérisent la ville relativement à la campagne, en lui associant un rôle et une spécificité, qui dépendent de la région et du contexte national (et international) de chaque aire urbaine. Il s'agit plus simplement de comprendre comment les villes fonctionnent, en leur sein, avec leur hinterland et entre elles. L'utilisation du verbe fonctionner éclaire ce que nous entendons par fonctions urbaines. Celles-ci font écho directement à une offre en infrastructures de transports, de santé, d'éducation, de services mais aussi à une dynamique économique concrétisée notamment par des emplois. L'étude de l'inscription spatiale des fonctions urbaines et de leur articulation a pour objectif intermédiaire de mieux comprendre l'offre intra-urbaine en termes de services et d'activités telle qu'elle s'est construite au fil du temps, notre objectif final étant d'approcher les modes de vie des citoyens à travers leurs habitudes, activités et mobilités.

Les fonctions urbaines renvoient finalement à des domaines d'activités spécifiques auxquels sont associés des établissements et des localisations spatiales concrètes (Carte n°10). La présence éventuelle de ces établissements sur un territoire va alors influencer son image et ses usages par les citoyens. A titre d'exemple, ces fonctions seront les fonctions commerciales, administratives, de formation ou encore de santé.

Carte n°10 : Niamey, activités économiques et équipements socio-culturels



Conclusion

L'accroissement démographique rapide de la ville de Niamey ces dernières décennies a profondément marqué la production de l'espace urbain, par densification des zones centrales et surtout par extension des périphéries d'habitat «spontané», dépourvues d'infrastructures et services de base. Cette production de la ville «par le bas» prend généralement la forme d'un foisonnement désordonné et la superficie des villes tend à croître encore plus rapidement que la population (Le Bris, 1991). La nature de la croissance urbaine est symptomatique de villes marquées par la pauvreté et de capacités limitées d'intervention publique eu égard aux besoins croissants des villes en services et infrastructures.

Pour pouvoir accéder à tous ces lieux et profiter des services urbains, l'on a besoin d'un moyen de déplacement, d'où la nécessité d'un système organisé de transport dans la ville. Quels sont les moyens facilitant les mouvements des personnes et de leurs biens dans la ville de Niamey ? Comment le transport est-il organisé à Niamey ?

Conclusion de la première partie

La première partie a posé les bases pour une analyse de la ville de Niamey à travers les comportements de mobilité de ses habitants. L'étude suivante s'appuie sur les données produites à l'échelle du quotidien.

L'ensemble des données issues de nos investigations sur le terrain ont été simplifiées et agrégées pour former des flux des déplacements. Dans les parties suivantes les analyses plus approfondies de différentes pratiques permettront d'appréhender la mobilité dans une ville en qui s'étale.

DEUXIEME PARTIE :

**LE SYSTEME DES TRANSPORTS ET DES
DEPLACEMENTS A NIAMEY**

Introduction de la deuxième partie

Aborder la question de la mobilité quotidienne, c'est faire référence aux conditions générales de la mobilité propres à un territoire donné et à ses habitants. Ces conditions dépendent de l'offre, mais concernent également les usages qui en sont faits et les dispositions des habitants pour ces usages. C'est pourquoi dans le quatrième chapitre une description des modes et moyens de déplacements à Niamey est faite, tandis que le cinquième chapitre montre que c'est le transport artisanal qui domine les moyens de déplacements collectifs dans la ville de Niamey. Le dernier chapitre de cette partie, aborde les politiques publiques en matière de déplacement à Niamey. Le secteur du transport artisanal profite à la transformation que connaît Niamey, existe-t-il une politique qui gère au mieux ce secteur ?

CHAPITRE IV :

MODES ET MOYENS DE DEPLACEMENT A NIAMEY

Se déplacer dans de bonnes conditions, par nécessité ou par convenance, est pour chaque citoyen un aspect essentiel de la vie quotidienne. C'est aussi une des clés de l'urbanité et de la performance des agglomérations (Plat, 2003).



Photo 4: Circulation au rond point 6^{ème}
(Source : YAYE SAIDOU H., 2012)

Au-delà de son objectif majeur qui est d'assurer le déplacement des biens et des personnes, de nos jours un système de transport n'est plus seulement un moyen de circulation mais un puissant facteur d'aménagement de l'espace (Merlin, 2000). La planification des transports influe sur la localisation des habitants, des activités et des autres équipements. Son importance tient aussi aux rapports entre croissance urbaine et développement des réseaux. Mieux, les transports peuvent être un moyen d'orienter la croissance spatiale de la ville (Wolkowitsch, 1992). Au plan géographique, leur installation joue un rôle capital en tant que catégorie d'occupation du sol. La localisation des équipements dépasse le cadre des transports proprement dits et devient l'un des éléments structurants du milieu urbain. Dans ce cas, la ville et le milieu urbain en général, apparaissent comme le lieu indiqué pour la mise en pratique de diverses innovations dans le domaine des transports. «De plus, demande de transport et activités urbaines sont intimement liées, chacune influençant l'autre selon des interactions complexes» (CODATU, 1996).

Un système de transport axé sur des transports individuels (voitures particulières, deux roues) ouvre beaucoup d'espace et favorise l'urbanisation diffuse (Bamas, 1995). C'est le cas du Burkina-Faso où l'urbanisation diffuse dans les villes est le fait des deux roues. Le réseau de transports collectifs peut aussi soutenir une urbanisation linéaire à forte densité.

Le système de transport qui nous intéresse ici doit être le "sang" qui doit faire fonctionner l'organisme urbain, en reliant entre eux les différentes activités présentes en ville. D'autre part, par les domaines impliqués et par l'importance des emplois directs et indirects qu'il génère, ce système de transport mérite une attention particulière.

Le système de transport considéré comme circulatoire d'une ville peut se décomposer selon les éléments présentés ci-dessous.

- Les voies de déplacements : composantes structurales de l'agglomération, elles comportent les rues principales, rues secondaires, les autoroutes, les terrains utilisés par le transport urbain et les chemins de fer ainsi que les canaux des cours d'eaux. Ces voies forment ce que les spécialistes appellent le réseau de transport urbain.
- Les véhicules : les voies de communications sont utilisées par une grande variété de véhicules qui vont de la bicyclette au métro et au train de banlieue en passant par la voiture, l'autobus, le camion. Dans le jargon de la discipline, ces moyens de communication sont appelés «modes».
- Les lieux de transit : on oublie souvent que le rendement d'un système de transport dépend aussi d'installations adéquates aux points de transit des personnes : gares, station, arrêt de bus, etc. il faut pouvoir prévoir des terrains de stationnement au point de départ et point d'arrivée.

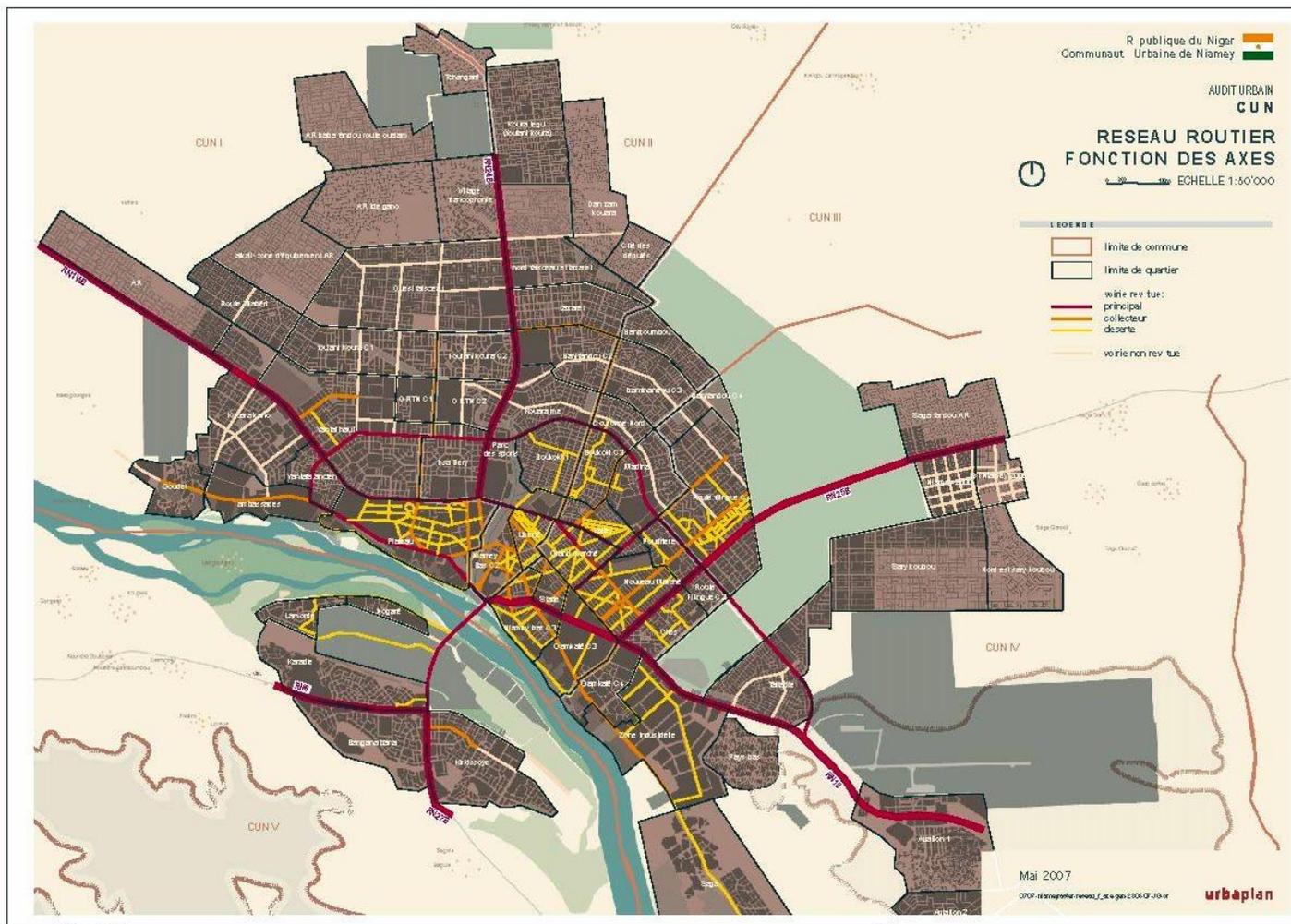
C'est en assurant une bonne intégration de ces trois éléments que l'on assurera un bon rendement du système de transport (Gwazinski, 2007).

L'objectif de ce chapitre est de proposer une description exhaustive du système des transports urbains, dans le but de montrer l'offre de la ville de Niamey. Nous allons tout d'abord décrire les zones d'attractivités dans la ville de Niamey, ensuite parler de l'offre de transport dont dispose Niamey, du réseau viaire à Niamey, puis donner les différents modes de transport dans la ville de Niamey.

1. L'équipement en voirie de la ville de Niamey

La voirie urbaine est très importante d'un point de vue économique du fait de l'intensité du trafic qui l'emprunte et du gain de temps qu'il permet et pourtant l'état de cette voirie est loin d'être à la hauteur de ce trafic dans la ville de Niamey.

Le déplacement des véhicules (deux roues et voitures) exige un minimum en matière d'aménagement de l'espace urbain, autrement dit la mise en place d'infrastructures routières permettant son bon fonctionnement. Mais malheureusement l'équipement de la ville de Niamey n'est pas proportionnel à son extension spatiale. À l'échelle nationale, le pays a un faible réseau routier. En effet, sur les 13807,7km de réseau routier que totalise le Niger les routes bitumées représentent seulement 3735,6km soit 21 %, les routes en terre moderne 2859,8km soit 20,7 % et le reste est composé de pistes entretenues et de pistes sommaires. Cette faiblesse du réseau fait qu'à Niamey certains quartiers sont moins accessibles que d'autres (Carte n°11). En somme, la voirie couvre 40 % de la superficie totale de Niamey et sa densité est inégalement répartie selon les quartiers les plus favorisés sont en général les quartiers centraux. En effet, les nouveaux quartiers et les quartiers spontanés ne disposent pas de voies facilitant leur accessibilité, c'est le domaine des rues sableuses et/ou bourbeuses. En saison de pluie, certaines rues sont impraticables à cause de la présence de flaques d'eau car il n'y a pas un système d'évacuation des eaux de pluie. Ces flaques ont pour corollaire le développement de l'insalubrité sans compter que le mauvais état des routes joue sur la longévité des véhicules.



Carte n°11 : Réseau viaire de Niamey
(Source : urbaplan, 2007)

En examinant la carte n°11, on constate que plus on se rapproche du centre-ville, plus il y a une forte concentration du réseau routier carrossable. Ceci permet de noter que tous les réseaux convergent vers le centre-ville. Cette convergence qui découle de la concentration de tout au centre-ville a certainement des influences sur la sollicitation de ces espaces.

Le réseau routier carrossable niaméen s'est très peu accru malgré le développement du parc automobile et de la demande en transport. A ceci viennent s'ajouter un réseau de signalisation routière insuffisant et inefficace, la sollicitation massive du centre-ville compte tenu de l'organisation de l'espace et un degré de vétusté assez avancé en certaines zones de l'espace urbain. Ainsi les difficultés d'accessibilité et d'écoulement du trafic sont liées au centre-ville au trop plein de véhicules dans un contexte d'inorganisation de la circulation qui entraîne un engorgement : implantation anarchique des têtes de taxis, grignotage des trottoirs. Dans les périphéries elles sont liées à l'insuffisance de la voirie.

Il y a juste deux ponts pour relier les deux bords du fleuve, le pont Kennedy construit depuis 1970 et le pont de l'Amitié construit par les Chinois en amont du premier reliant Gamkallé à Kirkissoye, inauguré en 2011. Ce deuxième pont n'est d'ailleurs pas très sollicité à cause de sa position excentrique au centre-ville.

La circulation à Niamey

«La charte d'Athènes a échoué dans les rues de la ville africaine» (Kaufmann et al, 2009). Les principes de séparation des modes de déplacement ont été mis en échec par la mixité qui fonde la circulation à Niamey. La route accueille tout le monde sans ségrégation. Les trottoirs sont de vastes marchés, les marcheurs se baladent sur les routes, les voitures roulent entre les commerces et les passants. Tout le monde n'est cependant pas «inclue» de la même manière aux activités de la rue, il y a même des exclus. Mais tous s'y côtoient, donnant un caractère spécifique à la ville.

Deux problèmes liés peuvent être décrits. Un premier en rapport avec les embouteillages, nombreux. Les Niaméens, ont tendances à se comporter sur le «goudron» comme ils le font sur une piste, s'octroyant toutes les libertés pour se jouer des autres véhicules tels des obstacles, dépassant par droite, zigzagant, roulant à contresens en toute quiétude «coupant» allégrement les virages à angle droit, stationnant au besoin en milieu de la chaussée «grillant» les quelques feux rouges que compte la ville, tout en roulant à une vitesse incroyable. Ces pratiques, qui relèveront du désordre pour l'étranger, s'inscrivent en fait dans une certaine normalité, voire une certaine poésie de la conduite pour les automobilistes de Niamey; le chacun pour soi prévaut dans la rue.

2. L'offre de transport

À Niamey au cours des décennies 1960 et 1970, le transport urbain était resté limité et ne semblait pas préoccuper les autorités gouvernementales eu égard à la taille de la ville (il faut cependant noter la création de la SNTU qui n'assurait que le besoin des fonctionnaires de l'époque, donc ne satisfaisait pas la demande de toute la population). Mais au fil des ans il y a eu une prolifération de plusieurs formes de transports collectifs vu l'accroissement démographique et spatial de Niamey.

2.1. Les modes de transport : les différents modes existant à Niamey

Les modes de déplacements méritent ici d'être considérés plus longuement car il est le noyau à travers lequel se réalisent toutes les activités urbaines. Selon G. Amar (1993) «le mode de transport est un objet sociotechnique résultant d'une combinaison stable et efficiente d'éléments matériels, socioprofessionnels et socioculturels». Cette définition suggère une nécessaire différenciation entre des objets techniques similaires mais situés dans des contextes socioprofessionnels et socioculturels différents.

Tous les modes de transports ne sous-entendent pas le même rapport avec la ville (et le quartier d'habitation). G. Amar (1993) développe le concept d'*adhérence urbaine des déplacements*, reconsidérant la mobilité selon les espaces. Est abordée alors l'interaction avec les lieux et les activités de la ville. La voiture a une forte adhérence en périphérie et la marche en centre-ville (milieux denses et activités accessibles facilement sans véhicule). Ce que nous voulons évoquer ici, c'est que la *forme* du quartier peut être associée dans certains cas avec l'utilisation de modes de déplacements spécifiques qui n'impliquent pas la même relation pour les citoyens avec leur environnement physique et social proche. Relativement à ces considérations, nous considérons les modes de transport comme des interfaces entre les citoyens et les espaces urbains. «*La diversité des modes de déplacements et de leur usage renvoie à des différences de consommation d'espaces et de ressources*» (Vasconcellos, 2001).

Dans les villes africaines, les citoyens sont dans l'obligation de pratiquer de très grandes distances à pied, ou de rester dans leur quartier... (Henry, 1989). On note également que les prix des transports collectifs ont augmenté (ainsi que la part des revenus qui leur est réservée), ce qui exclut les plus pauvres, ou demande de leur part un gros sacrifice (Ravalet, 2009). «*La crise se traduit par une pauvreté endémique des populations*» (Diaz Olvera et al., 2002). Qui pousse une part très importante de la population urbaine en Afrique subsaharienne à se déplacer à pied, dans des conditions parfois très difficiles (pollution, saleté, bruit, agressions, chaleur, forte accidentologie, etc...). Les citoyens sont alors astreints

au quartier ou contraints en ville (Plat, 2003). Rappelons ici que la part modale de la marche dépasse 70% à Niamey.

Nous nous devons alors de réfléchir spécifiquement aux modes de déplacements, qui comme nous l'avons dit peuvent être considérés comme une interface entre le citadin et sa ville. Chaque mode sous-entend un rapport particulier avec la ville. En développant le concept d'*adhérence urbaine des déplacements*, G. Amar (1993) réfléchit à la mobilité relativement aux espaces urbains où elle se déroule ; ce ne sont pas pour lui des *non-lieux*. C'est la question que nous souhaitons aborder en considérant les transports collectifs urbains. Nous précisons donc avec une grande attention les modes de déplacements utilisés pour se rendre dans les «espaces structurants de la ville».

Il existe trois formes de transport à Niamey : les transports individuels, les transports collectifs et les transports fluviaux. Les transports individuels sont composés de la marche, des cycles et de la voiture particulière tandis que les transports collectifs comprennent des autobus, des minibus, des taxis urbains et des taxis collectifs suburbains. Quant au transport fluvial, il est composé des pirogues à la rame et des pirogues à moteur dont le nombre est indéterminé dans la ville de Niamey.

2.1.1. Les transports individuels

2.1.1.1. Les transports Particuliers par voiture et deux roues

Ce transport tend à se développer avec l'étalement de la ville, la faible présence du transport en commun et la multiplication des parcs de véhicules d'occasion importés d'Europe et d'Asie accessibles aux classes moyennes. Aujourd'hui, on note la prolifération de plus en plus de parcs de vente d'auto autour des grandes zones commerciales dont le Grand marché, Wadata et autour du CCOG (Photo 5).



Photo 5: Parc de vente de voiture occupant le trottoir au CCOG

(Source : YAYE SAIDOUH., 2012)

La bicyclette et la moto sont des moyens de circulation destinés aux travailleurs moyens et moins nantis. La bicyclette reste le moyen de locomotion des actifs les moins bien payés, mais à Niamey à cause du mauvais état des routes de certains quartiers périphériques (bourbeux ou ensablés...), les habitants préfèrent le transport en commun, donc l'usage des deux roues est limité par les conditions de circulation.

L'utilisation des deux roues à moteur est entrain de connaitre une grande croissance à Niamey. En effet, son parc a connu une augmentation significative avec l'arrivée des motos d'occasion japonaise puis de moto bon marché chinoise. Les deux roues motorisées constituent des modes de déplacement polluants et utilisant peu d'espace. Cependant l'utilisation des deux roues présente de nombreux inconvénients, elle ne garantit pas la sécurité de l'usager du fait des risques de chute, de l'imprudence des automobilistes, de l'insuffisance des aménagements spécifiques. La circulation des deux roues est perçue comme une gêne, l'importance en nombre et en gravité des accidents en deux roues inquiète les autorités et dissuade souvent les usagers.

2.1.1.2. La marche

Dans une ville où plus de la moitié de la population est pauvre, la marche (Photo 6) est le mode de déplacement le plus utilisé par les habitants surtout pour les petites et moyennes distances.

Au sein même de la région d'Afrique la plus pauvre, le Niger détient le record de la pauvreté selon l'indicateur du PNUD. Considéré comme un " cas limite " par les différentes institutions internationales, le Niger est un pays où la question de la pauvreté se pose avec le plus d'acuité. Depuis les vingt dernières années, la situation est devenue très difficile pour les segments les plus fragiles des sociétés rurales et urbaines Selon l'Indice de Pauvreté Humaine (IPH) du PNUD, 64,31% de la population se trouvaient dans un état de pauvreté en 1997 et 62,16% en 1999.²

Malgré cela, l'aménagement du réseau routier n'intègre par la marche dans ses préoccupations et, du coup, il lui est impossible de mettre en place toutes les infrastructures nécessaires à l'accomplissement aisé de ce type de déplacement. Aussi, pour traverser un boulevard du centre-ville (boulevard de l'indépendance, boulevard de la liberté, boulevard Mali Béro) aux heures de pointe, le piéton est appelé à attendre et si le temps presse, la tentation est de passer en courant avec le risque de se faire renverser. Il peut aussi profiter des bouchons pour se faufiler entre les véhicules pour traverser le boulevard. Nous reviendrons plus loin en détails sur les conditions de marche dans la ville de Niamey.

² Secrétariat permanent du DRSP cabinet du premier ministre République du Niger, Stratégie de Réduction de la Pauvreté, version finale du 14 janvier 2002. Document interne



Photo 6: Piétons, deux roues et véhicules partagent le même territoire

2.1.2. Une approche des transports collectifs urbains

Contrairement aux agglomérations occidentales contemporaines (ex. Copenhague, Vienne), dites à *mobilité facilitée* (Chenal et al., 2009) les citadins de la ville que nous considérons dans cette étude sont fortement contraints dans leurs déplacements. Niamey, au Niger, est une ville très étalée dans laquelle les distances sont grandes et les moyens de les parcourir sont faibles. Dans la mesure où l'équipement individuel est relativement faible par rapport à une ville comme Ouagadougou, les transports collectifs urbains jouent un rôle très particulier qu'il convient d'étudier. Souvent maladroitement considérés comme un tout, les transports collectifs urbains cachent sous ce même vocable une grande diversité de modes de transports différents. On peut ainsi rencontrer à Niamey des taxis *tête-rouge*, des *talladjé-talladjé* et quelques bus. Nous reviendrons bien évidemment sur l'ensemble de ces modes de transport en précisant leurs spécificités. Tel que nous l'évoquions dans la partie précédente, les modes de transport sont différents dès lors que l'on change de contexte.

Nous entamons notre étude par une description des transports collectifs, nous pourrons alors revenir sur la diversité des modes concernés en précisant le rôle joué par chacun d'entre eux. Cette étude qualitative nous permettra d'être mieux armée pour aborder le traitement de données basé sur les résultats de notre enquête sur les déplacements des ménages et aussi deux enquêtes réalisées dans le milieu des années 90 dans ce domaine à Niamey.

Il est difficile de parler de planification concernant les transports collectifs urbains à Niamey tant le laisser-faire est de mise. Une des seules tâches prise en main par la mairie de Niamey (entité responsable de la gestion des transports dans l'agglomération) est le contrôle du nombre de taxis collectifs par la délivrance des permis. Les contrôles de numéro que la police réalise aujourd'hui sont suffisamment fréquents pour dissuader les taxis sans permis de rouler. La ville de Niamey en concertation avec les syndicats de taxis et d'autres acteurs, fixe le prix de base de la course (pour les *têtes rouge* elle n'a été réévaluée qu'une seule fois depuis l'enquête du LET de 1996, passant de 150 FCFA à 200 FCFA). Ce prix de base ne concerne que les courses de courte distance (Talladjé-Nouveau marché par exemple, qui est à 3km), lorsqu'il s'agit d'aller vers les quartiers périphériques lointains, le prix peut doubler voire tripler. Ces taxis se sont alors organisés assez naturellement dans la ville, avec l'apparition de *tête de taxi*.

Pour traverser facilement le fleuve Niger, il faut se rendre soit au petit marché ou au grand marché ou bien à Katakou pour emprunter un taxi de ligne desservant Haro banda qui signifie en zarma «*de l'autre rive du fleuve*». Il est aussi possible d'emprunter les taxis-rallye (dans le jargon des chauffeurs), qui parcourent la ville au gré des clients. Ces types de taxis n'ont pas de lieux de regroupement particuliers. Ils errent dans la ville à la recherche de passagers, ils ramassent sur leurs passages des clients allant dans la même direction que les premiers se trouvant dans le véhicule. On ne monte dans le taxi que si notre destination est à peu près compatible avec celle des autres passagers. Libre au chauffeur de ne pas vous prendre s'il considère que la destination est trop lointaine ou qu'il y a un risque de ne trouver personne pour compléter son taxi à l'aller et/ou au retour (il convient dans ce cas de négocier le prix). Ces taxis *têtes-rouges* représentent la grande majorité de l'offre en transports collectifs urbains. Ils sont complétés par les quelques bus de la SOTRUNI, les *faba-faba*, *talladjé-talladjé*, *lazaret-lazaret* et les *kabou-kabou* (mototaxi) qui commencent à faire leur apparition dans certains quartiers périphériques (Aviation, Pays-Bas). Ces véhicules se sont développés à cause de l'insuffisance de la desserte en taxis collectifs de certains quartiers (principalement les quartiers périphériques). Les *faba-faba*, *talladjé-talladjé* et *lazaret-lazaret* sont des camionnettes transportant citadins et marchandises sur des parcours radiaux et pour un prix assez modique (les conditions de transports restent difficiles à cause des arrêts fréquents et de la surcharge des véhicules). Ces véhicules jouent aussi un rôle de première importance dans le système de transport collectif de la ville car ils permettent de desservir des quartiers périphériques où les taxis collectifs ne vont que rarement.

On peut enfin noter la présence de quelques bus. Au moment de l'enquête, c'est la SOTRUNI, entreprise semi privée qui opérait. Elle dispose d'un parc vétuste, de peu de bus, ce manque de matériel en bon état et de moyens financiers a contraint l'offre et a largement terni l'image de ces bus, très peu utilisés encore aujourd'hui...

Cette offre de transport collectif est associée avec une desserte finalement assez faible des quartiers périphériques. Cette organisation des transports collectifs urbains ressemble à celle de beaucoup de villes subsahariennes, avec une importance énorme jouée par les taxis-collectifs. Nous allons donc décrire ces différentes formes de transport collectif dont dispose la ville de Niamey.

2.1.2.1. Le fonctionnement du réseau SOTRUNI

La ville de Niamey a mis en place depuis les années 1960 un système de transport pour répondre aux besoins de transport des fonctionnaires vers leur lieu de travail. C'est dans ce cadre que fut créée 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 Transport Nigérien (SNTN) ; qui absorba en 1977 la SNTU.

Désormais le transport urbain, le transport des voyageurs et le transport des marchandises sont assurés par une seule société, la SNTN dont plus de 50% du capital est détenu par l'État du Niger. Pendant 12 ans, cette société a pu, tant bien que mal honorer son contrat de transport des fonctionnaires et scolaires pendant les heures de pointe et à la descente soit deux navettes par jour. En dehors de ces heures elle assurait aussi le transport des ménagères et reliait quelques quartiers périphériques et villages environnants au centre-ville.

A partir de 1985, deux événements majeurs allaient sonner le glas de la SNTN :

- d'abord la crise économique qui frappa le Niger dès 1985 ;
- l'accident de Tchernobyl qui a eu un effet néfaste dans l'exploitation des mines d'uranium assurée au Niger par les sociétés minières, SOMAIR et COMINAK.

La SNTN dont la principale activité est le transport des intrants et de l'uranate de la SOMAIR et la COMINAK, commença à traverser une crise. Dans sa longue agonie, elle se désengagea du secteur transport urbain qui donna naissance, en 1996 à une société anonyme d'économie mixte dénommée SOTRUNI (Voir bus de la SOTRUNI photo 7 et 8), cette nouvelle société 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 réguler la gestion de transport urbain à Niamey.



Photo 7: Bus de la SOTRUNI
(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)



Photo 8: Un bus de la SOTRUNI pris d'assaut par les clients à Wadata.
(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)

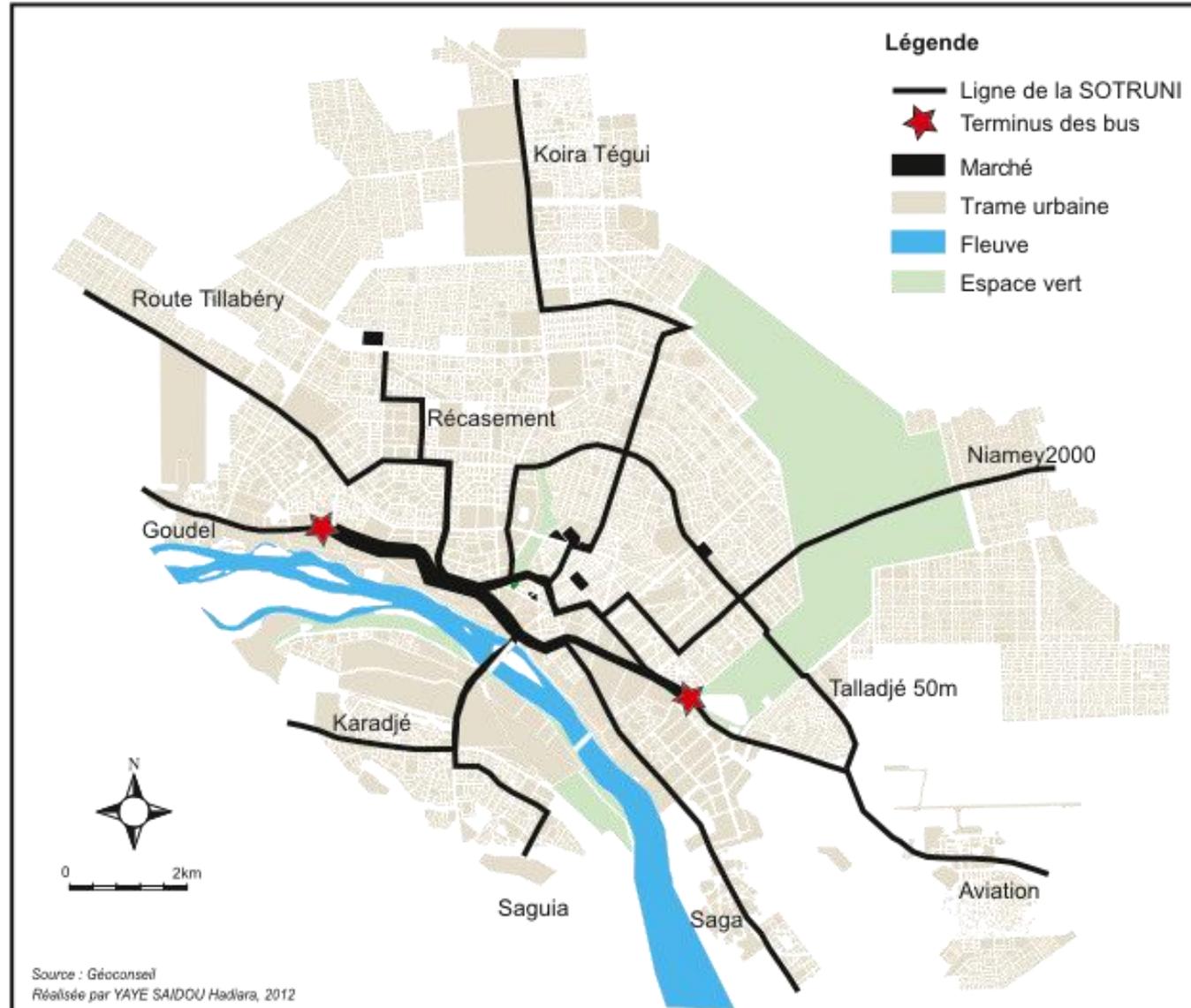
La SOTRUNI a pour mission d'organiser et de gérer au mieux le transport public urbain à Niamey de façon à assurer à chacun un déplacement acceptable (Économie d'énergie, de temps et d'argent) avec les moyens matériels et humains mis à sa disposition. La desserte des lignes composant son réseau commence à six

heures trente minutes (6h30mn) et s'arrête à dix neuf heures trente minutes (19h30 mn). Le nombre de lignes (voir carte n°11 et le tableau 6) a considérablement diminué, alors qu'elle devrait évoluer avec la croissance de la ville de Niamey. En Décembre 2012, le réseau ne compte que 14 lignes :

Niamey 2000	Conseil de l'entente
Route Tillabéry	Cour suprême
Recasement	Cour suprême
Goudel	Cour suprême
Talladjé 50m	Conseil de l'entente
Karadjé	Conseil de l'entente
Gaweye	Conseil de l'entente
Sagua	Conseil de l'entente
Koira Tégui	Conseil de l'entente
Petit marché	Tondikoiré
Saga	Conseil de l'entente
Wadata	Hamdallaye
Petit marché	Kareygorou
Grand marché	Kollo

Tableau 6 : Les différentes lignes de la SOTRUNI
(Source : Direction de la SOTRUNI)

Carte n°12: Parcours des autobus de la SOTRUNI



On remarque que d'autres lignes dépassent les zones agglomérées de la ville pour desservir les villages périphériques tels que : Saguia, Hamdallaye, Kareygorouou, Kollo. Le réseau est trop polarisé par le centre-ville. En effet, 66,66% de ce réseau passe par le centre-ville autour du petit marché et du grand marché notamment. Souvent il faut forcément se rendre au centre-ville pour pouvoir accéder au service de la SOTRUNI. On remarque également que le transport de périphérie en périphérie est très rarement pris en compte dans le réseau de desserte de cette compagnie. Toutes ces lignes passent au niveau du rond point justice.

A sa création, elle desservait la quasi-totalité de la zone urbaine de Niamey et ses banlieues, avec 14 lignes sur lesquelles 20 autobus étaient en activité. Mais l'absence de moyens suffisants et la rareté des ressources financières ont largement réduit l'offre, peu utilisée actuellement. Les tarifs fixés depuis 1988 et qui sont en vigueur aujourd'hui varient de 100 à 250 francs CFA la course donc 100 francs dans la zone agglomérée et 250 francs pour les villages périphériques. Les véhicules 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 n'est pas une activité facile.

Les coûts d'entretien, l'achat d'hydrocarbure auxquels s'ajoutent certaines dépenses imprévues (achat de pièces et d'autres). Les bus de la SOTRUNI ne bénéficient pas des soins adéquats pouvant les maintenir dans un état efficace. Il s'en suit de petites pannes en pleine circulation auxquelles on peut ajouter leur vétusté. Il n'est pas rare de voir des sièges cassés, de piliers divisés, des portes qui refusent de s'ouvrir, etc. ...Mais cette vétusté est plutôt due à l'exploitation exagérée des bus dont le nombre diminue au fil des ans alors que la demande progresse fortement. L'état défectueux de certaines infrastructures routières ou même leur inexistence dans des quartiers a un impact néfaste sur la longévité des bus.

3. Le transporteur

En 2010 une nouvelle société a été créée avec la mise en service de 11 bus dans la ville de Niamey. Ces bus (Photo 9) relient les quartiers périphériques au centre-ville à 100 FCFA. Cette société est fortement contestée par les autres types de transport collectifs qui s'érigent contre les tarifs bas qu'elle pratique. Il faut déboursier en effet, 200 pour rejoindre Hamdallaye ou Tondibia situés à une vingtaine de kilomètres de Niamey et 250 FCFA pour aller à Kollo ou Guesselbodi qui se trouve à une trentaine de kilomètres de la capitale. Or ce sont les tarifs qui sont pratiqués par les taxis *tête-rouge* pour effectuer une course à l'intérieur de l'agglomération de Niamey. Vu qu'ils ne peuvent pas tenir concurrence à ces bus, les syndicats des taxis et chauffeurs de HIACE de Kollo,

Hamdallaye ont porté plainte contre la société du transporteur pour concurrence déloyale. Après cette plainte, la société a eu un ordre d'arrêt d'activité. Elle a fait recours au niveau de la justice qui a tranché en sa faveur. Mais en lui reconnaissant que le droit de desserte des communes rurales et urbaines comme Kollo, Torodi, Hamdallaye, etc....



Photo 9: Bus du Transporteur
(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)

4. Le transport artisanal : la prédominance dans le transport collectif à Niamey

Le caractère artisanal de ces transports ne doit pas les réduire systématiquement à l'informel, car ils apparaissent plus comme une transition : entre informel et formel, archaïsme et modernité mais également entre rural et urbain. Cette dernière transition s'explique par le caractère récent de l'urbanisation qui a vu naître les premiers modes de transports dans de nombreuses villes africaines sans être spécifiquement urbains. De plus, la gestion et l'organisation sont certes traditionnelles ou familiales, mais les moyens utilisés sont modernes, donnant naissance à un système de transport qu'on pourrait qualifier d'hybride (Kassi, 2007). Les nombreuses études consacrées pendant la décennie 1980 à l'analyse des modalités d'exploitation de ces transports ont permis également de se rendre compte des règles régissant leur fonctionnement. De ce fait, *«ce qui était informel, c'est-à-dire sans forme, prend soudain forme sous le travail de l'analyste qui découvre des règles non écrites mais*

permanentes, voire des règles collectives définissant les modalités d'exploitation des véhicules en ligne» (Godard et Teurnier, 1992).

Le qualificatif de transport «*informel*» est souvent donné à ces formes de transport privé d'exploitation spontanée dont les *faba-faba* et les *talladjé-talladjé* de Niamey sont de bons exemples : informels par la méconnaissance que l'on en a, et par les aléas qui caractérisent leur exploitation. Les recherches de terrain et les analyses menées à leur sujet permettent d'indiquer des formes d'organisation assez précises du point de vue des relations entre les différents acteurs (Godard, 1980). Des formes d'organisation existent, au niveau collectif et au niveau de chaque véhicule, ce qui permet d'envisager leur intégration avec le transport institutionnel dans un schéma d'ensemble. De plus, ces transports sont autorisés et s'acquittent des différentes taxes. Pourquoi continuer à qualifier d'informelle une activité reconnue et autorisée, quand on sait que l'informel laisse sous-entendre une activité purement illicite en dehors des lois et du fisc, ce qui n'est pas le cas. La situation est complexe, avec un mélange de légalité et d'illégalité (Kassi, 2007). Hormis la reconnaissance et l'autorisation de mener ces activités, certains aspects de l'informalité les caractérisent fortement encore aujourd'hui. Outre les caractéristiques énumérées plus haut, l'organisation sociale et juridique de ces activités laisse entrevoir un marché du travail non protégé, sans système d'assurance sociale, un marché où règne une concurrence farouche et non réglementée (Kassi, 2007). Tout ceci se traduit spatialement par un désordre remarquable dans le paysage urbain de nombre de villes, qui ne compte pas ou plus d'entreprises d'autobus organisées et encadrées par la puissance publique (Tableau 7).

Villes	Répartition du transport public (%)		Villes	Répartition du transport public (%)	
	Institutionnel	artisanal		Institutionnel	artisanal
Abidjan	32	68	Dar es Salam	3	97
Accra	13	87	Douala	2	98
Addis Abeba	27	73	Nairobi	30	70
Bamako 1993	10	90	Niamey	19	81
Conakry	3	97	Ouagadougou	25	75
Cotonou	2	98	Yaoundé 1993	-	100
Dakar	5	95	Lomé	-	100

Tableau 7 : Répartition du transport public dans les grandes villes subsahariennes
(Source : GODARD X., 2002)

A Niamey, le transport informel revêt plusieurs formes :

- les taxis *tête rouge* qui dominent les transports collectifs dans la ville de Niamey ;

- les Minibus ou *faba-faba*, terme générique pour désigner les véhicules de taille intermédiaire dont la capacité varie entre 15 et 20 places ;
- taxi Collectif *lazaret-lazaret* (Peugeot 404 bâché), *talladjé-talladjé* (Peugeot 504, 505 berline), *bassora-bassora* (Toyota starlet) dont le nombre de places n'est pas précis car tant qu'il a un client, il doit avoir une place ;
- les mototaxis ou *kabou-kabou*, avec une capacité officielle d'un passager, il n'est pas interdit d'en prendre deux ou plus. Ils ont commencé à s'implanter à la périphérie orientale de Niamey.
- le transport par pirogue.

Conclusion

Les transports consomment de l'espace et favorisent le développement de telle ou telle forme d'urbanisation qui modèle à son tour l'espace urbain. Il a été prouvé lors de la 7ème conférence de CODATU (New Delhi, 1996) sur les transports urbains dans les PVD que «les transports en commun ont joué un rôle très important dans le processus de conformation des métropoles actuelles». C'est le cas de Bogota (Colombie) où le rôle du système informel de transport en commun est démontré dans l'urbanisation désordonnée. L'actuel système privé de transport a joué un rôle très important dans l'extension et la dispersion de cette ville au cours de la période 1920-1970 (Montezuma, 2002). L'urbanisation accélérée en périphérie est devenue une sorte de moteur pour le système de transport, dans la mesure où l'augmentation incontrôlée des distances dans la ville augmente les besoins de déplacements motorisés.

A Niamey, le monopole accordé au transport conventionnel collectif a engendré le processus d'éviction du transport populaire géré par les opérateurs privés, relégué à la périphérie. Il constitue un réservoir de main d'œuvre abondante et bon marché pour les zones éloignées. La spatialisation des transports populaires à la périphérie constitue une problématique entre le développement de la périphérie et celui des transports populaires. De cette relation, on se demande si le développement de la périphérie concoure au développement de ces transports ou vice versa, mais également si leur essor contribue à solutionner les problèmes de mobilité des populations sous-motorisées et captives des transports collectifs. Toutefois, la dynamique actuelle de ces modes de transport avec l'apparition des «*faba-faba*» dans trois arrondissements communaux leur donne une nouvelle spatialisation.

CHAPITRE V :

AU COEUR DU SYSTEME DE DEPLACEMENT : LE TRANSPORT ARTISANAL



Planche 1: Quelques moyens de transport collectif à Niamey
(Source : YAYE SAIDOU H)

Au moment des indépendances, les métropoles de l'Afrique francophone ont maintenu, tant bien que mal, des systèmes de transports étatiques qui se sont progressivement délités. Ils laissent un vide que comble petit à petit, avec plus ou moins d'efficacité, le secteur informel : des «cars rapides» de Dakar ou d'Abidjan, des «*faba-faba*» ou «*bassora-bassora*» de Niamey aux «*taxi-motos*» de Cotonou, de Douala, de Lomé ou d'ailleurs. L'absence de transport collectif organisé contraint de nombreux citoyens, de Niamey, comme partout où l'urbanisation galope sans contrôle, à se déplacer à pied ou à se «débrouiller» dans des conditions parfois à la limite de la dignité humaine. «Il faut parfois marcher des heures pour se rendre des quartiers périphériques des grandes métropoles africaines jusque dans les centres économiques où se développe l'activité» (Diaz Olvera et al., 2002). Nous avons choisi de consacrer un chapitre exclusif sur ces modes de transport parce que ce sont les moyens de mobilité d'une grande partie des Niaméens et aussi ils sont les modes de transports collectifs dominants à Niamey.

1. Les différentes formes du transport artisanal

1.1. Les taxis tête rouge

Selon le décret n° 88-091/PCMS/MT/T du 10 mars 1988 dispositions générales, on entend par taxi-ville, tout véhicule effectuant à titre onéreux, un transport de personne à la demande, de porte à porte, dans la zone urbaine ; et ce véhicule peut être loué individuellement ou collectivement sans intermédiaire, soit à la course, soit à la distance ou à la journée. Les taxis-ville comportent au plus cinq(5) places assises y compris le siège du conducteur³.

Les taxis communément appelés «*tête rouge*» (Photo 10) pratiquent le tarif de 200 FCFA/course (course = un déplacement fait par un taxi, qui est estimé à peu près à 6km).

³ Dispositions générales, titre I article 3 du décret n° 88-091/PCMS/MT/T du 10 mars 1988 réglementant le transport routier de personnes en zone urbaine et suburbaine



Photo 10: Un taxi tête-rouge dans la circulation au Grand marché

(Source : YAYE SAIDOU H., 2012)

Ce mode de déplacement est de plus en plus, hors de la portée de la bourse des Niaméens dont le pouvoir d'achat reste faible. Il n'en demeure pas moins qu'aujourd'hui la ville capitale du Niger, compte 4265 taxis *tête rouge* qui constituent le moyen de transport collectif le plus développé (Photo 12); ils parcourent le centre-ville, la zone péri-centrale, la zone intermédiaire, mais sont rares dans la périphérie. Ils s'arrêtent à la demande et transportent les passagers allant dans la même direction. Leur activité est soumise à une autorisation accordée par la ville de Niamey pour une durée de 2 ans renouvelable.

Les premiers taxis mis en circulation à Niamey appartenaient à des étrangers provenant des pays voisins ; ce n'est qu'en 1964-1965 que les nigériens ont commencé à s'intéresser à cette activité. Jusqu'en 1967, le nombre de taxi n'a guère dépassé 80 véhicules. A cette époque encore l'activité dans la ville n'était pas diversifiée et très peu de gens sollicitaient leur service. Le parc était constitué des voitures de marque Renault R4 et Citroën 2CV. En 1979, en faveur de la bonne conjoncture économique, le nombre de titres attribués a atteint 800, soit 10 fois de titre qu'en 1967. Les taxis sont de marques diverses avec une nette prédominance de Toyota Corolla et Toyota Starlet (Sur la photo11, on observe plusieurs marques).



Photo 11: Taxis tête rouge en stationnement à la ligne Grand marché-Gamkallé-Saga-Liboré-Kollo

(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)



Photo 12: Les taxis tête rouge dans la circulation autour du Petit marché

(Source : ASCANI M., 2010)

Quelle que soit la marque du véhicule et son état, le nombre de places réservé aux clients n'excède pas quatre, c'est pourquoi la mairie de Niamey définit le taxi comme "*un véhicule de transport en commun n'excédant pas cinq personnes*". On voit bien que cette définition tient moins compte de la marque du véhicule de transport que de sa capacité. Autrement dit tout véhicule peut transporter jusqu'à quatre personnes en dehors du chauffeur.

A Niamey l'organisation de la profession des taxis présente une coexistence de plusieurs formes:

- compagnie regroupant plusieurs dizaines de taxis (cas de taxis Tchana par exemple) ;
- propriétaire de flotte de taxis mis en location ;
- propriétaire d'un taxi ;

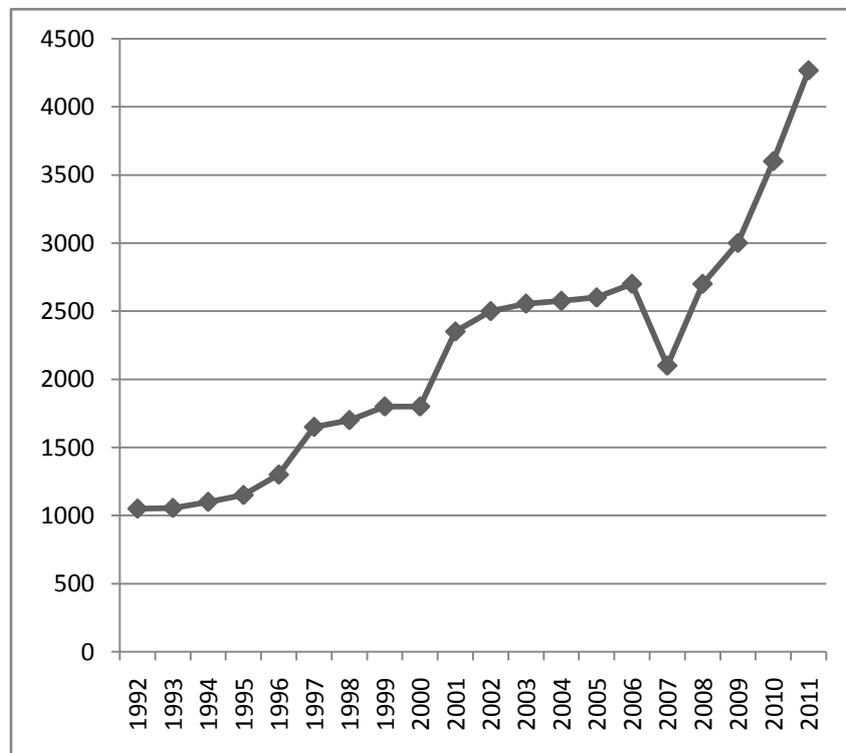


Figure 2 : Évolution du nombre de taxis à Niamey
(Source: Direction des transports urbains, Mairie de Niamey)

La figure 3 illustre l'augmentation progressive des taxis *tête rouge* dans la ville de Niamey, leur nombre ne fait que grimper depuis 1993. Cependant il y a une chute du nombre en 2007 qui était due à un retrait de numéros de certains taxis, pour des raisons de fraude. Leur nombre est en nette augmentation ces deux dernières années. Il faut par ailleurs noter qu'il y a deux types de taxis : les taxis "rallye" et les taxis "lignes".

Les taxis rallye parcourent la ville, sans itinéraire précis, leur itinéraire se fait au gré des clients dans les quartiers centraux, péricentraux et intermédiaires. Ils leurs arrivent de se hasarder dans les périphéries lorsque les clients y mettent le prix et que l'état des routes l'autorise. Cette balade est souvent rentable à certaines heures de la journée : les matins et les soirées coïncidant aux heures de pointe, donc de forte de demande de taxi. Contrairement aux taxis lignes se déplaçant d'un point A à un point B de la ville. Le point A est une tête de taxi où ils se regroupent pour acheminer à tour de rôle les clients vers différents quartiers de la ville (point B).

Si on fait une comparaison de ce que gagne un taxi rallye et un taxi ligne on se rend compte que les taxis rallye gagnent plus qu'un chauffeur de taxi ligne. En effet, pendant que le taxi ligne reste en stationnement pendant une bonne partie de la journée, le taxi rallye circule dans les quartiers. De plus avec le système de *kamamin*, certains gagnent plus que d'autres, mais ce système fatigue le véhicule qui passe par plusieurs mains, donc ne se repose pas.

La tarification est fixée par arrêté du président du conseil de ville, de concert 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 être visibles aux passagers.

Le tarif de la course stable jusqu'en 1994 s'élevait à 100 FCFA par personne. En janvier 1994 du fait de la dévaluation, qui a engendré une flambée générale des prix dont celui du carburant le tarif était passé à 150 FCFA par personne. En 2001 compte tenu de la hausse du prix de carburant, il est remonté à 200 FCFA. Depuis lors il reste inchangé, mais lorsque la distance est longue, il faut déboursier 400 ou 600 FCFA, soit l'équivalent de deux ou trois courses.

Il est reproché beaucoup de torts aux chauffeurs de taxis surtout en ce qui concerne le respect de la clientèle. Les clients dénoncent leur mépris des usagers qu'ils refusent de prendre sous prétexte qu'ils ne vont pas dans la même direction, que le quartier est trop éloigné pour une course ou du centre-ville. Dès lors il est difficile pour un client du centre-ville d'avoir un taxi pour se rendre dans un quartier périphérique et inversement pour un client de la périphérie d'avoir un taxi pour venir au centre-ville ou dans d'autres quartiers de la ville. Les chauffeurs de taxi violent de ce fait les règles du commerce en refusant de conduire les clients dans certains quartiers de la ville, ou en les débarquant dès qu'ils ont d'emblée trois ou quatre clients allant dans une même direction autre que celle du premier client. Enfin moins de 5000 taxis pour une ville millionnaire soit un ratio d'un taxi pour 200 personnes, ceci donne l'impression qu'il n'y a pas beaucoup de taxis dans la ville de Niamey, et les clients sont contraints d'attendre parfois longtemps pour être satisfaits.

Les zones de desserte des taxis- ville et taxis tête rouge

Pendant les heures de pointe, la plupart des taxis *tête rouge* relie les quartiers périphériques au centre-ville en parcourant les grandes artères de la capitale sur lesquelles ils captent leur clientèle. Mais aux heures creuses, une partie de ces taxis se rabattent sur les têtes de taxi (lieu de stationnement) pour prendre les clients pendant que les autres continuent de parcourir la ville à la recherche des clients. Les têtes de taxi (voir carte n°12) sont implantées au voisinage des trois principaux marchés sis au centre-ville : Grand marché, Petit marché, Katako. Les liaisons desservies à partir de trois stations sont les suivantes :

◆ Grand marché

Grand marché	→	Haro banda
Grand marché	→	Yantala
Grand marché	→	Gamkallé
Grand marché	→	Wadata, Talladjé
Grand marché	→	Boukoki
Grand marché	→	Banifandou

◆ Petit marché

Petit marché	→	Haro banda
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	→	Haro banda
Katako	→	Yantala
Katako	→	Lazaret
Katako	→	Talladjé

Katoko



Route Filingué

Il y a une autre tête de taxi à Wadata qui s'occupe uniquement de la desserte des habitants de Niamey2000.

Carte n°13: Les têtes de Taxi autour des marchés

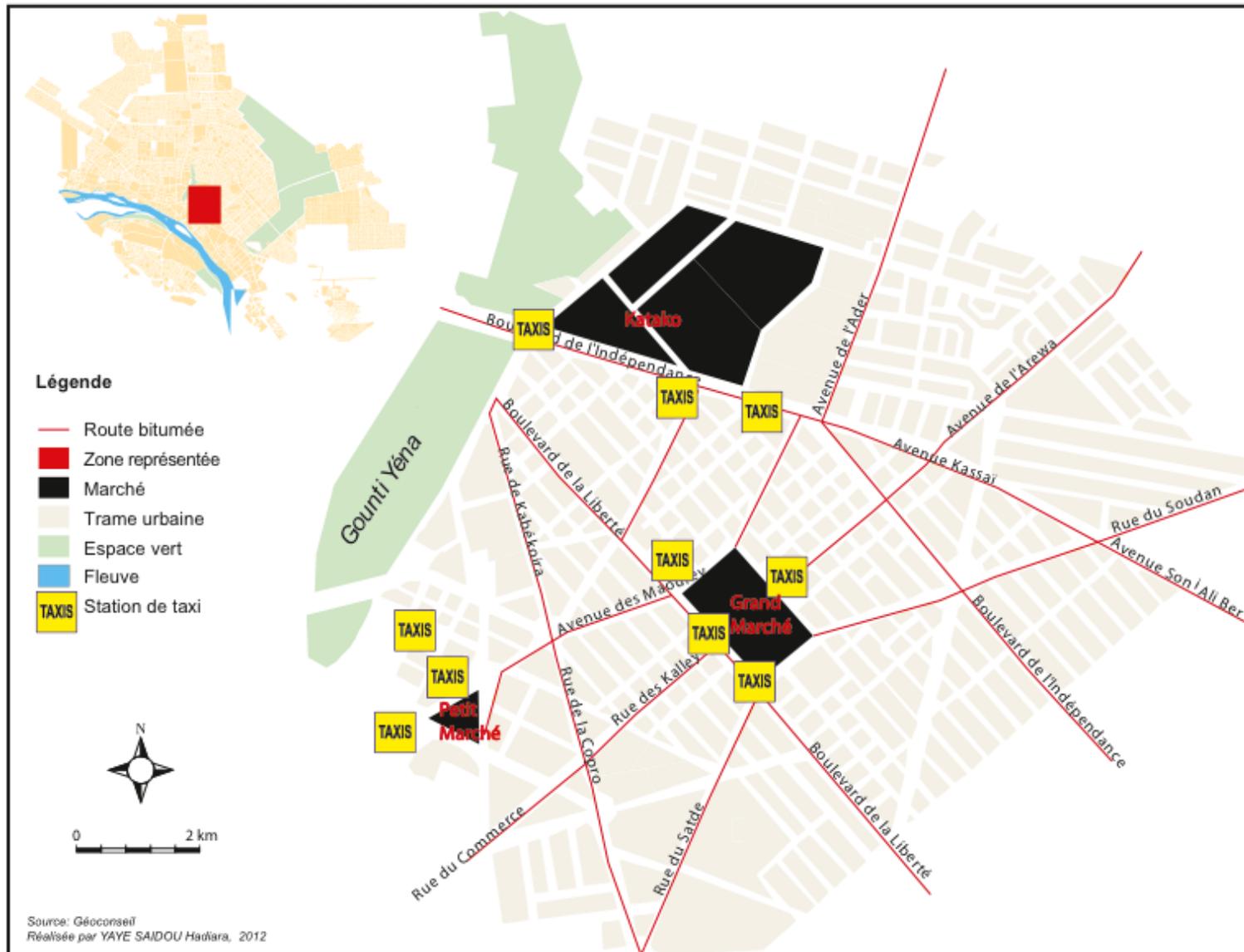




Photo 13: Ligne de taxi tête rouge petit marché-Haro banda
(Source : YAYE SAIDOU H., 2007)

Les têtes de taxis *tête rouge* (Photo 13) sont presque toutes implantées au voisinage des trois principaux marchés de la ville de Niamey ne desservent pas tous les quartiers seuls quelques uns le sont. Avoir un taxi pour les habitants des autres quartiers est alors un véritable casse-tête pour joindre le centre-ville ou leur quartier à la descente du travail beaucoup de taximen ne veulent en effet, aller dans les quartiers périphériques que s'ils ont quatre passagers allant dans le même quartier ou si les clients acceptent de payer plus d'une course.

1.2. Les *faba-faba*

L'extension de la ville de Niamey a favorisé la naissance de plusieurs moyens de transport en commun. Les *faba-faba* (Photo 14 et 15) qui signifie aide ou venir en aide en zarma, ou bien venir au secours de..., sont des minibus de tout âge et de toute marque qui relient la périphérie (Aviation, Talladjé, Lazaret, Koira Tégui, Goudel, Tondibia...) au centre de la capitale. Ils ont fait leur apparition vers la fin de l'année 1999, mais ce n'est qu'en l'an 2000 que la ville de Niamey a autorisé cette catégorie de véhicules à exploiter la ligne : grand marché- Aviation I et II.



Photo 14 : *Faba-faba* sur le boulevard du Zarmaganda
(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)



Photo 15 : Station clandestine des *faba-faba* en direction de Koira Tégui au quartier Liberté
(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)

Plus confortable, à leur début, et plus rapides, ils ont réussi à s'imposer face aux *talladjé-talladjé* et aux *lazaret-lazaret*. Malgré le mauvais état de ces véhicules de transport, ils font le bonheur de nombre d'usagers qui parviennent ainsi à joindre le centre-ville sans difficulté majeure. Ils ont une capacité comprise entre 9 et 20 personnes conducteurs compris et dont les horaires et les tarifs ne sont pas imposés.

Les conducteurs des *faba-faba* sont d'ailleurs regroupés en syndicat dénommé Syncobus (Syndicat national des conducteurs des mini bus du Niger). Selon son Secrétaire général, M. Moussa Nobila, le Syncobus a débuté ses activités avec seulement une vingtaine de véhicules. Mais aujourd'hui indique-t-il, ce syndicat compte plus de 400 véhicules qui relient le centre-ville à différents quartiers: Koira Tégui, Aéroport, Goudel, Lossa gougou,...

Les principales stations de ces minibus sont le marché de Katako, le Rond point Liberté, le petit marché et le grand marché, selon M. Dan Jima, chef de ligne et conducteur de *faba-faba* à Niamey.

Si certains clients se plaignent du comportement des conducteurs de ces véhicules, les chauffeurs aussi affirment rencontrer des difficultés avec leurs clients. Ces derniers, indiquent certains chauffeurs, attendent d'arriver à destination pour brandir un billet de 5000FCFA ou même de 10 000 FCFA très tôt le matin. Malgré tous ces problèmes, des clients comme Amadou et Adams sont satisfaits de l'existence des *faba-faba* qui leur permettent de se déplacer dans un cadre très simple avec seulement 250 FCFA l'aller-retour.

Les zones de desserte des faba-faba

Grand marché- Talladjé-Aéroport

Petit marché-Goudel-Lossa gougou-Tondibia

Petit marché-Lazaret-Francophonie-Koira Tégui

Katako- Lazaret-Francophonie-Koira Tégui

Ecogare-Saga Gorou.

Ecogare-Bassora

Les *faba-faba* couvrent trois arrondissements sur cinq, à savoir le premier arrondissement, le deuxième arrondissement et le quatrième arrondissement, et comptent demander l'autorisation de couvrir les deux restants à savoir le troisième et le cinquième.

Bien que cette activité génère d'importants revenus, elle entraîne une pollution importante et de nombreux accidents. En effet, les conducteurs sont indisciplinés et ne respectent pas le code de la route. Malgré ce problème d'insécurité, les conducteurs de *faba-faba* offrent à leur client un service acceptable au regard de la fréquence, du service de rapidité, d'un coût adapté à la distance.

1.3. Les *talladjé - talladjé*

À Niamey, plusieurs politiques ont été mises en œuvre par les pouvoirs publics pour améliorer le transport des personnes et des biens. Ces politiques, hélas, n'ont pas permis d'apporter une solution aux problèmes du transport de la capitale du Niger. Cette carence a permis la mise en place, dès 1970, d'un système de transport informel appelé *talladjé-talladjé* (Photo 16) reliant les quartiers suburbains de Talladjé et Aviation au centre-ville et plus précisément au Grand marché (Yayé Saidou et Motcho, 2012). Ces taxis collectifs suburbains constitués uniquement de Peugeot 504 et 505 familiales furent un succès, pendant près d'un quart de siècle, de sorte que d'autres lignes furent ouvertes pour desservir d'autres quartiers périphériques. Mais la vétusté du parc automobile, le renchérissement du prix du carburant et la concurrence des taxis urbains et des minibus appelés *faba-faba* entraînèrent le déclin de ces taxis collectifs.



Photo 16: *Talladjé-talladjé* à l'ancienne station à côté du Rond pont Église
(Source : MOTCHO K H., 2007)

Né dans les années 1970, les taxis collectifs suburbains *talladjé-talladjé* c'est-à-dire littéralement «destination Talladjé» ont bouleversé les modes de transport urbains dominés à l'époque par les bus de la société nationale de transport nigérien (SNTN) et les taxis urbains appelés *tête rouge*. Pendant un quart de siècle, ils étaient pratiquement les seuls moyens de transport des populations des quartiers périphériques de Niamey.

Ces taxis collectifs sont des automobiles de marque Peugeot 504 ou 505 familiales mises en circulation dans la région subsaharienne respectivement en 1968 et 1979. C'était à l'époque des véhicules solides adaptés aux rues cahoteuses des villes et campagnes africaines. À leur solidité s'ajoute leur capacité de charger normalement 8 personnes mais le plus souvent 9 voire 10. C'est donc naturellement que ces véhicules furent utilisés comme moyen de transport en commun intra et/ou interurbain. Pendant longtemps, ils furent avec les autobus de la SNTN les seuls moyens de transport reliant le quartier Talladjé au centre-ville de Niamey ou au quartier Aviation.

La bienveillance dont bénéficiaient les premiers promoteurs qui étaient d'anciens militaires ou paramilitaires explique sans doute pourquoi, même devenues des épaves auxquelles les maisons d'assurance refusaient toute garantie, les *talladjé-talladjé* continuèrent à circuler allègrement durant toute la période d'activité de ces premiers promoteurs, conducteurs de leurs propres taxis, c'est-à-dire jusqu'à l'aube du 21^{ème} siècle qui coïncida aussi avec l'arrêt de la production de ces véhicules.

La production des 505 s'était, en effet, arrêtée en 1992 et celle des 504 familiales, effectuée en Europe, fut stoppée en 1996. La berline 504 fabriquée à l'usine de Kaduna au Nigéria fut à son tour arrêtée en 2005. Désormais, l'activité confrontée aux problèmes de pièces de rechanges, à la vétusté du matériel roulant, au décès des premiers promoteurs qui disposaient de solides amitiés dans la police, au rajeunissement des éléments de la police, au prix prohibitif du carburant, etc. périclita. Entre 2001 et 2010, le nombre de taxis *talladjé-talladjé* chuta de 45 à 20 (Yayé Saidou et Motcho, 2012). Véritables épaves, ces véhicules offrent, cependant, 180 sièges à leurs passagers à chaque rotation. En moyenne, ce type de taxi faisait une vingtaine de rotations par jour au temps de leur grandeur. Aujourd'hui, extrêmement peu de ces véhicules peuvent soutenir ce rythme à cause des pannes qui les obligent à faire souvent des crochets sinon des séjours de plusieurs jours dans les garages. Ils sont donc peu performants ; on estime que la moitié seulement de la flotte est mobilisable chaque jour. Dans un tel contexte, le résultat est une lutte pour la survie de l'activité. La vétusté des véhicules combinée aux pannes fréquentes et aux difficultés à obtenir des pièces détachées ont poussé certains propriétaires à vendre leurs véhicules à la casse où ils sont dépiécés. Ces pièces usagées permettent de redonner un second souffle aux tacots encore en activité.

Promu par des habitants du quartier dans le but de se faire quelque sous mais aussi d'apporter une réponse aux besoins de déplacement de leurs concitoyens, les taxis *talladjé-talladjé* ont connu leur heure de gloire et de prospérité entre 1972 et 1998. Ainsi pendant plus d'un quart de siècle ils étaient pratiquement les seuls à assurer le transport des habitants de Talladjé vers le Grand marché et le marché Wadata. Leur succès était tel qu'ils firent des émules dans d'autres quartiers périphériques comme Saga, sis à l'est de la ville le long du fleuve Niger, Goudel et Tondibia sis à l'Ouest, également le long du fleuve. Au total, 5 lignes, Talladjé, Aviation, Saga, Goudel et Tondibia étaient desservies par près d'une centaine de ces taxis.

Aujourd'hui, il existe encore quelques spécimens de ces taxis dans la ville qui tentent vaille que vaille de maintenir cette activité informelle entre le quartier Aviation et le marché Wadata. Ils ne pénètrent plus dans le quartier Talladjé mais le longent en empruntant le boulevard Mali Béro. Là, ils déposent ou prennent les clients du quartier Talladjé (Yayé Saidou et Motcho, 2012).

La chute des effectifs de *talladjé-talladjé* est aussi due à l'émergence en 1999 des taxis *faba-faba* qui sont des minibus de 19 places de marque Toyota en meilleur état et plus économes dans la consommation de carburant. Plus compétitifs, ces minibus ont sonné le glas des *talladjé-talladjé* dont l'activité n'est plus rentable aujourd'hui. Ils sont devenus une activité de survie, un palliatif au désœuvrement et une activité plutôt sociale qu'économique

1.4. Les *lazaret-lazaret*

Créés à la même période que les *talladjé-talladjé* dans les quartiers périphériques sis dans la partie au nord de la ville, Lazaret et Kaira Tégui, étaient desservis par des Peugeot 404 bâchées communément appelés *lazaret-lazaret* (Photo 17 et 18). Ces véhicules assuraient plusieurs liaisons par jour entre ces quartiers périphériques et le centre-ville au prix de 75 FCFA la course par client soit 675 FCFA le trajet. Le renchérissement du coût du carburant va sonner le glas de cette activité artisanale du fait des trajets à couvrir pour de modeste somme, de la vétusté de ces véhicules à forte consommation de carburant et surtout du décès des pionniers qui avaient leurs entrées, autrefois, à la police et à la mairie.



Photo 17 : Lazaret-lazaret en direction de Koira Tégui
(Source : MOTCHO K H., 2007)



Photo 18: Lazaret-lazaret à la gare de Katakò
(Source : MOTCHO K H., 2007)

La gare des *lazaret-lazaret* se situe à l'extrémité nord-ouest du marché de Katakò considéré comme point de départ pour les habitants des quartiers périphériques nord de la ville. Le point d'arrivée étant les quartiers lazaret et

Koira Tégui. Mais les *lazaret-lazaret* ne transportent pas seulement les habitants de Lazaret et Koira Tégui, 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, Cité de la Francophonie, etc.

Ces taxis collectifs (*talladjé-talladjé* et *lazaret-lazaret*), sont organisés spontanément aux abords de deux marchés (Katako, Wadata) (Photo 19 et 20). Mais, leur exploitation est d'une rentabilité faible car les véhicules sont largement amortis et la plupart ne sont pas en règle, ne desservent plus que deux lignes :

- Wadata – Talladjé- Aéroport (pour les *talladjé-talladjé*)
- Katako – Lazaret – Koira Tégui (pour les *lazaret-lazaret*)
-



Photo 19 : Gare des *talladjé-talladjé* à Wadata
(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)



Photo 20: Gare des *lazaret-lazaret* à Koira Tégui
(Source : MOTCHO K H., 2007)

L'arrivée récente sur le marché des minibus *faba-faba* en meilleur état plus confortables et exerçant presque au même tarif (125 ou 150 FCFA) et aussi sur les mêmes liaisons à contribuer à leur chute. Néanmoins, malgré leur inconfort et leurs surcharges régulières, ces véhicules continuent d'être empruntés par les populations, faute de mieux dans certains quartiers (puisque'ils ont la particularité d'amener le client à l'intérieur des quartiers contrairement aux autres services).

1.5. Les *bassora-bassora*

Ce sont des taxis collectifs qui desservent le quartier Bassora qui fait partie de Niamey 2000 sis au nord est de la ville. Il faut noter que ni les taxis *tête-rouge*, ni les bus ne desservent ce quartier. Pour se rendre à Bassora, on est obligé d'aller au marché Wadata où se situe la station de ces taxis collectifs suburbain appelé *bassora-bassora* (Photo 21). Même si ces véhicules ont très peu de confort, ce sont les seuls véhicules de transport en commun qui se rendent à Bassora, et souvent jusqu'aux confins du quartier. Le tarif de la course est de 200 FCFA, comme les taxis *tête rouge*.



Photo 21 : Gare des *bassora-bassora* à Wadata
(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)

1.6. Le taxi-moto ou *kabou-kabou*

Les *kabou-kabou* est un phénomène qui est apparu à Konni ville située à la frontière du Nigéria lors de la fermeture momentanée en 1984/1986 de la frontière Niger/Nigeria (Dillé, 2000). De Konni ils ont conquis la plupart des villes du Niger, Niamey est la dernière citadelle conquise. Ces nouveaux moyens de transports sont apparus seulement en 2010 à Niamey dans les quartiers périphériques. Ce phénomène qui semblait être localisé est entrain de s'étendre et devient une source d'emploi malgré les tentatives des autorités administratives d'arrêter cette pratique. Cette activité n'a pas encore été reconnue par les autorités municipales de Niamey de sorte que le nombre exact de motos-taxis est inconnu.



Photo 22 : Des *kabou-kabou* en attente des clients à l'entrée du quartier Pays-Bas
(Source : YAYE SAIDOU H., 2012)

Les *kabou-kabou* opèrent surtout dans les quartiers Aviation et Pays-Bas, mais aussi souvent devant des gares de certaines sociétés de transport interurbain comme Rimbo Transport Voyageur (RTV). Ces *kabou-kabou* assurent une fonction de rabattement vers les autres moyens de transport en commun.

1.7. Le transport fluvial

Enfin, une liaison entre les deux rives du fleuve Niger est assurée par des pirogues traditionnelles avec ou sans moteur. Les pirogues sont surtout utilisées par les populations des quartiers riverains du fleuve pour se rendre à l'hôpital national et dans la zone administrative et commerciale ou bien des habitants de Gamkallé, Saga pour se rendre sur la rive droite.

Les opérations de transport sont relativement importantes et les activités de transport fluvial jouent un rôle majeur dans l'économie des régions du fleuve. Mais ce moyen de transport a toujours été ignoré par les autorités municipales qui ne lui accordent aucune importance. Elle est aussi négligée par la population et les opérateurs économiques. La forte croissance démographique de la rive droite laisse présager un développement futur de ce moyen de transport.

Les entretiens réalisés auprès des piroguiers de Kombo dans le cadre de cette étude montrent que ce transport est très peu développé du fait du manque de

clients. Avant il y'avait beaucoup d'activités car la majorité des clients étaient des étudiants pour la traversée et quelques touristes qui voulaient faire des excursions au parc du W par le fleuve. On note une douzaine de pirogues vétustes, au niveau de Kombo. Elles sont mal entretenues. Les piroguiers ne sont pas organisés, gagnent à peine 1000f par jour à raison de 50f la course de 200 m. Mais les étiages très prononcés du fleuve et son ensablement sont des contraintes à la modernisation de ce moyen de transport.

Pendant l'hivernage et/ou la période des hautes eaux, ces pirogues permettent de désenclaver les quartiers comme Zarmagandeye (Photo 23) et de relier à l'hôpital national de Lamordé, au domaine universitaire et au quartier Nogaré.



Photo 23: Pirogue au quartier Zarmagandey, pendant l'inondation
(Source : YAYE SAIDOU H., 2010)

2. Les caractéristiques du transport artisanal

Le transport informel, se caractérise par une propriété atomisée et par un schéma dominant où chacun des propriétaires confie son véhicule à un équipage (chauffeur, receveur) qui doit rapporter chaque jour le montant d'une recette fixée à l'avance. Les véhicules sont exploités à l'initiative des chauffeurs avec une organisation plus ou moins développée par ligne reposant le plus souvent sur des stations. Ces dernières qui constituent le point de départ sont gérées par des syndicats de lignes. On ne gère pas l'arrivée, seulement le départ.

Des conditions de transport souvent mauvaises :

- véhicules défectueux (véhicules d'occasion à bas prix) ;
- surcharge et les arrêts intempestifs sur les voies ;
- l'insécurité globale de tous ces modes de transport ;
- coûts externes néfastes : pollution, congestion, accidents essentiellement.

Quoiqu'il en soit, le transport artisanal comble une partie du déficit de l'offre de transport public et répond parallèlement à la forte demande de mobilité des populations, avec des tarifs plus au moins abordables pour des populations majoritairement pauvres. Selon le DRSP plus de la moitié des Niaméens sont pauvres et vivent avec moins d'un dollar par jour.

3. Le transport des marchandises

Se déplacer c'est aussi souvent se déplacer avec ses marchandises. Les transports de marchandises dans la ville de Niamey sont assurés par des «pick-up» et les «pousse-pousse» appelés «torko» (Photo 24 et 25) qui sont sources de nombreux désagrément pour la circulation mais aussi d'accidents. Ces «pousse-pousse» encombrant en effet les voies de circulation et surtout le pont Kennedy et les alentours des marchés.



Photo 24: Un vendeur de fruit avec sa charrette à Katako
(Source : YAYE SAIDOU H., 2012)



Photo 25 : Un vendeur ambulant au petit marché

(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)

L'énergie humaine est aussi utilisée pour le transport des marchandises.

4. La desserte en transports collectifs, points forts et insuffisances

Les transports collectifs, décrits plus haut, permettent-ils à tous les Niaméens d'accéder aux territoires attractifs où se concentre l'activité ? Tel que nous l'avons décrit précédemment, tous les modes de transports collectifs doivent être considérés à Niamey. Les bus sont très peu utilisés, très irréguliers, souvent en pannes, etc..... Les quelques citadins prenant le bus sont surtout des enfants pour se rendre à l'école et quelques fonctionnaires pour rejoindre leur lieu de travail. On retrouve dans leurs destinations des centres d'enseignements importants (Lycée Korombé, ENSP, ENAM,...). Ces bus drainent une partie des écoliers des quartiers périphériques vers le centre-ville et la zone péri-centrale qui concentre les collèges, les lycées et les grandes écoles professionnelles de la ville.

Les *faba-faba* facilitent la mobilité d'une grande masse d'ouvriers de petits commerçants, et aussi d'écoliers, et des femmes revendeuses qui partent aux marchés du centre-ville pour s'approvisionner on y rencontre aussi des mendiants surtout sur la ligne Koira Tégui- Petit marché.

Monter dans un *faba-faba* ou un bus n'est pas très cher, mais pour pouvoir les utiliser, il faut surtout habiter dans le bon quartier. C'est d'autant plus

regrettable parce que les *faba-faba* et les bus peuvent jouer un rôle important dans la desserte, lorsqu'ils sont en nombre suffisant, des quartiers périphériques où les taxis *tête-rouge* sont peu nombreux à se hasarder comme l'a si bien dit J. Aloko N'Guessan à propos des *Gbakas* (équivalents des *faba-faba*) de Bouaké (Aloko-N'Guessan, 2002).

Le mode de transport collectif le plus développé à Niamey est celui des taxis *tête-rouge*. Dans cette activité les chauffeurs visent avant tout la rentabilité de leur véhicule, ce qui signifie d'une part qu'ils évitent les routes en trop mauvais état (planche n°2) (routes ensablées, nids de poule et tôles ondulées que l'on retrouve surtout dans les quartiers périphériques) et d'autre part qu'ils ciblent les cheminements au cours desquels ils pourront trouver des clients (ce qui favorise les zones où il y a le plus d'activité, c'est-à-dire le centre...) (Voir la carte n°13).

Carte n°14 : Aire de la desserte de la course à 200 FCFA

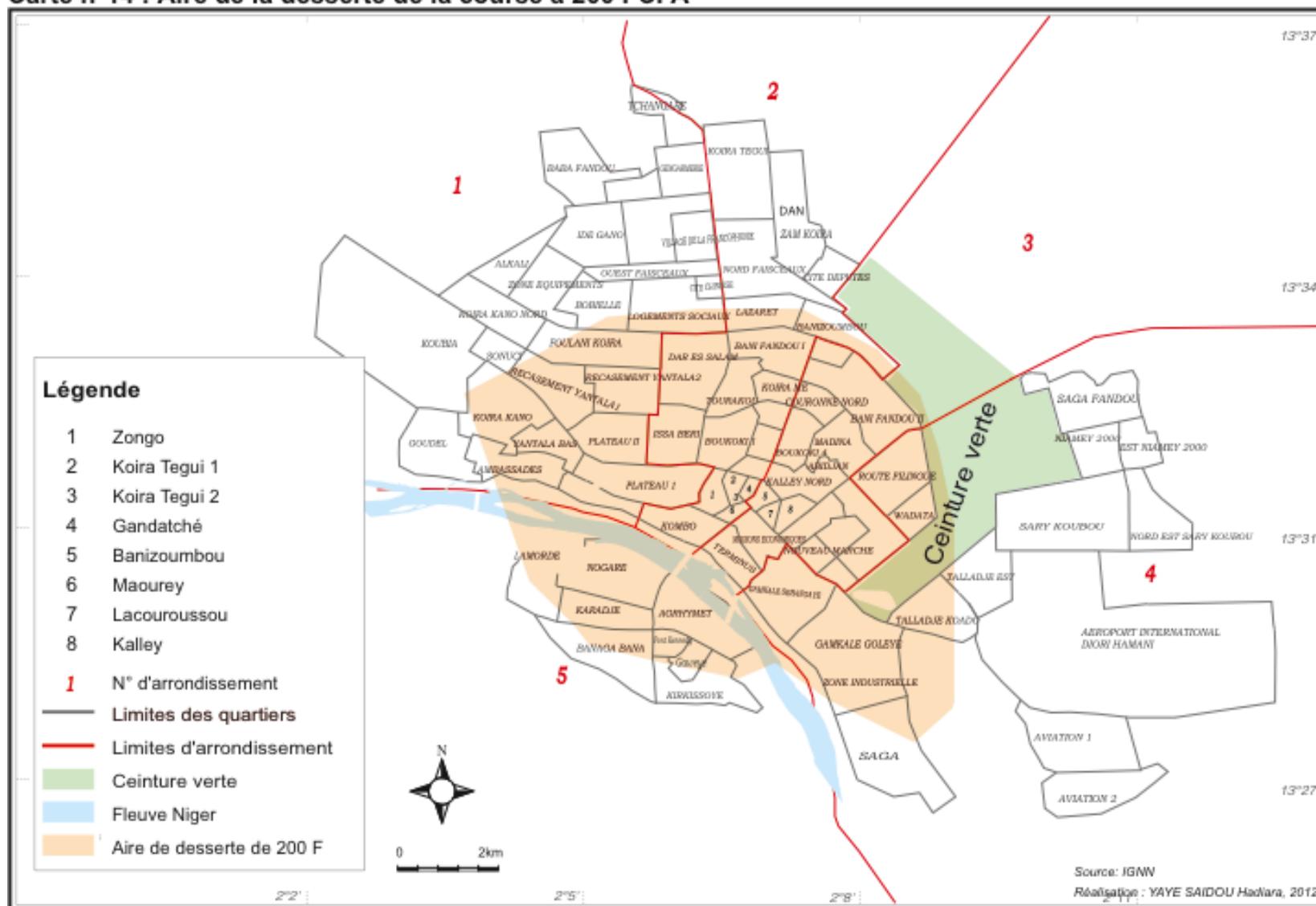




Planche 2: Route impraticable pendant la saison des pluies dans les quartiers Talladjé et Banizoumbou 2
(Source : YAYE SAIDOU H., 2007, 2012)

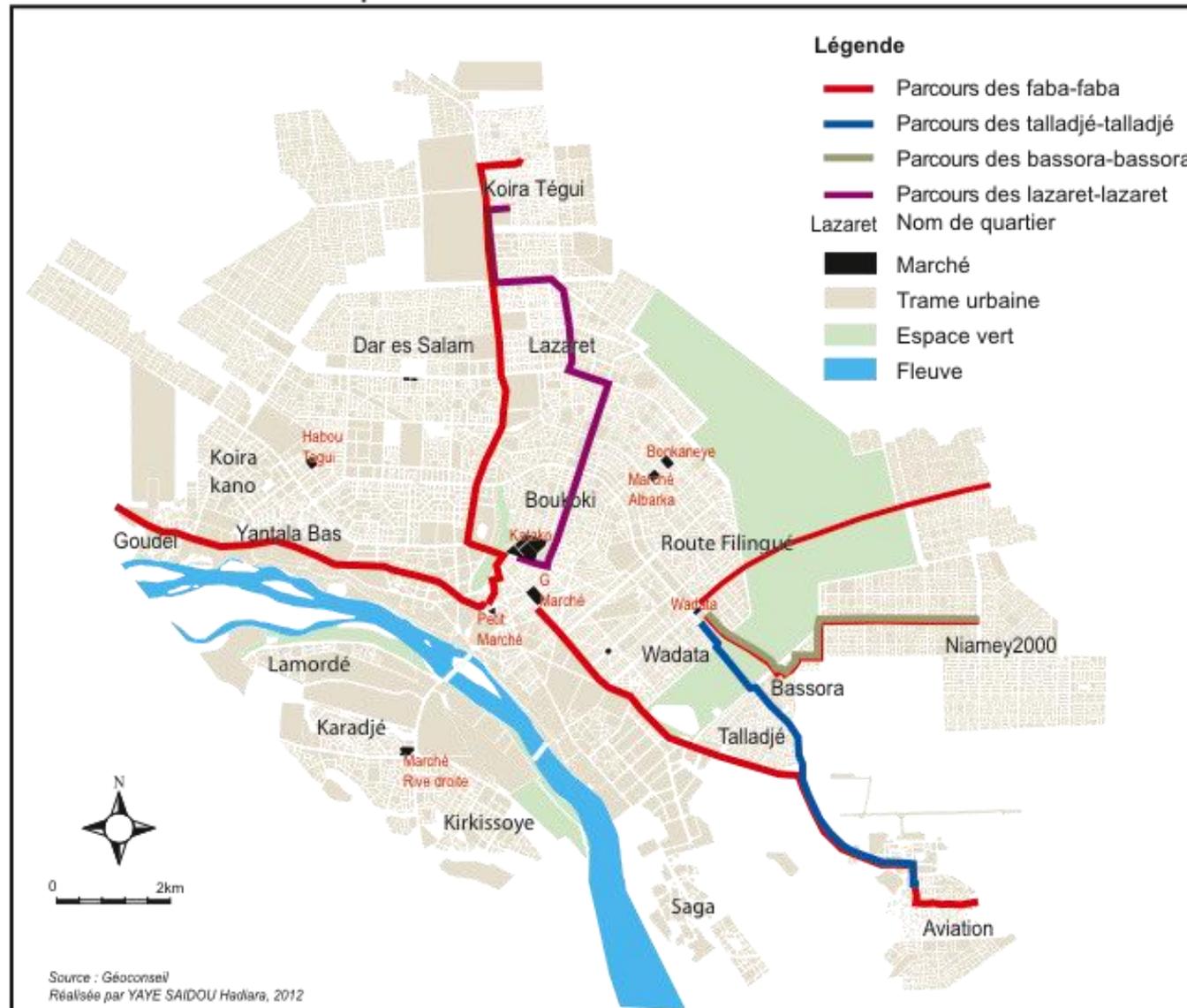
On observe donc sans grande surprise que les déplacements en taxis *tête-rouge* concernent surtout les zones centrales (44% et 41% ont respectivement pour origine ou destination le centre-ville et le péri-centrale de l'agglomération niaméenne). A l'inverse, les taxis *tête-rouge* vont beaucoup moins vers les zones périphériques, à l'exception de la périphérie nord-est (sans doute à cause de la continuité du bâti dans cette partie de la ville). On notera ici que le découpage de l'agglomération de Niamey en 8 zones a été réalisé en tenant compte des ruptures dans le paysage urbain (le fleuve Niger, le talweg du Gountou Yéna, le boulevard Mali Béro entre les quartiers riches et la périphérie Ouest et entre le péri-centre et la périphérie nord-est, etc...). Et des représentations que les Niaméens font de leur citoyenneté. C'est ainsi que les habitants de certains quartiers périphériques, dans leur représentation de la ville ne se considère pas comme des citoyens à part entière d'où l'expression «*Ai go ga koy Niamey*» (Je vais à Niamey en zarma) pour dire qu'ils vont au centre-ville.

Un certain nombre de quartiers périphériques de la ville sont finalement dans une situation d'exclusion spatiale, du fait de l'absence d'une desserte en transport collectif.

Lorsque l'on cherche à mieux connaître les utilisateurs des taxis *tête-rouge*, on se rend compte immédiatement que ce sont des citoyens qui ont un certain niveau de revenu. Les plus défavorisés n'ont pas les moyens de payer la course. On peut parler dans leur cas d'exclusion sociale. On retrouve parmi les usagers 50 % d'actifs, 25% d'étudiants et 24 % de sans activité dont les parts dans la population totale sont respectivement 43%, 24% et 32%. Exclusion sociale et exclusion spatiale sont liées dans la mesure où la forte proportion et l'état des routes dans certains quartiers de citoyens très défavorisés font que les taxis *tête-rouge* ne s'y rendent pas ou rarement. Le défaut de ce type de système de transports collectifs non-planifié, qui s'associe à un cercle vicieux de l'exclusion. Car comme nous l'avons dit plus haut si il n'y a pas une organisation et que ce sont les chauffeurs qui choisissent les zones, les clients de ces quartiers périphériques seront toujours dans l'exclusion et seront contraints de payer plus cher, de négocier ou à la limite marcher sur des longues distances.

Les citoyens qui sont à la périphériques défavorisés, et généralement non motorisés, souffrent directement du déséquilibre territorial et aussi du manque d'organisation du système de transport à Niamey (Carte n°14). Du fait de la faible adhérence urbaine des transports collectifs dans les zones périphériques, et de l'absence d'incitation de la part de la puissance publique, la desserte de ces quartiers ne se fait pas et une exclusion spatiale se met en place. Cette exclusion spatiale ne fait alors que renforcer la situation d'exclusion sociale de cette population.

Carte n°15 : Parcours des transports collectifs



Aucune organisation collective dans la gestion de ce secteur, les clients sont souvent ramassés à la demande au bord des routes, ou refusés de façon parfois peu aimable.

5. Régulation ou réorganisation du système des taxis et *faba-faba*

Plus largement, l'échec des transports en commun à Niamey reflète l'absence d'une politique claire des transports urbains. Ce problème est signalé, de façon un peu répétitive, dans plusieurs études ou rapport commandité sur le sujet. Une première série de difficultés, à caractère «technique» plutôt qu'institutionnelle, est évoquée dans ces différentes études.

- Une voirie largement insuffisante, en mauvais état et constamment en retard par rapport à l'expansion territoriale de la ville, extrêmement rapide et qui obéit à un modèle résidentiel, déjà évoqué dans le Chapitre 2, de haute informalité et de faible densité, ce qui compromet par avance la rentabilité des investissements dans la voirie.
- Une signalisation horizontale et verticale très insuffisante, tout comme l'éclairage public.
- Une absence de plan de circulation (ou de plan de déplacement), ce qui augmente la difficulté des conditions de circulations.
- Une occupation des espaces publics, par le commerce informel notamment, qui renforce les difficultés de circulation, surtout le long des grands axes bitumés (comme le Boulevard du Kassaï, ou celui de la Liberté), qui polarisent un petit commerce incroyablement dense qui est assez incompatible avec la fluidité des voies de pénétration dans la ville.
- Une distribution modale qui fait cohabiter, sur une même chaussée, les deux roues et les quatre roues, ce qui a pour effet à la fois de ralentir la circulation et d'augmenter la dangerosité du transport urbain. Ainsi (Salissou et Garba, 2001) ont-ils montré que les nombres d'accidents ont triplé à Niamey entre le début des années 80 et la fin des années 90.
- Une congestion croissante du trafic; un problème qu'on croyait autrefois réservée aux autres capitales africaines (nigériane surtout) mais qui est désormais le lot quotidien de Niamey, surtout dans certains lieux (centre-ville et pénétrantes principalement) et à certains moments (aux heures de pointe).
- Une pollution qui ne cesse d'augmenter, avec un carburant de mauvaise qualité, un parc de véhicules anciens et en mauvais état, et un système de contrôle technique des véhicule (le TP) peu efficace.
- Plus rarement évoqué, un déficit de formation: la grande majorité des personnes qui circulent en deux roues sur la chaussée, jeunes et moins jeunes, ne sont pas titulaires du permis de conduire auto et n'ont qu'une connaissance rudimentaire des règles de conduite.

Mais au delà de ces difficultés «techniques», toutes les études insistent sur un problème d'ordre institutionnel, dont dérivent tous les autres. En effet, le secteur des transports fait partie, historiquement, des prérogatives centrales de l'Etat, qui n'ont été que partiellement et récemment décentralisées, ce qui fait que sa gestion échappe en partie au pouvoir local. D'autre part la question spécifique des transports urbains n'a jamais constitué une priorité ni pour le gouvernement central, ni pour les autorités locales.

Conclusion

Dans le contexte actuel des transports urbains à Niamey, dominé par le secteur artisanal, les taxis *tête rouge* et dans une large mesure les *faba-faba*, bien qu'étant des transports collectifs donnent généralement accès à n'importe quel point de l'espace, du fait de leur grande souplesse, alors que les transports collectifs par les bus de la SOTRUNI ne jouent pleinement leur rôle que dans un rayon proche des points d'arrêt.

La situation générale des transports urbains et la configuration du trafic sont largement une conséquence de la localisation des emplois et du commerce dans la ville. En fait, il ne s'agit pas simplement d'emplois, mais de plusieurs fonctions que la ville capitale assume à un niveau dépassant très souvent les limites de la ville de Niamey : fonction administrative, commerciale, sanitaire, financière, scolaire et universitaire, symbolique, etc.

La concentration de ces éléments d'attractions est à l'origine de l'extraordinaire sollicitation du centre-ville et des difficultés pour y accéder. Les emplois n'auraient ainsi que très peu suivi la création des nouveaux quartiers. Ce qui avec les conditions de circulation et de stationnement dans le centre-ville, est à l'origine d'une situation de blocage, caractérisée par :

- Un stationnement souvent anarchique, s'appropriant allègrement le territoire des piétons. Ce qui joint à la colonisation des trottoirs par les étalages de marchandises diverses pose un problème de sécurité pour les piétons.
- Un allongement progressif du temps consacré aux transports, surtout pour les populations résidant dans les quartiers périphériques dont la plupart d'entre elles sont captives des transports artisanaux.

Existent-ils des textes et lois régissent le transport urbain ?

CHAPITRE VI:

**LA POLITIQUE PUBLIQUE DE TRANSPORT A
L'EPREUVE DES FAITS**

Le Niger s'est doté d'un ensemble de textes de lois dont l'application effective et le respect auraient permis d'éviter beaucoup de travers qu'on constate aujourd'hui, et qui nuisent dans une certaine mesure à la fois à la population et à l'image de l'administration très laxiste.

1. Les textes dans le domaine du transport urbain

L'organisation de l'activité du transport urbain repose sur les textes législatifs et réglementaires et la mise en place des structures dont le rôle est la gestion et l'exploitation de ce secteur. A Niamey, le transport urbain est organisé selon les principes fondamentaux contenus dans les textes de base réglementant les transports en général.

Ces principaux textes sont :

- la loi n°63-28 du 7 mars 1963 portant code de la route et son décret d'application n° 63-81/MTP du 10 mai 1963, définissent l'ensemble des règles autorisant la circulation sur les voies dans l'ensemble du territoire du Niger ;
- la loi n° 65-48 du 9 septembre 1965 qui réglemente les transports terrestres et fluviaux, détermine les principes fondamentaux du régime des transports terrestres et fluviaux. Cette loi introduit par ailleurs, le principe du contrôle permanent de la capacité globale du transport par l'État ;
- l'arrêté n°19/MT/T du 22 mars 1981 dont l'objet est de définir un cadre approprié du secteur des transports publics urbains et suburbains en vue de meilleures coordinations et d'efficacité ;
- le décret n°88-091/PCMS/MT/T du 10 mars 1988, quant à lui, détermine de façon précise les règles de transport routier de personnes en zones urbaine et suburbaine.

C'est l'ensemble de ces textes que le service des transports urbains de la ville de Niamey utilise pour déterminer ses tâches qui sont :

- la délivrance des titres de Transport après avis d'une commission consultative ;
- l'octroi d'un permis spécial ou licence verte aux conducteurs de taxi, après une formation ;
- la création des textes de loi sanctionnant les conducteurs ayant commis des fautes professionnelles par un conseil municipal de discipline;
- la fixation des tarifs par arrêté de l'autorité municipale après avis de la commission consultative (comprenant un représentant du Ministère du commerce, du Ministère du transport, du syndicat des taxis et de la mairie).

Les taxis *tête-rouge* comportent au plus cinq(5) places assises, les autobus ont plus de huit (8) places. Les taxis *tête-rouge* assurent le porte à porte et leurs stations sont définies par arrêté Préfectoral ;

Les autobus assurent leur service suivant des itinéraires précis. Ces itinéraires sont déterminés par l'entreprise et soumis à l'autorité municipale.

Avec l'existence de tous ces textes de lois, la population de Niamey a vécu, pendant le mois d'octobre 2012, les conséquences du flou juridique autour du transport urbain. En effet, à travers un mouvement de grève déclenché par les chauffeurs de taxi *tête rouge* et ceux de *faba-faba*, on s'est rendu compte du vide juridique qui entoure le domaine du transport urbain. Nous avons choisi de faire une étude de cas pour permettre de comprendre la situation. Nous avons fait recours à l'étude de cas afin de comprendre de manière concrète et empirique l'enchevêtrement des logiques d'acteurs divers. Le cas d'étude est un «*événement social choisi par le chercheur pour ses propriétés symptomatiques qui lui sert de révélateur, parce que dans les interactions qui s'y produisent, on observe le jeu de logiques sociales plus vastes, la mise en œuvre de normes pratiques plus répandues, le déploiement de stratégies récurrentes, le poids de contraintes exogènes, l'effet de force ou de mécanisme extérieur*» (Olivier De Sardan, 2008 :76)

2. Polémique suite à l'augmentation du prix des transports : Comment un problème devient public ?

Trois syndicats des transports urbains à savoir, le Collectif des propriétaires de taxis (CPT), le Syndicat national des conducteurs de taxis (SYNCOTAXI) et le Syndicat national des conducteurs indépendants de minibus, sur la trentaine que compte le secteur, ont décidé seul d'augmenter le prix des transports urbains.

Après une série de débrayages, pendant plusieurs mois, sans succès, pour exiger du gouvernement la réduction de 30% du prix à la pompe des hydrocarbures produits au Niger, le collectif des propriétaires de taxis, et les Syndicats de conducteurs de taxis et de *faba-faba* ont décidé, sans consultation des autres parties, à partir du samedi 6 octobre 2012, de relever le prix de la course interurbaine.

Par cette décision, la course de taxi passa de 200 à 300 FCFA, soit une augmentation de 50%, et celle des minibus de 125 à 200 FCFA. Pour justifier leur décision, ces syndicats invoquent, entre autres, la hausse des différentes taxes et du prix des hydrocarbures. Cette décision a provoqué l'indignation et la stupéfaction chez beaucoup de citoyens nigériens qui s'insurgeaient déjà du fait que ces prix n'ont jamais été revus à la baisse.

«Ça ne s'explique pas, si c'est une manière d'amener le citoyen à participer à leur mouvement ou s'engager avec eux, ce n'est pas en opprimant la vie du citoyen qu'il peut comprendre la nécessité de les accompagner» (Entretien avec Ibrahim 8/12/2012).

«C'est dans un pays où tout le monde veut faire sa propre loi... est-ce ça la démocratie ? C'est inconcevable que des individus mal intentionnés comme ces taximen, se prennent pour des juristes et font hausser les prix du taxi alors que le pauvre nigérien n'arrive même pas à payer les 200FCFA. Aujourd'hui, il passe à 300FCFA sans que des associations de consommateurs, des représentants du gouvernement et des différents syndicats ne prennent part à la décision. Oui je suis contre l'augmentation du prix du taxi,... consommateurs nigériens réveillez vous et défendez vos droits» (Entretien avec Salamatou16/10/2012).

Même si certains trouvent légitime cette augmentation pour ces derniers, cette décision est bien justifiée ; c'est le dernier recours face au mutisme et à l'indifférence du gouvernement après plusieurs mois de lutte sans effet.

L'opposition politique nigérienne, quant à elle, explique cette situation par la non maîtrise de la gestion du secteur par les autorités au pouvoir. Pour beaucoup de Nigériens, par contre, cette décision est non fondée; ils appellent, par conséquent, les usagers à ne pas la respecter.

Certains acteurs de la société civile, dénoncent cette attitude des conducteurs de taxis et *faba-faba*, qu'ils trouvent inopportune, et saluent, par ailleurs, le décret récemment pris en Conseil de ministres réglementant le prix des transports urbains. Une nouveauté dans ce secteur. Ils disent ne pas comprendre que ces syndicalistes aient accepté, pendant des années, le prix de la course en taxi à 200 FCFA, alors qu'ils achetaient le litre d'essence autour de 700 FCFA, et décident de l'augmenter aujourd'hui, après que l'État ait baissé depuis un an le litre à 579FCFA, et annoncé une prochaine réduction à compter de janvier 2013 de 40 FCFA sur le prix du litre d'essence.

«Tous les marchés sont régulés ainsi que les biens et services. L'augmentation anarchique des prix n'est pas permise, surtout dans un État de droit. Tout est fait par étape et les taximen auraient dû s'armer de patience et continuer à négocier avec l'État, tout en impliquant d'autres composantes de la société comme la société civile et les organisations syndicales... » (Entretien avec Daouda, 16/10/2012).

"C'est à l'État de prendre les dispositions idoines pour mettre fin à cette anarchie", propose Dr Alfari, pharmacien. (15/10/2012).

Cette décision a été, en effet, vite condamnée par les autorités nationales. Le gouvernement, réuni le mardi 9 octobre 2012, tout en prenant les dispositions pour faire cesser "*cet abus manifeste*", a rappelé que "*les prix de la course de taxi et des autres véhicules de transport urbain et périurbain restent inchangés*"(conseil de ministres du mardi 9 octobre 2012). En conséquence, le conseil de ministres a instruit les autorités concernées "*pour y mettre un terme définitif*". Pour le ministre des transports Ibrahim Yacouba, le gouvernement a pris un décret qui réglemente désormais le prix des transports urbains et interurbains.

"Il n'est pas normal, il n'est pas acceptable, qu'un groupe de syndicats décrète de manière unilatérale une augmentation du prix de transport", dans un État démocratique. Il a rappelé, qu'il ya un an, le

gouvernement a réduit le prix du litre d'essence de 100 FCFA ; *"dans deux mois, il va encore baisser de 40 FCFA. C'est ni moralement acceptable, ni économiquement justifiable, cette augmentation du prix du transport"*, a-t-il rajouté.

"Le gouvernement a la mission d'abord de protéger les consommateurs", rappelle M. Ibrahim Yacouba. Il a souligné qu'il n'ya aucune activité qui puisse se faire en dehors de la réglementation. Et c'est désormais au ministre du commerce de fixer le prix des courses. Un arrêté ministériel a été pris le mercredi 10 octobre 2012, dans ce sens (point de presse animé par le ministre M. Ibrahim Yacouba 11 octobre 2012).

"Le prix des taxis reste inchangé. Ceux qui violent la réglementation subiront la rigueur de la loi", a conclu le Ministre des Transports.

Le président du Conseil de ville de Niamey, Oumarou Dogari, tout en appelant les conducteurs au respect des textes qui régissent désormais le secteur, averti vendredi 12 octobre dans un communiqué, que tous ceux qui violent la réglementation s'exposent aux sanctions prévues à cet effet.

Le maire central précisa que ce sont les services de la mairie qui autorisent l'exploitation des taxis, à travers l'attribution d'un numéro pour le véhicule et l'octroi du permis de conduire de taxi pour le conducteur.

«Il est hors de question de laisser se faire dans la ville de Niamey des pratiques qui sont contraires à la loi», a affirmé Oumarou Dogari. Qui mis en garde tous les exploitants des taxis et *faba-faba* qui se hasarderaient à braver cette mesure. A l'endroit de ceux-là, le Maire central de Niamey annonça un certain nombre de sanctions comme le retrait pur et simple du numéro de taxi et du permis de conduire de son conducteur. Le Maire central déclara que ses services ont d'ores et déjà pris toutes les mesures pour démasquer les conducteurs de taxis qui tenteront de défier la mesure gouvernementale.

3. Les mesures prises face à la persistance des taximen

Malgré les multiples mises en garde faites par les autorités en charge des transports, puis par celles de la ville de Niamey, certains taximen et les conducteurs de *faba-faba*, ne fléchissaient pas. Face au refus des conducteurs de taxis et *faba-faba*, pour revenir à l'ancien prix, le gouvernement s'est engagé dans une série d'interpellation des conducteurs des taxis. Plusieurs taximen dénoncés par des clients ont été interpellés à la police judiciaire de Niamey.

Par ailleurs, le gouvernement a décidé de mettre en circulation à partir du 18 octobre, une trentaine de bus supplémentaires à travers la SOTRUNI et la compagnie "le Transporteur", pour assurer le transport des usagers à leurs lieux de

travail. Ces nouveaux bus font la navette entre les principales artères de la capitale, de 6h00 à minuit, en raison de 100 FCFA la course. Une décision favorablement accueillie par la population.

«Ces bus qui viendront renforcer le parc de la société des transports urbains du Niger (SOTRUNI), vont circuler sur les grandes lignes de Niamey, pendant toute la journée», a dit, à la télévision nationale, le ministre des transports, M. Ibrahim Yacouba. Selon le ministre, "face à la grève sauvage des syndicats des transports urbains et interurbains, il était nécessaire au niveau du gouvernement, que toutes les dispositions soient prises pour assurer la continuité des activités économiques".

Suite à cette situation, le collectif desdits syndicats lança un autre mot d'ordre de grève pour protester contre l'arrestation de leurs collègues arrêtés pour non respect de la réglementation.

La journée suivante fut marquée par des cas violences physiques entre les deux blocs des syndicats opposés. Les grévistes ont physiquement agressé les conducteurs de taxi qui refusèrent de répondre à leur mot d'ordre de grève. Voici des propos des individus, témoins de la situation :

«Nous avons assisté à des scènes d'altercations entre les grévistes sans foi ni loi et des éléments de force de l'ordre. Lorsqu'une horde des taximen très en colère, à la limite drogués, se sont pris à des honnêtes citoyens. En effet, sans préavis aucun, les conducteurs de taxi et autres faba-faba, comme pour défier, l'autorité de l'État, ont décidé d'instaurer le désordre dans les rues Niamey [...] Ainsi, mécontents de la décision ferme du Gouvernement de maintenir le prix de la course des taxis à leur niveau initial de 200 FCFA, certains taximen qui se croyaient plus forts que l'État ont entrepris l'instauration d'une loi de la jungle. Ils ont non seulement maintenu le tarif de 300 FCFA la course, mais pire, ils ont juré de faire la peau à tous ceux d'entre eux qui hésite à les suivre dans leur bras de fer contre l'autorité de l'État. [...] Ainsi, a-t-on assisté dans les rues de Niamey, à des déplorables scènes de course-poursuites entre des grévistes et non-grévistes, suivies de bagarres entre les taximen eux-mêmes, et avec des clients mécontents». (Amadou le 22/10/2012).

«Trop, c'est trop !... Il faut qu'on se dise que la démocratie pour laquelle le peuple nigérien s'est battu n'est pas synonyme d'une licence à tout faire. Elle n'est nullement synonyme de laisser-aller où chaque matin, le citoyen lambda peut créer ses propres lois pour régir la société. Ce débrayage des taximen qui violent toutes les règles du droit de grève reconnu dans notre pays, est proprement intolérable dans un État de droit. L'État qui dispose de la force publique devra sans tarder tout faire, absolument tout entreprendre pour restaurer son autorité. Car dans une démocratie bien comprise, il est inconcevable que des gens tentent d'imposer leur loi au détriment de la majorité composée de l'ensemble des usagers du transport urbain» (Fati le 22/10/2012).

Devant l'ampleur de cette bagarre, les autorités de Niamey ont été obligées d'user de leur prérogative de la puissance publique pour restaurer l'ordre sur les différents axes urbains de Niamey.

La grève des taximen a montré la faiblesse du gouvernement en matière de gouvernance du système de transport à Niamey. Et cela montre l'insuffisance du cadre public, l'État semble ne plus avoir le monopole de l'action publique.

4. L'informel prend le devant pour satisfaire le besoin de déplacement

La nature a horreur du vide dit-on, et les Niaméens avaient tout simplement besoin d'être transportés à leur lieu de service, de commerce, etc. Pour pallier l'absence de moyens de transports urbains, les *kabou-kabou*, ont pris le relais avec un tarif initial de 400FCFA par course. Ils ont exercé ce métier dans une parfaite illégalité. La plupart des motos ayant servi au *kabou-kabou* n'ont ni immatriculation ni tout autre pièce réglementaire, en dehors d'attestation de vente. Des jeunes désœuvrés louent des motos pour faire le *kabou-kabou*. Ne disposant d'aucun papier (vignette, carte grise, assurance, permis de conduire, autorisation d'exercice). D'ailleurs, le maire central a dit qu'ils ne sont pas encore autorisés à exercer dans la capitale, mais que des réflexions sont en cours afin d'évaluer les conditions de leur exercice. Durant cette semaine, l'insolite était devenu, ordinaire et normal.

5. Quel type de gouvernance dans un contexte où chacun veut avoir un pouvoir ?

Il a fallu ce mouvement des conducteurs de taxi et *faba-faba* pour qu'on se rende compte du vide juridique concernant le transport dans la ville de Niamey. En effet, comme énuméré plus haut, les textes de loi qui régissent le transport dans la ville de Niamey, on constate que depuis 1988, il n'y a plus eu de décision ou de loi concernant le système de transport. Alors que la ville a évolué depuis cette date de même que la composition des modes de transports collectifs.

Suite à cette situation le transport dans la ville a été pris en compte par l'ordonnance du 7 juillet 1992. Le ministre du commerce anima une conférence de presse à cet effet, afin d'expliquer aux populations et aux conducteurs de taxis et *faba-faba* les dispositions législatives et réglementaires concernant la fixation des prix de marchandises et produits. Il expliqua que le décret a été modifié le 9 octobre 2012, afin d'intégrer le transport urbain et suburbain. Et en application de ce décret, le ministre du commerce a, par arrêté du 10 octobre 2012, fixé le tarif de la course de taxis à 200 FCFA et celui de *faba-faba* à 125 FCFA.

Donc c'est à partir de la crise du mois d'octobre dans le secteur du transport urbain, que le gouvernement a pensé à intégrer le transport dans la liste des marchandises dont les prix doivent être fixés par le gouvernement.

Dans son point de presse le ministre affirme avoir signé un arrêté le 25 octobre 2012, portant délégation de compétence aux gouverneurs pour le contrôle et la mise en application des prix de transports urbains et suburbains.

Suite à cet arrêté, le gouverneur de la région de Niamey, Mme Kané Aichatou, averti les conducteurs récalcitrants, d'appliquer la loi contre tout taxi qui continue à percevoir 300 FCFA la course, au lieu de 200 FCFA, fixé par la loi. Cette menace a été effectivement mise en application à partir du 29 octobre. Face à la nouvelle menace, inhérente à ce bras de fer, les propriétaires de taxis et minibus de l'IPTF, inquiets, rompent le silence. Dans une déclaration rendue publique, ils déplorèrent "cette malheureuse situation" qui leur a créé un manque à gagner de plus de 200 millions de francs CFA. Les propriétaires de taxis et minibus, qui "ne furent pas concernés par l'augmentation du prix de la course", appellent les conducteurs de taxis et minibus à "un sens élevé de modération pour le respect de la réglementation en matière de fixation des prix dans le secteur de transport".

On assista à un retour progressif à la situation normale, les taximen ont donc réappliqué l'ancien tarif qui est de 200 FCFA. Il a fallu jouer à l'autoritarisme, et à la fermeté pour venir à bout du problème ?

Mais jusqu'ici on ne sait pas comment les tarifs de la course sont clairement fixés ? À partir de quand pouvons-nous dire qu'on doit doubler la course ? Ou bien augmenter 100 FCFA.

6. Une expérience pleine d'enseignements : Journée taxi *tête rouge* et *faba-faba*

Pour nous imprégner de la réalité des transports collectifs à Niamey, la capitale du Niger, nous avons effectué une «randonnée» d'une journée dans un taxi *tête rouge* et une autre dans un taxi collectif suburbain communément appelé *faba-faba*, les deux principaux moyens de transport collectif de la ville.

Deux motivations sont à la base de cette expérience. La première, pour satisfaire notre curiosité et la seconde pour comprendre le vécu des taximen de la ville ainsi que les motivations de leurs mouvements-itinéraires à travers Niamey. Pour ce faire, nous avons passé un contrat d'un jour avec un chauffeur de taxi *tête-rouge* et un autre avec un conducteur de taxi collectif suburbain *faba-faba* pour les suivre dans leur pérégrination quotidienne. La durée de ce contrat peu paraître trop courte voire dérisoire. Il n'en demeure pas moins que ces randonnées ont été riches d'enseignements.

6.1. Une expérience vécue avec Abdoulaye, conducteur de taxi tête-rouge

Abdoulaye habite comme moi au quartier Talladjé situé à la périphérie est de la ville. Il possède un taxi de marque Toyota Starlet qui lui a été confié par un parent. Il débute tous les jours son activité à 6h30mn. Comme à l'accoutumée, nous avons débuté la journée avec lui, à la même heure. Nous nous dirigeâmes vers la station Total du boulevard du 15 avril qui borde le sud du quartier, pour prendre de l'essence. Chemin faisant, Abdoulaye a embarqué deux clients, dont l'un pour le Petit marché et l'autre pour le Grand marché (tous ces deux équipements marchands sont situés dans le centre-ville, à 4 km du lieu d'embarquement). Après avoir mis de l'essence pour 5000 FCFA CFA, nous avons pris la direction du Grand marché. Un client se rendant à l'ENAM (École National d'Administration et de la magistrature) nous a arrêtés au niveau du quartier Cité Fayçal, mais Abdoulaye refusa de le prendre parce que sa destination est non seulement plus éloignée mais excentrée par rapport au Petit marché. 200m plus loin un autre client nous arrête et rentre dans le taxi ; il se rend à l'UGAN (Union Générale des Assurances du Niger) Grand marché qui se trouve à mi-chemin entre le Grand et le Petit marché. Le taxi est à présent plein, il peut donc rouler sans chercher des clients, c'est-à-dire un peu plus vite. Au Grand marché, il dépose d'abord l'un des clients, qui est aussitôt remplacé par un autre qui va à l'hôpital National de Niamey (HNN), sis dans la zone administrative, ensuite successivement celui de l'UGAN et du petit marché. Là, il se fait servir une tasse de café par le cafetier du coin avant de continuer vers l'HNN après avoir embarqué deux nouveaux clients dont l'un pour le quartier Plateau et l'autre pour le quartier Yantala, à l'ouest, dans la zone intermédiaire de la ville. Ce dernier client, boutiquier de son état, est venu tôt au Petit marché approvisionner son épicerie. Abdoulaye, avant de l'embarquer, lui demanda 700 FCFA dont 500 FCFA pour ses bagages et 200 F pour sa course. Le boutiquier proposa à son tour 500 FCFA. Finalement les deux convinrent pour 600 FCFA et nous reprenons la route. Le client de l'hôpital est débarqué à sa destination, puis celui du quartier Plateau qui tend un billet de 2000 FCFA au taximan qui lui dit sèchement qu'il n'a pas de monnaie ; Il revient alors au client de se débrouiller pour en trouver et désintéresser le taximan. Le client demanda en vain à deux tabliers sis à proximité, et finit face aux coups répétés de klaxon de Abdoulaye, signe de son irritation, par laisser son billet de 2000 FCFA à l'un des tabliers en contrepartie d'une pièce de 200 FCFA, prix de la course, qu'il remit au taximan. Celui-ci mécontent d'avoir perdu du temps, empocha ses sous sans manifester la moindre courtoisie et démarra en trombe en marmonnant des injures à l'égard du client, puis fit la remarque suivante : *«les nigériens n'ont aucun respect pour nous autres taximen. Ils n'ont aucun égard pour nous, si non comment peut-on embarquer dans un taxi, et le matin, sans demander au conducteur s'il a de la monnaie ou pas ?»* Le boutiquier le conseille de prendre patience et de faire preuve d'indulgence. Cette conversation est interrompue par un client qui avant

d'embarquer pour le marché de Yantala, avertit le taximan qu'il dispose d'un billet de 1 000 FCFA. Celui-ci accepte de le prendre. Le boutiquier en profita pour dire au taximan qu'il y a heureusement des clients, comme celui qui vient d'embarquer, qui respectent les convenances. Abdoulaye acquiesce de la tête sans mot dire.

Après avoir débarqué ces deux clients, nous rebroussâmes chemin et j'en profitai pour demander au chauffeur la raison de son emportement de tout à l'heure. C'est alors qu'il m'expliqua qu'il est de coutume que les clients avant d'embarquer avertissent le conducteur qu'ils ont en leur possession une grosse coupure de banque, afin d'éviter toute altercation au débarquement.

Après le rond point Gadafawa, des élèves de l'ENSP (École Nationale de Santé Publique) montèrent dans le taxi et descendirent à l'HNN. Ils furent remplacés par trois nouveaux clients dont deux avaient pour destination le Nouveau marché et l'autre l'hôpital régional Poudrière (HRP). Après les avoir déposé, Abdoulaye m'informa que c'est l'heure de son casse-croûte matinal qu'il prend habituellement dans une gargote fréquentée surtout les matins par les taximen sise au marché Wadata à quelques encablures de l'HRP, au nord-est de la ville dans la zone intermédiaire. Sur le chemin, il embarqua un client qui descendit à côté de la Radio Anfani. Il déjeuna donc vers 9h en compagnie de nombreux autres taximen. Ce petit déjeuner pris dans cette gargote, où tout le monde semble se connaître, est l'occasion aussi pour les chauffeurs d'échanger, dans une ambiance bruyante, des informations de toutes sortes. De parler également de leur vécu dans les taxis, leurs rapports avec les clients et aussi la police routière, des informations politiques, etc.

35 mn plus tard, Abdoulaye reprend son activité en empruntant le boulevard Mali Béro en direction de la Grande Mosquée. Il embarque deux clients à côté de l'Ecogare Wadata dont l'un souhaite se faire déposer au quartier à Banifandou I, et l'autre au marché Bonkaney. Abdoulaye, compte tenu de la distance et de la position excentrée de ses lieux-dits, fixe à deux courses, c'est-à-dire à 400 F leur déplacement. Le premier après négociation s'en sort en payant 300F alors que le second ne parvient pas à baisser le prix et paie donc les 400 FCFA. A côté du CCOG, un troisième client embarque pour le lieu-dit Fada Loubatou/Dan Gao. Ces trois clients sont déposés en fonction de l'itinéraire du taxi et remplacés au cours du trajet par un client se rendant au quartier Cité Caisse, et un autre au quartier Banifandou I. Ici l'état de la route est cahoteux ou inondé, ce qui contribue à irriter notre taximan qui se plaint en disant *«je n'aime pas venir à Banifandou I à cause de l'état des rues qui bousille mon taxi. C'est pourquoi, je peux faire un mois sans venir dans ce quartier surtout pendant la saison de pluie»*. De Banifandou I, nous nous dirigeâmes un peu plus au nord vers le quartier Lazaret du fait d'un client. Sur ce tronçon, Abdoulaye, par manque de pot, n'eut pas d'autres clients. Après avoir déposé l'unique client, il hésita entre

continuer vers la périphérie nord ou rebrousser chemin. Il était 10h. Il m'expliqua alors qu'à cette heure de la journée, les clients sont plutôt rares dans les quartiers mais nombreux au niveau des marchés. Il décida alors de revenir au centre-ville et fit une bonne partie de ce trajet retour sur le boulevard du Zarmaganda sans client. Il en trouva un au carrefour du boulevard Mali Béro pour le marché Katako, puis un autre au niveau du stade Seyni Kountché pour le Grand marché, et enfin un 3^{ème} au carrefour de l'ENAM pour le quartier Maourey situé entre le Grand et le Petit marché. Au marché Katako, le client de ce marché est remplacé aussitôt par un autre qui voudrait se rendre à la Direction de la Sureté Nationale, à l'extrême ouest du quartier Maourey. Au débarquement du client du Grand marché, deux nouveaux clients pour le quartier Karadjé sis sur la rive droite du fleuve Niger embarquèrent. Le taxi est à présent plein, mieux, il est surchargé, mais ce n'est pas grave, pourvu que chaque client puisse atteindre sa destination le plus vite possible. Après la Direction de la Sureté Nationale, au niveau de l'immeuble Sonara 2, un nouveau client prit place pour descendre à l'Agence Ecobank Haro banda (Rive droite du fleuve en langue zarma). Notre élan fut bloqué au rond point Kennedy pendant une demi heure environ du fait d'un accident entre une moto et une voiture sur le pont Kennedy. Des agents de la police routière eurent beaucoup de mal, à cause de l'indiscipline des certains usagers, les taximen notamment, à dégager la route et rendre fluide la circulation. En revenant de la rive droite Abdoulaye n'embarqua que les clients se rendant au Petit marché. Une fois arrivé à cette destination, il reprit d'autres clients de la rive droite et particulièrement ceux qui habitent le quartier Pont Kennedy ou Gaweye sis au sud-est du 5^{ème} arrondissement.

Au rond point des Martyrs, à la sortie du pont Kennedy, il se fait interpellé par les policiers de la circulation en faction. L'un d'entre eux lui demande les papiers du véhicule qu'il contrôle très rapidement et libère le taxi. Un fois loin de ces fonctionnaires de la police, Abdoulaye nous informe que n'étant pas en règle, le billet de 2000 FCFA glissé dans les papiers du taxi a fait le miracle habituel lui permettant de poursuivre son chemin sans perte de temps jusqu'à demain encore. C'est plus efficace que d'avoir les papiers en règle qui ne vous dispense pas de donner l'argent de la cola.

En revenant du quartier Gaweye, nous fîmes un crochet à l'hôpital Lamordé, pour y déposer 3 clients et en reprendre 3 autres pour le Grand marché. Vers 13h, il m'informa qu'un autre chauffeur, communément appelé *kama mi ni* (en hausa : attrape moi), va prendre le relai, et lui permettre de regagner son domicile pour prendre son déjeuner et faire la sieste. Le lieu de rencontre étant le quartier Talladjé, il embarqua naturellement des clients de ce quartier.

Omar, le *kama mi ni*, commença à 13h30, avec des clients en partance pour l'HRP. De là, il embarqua d'autres pour le quartier Soni, puis successivement le

Petit marché, le Nouveau marché, le CCOG avant de prendre, vers 16h, la direction du quartier Talladjé pour remettre à Abdoulaye son taxi.

Il est intéressant de noter que le *kama mi ni* roule beaucoup plus vite que Abdoulaye. Il donne l'impression de faire un rallye afin de glaner le maximum de clients et donc d'argent dans le laps de temps qui lui est accordé. Sa conduite peut engendrer deux problèmes : la détérioration du véhicule qui emprunte sans précaution les nids de poule et les risques accrus d'accidents de la circulation. Le commun des niaméens leur attribue une part importante des accidents dus aux taximen

Abdoulaye reprend donc son taxi à 15h35 et m'expliqua que le fait de remettre son taxi à son ami pour un *kama mi ni* lui permet de se reposer un peu et de permettre à l'autre de gagner quelques argents indispensables à l'entretien de son foyer. Il continua ses activités dans la partie centrale de la ville jusqu'à 17h puis il se dirigea vers la zone administrative du fait de l'approche de l'heure de descente des fonctionnaires. En effet quand nous y arrivâmes il y avait déjà des clients qui attendaient, des files d'attente ont commencé à se former. Abdoulaye commença ainsi ses navettes du soir entre la zone administrative et les quartiers péricentraux et intermédiaires : Yantala, Boukoki, etc. En moins de 2 heures, nous avons fait 4 fois la navette zone administrative/Yantala et 2 fois zone administrative/Boukoki. Le nombre d'aller-retour entre ces deux zones est considérablement réduit par les embouteillages au niveau des ronds points Palais de la Présidence, Boulangerie les délices, ENAM, marché Katako, Lycée Kassai et Les écoles Diori, bref aux intersections du boulevard des indépendances et sa suite l'avenue Kassai

A partir de 18h30, le pivot des navettes est désormais la zone commerciale, Petit ou Grand marché ou encore Katako et alentour. Nous y trouvons une foule de clients. Ici, notre taximan privilégia des groupes de 3 clients ayant la même destination dans les quartiers périphériques comme Talladjé ou Route Filingué. Après 4 navettes, vers 19h30 Abdoulaye décida de raccrocher pour cette journée bien remplie (Voir sur la carte n°15, notre parcours dans la ville).

Encadré 1: Journée en taxi tête rouge (09 juillet 2010).

Ce récit permet de déceler que conduire un taxi nécessite la mise en place d'une stratégie permettant de capter le maximum de clients sur de courtes distances. Afin de faire face aux dépenses de fonctionnement (carburant, petites pannes éventuelles, restauration, etc.) mais aussi de pouvoir s'acquitter du versement journalier au propriétaire de taxi ou de prévoir l'amortissement du taxi lorsqu'on conduit son propre taxi. C'est pourquoi, le matin, Abdoulaye parcourt toute la ville y compris les zones périphériques en faisant attention, dans ses sauts de puce, pour embarquer uniquement les clients se dirigeant dans la même

direction. Vers 10h, il concentre ses activités autour des marchés. Vers midi, il privilégie les lignes reliant l'un des principaux marchés de la ville (Petit ou Grand marché, marché Katako) et une périphérie (Talladjé, Haro banda, Yantala/Goudel, Lazaret ou Route Filingué). Le soir, après la sieste, après avoir un peu tourné en ville, il relie le centre-ville (zone administrative et/ou commerciale) aux autres couronnes de la ville : d'abord les zones péricentrales et intermédiaires puis les zones périphériques.

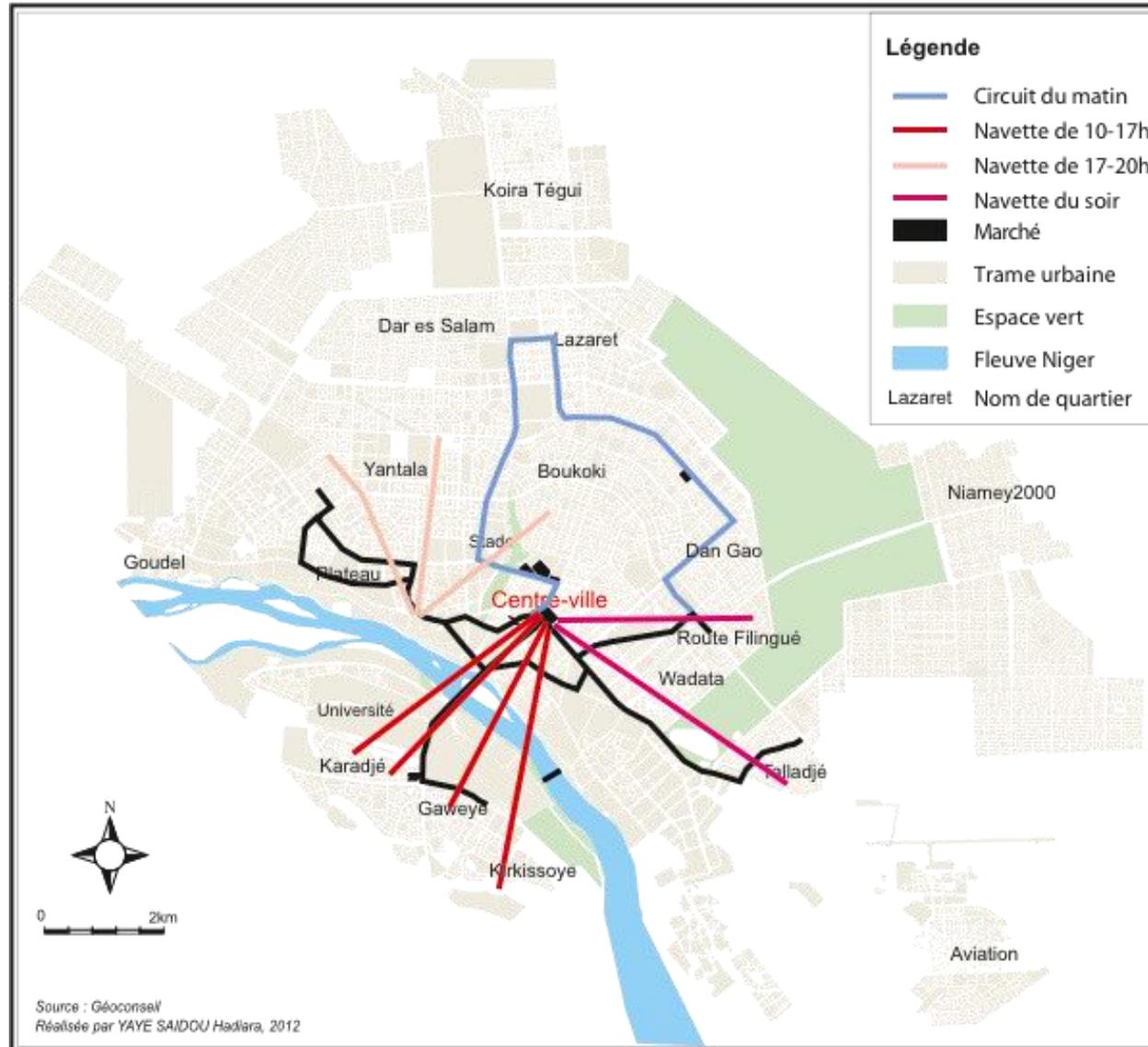
La présente description permet de comprendre les difficultés de transport à certaines heures de la journée dans les quartiers, situés dans la couronne intermédiaire ou périphérique de la ville, désertés par les taxis au profit de la partie centrale ou péricentrale.

Abdoulaye au cours d'une journée transporte des passagers hétéroclites : fonctionnaires, élèves et étudiants, petits commerçants, ménagères se rendant ou revenant du marché, etc. Chaque catégorie de clients semble avoir ses heures de déplacements :

- Les salariés du secteur public et privé se déplacent principalement tôt le matin pour se rendre au travail regagnent leur domicile entre 17h et 18h30 mn ;
- Les élèves et étudiants quant à eux empruntent les taxis le matin à la même heure que les salariés, mais descendent vers 13h 30 14h ;
- Les commerçants emboîtent le pas à ces deux premières catégories d'usagers vers 7h30 mn et vers 18h30 jusqu'à 20h ;
- Les ménagères se déplacent principalement le matin vers 9h pour des achats dans les différents marchés. La plupart est de retour à domicile avant midi. Quelques unes font aussi le marché l'après midi.
- A ces quatre catégories de clients dont les itinéraires sont bien connus s'ajoutent ceux dont les motifs de déplacement sont difficilement identifiables et quantifiables : ce sont les visites aux formations sanitaires, les visites de courtoisie aux parents et amis, etc.

Abdoulaye est aussi généreux, car il partage son activité avec son ami au chômage en lui permettant à travers le *kama mi ni* de gagner quelques sous indispensables à sa survie.

Carte n°16: Circuit effectué dans taxi collectif (tête rouge)



6.2. L'expérience vécue avec Mounkaila, le chauffeur de *faba-faba* (12 décembre 2010)

Nous avons aussi passé une journée dans le taxi collectif suburbain communément appelé *faba-faba* de Mounkaila. C'est un mini bus de marque Toyota HIACE qui relie le quartier Aviation sis à la périphérie est de la ville au Grand marché. Ce taxi sillonne les rues défoncées du quartier Aviation avant d'emprunter la RN1 et les boulevards du 15 avril et de la Liberté tous bitumés et en très bon état.

Le choix de cette ligne n'est pas fortuit. Premièrement c'est sur cette ligne que les tous premiers taxis *faba-faba* ont été expérimentés, il y a 14 ans, avant de conquérir d'autres lignes de la ville. Deuxièmement pour comprendre le vécu de ces conducteurs et leurs comportements, notamment l'étiquette de chauffard qu'on leur colle.

Nous avons commencé la journée vers 6h du matin à l'un des terminus du quartier Aviation, sis sur la route Tchanga, (du surnom du Préfet Président de la Communauté urbaine de Niamey qui l'aménagea en la rechargeant de latérite) en embarquant 13 clients en dehors du chauffeur, de son aide communément appelé apprenti chauffeur et moi-même. Après un démarrage laborieux, le véhicule parvient à s'élancer sur la route latéritique dégradée et parsemée de nids de poule ou inondée par endroit jusqu'à la RN1.

La station Total de Talladjé sur le boulevard du 15 avril fut notre première escale. Les clients débarqués ont été aussitôt remplacés par d'autres. Il en fut de même au rond point sixième, deuxième escale sur notre trajet en direction du Grand marché et ainsi de suite jusqu'au Grand marché. Notons cependant, qu'au fur et à mesure que nous nous approchâmes du terminus (Grand marché à côté de la station Tamoil), le nombre de clients à l'embarquement s'est amoindri. A peine les derniers clients en provenance du quartier Aviation ont-ils débarqué que nous rebroussâmes chemin avec quelques clients seulement, dont une grande partie travaille dans la zone industrielle c'est-à-dire à mi-chemin entre le Grand marché et le quartier Aviation et le reste dans la zone aéroportuaire du quartier Aviation.

Une fois à destination, nous refîmes aussitôt le plein au marché Aviation et rebroussâmes chemin cette fois-ci avec uniquement des clients descendant au Grand marché. Sur tout le trajet, une foule de clients attend une hypothétique *faba-faba* pour se rendre au travail. Au 3^{ème} tour, Mounkaila préféra embarquer les clients du quartier Talladjé qui paie à peu près le même prix que ceux de l'Aviation pour les mêmes destinations.

Vers 7h45, au 4^{ème} tour, au niveau de l'intersection des boulevards du 15 avril et du Mali Béro, dénommé par les conducteurs de *faba-faba* rond-point Satom (du fait de la présence d'une installation de la société des travaux publics Satom), les fonctionnaires de la police routière en faction intercepte notre taxi et demande à Mounkaila les pièces de son véhicule. Mounkaila obtempère. Le fonctionnaire de police s'empare des pièces sans dire mot et retourne à son poste. Je demande alors à Mounkaila s'il a commis une faute. Il me dit non, puis descendit du véhicule et alla le rejoindre pour revenir aussitôt.

Au retour, il me demanda : *êtes-vous nouvelle sur la présente ligne ?*

Je lui répondis : *oui*

Alors, il me dit : *sur la présente ligne, ma sœur, les fonctionnaires de police en faction ne cherchent pas, en réalité, de savoir si les faba-faba sont en règle ou pas, ni si nous avons commis une infraction. Ils nous réclament juste la cola du jour.*

Je lui rétorquai : *c'est du racket.*

Il me répondit : *entre être racketté et continué aussitôt ses pérégrinations tranquillement le reste de la journée et refuser de l'être et être immobilisé à chaque passage et perdre ainsi ses clients et donc la recette qui va avec soit environ 1 500 F à raison de 125 F par client. Moi je préfère payer et être tranquille toute la journée.*

Notre conversation suscita des réactions et dégagea deux camps, les partisans de Mounkaila qui pensent qu'on ne peut rien contre cette corruption des fonctionnaires de police et les partisans de la lutte contre la corruption et l'impunité prônées par le Président de la République.

Sur ces mots, Mounkaila redémarrera son véhicule et nous continuâmes nos discussions et notre chemin en débarquant tour à tour des passagers devant la pharmacie du Nouveau marché, au rond-point de l'Église Protestante sous la houlette de l'aide du conducteur. Parfois le zèle des apprentis chauffeurs exaspère certains clients qui leur reprochent leur manque d'éducation et/ou de courtoisie. Ce zèle des apprentis et reprochent des clients se terminent souvent par des altercations avec les femmes ou des empoignades avec les hommes.

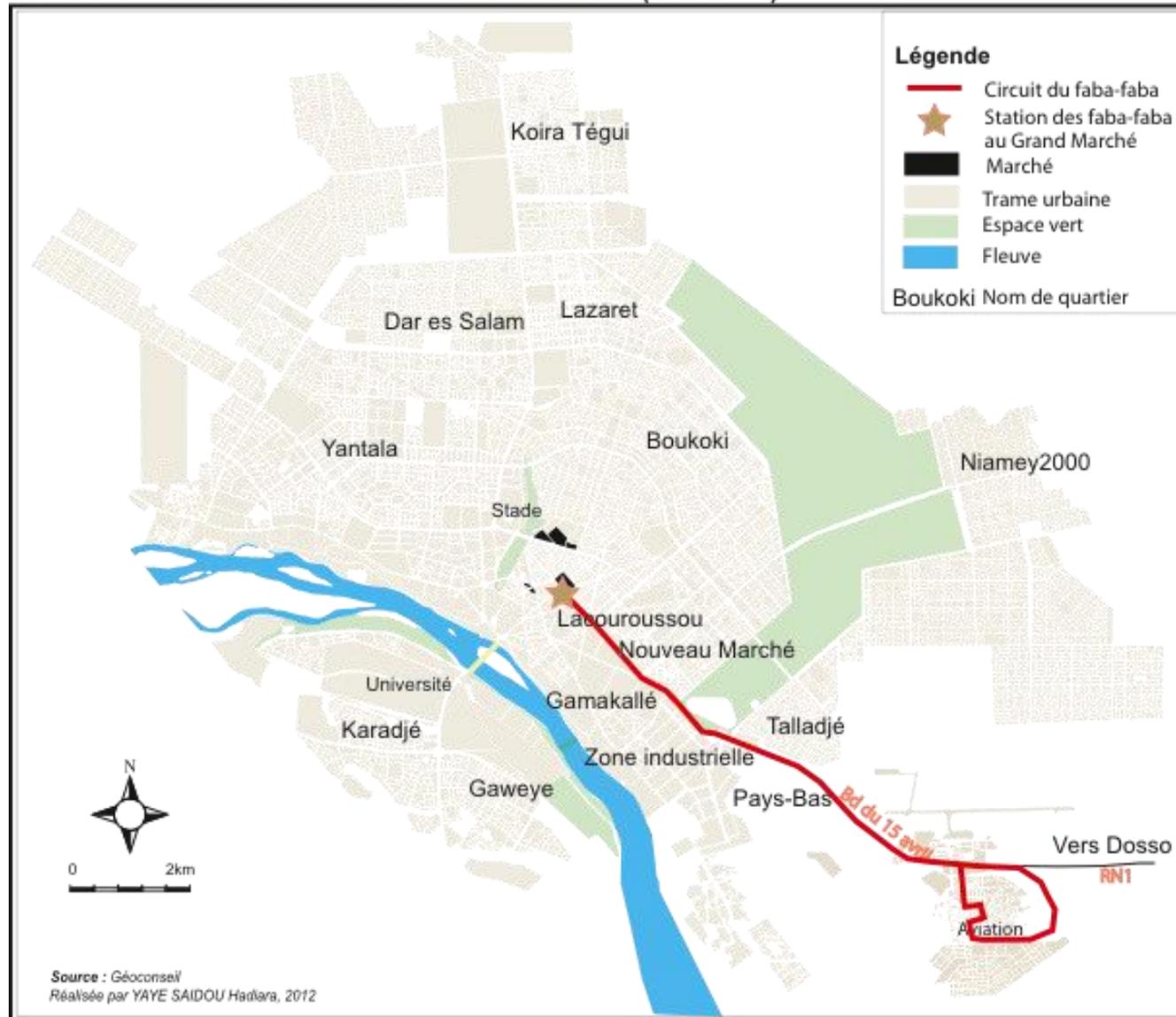
Entre 6h15 et 9h30, nous avons effectué six allers-retours le quartier Aviation et le Grand marché. A partir de 10h jusqu'à midi, les clients ont commencé à se raréfier, le trafic diminua par conséquent. A présent dans un sens comme dans l'autre, il nous faut attendre près de 30mn voire davantage pour faire le plein de passagers. Mais vers 13h30mn, on constate un léger afflux de clients

constitués majoritairement de scolaires regagnant leur domicile dans les quartiers périphériques.

Entre 14h30 et 16h30mn, une fois encore les clients sont rares, obligeant Mounkaila à arpenter les alentours du Grand marché ou à sillonner le quartier Aviation à la leur recherche. A partir de 17h, au niveau du Grand marché les clients ont commencé à affluer et les *faba-faba* refont, comme le matin, le plein de clients regagnant leur domicile dans les quartiers périphériques de Talladjé et de l'Aviation. Le sens inverse est bien sûr moins fourni en client. A 20h10mn, les alentours du Grand marché s'étant vidé, Mounkaila décida aussi d'arrêter de travailler (Voir carte n°16).

Encadré 2: Journée en *faba-faba* (12 décembre 2010)

Carte n°17: Circuit effectué dans un taxi collectif (faba-faba)



De ces deux expériences, il ressort un certain nombre d'éléments.

Les femmes sont les plus nombreuses à emprunter les transports en commun. En effet, pendant notre tournée en taxi *tête rouge* par exemple, Abdoulaye à transporté 53 personnes dont 60 % de femmes (32 femmes contre 21 hommes).

Le caractère artisanal de l'exploitation des taxis collectifs urbains et suburbains. Les conducteurs de *faba-faba* et taxi *tête rouge* n'affichent pas leur destination sur leurs pare-brises. C'est aux cris et alertes des aides chauffeurs que le client peut connaître leurs destinations. Cette stratégie n'existe pas chez les taxis *tête rouge*, dont les conducteurs lorsqu'ils sont arrêtés par un client n'allant pas dans la même direction que ceux qui sont déjà dans le taxi, redémarre son véhicule sans même lui adresser un mot ou l'insulte carrément, d'où cet attribut de personnes mal élevées.

Ces expériences nous ont permis de palper un peu le vécu quotidien des chauffeurs de taxi *tête-rouge* et *faba-faba*, leurs pratiques et comportements. Parmi les pratiques, nous pouvons citer les surcharges, l'excès de vitesse, le non respect du code de la route et des autres usagers de la route dû à la modicité du prix de la course, qui les pousse à effectuer le maximum de courses pour capter le maximum de clients afin de réunir la somme nécessaire aux fonctionnement du taxi (carburant, petites réparations, bakchich, restauration) et le versement à faire quotidiennement au propriétaire de taxi. Réunir pareille somme est une gageure stressante pour ces conducteurs obligés d'emprunter les rares voies bitumées et encombrées. Ils sont ainsi obligés de forcer toujours le passage pour atteindre leurs objectifs. C'est donc une question de survie pour eux.

Nous avons pu nous rendre compte du caractère social des transports en commun, notamment l'entraide à travers le cas de Omar le *Kama mi ni* ou de l'aide du conducteur. Le taxi est aussi un cadre de circulation d'informations de toutes sortes.

Nous avons aussi constaté que les relations entre clients et conducteurs de taxi sont généralement cordiales. Beaucoup d'informations vraies ou fausses, bonnes ou mauvaises y sont véhiculées. Mais les relations peuvent aussi être enflammées voire conflictuelles. Bref elles sont délicates et dépendent des acteurs en présence et de leurs humeurs. La carence de moyens de transport adéquats, le stress, la surcharge de travail, le racket rendent les conducteurs de taxi *tête rouge* ou de *faba-faba* irascibles, discourtois, et hautains selon des clients. Pour certains, ce sont de véritables dangers publics, car étant à la base de tous les accidents de la circulation. Quant aux conducteurs, ils estiment que les clients ne les respectent pas, ils les hèlent même s'ils savent qu'ils ne vont pas dans la même direction, ne

les informent pas avant de monter, qu'ils ont en leur possession de grosses coupures de banque. Hormis les clients, les conducteurs se plaignent de l'État qui ne leur accorde pas toute l'importance due au service public qu'ils rendent à la population et ferme les yeux sur les rackets de toutes sortes qu'ils subissent. A titre d'exemple, ils mentionnent l'absence d'aire de stationnement pour les taxis et les *faba-faba* autour du Grand marché, contribuant ainsi à l'encombrement des voies. Encombrements dont les solutions sont toujours le déguerpissement des têtes de taxis tantôt à proximité du marché, tantôt à 1 km de cet équipement.

Conclusion

Les transports urbains artisanaux sont un enjeu majeur pour les villes africaines aujourd'hui. Même s'ils ne sont pas inscrits dans les Objectifs du Millénaire pour le Développement, on ne peut plus les négliger. Ils accompagnent le développement et la vie quotidienne, permettent la mobilité des populations vers les centres économiques, et sont de ce fait, source de production de richesses. Il est donc très important d'organiser au mieux ce nouveau mode de transport de sorte à rendre moins vulnérables les usagers et les conducteurs.

Conclusion de la deuxième partie

La mobilité est un des besoins les plus fondamentaux des hommes. En effet, l'absence d'une offre adéquate favorisant les possibilités de déplacement pour les personnes et les biens est un frein aux possibilités de développement social et économique. Ainsi, dans les parties suivantes les analyses plus approfondies de différentes pratiques permettront de constituer une typologie des habitants mobiles.

**TROISIEME PARTIE : LA MOBILITE :
LECTURE SOCIALE D'UNE PRATIQUE SPATIALE**

Introduction de la troisième partie

Pour pouvoir effectivement parler de la question sociale que la mobilité quotidienne présente et des disparités qu'elle crée, il est nécessaire de sortir du cadre étroit dans lequel les politiques du transport la confinent et prendre aussi en compte l'individu dans son contexte de mobilité, c'est-à-dire dans ses habitudes spatiales et temporelles spécifiques. Cette approche de la mobilité nous a permis de mieux appréhender dans le septième chapitre la mobilité à Niamey qui est fonction du revenu, du genre, de la possession ou d'un moyen de déplacement. Elle dépend aussi de la situation géographique : être sur une grande voie bitumée est un avantage dont ne bénéficie pas un habitant de la périphérie c'est ce qu'a tenté de démontrer le huitième et le neuvième chapitre qui insiste sur les questions d'accessibilité tandis que le dixième analyse les aptitudes différenciée de la mobilité.

**CHAPITRE VII : LA MOBILITE A NIAMEY : UNE
PREMIERE LECTURE PAR L'ESPACE**

Les pratiques de déplacements constituent des activités spécifiques et se distinguent par des motifs qui les orientent. Ces motifs sont étroitement liés aux activités que les habitants doivent ou veulent effectuer et qui sont distantes dans le temps et l'espace. Plus les lieux d'activités sont éloignés entre eux, plus le fait de se déplacer, les caractéristiques de ce déplacement et leur stratégie d'organisation jouent un rôle important au quotidien. Et ceci, aussi bien pour les habitants mobiles ou immobiles, que pour les acteurs qui régissent le territoire en question.

1. Une première lecture sociogéographique de la mobilité quotidienne à Niamey

Lors de l'enquête transport de 1985, la mobilité était évaluée en moyenne à 2,4 déplacements par jour et par personne et en 1996 à 2,3. Les principales observations auxquelles nous avons eu accès se rapportent aux différences de niveau de mobilité en fonction des critères sociaux. Tout d'abord «les hommes se déplacent plus que les femmes (3,3 déplacements contre 1,5)». Ensuite «les chefs de ménage se déplacent plus que leurs dépendants». De même la mobilité augmente avec le niveau d'instruction (5,8 déplacements quotidiens pour les personnes ayant fréquentées l'enseignement supérieur contre 1,9 pour celles qui avaient le niveau primaire). Les étudiants (4,2 déplacements) et les actifs occupés (3,8 déplacements) se déplacent beaucoup plus que les personnes de faible instruction et les femmes au foyer qui appartiennent pour la plupart à cette catégorie. Enfin, la mobilité augmente avec le revenu disponible des personnes : les personnes gagnant plus de 100 000 FCFA par mois se déplacent deux fois plus que celles qui gagnent moins de 10 000 par exemple (Ministère du commerce et des transports, 1986 : 22). En revanche la mobilité ne varie pas en fonction du type d'habitat.

Les raisons de déplacement sont principalement liées à des motivations personnelles et aux loisirs qui représentent la moitié des déplacements quotidiens. Les déplacements dus au travail sont fortement motorisés. En effet, si 91% des déplacements des cadres supérieurs s'effectuent en voiture, ce taux ne s'élève qu'à 44% chez les cadres moyens et à 18% chez les employés. Plus les revenus sont faibles, plus le taux de déplacement à pied est important, les transports en commun ne concernent que les revenus intermédiaires (Ministère du commerce et des transports, 1986).

Il est très difficile de comparer les résultats du ministère de transport à ceux du LET de 1996, du fait de choix méthodologiques différents, des différences d'échantillonnage et dans les recueils des données, le rapprochement des deux enquêtes ne permet pas un diagnostic très précis, mais il apparaît que le niveau moyen de mobilité de l'ensemble de la population de 1996 est équivalent à celui de 1985 et s'élève à 2,4 déplacements par jour et par personne environ (Diaz Olvera et al, 1999). En outre, corrélativement à la baisse de la motorisation

indiquée plus haut, la mobilité mécanisée tendait à diminuer légèrement au profit des modes collectifs (le bus notamment). Ainsi la part de la marche dans la mobilité totale passe de 47% en 1985 à 52% en 1996 et celle de bus double (Tableau 8). Cette baisse conforte les effets de la crise économique puisqu'elle rend plus pénibles les sorties hors du quartier, notamment pour les plus pauvres qui ne peuvent pas emprunter les transports collectifs.

	Enquête 1985 Ministère des transports (1)	Enquête LET 1996 (2)
Nombre de déplacements		
Tous modes	2,4	2,3
Mécanisé	1,3	1,1
Répartition modale (%)		
Marche	47	52
Deux roues à moteur	15	11
Voiture passagers	7	6
Taxi	12	13
Bus	2	4
Talladjé- talladjé	1	1
Bicyclette	-	2
Autres	1	1

Tableau 8 : Donnée des deux enquêtes

(Source : Ministère du commerce et du transport (1986), Diaz Olvera et al. (2002))

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

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

Ne pouvant aller plus loin dans la comparaison, la présentation suivante est consacrée à la mobilité quotidienne de notre échantillon. Ce portrait général de la population est intéressant. Puisque la population des chefs de ménages et épouse a en commun d'être en tête, si ce n'est financièrement du moins socialement, d'un ménage, des enfants et des dépendants hébergés. Leur mobilité est donc particulière dans le sens où leur responsabilité entraîne des déplacements supplémentaires notamment en termes de travail, d'entretien du ménage et souvent d'accompagnement. De façon globale, le nombre moyen de déplacements par jour est de 3,1. 10% des chefs de ménages et de leurs épouses ne se sont pas déplacés la veille de l'enquête. Il ne faut cependant pas oublier que les moyennes présentées ne reflètent pas les écarts au sein de la population entre les différents groupes sociaux. Quatre déplacements sur cinq ont été effectués en semaine du lundi au vendredi, et le dernier cinquième relevant du weekend. La marche représente le mode principal de transport, aussi bien en semaine qu'en weekend.

Les *faba-faba* et les taxis *tête rouge* assurent la quasi-totalité des déplacements en transports collectifs avec respectivement trois déplacements sur cinq et un sur trois, contre 1 sur cinq pour les autres.

L'examen des déplacements selon le nombre de trajets montre plus en détail l'utilisation des différents modes et sa variation entre les jours de semaine et le week-end. Les déplacements constitués d'un seul trajet non éloigné (80 % de l'ensemble) sont dominés par la marche tandis que les transports collectifs, notamment les *faba-faba* et les taxis *tête-rouge*, prédominent comme mode principal dans les autres déplacements. Mais la marche est également très fréquemment utilisée comme mode secondaire pour arriver au point d'embarquement en transport collectif ou pour atteindre sa destination finale débarqué du transport collectif : dans le cas le plus courant, des déplacements en transport collectif requièrent au moins un déplacement terminal à pied de plus de 5 minutes.

2. Des déplacements rythmés par le travail et la vie quotidienne

Tout déplacement est associé à une activité, et donc à une ou des motivations, pour se rendre au marché, aller se soigner, ou travailler par exemple. Les motifs de déplacements constituent donc des caractéristiques essentielles de la mobilité quotidienne. Nous les avons regroupés en trois catégories :

- le travail regroupe les déplacements professionnels et scolaires ayant ou non une extrémité au domicile ;
- la vie quotidienne se rapporte aux déplacements ayant pour motif l'accompagnement, les achats, les démarches administratives ou la religion ;
- la sociabilité concerne les activités de loisirs et de visites, des réunions de *fada* et des rencontres de *foyandi*. Mais surtout de mariage et baptême.

Les deux premières constituent les principales raisons évoquées pour les déplacements de la veille (Figure 4). A eux deux, ils motivent les deux tiers des sorties du domicile, ce qui explique le fait que l'échantillon regroupe des hommes généralement actifs et des femmes ayant en charge la gestion du ménage. La sociabilité est plus répandue chez les jeunes adultes et chez les enfants que chez les chefs de ménage, ce qui explique sa faible importance ici. Ainsi à Niamey, les hommes jeunes entre 14 et 18 ans effectuent 1,7 déplacement par jour pour ce motif, contre 0,9 pour les hommes de plus de 55 ans (Diaz Olvera et al, 1999).

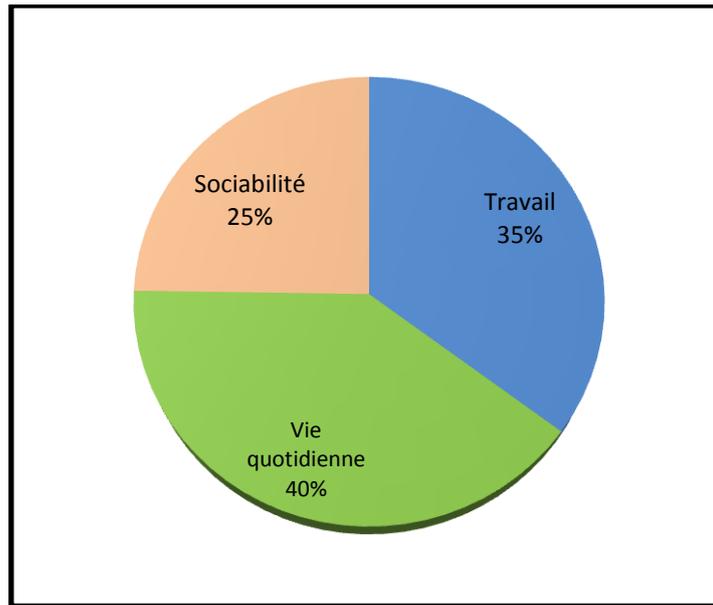


Figure 3 : Motif de déplacements
(Source : Enquête de terrain, 2011)

Plus précisément, si les déplacements pour la vie quotidienne sont plus répandus, ils sont surtout dus à la religion et aux achats. La religion représente en effet 50% des déplacements de la vie quotidienne. La mobilité pour le travail comporte peu de déplacements scolaires, du fait que l'échantillon est composé essentiellement de chefs de ménage et d'épouses, les déplacements pour la sociabilité, moins nombreux, sont motivés principalement par les visites effectuées (86% des déplacements pour ce motif), les loisirs urbains, comme les sorties au cinéma sont plutôt rares.

3. Les grands traits de la mobilité quotidienne : une lecture spatio-temporelle de la mobilité

Les flux de déplacements peuvent être approchés à partir des réponses à quatre questions : où, quand, comment et pourquoi ? Ils s'organisent essentiellement à partir du domicile sous forme d'aller-retour. C'est dans l'environnement immédiat de la concession que se déroulent la plupart des déplacements. Ainsi, deux déplacements sur cinq s'effectuent dans la zone de résidence et près d'un sur quatre a lieu entre le domicile et une zone limitrophe. Du fait notamment d'une offre de services, de commerces, d'emplois et de lieux d'études plus importante, l'attraction du centre est toutefois loin d'être négligeable.

La prédominance des flux à faible distance se confirme lorsque l'on observe les distances parcourues. Un quart des déplacements mesure moins d'un kilomètre, la moitié moins de 2,5 km, et seulement 10 % font plus de 7 km.

La répartition des déplacements selon l'heure à laquelle ils débutent permet d'identifier des pointes calées sur les activités contraintes réalisées à l'extérieur notamment par le travail et les études. La journée niaméenne, en tout cas celle des scolaires et de nombreux actifs, est organisée autour d'une pause-repas qui se traduit souvent par un retour au domicile. Il en résulte trois périodes de pointe, en début de matinée et en début et fin d'après-midi, d'intensité pratiquement identique, à l'exception de l'embauche de l'après-midi, un peu plus faible. Presque 50 % des mouvements sont ainsi concentrés durant ces pointes. Toutefois, pendant le week-end et tout particulièrement le dimanche, la répartition des déplacements se modifie et ces périodes voient leur importance diminuer sensiblement, ne captant plus qu'un déplacement sur trois.

Deux modes de transport recueillent chacun près de deux déplacements sur cinq : la marche vient en tête, mais elle est à peine plus utilisée que les deux-roues à moteur. La bicyclette assure un dixième des échanges. En avant-dernière place arrive la voiture particulière, avec 6 % des déplacements, et enfin les transports collectifs avec 15% seulement. Si l'utilisation des modes varie très peu entre heure creuse et heure de pointe, elle est plus sensible sur la longueur du trajet.

Sur les petits trajets, la marche est prépondérante, alors que sur les distances moyennes elle s'efface derrière les autres modes et tout particulièrement les deux-roues à moteur et les transports en commun. Ceux-ci sont utilisés pour réaliser les deux tiers des déplacements de plus de deux kilomètres. La marche est donc d'abord le mode des trajets courts, les modes mécanisés se partageant les moyennes et longues distances.

Les motifs de déplacement s'organisent autour de trois grandes sphères d'activités : la vie professionnelle (travail et études), la vie sociale (incluant visites et loisirs) et la vie quotidienne (achats, démarches, religion, accompagnements...). Presque la moitié des déplacements (47 %) relève de la sphère professionnelle et l'autre moitié se partage entre la vie sociale (28 %) et la vie quotidienne (25 %). Ces proportions se modifient durant le week-end, moment privilégié des activités de sociabilité, qui suscitent pratiquement la moitié des déplacements. Mais, en conséquence de l'importance du secteur traditionnel, et tout particulièrement des petits commerces, on retrouve le dimanche un taux non négligeable de flux professionnels (un déplacement sur six). Les déplacements ménagers et de sociabilité s'effectuent majoritairement à l'intérieur de la zone d'habitat. En revanche, pour les activités professionnelles, les Niaméens se déplacent sur de longues distances : si plus du quart de ces déplacements s'effectue encore dans la zone proche du domicile, la moitié a lieu entre le domicile et des secteurs limitrophes ou le centre-ville, confirmant ainsi le rôle de pourvoyeur d'emplois et de lieu d'études de ce centre.

Les déplacements des Niaméens se caractérisent ainsi par l'importance des flux de proximité et par des pointes temporelles marquées. En cela, ils se rapprochent de ceux observés dans d'autres capitales africaines (Bamako par exemple). Hormis la capitale Burkinabè qui présente une spécificité modale affirmée, l'importance des vélos, pratiquement absents ailleurs, au détriment des transports collectifs.

Ils ne sont pas comparables à celle identifiées dans l'enquête transport de 1985, car il y a eu un changement dans les horaires de travail au Niger. A partir de 2009, le système de journée continue a été instauré pour une grande partie des fonctionnaires de l'État. Les heures de pointe de l'après-midi sont sensiblement différentes puisque les scolaires vont de 7h30 à 13h30 et les fonctionnaires de 8h à 17h30 avec une pause de 30mn à 13h30.

40% des déplacements des chefs de ménage et des épouses se font en heure de pointe, ce qui peut paraître relativement peu mais se justifie par le fait que l'échantillon rassemble non seulement des actifs mais aussi des inactifs sans contrainte temporelle et pouvant se déplacer en milieu de matinée ou d'après midi. En effet, près de 48% des déplacements non internes au quartier d'habitation sont effectués en heure de pointe. Ce sont les heures de début et de fin de journée qui concentrent le plus de déplacements (60% de la mobilité des heures de pointe), ceux de la mi-journée concernent certains salariés et les individus regagnant leur domicile pour déjeuner. Les déplacements aux heures creuses se répartissent sur l'ensemble de la journée, 16% d'entre eux s'effectuent entre 18h45 et 20h15. Cette répartition horaire est en rapport avec les motifs de déplacements comme on peut le constater sur le tableau 9.

Motifs	Heures creuses (%)	Heures de pointe (%)
Travail	13	60
Vie quotidienne	50	25
Sociabilité	37	15
TOTAL	100	100

Tableau 9 : Motif de déplacement
(Source : Enquête de terrain, 2011)

Ainsi, en heure creuse, les motifs principaux de sorties du domicile sont liés à la vie quotidienne, et notamment aux achats ou à la religion et à la sociabilité (les visites). Ces activités peuvent être réalisées tout au long de la journée, leur

concentration relative sur les heures creuses du soir s'explique par les dernières prières qui sont faites à la mosquée du quartier. Cependant beaucoup de chefs de ménages préfèrent prier Magrib (18h45-19h) et Isha (19h45-20h) avant de rentrer définitivement chez eux. En revanche en heure de pointe, se situent les déplacements de travail et, dans une moindre mesure, de sociabilité. Les premiers entraînent, aux heures d'arrivée et de départ des salariés, un flux plus important de déplacement.

Les déplacements sont relativement courts puisqu'ils durent en moyenne 14 mn, tous modes confondus (11mn à pied et 15 mn en voiture). C'est le travail qui entraîne les plus longs déplacements (plus de 17mn) et la vie quotidienne les plus courts (moins de 10mn). La répartition modale des déplacements constitue une des causes de ces écarts. La sociabilité quand à elle peut entraîner de long ou de court déplacement.

4. Une hiérarchisation des espaces fréquentés

La localisation des espaces fréquentés permet à la fois de mettre en évidence une répartition géographique des déplacements, mais aussi de révéler des articulations entre les lieux d'habitation et l'ensemble des lieux vécus. De cette analyse, il ressort que l'environnement immédiat du quartier d'habitation et le centre-ville constituent les extrémités des déplacements les plus fréquemment observées. Nous allons tout d'abord présenter les zones d'attractivité de la ville de Niamey, afin de pouvoir expliquer le lien entre espace fréquenté et lieu d'habitation.

4.1. Les zones d'attractivités dans la ville de Niamey

La direction centripète des déplacements est manifeste à Niamey lorsque l'on observe l'inscription spatiale des déplacements réalisés à l'extérieur du quartier d'habitation. Quatre territoires ressortent comme les plus attractifs de la ville comme on peut le remarquer sur la carte n°10 en page 107. Comme dans beaucoup de villes ouest-africaines, les marchés jouent un rôle très fort. Le petit marché, le grand marché et le marché Katako qui forment les trois pôles (sommets) du triangle formant la zone commerciale, rassemblent en leur sein un grand nombre de citoyens venant de divers quartiers de la ville.

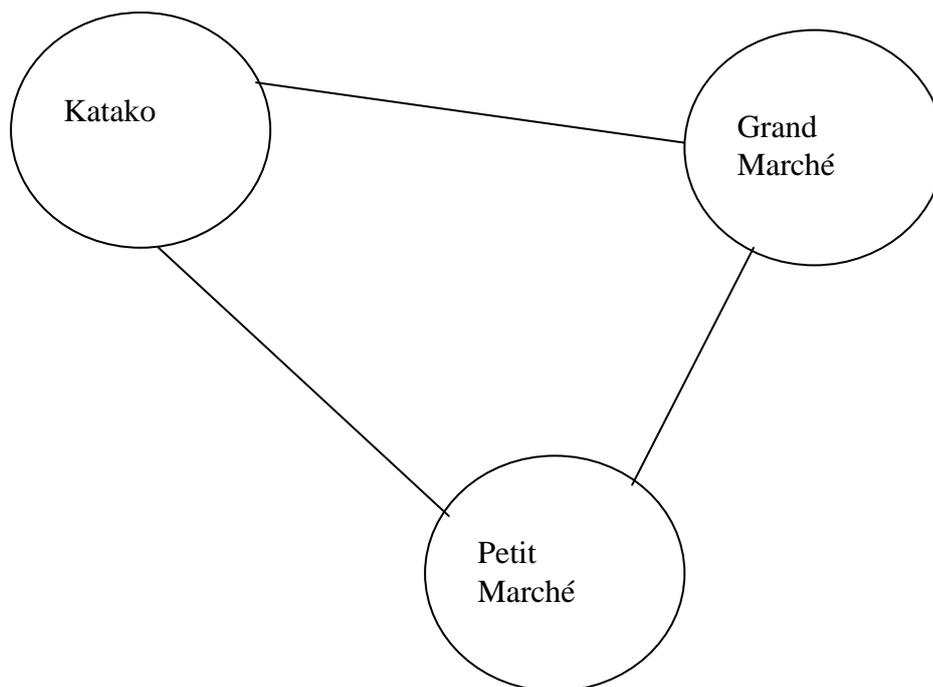


Figure 4: Centre socio-économique de Niamey

Les fonctions de ces trois pôles diffèrent cependant assez largement. La zone du petit marché, de loin la plus attractive, rassemble un nombre important d'emplois formels : banques BCEAO, Banque islamique du Niger, SONIBANK, ECOBANK, etc.), des commerces formels (Haddad Khalil, Tout pour la femme et l'enfant, Burama, etc.), de centres culturels (CCFN, Musée national, IRSH, CELTHO, etc....) et informels (marchés et vendeurs de rue). C'est également le lieu où beaucoup de citoyens viennent faire leurs achats dans le commerce formel et informel principalement en fruits et légumes. Les deux autres marchés le grand marché et le marché Katako (spécialisé dans les matériaux de construction et les vivres) sont aussi attractifs à l'échelle de la ville voire du Niger. Ce triangle est entouré de centres d'enseignements tels que les Lycées (Kassaï proche du marché Katako, Korombé pas loin du petit marché), des collèges (CEG 1, CEG 12, Lako, Clab), des écoles primaires de renommées (écoles missions filles et garçon, école Diori, école Wright) des établissements d'enseignement supérieur (ENAM, EAMAC...), de formations sanitaires (HNN, Maternité Gazobi, clinique Lacouroussou, etc.). La zone de l'hôpital attire également beaucoup de fonctionnaires et des scolaires à cause de la présence de plusieurs écoles de santé. La zone Université est aussi une zone d'attractivité importante de plusieurs quartiers de l'agglomération. La zone industrielle fait partie également des espaces qui attirent dans la ville de Niamey car c'est dans cette zone que se localise une grande partie des industries de la ville, on y trouve aussi les sièges de deux des plus grandes compagnies de téléphonies (Airtel, Moov). (Cf. Carte n°10)

Cette étude de l'attractivité des territoires basée sur les comportements effectifs des citoyens dans l'espace met en exergue l'importance du centre-ville dans le fonctionnement de Niamey.

4.2. Les pôles de loisirs dans la ville de Niamey

Nous ne proposons pas ici de représentation cartographique des localisations des pôles de loisirs dans la capitale nigérienne pour des raisons liées à la faiblesse des effectifs, qui ne nous permettent de pointer que deux zones essentielles. Deux zones ont donc été retenues pour leur attraction, qui dépasse dans les deux cas 10% des entrées liées aux loisirs. La première zone est centrale, il s'agit de la zone Maourey/Liberté/Lacouroussou/Zongo, articulée autour des places Maourey et Liberté. On y trouve dans cette zone plusieurs boîtes de nuit, bars et restaurants. La situation de cette zone est idéale puisqu'elle est sur l'axe qui relie le Petit au Grand marché. La seconde zone retenue concerne tous les restaurants et bars situés au bord du fleuve qui attirent également une grande vague des sorties nocturnes surtout.

La pratique religieuse à Niamey : quelle attirance ?

La pratique de la religion est essentiellement locale. Cependant deux endroits de la ville semble y échapper et attirent des citoyens résidant dans divers quartiers de la ville, il s'agit de la zone Madina, où se trouve la Grande Mosquée de Niamey (*Mosquée Kadhafi*) et la zone de l'hippodrome avec la Mosquée *Sultan Amir* (Cf. carte n°10 en page 107). Ces grandes mosquées attirent un grand nombre de fidèle les vendredis, jour de grande prière. L'attraction est plutôt hebdomadaire que quotidienne.

4.3. Le centre-ville de Niamey

Cette étude du centre-ville et de sa représentation s'est faite à l'aide du questionnaire de l'enquête ménages. Elle permet à la fois la localisation des lieux et l'étude de leur fréquentation. A la question "où se trouve le centre-ville de Niamey ?" Beaucoup le situent dans la zone autour des trois principaux marchés de la ville à savoir le grand marché, le petit marché et le marché de Katako (Figure 6). En outre, nous avons pu répertorier des lieux extérieurs à ces réponses. En définitive, les lieux indiqués ont été regroupés de la façon suivante :

- ✓ Grand marché et ses alentours 63% ;
- ✓ Petit marché et ses alentours 38% ;
- ✓ Katako et ses alentours 16% ;
- ✓ Outre ces principaux marchés, 14% des personnes enquêtées font allusion aux quartiers sis à proximité de ces marchés comme Zongo, Liberté, Maourey, Lacouroussou ;

- ✓ Alors que 2% des enquêtés identifient comme centres secondaires d'activité commerciale le Nouveau marché, Rive droite, Yantala ou Dar Es Salam (à cause de ces marchés : de bétail, et «ferraille»).
- ✓ Ne sait pas : dans ce cas, les individus n'ont pas indiqué de centre –ville ou l'enquêteur a noté qu'ils en ignoraient l'emplacement.

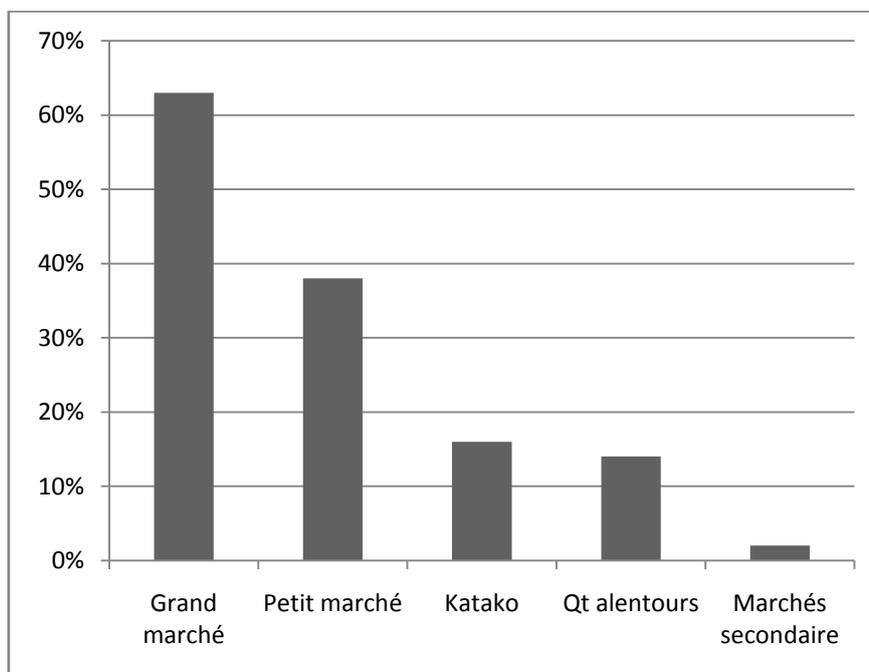


Figure 5 : Situation du centre-ville
(Source : Enquête de terrain, 2011)

4.4. Lieu d'habitat et centre-ville

La localisation des activités que pratiquent les individus tient une place importante dans leurs mobilités vers le centre-ville. Le centre ne devient une entité que s'il est reconnu en tant que tel. S'il n'est pas fréquenté (qu'elle qu'en soit les raisons), il n'existe pas. Nous illustrons ici cette observation par l'analyse de l'influence de la localisation de l'habitat sur celle du centre-ville et sur sa fréquentation.

Pour les habitants du centre-ville, les marchés ne sont pas des éléments particulièrement caractéristiques du centre. Ils citent plutôt les quartiers centraux comme Lacouroussou et Maourey en lieu et place de leur fonction commerciale. Pour les habitants des quartiers péricentraux et périphériques, ce sont ces marchés qui déterminent le centre-ville au détriment du territoire (quartiers) les abritant. En fait, ils se focalisent sur les marchés qui attirent en lieu et place des quartiers qui n'ont aucune importance pour eux.

La perception, du centre-ville est évidemment liée aux fréquentations de certaines activités (Tableau 10). En effet, les habitants ont un usage plus varié du fait de leur familiarité avec cette zone : 59% y effectue à la fois ses achats, des activités professionnelles et un quart d'entre eux y ont des activités de loisirs et de visites.

Motifs	Nb. cit.	Fréq.
Etude	4	0,8%
Achats courants	103	20,6%
Vie associative	9	1,8%
Tavail	187	37,4%
Achats rares	86	17,2%
Logement	30	6,0%
zone de transition	129	25,8%
Santé	1	0,2%
Loisirs	21	4,2%
Réligion	21	4,2%
Démarche administratives	36	7,2%
Activités sportives	24	4,8%
TOTAL OBS.	500	

Tableau 10 : Motifs de déplacement vers le centre-ville
(Source : enquête de terrain, 2011)

En revanche, les habitants de la zone péricentrale, de la périphérie lotie ou des quartiers résidentiels ont des usages restreints du centre-ville : presque un tiers d'habitants n'y vont que pour effectuer des achats par exemple. Soulignons aussi que l'analyse des données montre que les habitants des périphéries lointaines vont très rarement au centre-ville. Ils ont des habitudes liées à des activités sociales, et y vont aussi pour des achats rares.

Selon les populations (riches ou pauvres) qui habitent les différentes couronnes de la ville (centre, péricentre, zone intermédiaire, périphérique) la perception du centre-ville est différente de même que sa pratique. Nous avons donc une corrélation qui apparaît entre la localisation de l'habitat, la localisation et la fréquentation du centre. Pour les habitants du centre, la centralité est connue et familière, c'est le lieu de leur résidence et de leurs activités quotidiennes. Pour ceux des périphéries proches, le centre c'est avant tout un lieu fonctionnel et notamment commercial. Il est identifié en tant que tel et se cristallise autour du noyau constitué des trois marchés centraux de Niamey. Enfin les résidents des

périphéries lointaines ont des usages plus variés du centre et un certain nombre de ces habitants (13%) ne le localise pas très bien. Pour les habitants des quartiers périphériques bourgeois comme Koira Kano le centre-ville est bruyant, encombrant.

4.4.1. La proximité...

La localisation des déplacements quotidiens reflète celle des lieux d'activités exercées hors du domicile. Le quartier d'habitation tient, ici, une place particulièrement importante du fait à la fois des contraintes et des besoins des citadins. En effet, 40% des déplacements sont internes au quartier d'habitation et 10% s'effectuent aux extrémités d'un quartier limitrophe. Les déplacements quotidiens sont donc majoritairement de courte durée et de courte distance alors que les autres se répartissent de façon égale entre le domicile et les autres quartiers de la ville.

Ces localisations sont liées aux motifs de sortie du domicile. En effet, les déplacements internes au quartier d'habitation sont fréquents puisque c'est là que se déroulent principalement les déplacements liés à la vie quotidienne (67% des mobilités internes) et à la sociabilité (43%). Les déplacements «éclatés» (déplacements éparpillés) sont liés, quant à eux, au travail et à la sociabilité, s'exerçant la plupart du temps dans d'autres quartiers. En fait, les déplacements pour le travail ou pour la sociabilité se répartissent aussi bien sur l'ensemble de la ville, que sur le quartier d'habitation.

Or, indépendamment du quartier d'habitation, les flux importants sont ceux effectués vers ou à partir du centre, un tiers des déplacements y a une extrémité, ce qui confirme que ce lieu est un pôle d'intérêt important.

4.4.2. Les usages du centre-ville

Deux approches sont possibles pour décrire la fréquentation du centre-ville : soit à travers la question explicite relative aux motifs de fréquentation du centre achats, travail, rendre visites, loisirs ou démarches administratives. Soit par l'enquête sur la mobilité de la veille. La première permet d'appréhender les habitudes des individus et de savoir si la fréquentation se rapporte à un seul motif ou en est justifiée par plusieurs. Il faut noter ici que seuls les déplacements des individus habitant hors du centre-ville sont étudiés, les autres étant considérés comme des déplacements internes à leur quartier d'habitation.

5. Motif des déplacements vers le centre-ville

En moyenne, 83% des individus ont déclaré fréquenter le centre-ville pour au moins un des motifs évoqués, ce qui est également le cas de 93% des citadins

n'habitant pas le centre. Ceux qui n'ont pas répondu ou ont répondu "non" à ces questions sont ceux qui à priori, soit ne fréquentent pas le centre, soit n'accordent pas de sens à ce mot. En fait, les déplacements ayant une destination dans le centre-ville représentent 14% de la mobilité totale la veille. Cet écart entre la fréquentation déclarée et celle observée montre que le centre-ville est loin d'être un lieu de pratique de mobilité quotidienne : les occasions de s'y rendre sont plus rares pour une grande partie de la population, du fait du motif même des déplacements.

Les motifs de fréquentation du centre-ville sont essentiellement commerciaux ou relationnels. 67% des individus disent y effectuer des achats et 55% y rendre des visites. Cependant, en ce qui concerne les déplacements de la veille de l'enquête en semaine, la vie quotidienne comme la sociabilité ne motivent qu'un quart des déplacements radiaux entre le quartier et le centre-ville, le travail est ici le motif majoritaire avec 47% des déplacements. En fait, en semaine, les actifs s'y rendent plus régulièrement alors que sa fréquentation pour des achats est moins régulière, malgré la présence des trois grands marchés de Niamey qui sont indéniablement des pôles attractifs. Il faut également noter que la présence des services administratifs, la mairie et deux ministères au niveau du petit marché occasionne une fréquentation pour des démarches administratives : 8% des déplacements de la veille et 13% des fréquentations. Hormis ces motifs, il y a aussi les activités ludiques qui attirent les individus.

L'importance des visites effectuées dans cette zone (presque un quart des déplacements de la veille et plus de la moitié des motifs de déplacement) rappelle que le centre est aussi à Niamey un espace résidentiel, fonction souvent oubliée dans de nombreuses études. Or, la densité de la population au centre-ville à Niamey en fait une zone attractive non seulement pour des raisons économiques mais également sociales.

Ces différents types de motifs sont interdépendants. Globalement pour ceux qui fréquentent le centre, nous avons pu identifier 5 types de comportements.

- (1) Pour près de la moitié des individus (46%) le centre représente un lieu de loisirs et/ou le lieu des visites rendues, en même temps qu'il a une fonction commerciale qui attire 73% d'entre eux (achats).
- (2) 20% des individus ne s'y rendent que pour effectuer des achats. Cet usage du centre noté "commercial" peut être plus complexe qu'il n'y paraît. En effet, le rôle des marchés dans la vie sociale des villes a été démontré par plusieurs études. Pour Frémont (1982) «*c'est le lieu des rencontres, des échanges d'informations, par exemple*».
- (3) Un troisième groupe, représentant 13% de notre échantillon, associe plusieurs types de motifs : travail, démarches, loisirs, visites mais aussi des achats (83%

d'entre eux font des achats dans le centre). Ce groupe a donc un usage complexe du centre-ville qui nous a poussé à lui donner l'attribut "multiples".

- (4) Le quatrième groupe (10% de la fréquentation du centre) ne va pas dans le centre pour des motifs de loisirs ou de visites, mais uniquement pour travailler ou pour des démarches administratives. La fréquentation du centre est alors purement "contrainte" et fonctionnelle. Il faut remarquer que 70% des individus constituant ce groupe y font aussi des achats, peut être par opportunité. Ce groupe est appelé "fonctionnel".
- (5) Un cinquième groupe (11%) appelé "transit" est représenté par ceux pour qui le centre est un espace de transit pour se rendre à l'extrémité de leur déplacement (il s'agit surtout des habitants de la rive droite du fleuve travaillant dans les quartiers de l'autre rive et les fonctionnaires de l'université habitants sur la rive gauche du fleuve Niger). Le centre-ville est pour eux un passage obligé.

La classification ci-dessus montre que les déplacements liés à des achats uniquement ou en association avec une autre activité occupent une part importante dans la mobilité en direction du centre-ville, lequel abrite les trois principaux marchés de la ville. Ceci confirme une des fonctions du centre (zone attractive), car elle est localisée autour des marchés très importants (Katako, Grand et Petit marchés). Cette observation confirme bien le lien entre localisation et fréquentation.

6. Un fait structurant de la ville de Niamey : fragmentation ou polarisations multiples

6.1. Quel lien entre la mobilité et le polycentrisme

L'émergence d'un pôle serait la réponse naturelle et la plus économe en termes de mobilité à la croissance non soutenable de la ville mono-centrique. En effet, au sein des plus grandes villes on assiste à une augmentation continue et rapidement intolérable des distances de déplacements entre les lieux de domicile et les lieux de travail, ainsi qu'à une forte congestion des axes de transport radiaux. Une réponse envisageable est alors le développement spontané à l'initiative de grands agents (aménageurs ou pouvoirs publics), d'un ou plusieurs pôles d'emploi autour desquels les actifs choisissent de se localiser (réduction des distances de migration) et/ou qui permettent une meilleure accessibilité à ces emplois (réduction des temps).

Les analyses portant plus spécifiquement sur la ville polynucléaire, caractérisée par un polycentrisme monofonctionnel (Lacour, 1996), tendent également, au moins dans un premier temps, à voir dans l'émergence et le développement des pôles périphériques des sources potentielles de réduction de migrations alternantes.

Chaque pôle émergent cherche alors à devenir polyfonctionnel. On assiste donc à une transformation de l'organisation intra-urbaine des villes avec une remise en cause des relations centre-périphérie et l'émergence de pôles périphériques (pôles d'emplois et d'activités qualifiées). Niamey commence à faire son entrée dans cette catégorie de ville, en effet on observe de plus en plus une sorte de rabattement des populations des quartiers périphériques sur des marchés relais.

6.2. La compartimentation à Niamey

Le fait qui ressort actuellement à Niamey est l'expression d'une compartimentation de la ville. Aujourd'hui, différentes analyses de la réalité spatiale de la ville font recours à la notion de fragmentation pour définir un processus de transformation de l'espace urbain contemporain. Initialement, la notion de fragmentation est utilisée pour décrire un nouveau type d'organisation spatiale de la ville. La notion de fragmentation s'aborde par une analyse globale de la ville et d'études sur l'habitat, des nouveaux modes d'urbanisation, des transports... La fragmentation de la ville (la discontinuité du tissu, les diverses structures de maillages, l'organisation hiérarchique des réseaux, la typologie des quartiers) n'est pas seulement une manière de lire la ville, c'est aussi une façon de penser, une idée collective et individuelle. Actuellement, la notion de fragmentation prend un sens plus large, vue comme un phénomène global qui concerne la fragmentation de la société urbaine dans son ensemble et suggère qu'à une ville unitaire, organique, solidaire succède un ensemble hétérogène composé de plusieurs parties plus ou moins reliées et en interaction les unes avec les autres. On distingue couramment quatre dimensions de la fragmentation urbaine : spatiale, économique, politique et sociale. Dans son aspect socio-spatial, celui qui nous intéresse ici, la fragmentation établit un lien entre la société urbaine et l'espace urbain au sens physique. Plus précisément, la fragmentation spatiale correspond à des situations urbaines caractérisées par un aspect éclaté, hétérogène et peu articulé physiquement et visuellement (discontinuité du tissu, hétérogénéité des paysages, des équipements et des services urbains, absence d'articulation entre les fragments). La fragmentation sociale, quant à elle, décrit l'émergence de territoires dans lesquelles les populations vivent repliées sur elles-mêmes et où s'exprimerait l'absence de référence à la société globale.

Cette idée de fragmentation est fréquemment utilisée pour transposer des problèmes socio-économiques au schéma de fonctionnement de la ville. Ce phénomène s'inscrit dans la question urbaine mondiale et concerne les pays développés et ceux en voie de développement.

Au-delà du centre-ville, très attractif et polyfonctionnel, nous avons pu localiser divers pôles d'attraction péricentraux et périphériques (Voir carte n°17). En effet, cette compartimentation n'est pas une dislocation c'est plutôt une

création de nouvelles entités relais. On assiste à une relocalisation des commerces et des services d'un certain niveau dans les entités de quartier. Les entités relais qui se créent sont interconnectées. Dans ce système il y a un système central de distribution qui est composé du Grand marché, du Petit marché et Katako.

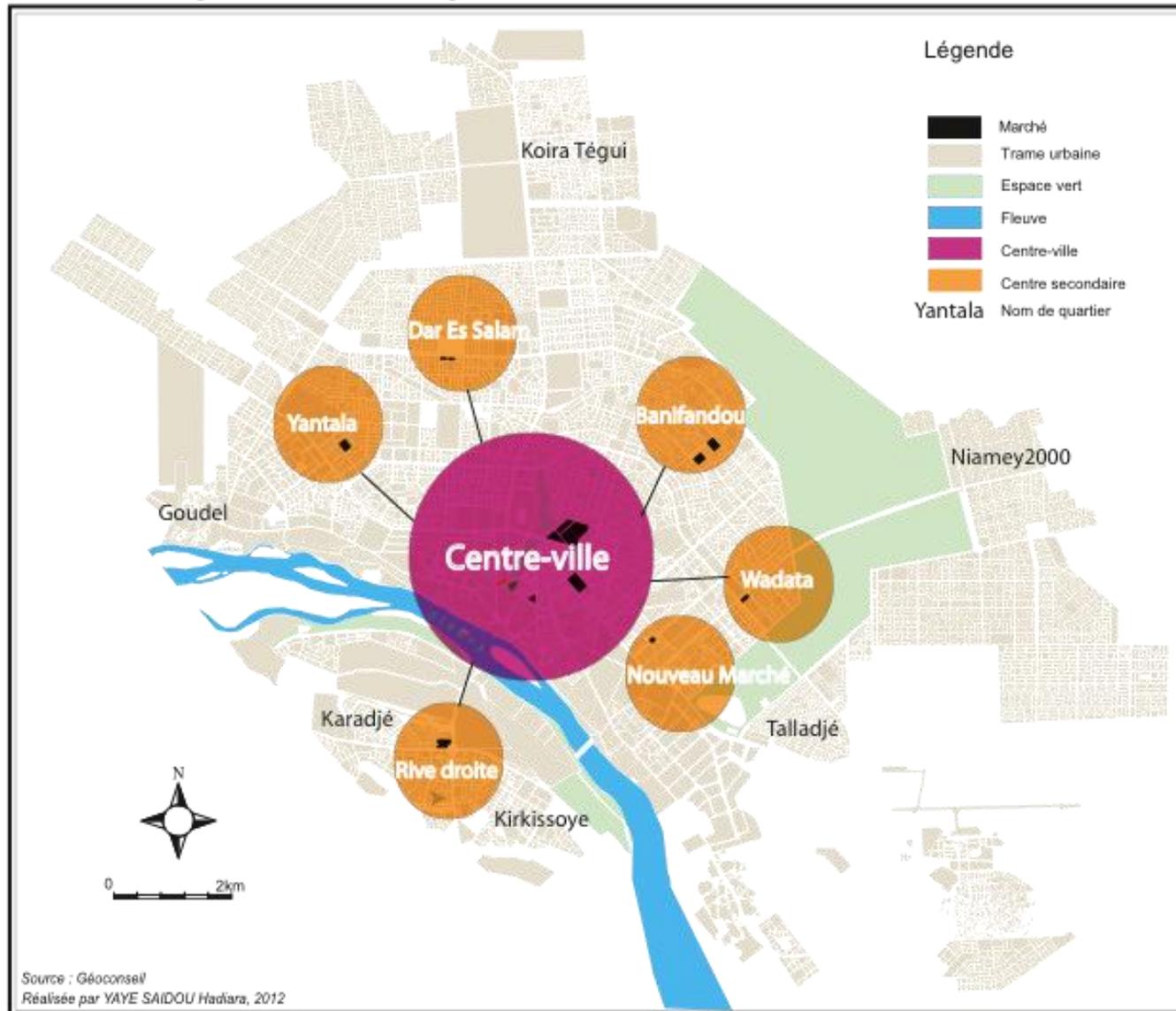
A cause de l'allongement des distances certains habitants de certains quartiers ne peuvent pas fréquenter les marchés du centre-ville. Ils se rabattent sur les marchés les plus proches donc les marchés secondaires (marché de Yantala, de la rive droite, marché de Wadata, Nouveau marché, etc.) qui constituent des circuits de distribution et aussi des pôles de mobilité limitée. C'est une modalité sociale, par laquelle la ville est entrain d'organiser sa hiérarchie interne.

C'est le couple mobilité spatiale et structuration urbaine qui crée des pôles : Des 'petits Niamey' dans Niamey.

«Depuis la création du marché de Dar Es Salam, c'est fut un grand soulagement pour nous qui habitons dans les quartiers de Bobiel et Lazaret, nous ne nous fatiguons plus à aller au centre-ville pour s'approvisionner, nous nous rabattons sur ce marché». Mariama habitante du quartier Bobiel

Émerge aussi une réelle organisation urbaine due au fait que la mobilité ne permet pas l'accès tout azimut à toutes les dimensions de la ville. Les marchés de deuxième niveau créés dans le but de désengorger ceux du centre-ville sont entrain de jouer leur rôle. En effet, ils captivent des habitants de leurs quartiers proches. C'est un autre système de mobilité qui se crée. C'est un moteur flou, qui au lieu de disloquer, crée une hiérarchie des entités.

Carte n°18: Polycentrisme à Niamey



7. Des structures de flux variées selon les modes de déplacements

La différenciation des flux selon le mode de déplacement utilisé, peut ainsi constituer une autre façon d'analyser les liens entre les espaces au sein de l'entité ville. La comparaison proposée ici, se limite aux trois principaux modes de déplacement: la marche, le véhicule personnel et le transport en commun. On peut observer un contraste important, entre le nombre et les destinations des déplacements selon qu'ils sont effectués en transport en commun (taxi, bus, minibus ou moto taxi) ou en véhicule personnel.

7.1. La marche, comme mode majeur



Photo 26 : Le matin à Talladje chacun sur pieds.
(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)



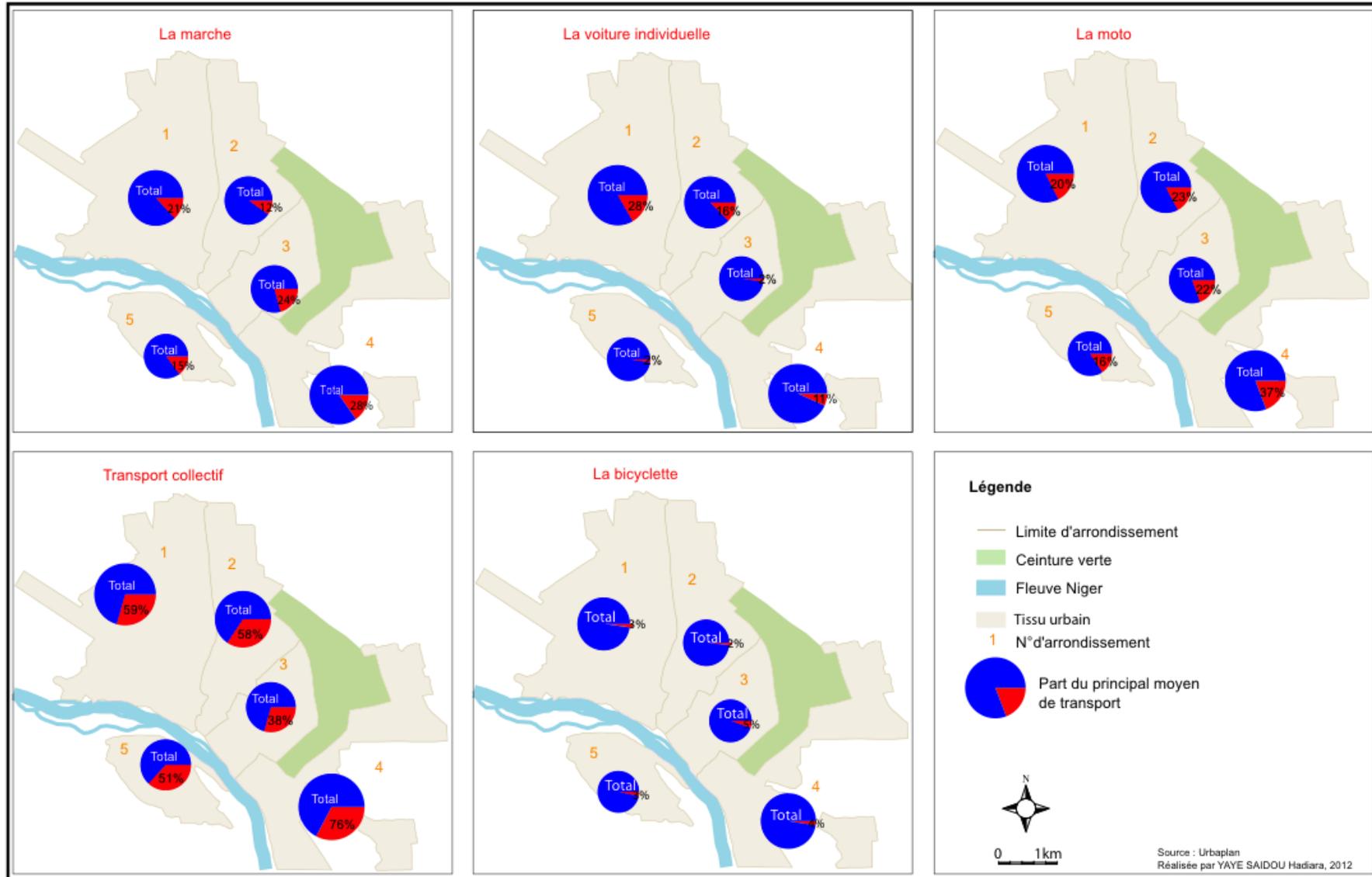
Photo 27 : Le mode majeur pour les scolaires : la marche

(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)

En effet, le matin à Niamey on voit des marcheurs sur toutes les grandes voies, toutes les rues comme on peut l'observer sur les deux photos 26 et 27.

Pour l'ensemble de la population de l'enquête-ménages (tous les individus de 13 ans et plus), le niveau de mobilité est élevé puisqu'il est de 4,4 déplacements par jour par semaine. Or, comme l'offre en transport en commun est peu importante et que le taux de motorisation des ménages est faible, cette mobilité est essentiellement pédestre (Photo 27) : les deux tiers des déplacements des Niaméens s'effectuent à pied (Diaz Olvera et al, 1999).

Carte n°19 : Utilisation des Moyens de transport selon les arrondissements



La carte n°18 illustre l'utilisation des modes de transport selon les arrondissements et on remarque que la marche occupe une place importante dans tous les arrondissements. Elle vient soit en deuxième ou troisième position après le transport en commun et les motos. Cette carte permet également de constater l'ampleur de l'utilisation des motos dans la mobilité quotidienne à Niamey. L'utilisation de la voiture individuelle est très faible. Comme on le voit dans le tableau 11 :

Mode de transport	Fréquences en (%)
Marche	53
Bicyclette	3
Moto	12
Voiture individuelle	10
Transport en commun	22

Tableau 11 : Mode de transport à Niamey
(Source : Notre enquête, 2011)

Cependant, la marche reste prépondérante puisque 53% des déplacements sont pédestres comme on peut le voir sur le tableau 11

Il faut aussi remarquer que la bicyclette est un mode de transport marginal à Niamey pour les chefs de ménage et leurs épouses. Enfin, l'offre de transport en commun qui mobilise environ $\frac{1}{4}$ des déplacements, (22%), s'effectue majoritairement en taxi *tête-rouge* (photo 28 et la figure 7), la domination de ces taxis dans la circulation de Niamey :



Photo 28 : Les taxis dans la circulation niameéenne
 (Source : YAYE SAIDOU H., 2011)

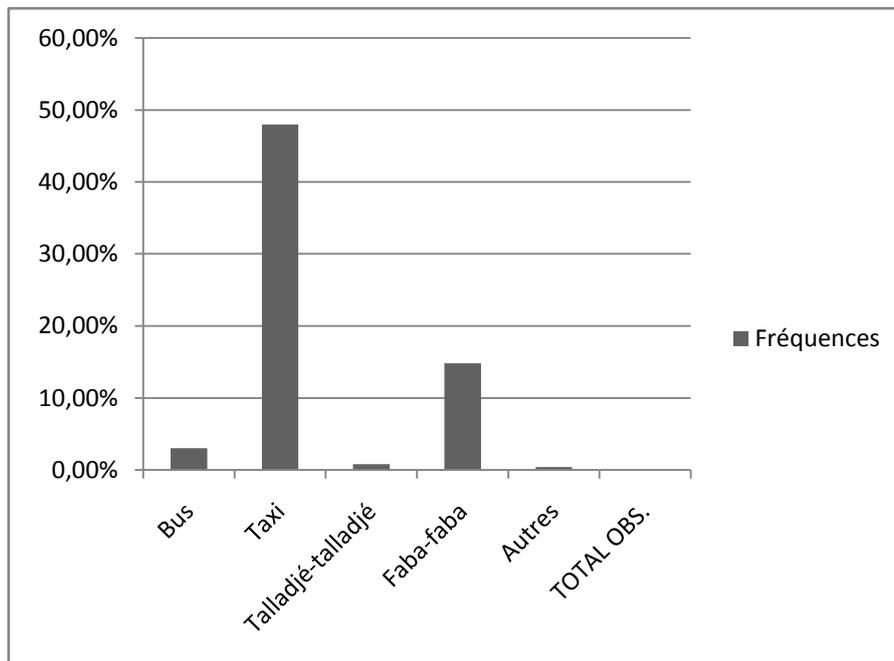


Figure 6 : Taxi tête-rouge très prisé
 (Source : Notre enquête, 2011)

Les modes ne sont pas utilisés de façon indifférenciée en fonction de l'activité pratiquée. Ainsi plus d'un tiers des déplacements secondaires s'effectue en voiture. Les modes motorisés (taxi tête-rouge, faba-faba, bus de la SOTRUNI, talladjé-talladjé, etc.), sont très prisés pour aller au travail : ils représentent plus

de la moitié des déplacements. Quant à la marche, elle est le mode le plus utilisé dans l'exercice de la sociabilité ou pour la vie quotidienne. Elle est pratiquée dans plus des deux tiers des déplacements dus à ces motifs. Ce poids important de la marche dans les types de déplacements est dû à la faible distance parcourue, et donc à une mobilité généralement concentrée sur le quartier d'habitation. Cependant, la part des modes motorisés, notamment pour les sorties liées au travail, indique qu'il existe d'autres pôles de déplacements.

7.2. Modes et répartitions horaires

L'observation des déplacements de la veille de l'enquête, permet de connaître les horaires associés à chaque type de fréquentations. Ainsi, les déplacements vers le centre s'effectuent principalement le matin à l'heure de pointe (7h30-8h) et en milieu de matinée entre 9h15 et 11h45. Le premier flux draine les travailleurs, alors que le deuxième mobilise ceux qui fréquentent les marchés ou les services administratifs. Les visites par contre sont rendues plutôt en soirée, en fin d'après midi vers 18h45. Et sur la carte n°19, on constate le trafic sur certains boulevards qui est très important. Nous avons utilisé des données du ministre de l'équipement. Ces données concernent un comptage effectué sur des boulevards de Niamey et à plusieurs heures de la journée. Nous avons pris celles de l'heure de pointe du matin pour réaliser cette carte.

Carte n°20 : Trafic sur les axes routiers aux heures de pointes



Sur la carte n°19, on voit bien que le trafic est très fort sur les boulevards de l'Indépendance et du Mali Béro. Il y a des nœuds, des embouteillages au niveau de ces différents carrefours et boulevards, durant toute la journée, et souvent même pendant la nuit.

Et en fin d'après midi c'est le mouvement contraire, les déplacements se font du centre-ville vers les autres quartiers. C'est la deuxième période de pointe.



Photo 29 : A l'heure de pointe la circulation est dense, les motocyclistes qui débordent la chaussée

(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)

En observant la photo 29 on se rend compte de la constitution du trafic à la première heure de pointe et aussi de l'embouteillage créé. Du fait de la distance séparant les quartiers d'habitation et le centre-ville, la marche est peu utilisée, contrairement aux transports en commun empruntés pour un tiers des déplacements vers le centre, à la voiture (donc un quart des déplacements) et à la moto. La mobilité quotidienne vers le centre est plus motorisée qu'elle ne l'est globalement : la marche reste le mode des petites distances pour les habitants du centre-ville, que pour ceux des autres quartiers qui se déplacent à l'intérieur ou à la limite de leur quartier.

En fonction des heures de la journée on observe une répartition des modes de transport, qui va pousser les individus à adopter des attitudes vis-à-vis des modes de transports.

Conclusion

En conclusion, motifs, temps et espaces se combinent pour former la trame de fond de la mobilité urbaine quotidienne des citoyens de Niamey. Les déplacements pour le travail se déroulent en heure de pointe, et sont de type éclatés ou secondaires (plus d'un tiers du profil). Les pôles géographiques attractifs sont le centre-ville les quartiers d'habitation. Les déplacements effectués pour des raisons de vie quotidienne sont réalisés en heures creuses et à l'intérieur du quartier (54% des déplacements pour ce motif le sont effectivement). Enfin, la sociabilité est plus diffuse spatialement, et se déroule principalement pendant les heures creuses entre domicile, centre-ville et domicile quartiers limitrophes ou non. Elle dépend plus des réseaux de connaissances effectives du citoyen que de l'emplacement spécifique de services comme les marchés ou les lieux de travail.

CHAPITRE VIII : LA MOBILITE A NIAMEY : UNE LECTURE PAR LES PRATIQUES

«La mobilité renvoie toujours à l'espace, que l'on veuille ou non» (Levy et Lussault 2000).

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 vingt ans. Elles sont issues de l'enquête auprès des ménages réalisée pour le compte du ministère des transports dans le cadre de l'étude sur les transports publics urbains dans la ville de Niamey en 1985. En 1992, 1993 et 1996 le Laboratoire d'Économie des Transports de Lyon (LET) a participé à la réalisation et à l'analyse de trois enquêtes dans des capitales sahéliennes : Ouagadougou, Bamako et Niamey en 1992. Ouagadougou et Bamako comptaient alors environ 800 000 habitants et Niamey 600 000. A Ouagadougou, le transport individuel, surtout des deux-roues (bicyclettes et mobylettes), dominait très largement et le transport collectif public était très réduit. A Niamey, la situation était renversée il y avait relativement peu de modes individuels mais une offre de transport collectif plus fournie, reposant principalement sur des opérateurs privés. Bamako se trouve dans une situation intermédiaire, avec la coexistence de modes motorisés individuels (deux-roues à moteur surtout) et de transports collectifs privés, artisanaux essentiellement.

1. Comportement en face de l'offre de transport

Ces observations concernant l'usage des modes peuvent en effet être complétées par l'analyse des opinions des enquêtés les concernant. Lors des enquêtes, nous avons cherché à connaître d'une part les attentes des individus vis-à-vis de l'offre de transport et d'autre part les réponses que les principaux modes pouvaient apporter à ces attentes. Les opinions des individus sur les divers moyens de transport ont ainsi été recueillies en deux temps.

L'analyse peut aussi combiner les réponses aux deux questions et permettre de comparer les positions relatives des modes. Par chacun des enquêtés on calcule alors un «score» par mode, selon que celui-ci satisfait ou non les attentes générales exprimées dans la première question. Le score varie alors de 0 (le mode ne correspond pas du tout aux attentes) à 3 (le mode répond parfaitement aux trois qualités recherchées). Cette méthode peut être riche pour une analyse de l'image des modes, mais elle doit être utilisée avec précaution en raison d'une certaine part d'arbitraire dans la définition des items ou attributs.

Ainsi, à Niamey, cette analyse combinée montre une hiérarchie modale où le vélo est le mode le moins apprécié par la population (score=1) tandis que la voiture est le mode qui satisfait le plus ses attentes (score=2,1). Les autres modes se trouvent dans une position intermédiaire, avec les transports collectifs plus valorisés (score=1,7) que la marche ou les deux-roues moteur (score=1,3). L'analyse par catégories sociales montre une variation plus ou moins importante de ces valeurs.

Le premier attribut relève d'une dimension purement économique (*Dépenser peu d'argent*). Six autres renvoient à des considérations de qualité de service, trois dans un registre abstrait (*Être libre d'aller et venir n'importe quand, Pouvoir aller n'importe où, Gagner le maximum de temps*), trois sous une forme plus concrète (*Être à l'abri du vent et de la poussière, Se sentir à l'abri des accidents ou des vols, Pouvoir se déplacer à plusieurs en même temps*).

Enfin, le dernier attribut correspond à un élément rarement pris en compte dans les études portant sur les attitudes face aux modes mais qui semble pertinent ici, la possibilité de s'exhiber, ou plus précisément d'exhiber sa réussite, lors du déplacement (*Se faire voir par les autres*). La fonction du mode, dans ce dernier cas, n'est donc plus liée à des caractéristiques, idéales ou concrètes, de déplacement.

Il était demandé aux enquêtés dans un premier temps de choisir par ordre de priorité parmi les huit items quels étaient les trois qu'un mode de transport devait satisfaire. Et, dans un second temps si chaque mode remplissait ou non ces huit conditions. Les deux phases peuvent être analysées séparément, mais il est plus intéressant de calculer, pour chaque mode, un indicateur les combinant : le score varie ici aussi entre 0 lorsque le mode ne satisfait aucune des attentes préférentielles de l'individu et 3 lorsqu'il satisfait à toutes. Au delà de l'intérêt de synthétiser les informations, le choix de ne calculer le score que sur les trois critères retenus par l'individu permet d'éviter de prendre en compte dans l'évaluation des modes des dimensions que l'utilisateur potentiel valorise peu ou pas.

2. Une hiérarchie modale marquée

«Dans la société actuelle, on vous juge selon le moyen de déplacement que vous possédez. Les piétons ne comptent pas. Ils occupent le bas de l'échelle sociale, avec ceux qui pédalent puis viennent ceux qui ont un engin à deux-roues à moteur et au sommet se pavanent ceux qui ont une voiture» (P.-C. Ilboudo, 1987)

A Niamey, le vélo est aussi peu apprécié. Ses seuls avantages sont : son caractère économique par rapport aux véhicules à moteur nécessitant l'utilisation d'un combustible (essence, gasoil) et le gain de temps une autonomie individuelle par rapport aux piétons. En revanche, la marche permet de se déplacer en groupe, et plus en sécurité, que le vélo. Les risques d'accidents sont d'ailleurs fréquemment avancés pour justifier le refus de l'usage de la bicyclette, alors que la même critique adressée aux deux-roues à moteur ne les détourne pas de ce mode de déplacement. Les avantages des transports collectifs renvoient aux aspects concrets de la qualité de service (être à l'abri des intempéries, se déplacer en groupe, voire être en sécurité), tandis que pour les modes individuels motorisés, ce sont les dimensions plus abstraites qui sont relevées (aller n'importe où, n'importe quand et gagner du temps). Toutefois, la voiture dans une large unanimité concentre l'ensemble des avantages que peut procurer un mode de transport, à l'exception bien évidemment du coût. Elle obtient de ce fait un score

très élevé, bien supérieur à celui des autres modes de transport qui est lisible sur le tableau 12 :

Être libre d'aller et venir n'importe quand	238
Dépenser moins d'argent	25
Pouvoir aller n'importe où	172
Être à l'abri du vent/soleil	204
Paraître	100
Gagner le maximum de temps	175
Être à l'abri des accidents	109
Être à l'abri des vols	88

Tableau 12 : L'avantage de la voiture personnelle

(Source : Enquête de terrain, 2011)

A l'opposé, l'absence d'atouts de la bicyclette se concrétise par un score faible. Le vélo arrive en dernière position à Niamey, juste devant les *talladjé-talladjé* et *lazaret-lazaret*. Il est cependant un peu moins dévalorisé par les pauvres, les travailleurs du secteur informel, les apprentis, les agriculteurs, et les scolaires contrairement aux salariés qui ont un dédain pour ce mode de transport.

Être libre d'aller et venir n'importe quand	31
Dépenser moins d'argent	486
Pouvoir aller n'importe où	23
Être à l'abri du vent/soleil	1
Paraître	3
Gagner le maximum de temps	8
Être à l'abri des accidents	1
Être à l'abri des vols	8

Tableau 13 : L'avantage de la bicyclette

(Source : Enquête terrain 2011)

2.1. L'image du vélo à Niamey

Contrairement à la Chine, à l'Inde et à la plupart des pays asiatiques, le vélo demeure très peu utilisé dans les grandes villes africaines, exception faite à Ouagadougou ou encore à Tamale ville du nord du Ghana (Pochet, 2002). En règle générale, en Afrique, la bicyclette est beaucoup plus répandue en milieu rural qu'en ville.

Tout d'abord, il faut noter que les utilisateurs du vélo aspirent à acquérir une moto. Les adolescents par exemple, utilisateurs réguliers de la bicyclette, sont peu satisfaits de leur situation de cyclistes et aspirent aux deux-roues à moteur. L'achat et l'usage de véhicules motorisés sont hors de portée des citadins à bas revenus qui constituent la majorité de la population. A défaut, le choix se porte bien souvent sur les transports collectifs eux mêmes coûteux ou sur la marche. Le

service assuré par les opérateurs de transports collectifs se détériore rapidement dès lors que l'on s'éloigne du centre et des grands axes goudronnés de la ville.

Ainsi, le manque de moyens financiers rime bien souvent avec la marche, même sur des distances assez longues. Le vélo bien que moins cher à l'usage que les modes motorisés, plus rapide et moins éprouvant que la marche, n'a pas été adopté par les Niaméens pour améliorer leurs conditions de déplacements.

Différents facteurs expliquent cette quasi-absence de la bicyclette dans les villes africaines. Les problèmes de sécurité routière (Planche n°3 en page 214) et la difficulté à s'insérer dans un trafic urbain dense et anarchique sont fréquemment mentionnés, de même que le coût d'achat trop élevé pour des populations aux revenus très limités et à la faible capacité d'épargne (Teurnier, 2002). L'état des routes bourbeuses en saison de pluies et sablonneuses en saison sèche ne facilitent pas non plus l'usage du vélo. On peut aussi mentionner l'harmattan avec ses vents de poussières qui limitent la vitesse et la visibilité, augmente de ce fait les risques d'accident. La canicule qui dure une bonne partie de l'année n'avantage pas l'usage du vélo à cause de l'abondance de transpiration des cyclistes qui est inconfortable pour eux. Bref autant de handicaps qui ne valorisent pas le vélo à Niamey.

Sur la planche 3 on voit les cyclistes qui se débrouillent pour se faire une place dans la circulation, car n'ayant pas leur propre territoire (piste cyclable). Certains critères intervenant dans le choix des modes de transport, comme les obstacles culturels et la perception de l'insécurité routière, sont difficiles à formuler dans une enquête par questionnaire, qui se focalise plus sur les critères de choix "objectifs". Ils sont en revanche bien mis en lumière par les entretiens libres auprès des usagers. On se rend compte également du risque qu'ils courent car ils peuvent se faire facilement trébuchés par les voitures.

"La bicyclette, donne l'image d'un villageois". Ce reproche fait à la bicyclette ressort très nettement dans les entretiens: utiliser le vélo, *"c'est bon pour le village"*. Le caractère rural de la bicyclette est souvent cité, par les personnes âgées, du fait de son usage plus fréquent pendant la période coloniale où ils jouissaient d'une bonne image d'où son surnom de "cheval de fer" (Gourou Bari) détenu seulement par quelques privilégiés comme les fonctionnaires, les anciens combattants et quelques commerçants.

Ce résultat ressort très nettement des entretiens qualitatifs chez les jeunes scolarisés, les femmes et les salariés que nous avons pu rencontrer. Pour expliquer leur refus d'utiliser le vélo, ces personnes invoquent la perception du groupe social et de l'entourage. Soit c'est la petite amie qui trouvera à dire sur l'usage de la bicyclette, soit ce sera l'entourage familial, des collègues de travail, ou encore des copains d'école. Il vaut encore mieux, pour son prestige personnel, être vu en

train de marcher qu'en train de pédaler, comme l'indique cet étudiant au sujet des visites aux amis : *"Si tu viens à vélo, tu es pauvre, alors que si tu viens à pied, on ne dira rien sur toi, tu as peut-être un autre mode de transport chez toi"*.

Dans les sociétés urbaines africaines, l'influence du groupe sur les décisions individuelles est déterminante et contribue à l'établissement d'une relation étroite entre hiérarchie sociale et hiérarchie des modes de transport. Ainsi un cadre qui voudrait utiliser une bicyclette ne serait pas compris, voire même serait méprisé par ses connaissances.



Planche 3: Vélo dans la circulation au rond point des Martyrs, sur le pont Kennedy, à Wadata et au rond point 6ème
(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)

Les risques d'accidents comme on peut l'observer sur la planche n°3 sont fréquemment avancés pour justifier un non-usage de la bicyclette et ce sentiment d'insécurité augmente avec l'âge et le statut social. Mais il faut noter que les risques d'accident sont perçus aussi fortement pour les motos, ce qui n'empêche pas de les utiliser. De plus, proportionnellement à leur participation au trafic, les usagers de la bicyclette ne connaissent guère plus d'accidents que les autres moyens de déplacements. Il y a donc un décalage entre le risque réel et la perception du risque dans le cas de la bicyclette. Ce décalage s'explique par le statut social attaché au vélo.

2.2. La voiture individuelle

La possession d'une automobile montre une sensibilité élevée aux fluctuations de la conjoncture économique. Ainsi, à Abidjan, alors que l'équipement en voiture particulière a augmenté dans les années soixante-dix avec la croissance de l'économie ivoirienne, il s'est ensuite effondré dans la décennie de crise suivante, le taux de motorisation reculant de 16 % de 1977 à 1988 (Godard, Teurnier, 1992). Sans retracer ici l'histoire de la motorisation à Niamey, on peut néanmoins constater, en coupe instantanée, la relation étroite entre possession d'une automobile et revenus du ménage. A Niamey, 34 % des ménages dont le chef est riche ont au moins une voiture, contre seulement 4 % de ceux dont le chef est supposé pauvre, ces chiffres atteignant respectivement 34 % et 8 % à Bamako (Diaz Olvera et al, 1998).

Mais, comme pour les autres modes individuels, la présence d'une voiture au sein d'un ménage ne signifie nullement un accès équivalent des différents membres de la famille. Dans les ménages équipés, les quatre cinquièmes des chefs de ménage (94 % à Niamey) déclarent disposer d'un accès permanent à la voiture, contre moins d'une épouse sur cinq et de l'ordre d'un autre résident (enfants et dépendants en âge de conduire) sur vingt seulement. La disponibilité permanente est ainsi principalement le fait des hommes, des adultes de plus de 35 ans, des riches, des salariés. Trois cas de figure apparaissent alors nettement pour appréhender les conditions individuelles d'accès à l'automobile, en fonction de la position de l'individu dans le ménage.

Dès lors que le ménage dispose d'une voiture, les hommes riches chefs de ménage y ont un accès permanent dans la quasi-totalité des cas : dans plus de 80 % des ménages lorsqu'il y a une seule voiture, dans plus de 90 % s'il y en a au moins deux. La voiture du ménage est alors surtout la voiture de l'homme chef de ménage. C'est lorsque le ménage multi est équipé que les épouses riches peuvent espérer un accès permanent à la voiture. Enfin, la disponibilité est au mieux épisodique pour les autres citoyens, enfants ou dépendants aisés, ou pauvres (à l'exception toute relative des chefs de ménage pauvres).

Ainsi pour accéder à la voiture, il faut être aisé, un homme et/ou chef de ménage. Le cumul des trois statuts favorables permet à la moitié des hommes riches chefs de ménage de pouvoir considérer la voiture comme un objet quotidien.

Si la disponibilité permanente de la voiture se révèle ainsi largement confisquée par une minorité de la population, son usage paraît plus partagé. On peut, dans un premier temps, constater la place importante des déplacements automobiles accomplis en tant que passager : un tiers à Niamey. On peut ensuite répartir les utilisateurs de la voiture en trois groupes, selon que le ménage possède ou non une automobile, et dans le cas positif, qu'eux-mêmes y ont ou non accès en permanence.

Les «automobilistes exclusifs» disposent d'une voiture en permanence dont ils sont très souvent les conducteurs. Ces automobilistes-là, essentiellement des chefs de ménage hommes, sont «exclusifs», non seulement parce qu'ils s'accaparent le véhicule du ménage, mais aussi parce qu'ils n'utilisent pratiquement que la voiture comme mode de transport, en semaine comme le week-end (de 80 à 90 % de leurs déplacements se font en voiture).

Les «usagers sans voiture», sont des utilisateurs dont le ménage ne dispose pas de voiture, mais y accèdent en tant que passagers. En semaine, ce groupe, sensiblement aisé que le précédent effectue les déplacements en voiture, il se rapproche donc du précédent groupe.

Les «usagers apparentés» rassemblent les utilisateurs dont le ménage dispose d'une voiture mais qui n'y accèdent pas en permanence du fait de leur statut socioéconomique.

L'intérêt d'une telle décomposition, au delà de la mise en évidence des pratiques très différentes sur lesquelles nous reviendrons, est de relativiser l'identification entre utilisateurs et individus s'accaparant du véhicule. Ces derniers ne constituent qu'entre un tiers des citoyens se déplaçant en voiture, leur part étant encore plus réduite le week-end.

Toutefois, cet usage partagé demeure très relatif. D'abord parce que le poids des automobilistes exclusifs, évalué en termes de flux, est prédominant, du fait d'une mobilité automobile plus élevée que celle des autres utilisateurs. En effet, contrairement aux «automobilistes exclusifs», les «usagers sans voiture» et les «usagers apparentés» n'utilisent pas quotidiennement l'automobile comme l'atteste une enquête relevant les comportements de mobilité sur une seule journée. Cette enquête montre que le nombre d'individus susceptibles d'accéder à une voiture pour certains de leurs déplacements reste faible. S'il y a bien une

diffusion de l'usage de la voiture au-delà du cercle étroit de ses possesseurs, cette diffusion reste néanmoins le privilège d'une minorité.

Trois grandes catégories d'utilisateurs aux caractéristiques socio-économiques tranchées et aux usages distincts sont donc apparues. Quelques individus aisés, essentiellement des chefs de ménage de sexe masculin, accèdent en permanence à la voiture. Ces «automobilistes exclusifs» s'approprient le véhicule du ménage au détriment des autres membres. On note, cependant, par des pratiques d'accompagnement ou d'accès épisodique au véhicule les «usagers apparentés» qui parfois par nécessité professionnelle accèdent aux véhicules du ménage pour se rendre au service ou à ces deux catégories s'ajoutent les individus appartenant à des ménages sans automobile et dépendant du bon vouloir de parents ou de relations pour être véhiculés à l'occasion d'événements exceptionnels et devenir des «usagers sans voiture»⁴.

En résumé, la voiture semble effectivement faire partie intégrante de la vie quotidienne des «automobilistes exclusifs» uniquement. Frange extrêmement réduite de la population, ils restent maîtres du mode et de ses usages. Par contre, pour les individus ne disposant pas d'un accès permanent, la voiture apparaît comme un «plus», que ce soit pour le travail durant la semaine, ou pour la sociabilité pendant le week-end. Mais en aucun cas, les deux groupes d'usagers, même s'ils ont accès à la voiture pour certains de leurs déplacements, ne paraissent en contrôler l'usage. Sa maîtrise échappe très largement à l'individu qui est d'ailleurs le plus souvent passager. La voiture se révèle alors, pour lui, comme un mode d'opportunité, utilisé bien souvent à l'intérieur de chaînes complexes de déplacement.

3. Pratiques et déterminants socioéconomiques de la mobilité quotidienne

Comme dans d'autres contextes géographiques, le sexe, l'âge, le revenu des individus constituent les principaux déterminants qui simultanément génèrent, permettent et limitent la mobilité. Toutes choses étant égales par ailleurs, les femmes se déplacent moins que les hommes en termes de nombre de déplacements, de distance, de rapidité et de confort du déplacement. Les inactifs se déplacent aussi moins que les actifs ou les étudiants, et enfin les personnes âgées moins que les adultes.

Les effets de différences socioéconomiques peuvent se cumuler et stimuler la mobilité des populations. Ainsi des personnes inactives âgées, de sexe féminin

⁴ A Niamey, le poids des « usagers dépourvus » dans la mobilité automobile liée à la sociabilité est très variable selon la nature de la réunion : de l'ordre de 15 % pour des visites à des parents ou des amis, mais près de 40 % dès lors qu'il s'agit d'assister à une cérémonie collective.

et sans revenu propre ont un usage restreint des véhicules individuels voire des transports collectifs. Elles présentent donc peu de traits communs avec celle des jeunes actifs, hommes célibataires, qui organisent leur journée autour du travail et disposent de revenus leur permettant de se déplacer comme ils le désirent. A l'inverse, une active salariée doit ainsi concilier les obligations liées à son rôle de femme, voire d'épouse et de mère, l'ancrant au domicile et les avantages d'une position économiquement plutôt favorable, impliquant et favorisant des sorties, parfois lointaines.

Il importe de connaître les déterminants sociaux majeurs des comportements individuels, si l'on veut "construire un cadre interprétatif situant les pratiques de mobilité dans les transformations plus globales de la société, portée par les évolutions de l'économie, des politiques publiques, des systèmes de valeurs, ou encore de l'occupation de l'espace, et se donner les moyens de construire des visions prospectives de manière à débattre sur les enjeux comme les moyens" (Orfeuil, 2000 : 42).

3.1. Un large repli sur la zone d'habitation

Parmi les Niaméens, 10,5 % ne se sont pas déplacés le jour enquêté et 42 % sont restés à proximité de leur logement (ils ne s'en sont pas éloignés de plus de 1,25 km). Cette seconde proportion est très élevée. Nous rappelons ici que la part modale de la marche est près de 70 % de l'ensemble des déplacements.

Quelques différences importantes peuvent être mises en évidence entre les zones de résidence. (Figure 8).

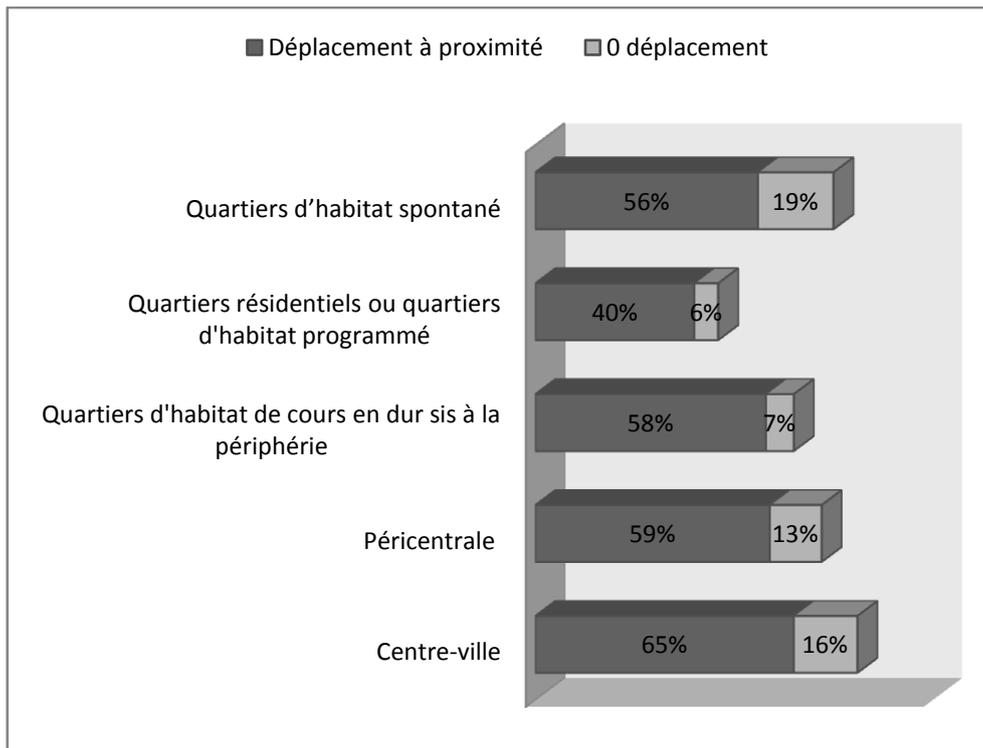


Figure 7 : Repli sur le quartier d'habitation

(Source : Enquête de terrain, 2011)

L'immobilité et plus encore la relation exclusive à la proximité sont particulièrement développées dans le centre, et le sont moins dans les quartiers d'habitat programmé. Les autres types d'espaces résidentiels ne diffèrent pas beaucoup les uns des autres :

-les résidents des périphéries spontanées sont juste un peu plus nombreux à ne pas être sortis de chez eux le jour de l'enquête, mais ils sont moins nombreux à s'être contentés des activités présentes à proximité du logement.

La vie locale correspond à un rapport spécifique à la ville, elle concerne en proportion importante les résidents du centre quel que soit leur statut. A l'exception des actifs salariés, atypiques de ce point de vue. Être proche est un grand atout pour toutes les accessibilités (travail, santé, école, etc.).

La proximité du logement est de manière logique largement investie par les résidents du centre, et dépend ensuite assez nettement du lieu de résidence. Ce résultat est conforme aux analyses réalisées par D. Plat (2003), qui confirme un effet spécifique du lieu d'habitation sur les pratiques spatiales en général et le repli sur le quartier en particulier.

3.2. Déplacements des femmes dans leurs quartiers d'habitation et des hommes se déplaçant plus loin

L'influence du genre est largement reconnue, au niveau de l'analyse de la mobilité.

3.3. Des hommes se déplaçant plus loin

Les hommes que nous avons étudiés dans l'enquête-ménage sont presque tous chefs de ménages dont 16% sont polygames. Leur caractéristique la plus importante est leur large accès au monde professionnel, le taux d'inactivité n'étant que de 13%. Ils occupent des postes variés dans les secteurs publics et privés, informels et formels, ils gagnent plus d'argent que les femmes, ce qui les rend plus indépendants individuellement. De plus, ils travaillent le plus souvent à l'extérieur de leur quartier d'habitation, ce qui constitue un premier indice quant à leur accès, contraint ou choisi, à un espace plus large. Les données générales sur la mobilité de la veille de l'enquête montrent, elles aussi, des écarts en terme de motifs, de lieux et de niveau de mobilité entre les genres.

3.4. La mobilité masculine quotidienne moins restreinte spatialement

La mobilité quotidienne sera ici étudiée sous deux angles. Tout d'abord, les écarts entre les types de fréquentations déclarées du centre-ville sont ici intéressants, même si, en ce qui concerne sa localisation, les hommes et les femmes ont répondu de façon équivalente.

Seuls 4% des hommes n'ont pas du tout répondu à la question sur la localisation du centre-ville contre près de 16% de femmes. De plus, les hommes disent y aller au centre-ville contre seulement deux tiers des femmes. Donc, les hommes en ont une meilleure connaissance. De plus, les types de fréquentations sont elles-mêmes différentes. Les hommes y vont pour des raisons plus fonctionnelles et diverses (figure 9) car pour eux le centre est à la fois un lieu pour exercer son activité, pour rencontrer des amis et pour effectuer des démarches administratives. Quant aux femmes, leurs pratiques du centre sont plutôt sociales, ce qui les confine dans leurs quartiers contrairement aux hommes qui effectuent moins de tâches ménagères et exercent aussi leur sociabilité plus à l'extérieur du quartier.

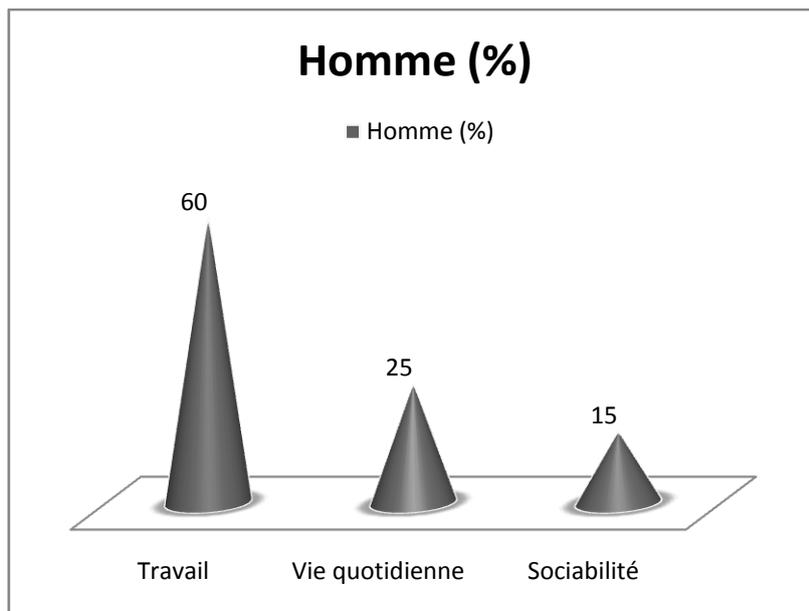


Figure 8 : Motifs de visite du centre-ville par les hommes

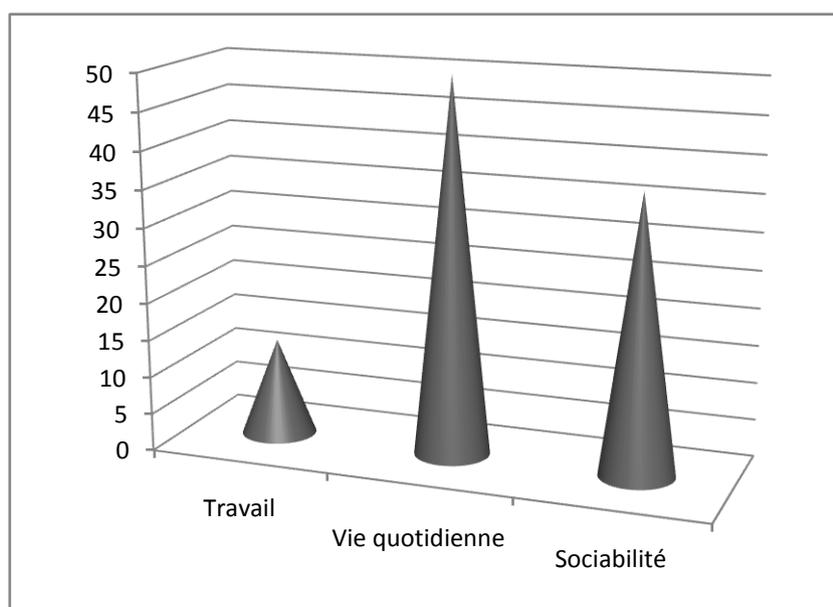


Figure 9 : Motifs de visite du centre-ville par les femmes

(Source : Enquête de terrain, 2011)

Un tiers seulement des déplacements masculins s'effectue à l'intérieur du quartier d'habitation contre la moitié des déplacements des femmes. En fait, ce sont leurs déplacements pour le travail ou pour des motifs de sociabilité qui sont relativement diversifiés en termes de lieux. Ainsi, la moitié des déplacements féminins de sociabilité sont internes contre 38% pour les hommes. De même, 30% des déplacements des femmes pour le travail se font à l'intérieur du quartier contre 15% seulement de ceux des hommes.

Si la vie quotidienne se déroule pour les hommes dans le quartier, c'est qu'elle est essentiellement composée des sorties pour les cinq prières quotidiennes, à la mosquée la plus proche. Ainsi la religion motive 75% de leurs déplacements en matière de vie quotidienne, (1,4 des déplacements par jour et par personne). Il ne faut cependant pas oublier qu'aller à la mosquée permet de tisser de façon informelle des réseaux de relations de proximité faisant partie de la sociabilité des hommes (Sountalma, 1991).

Les hommes ont une relation plus étendue avec l'espace urbain que les femmes. De par leur travail, ils sont amenés à se déplacer. Ils ont aussi l'opportunité de tisser des relations dans différents quartiers. Les hommes ont plusieurs réseaux qui s'emboîtent, de travail, de solidarité, etc. Cette pluralité des pôles urbains attractifs est illustrée en partie par l'attrait pour le centre-ville qui est à la fois un lieu d'activités professionnelles, de loisirs et de commerces. Le quartier garde cependant son importance sociale par le biais des fréquentations quotidiennes des mosquées, lieu de prière et de rencontres. Ainsi, les hommes répondent plus largement aux questions posées (sur les fréquentations du centre-ville par exemple) car ils ont une meilleure connaissance de la ville. Le quartier devient non plus un lieu privilégié de vie mais plutôt un dortoir. Il faut aussi signaler que le travail leur donne une indépendance financière leur permettant d'avoir accès à des modes individuels de déplacements (80% des femmes sont captives des taxis, contre 50% des hommes). Ils sont donc plus autonomes, plus indépendants. D'ailleurs, en semaine, 54% des déplacements des femmes à moto ou en voiture sont effectués en tant que passagère, contre seulement 7% de ceux des hommes. Les femmes vivent en revanche, plus dans leur quartier d'habitation où se déroule la plupart de leurs activités.

3.5. La mobilité des femmes plus centrée sur le quartier d'habitation : des femmes plus nombreuses dans les rues

Ainsi que nous l'avons précédemment vu, les femmes sont individuellement plus pauvres que les hommes et elles occupent des emplois plus précaires, notamment dans le petit commerce informel. La localisation de leur activité professionnelle se situe généralement au domicile ou à proximité. Leurs revenus atteignent très rarement 100 000 FCFA par mois. La plupart (65%) sont d'ailleurs inactives et mariées dont un tiers dans un ménage polygame, ce taux reste ici inférieur à celui de Maradi, 3^{ème} ville du Niger (Boubacar Akali, 2007). Seuls, 15% sont des chefs de ménages.

3.6. Un pôle d'activités important pour les femmes : les quartiers d'habitation

Globalement, les femmes se déplacent moins que les hommes puisque leur niveau de mobilité est presque deux fois inférieur. En plus, près de 20% d'entre

elles ont déclaré n'avoir pas quitté leur domicile la veille, en semaine. Même si nous ne pouvons pas en déduire le taux de femmes ne quittant jamais leur foyer, on peut sans risque dire que les femmes fréquentent moins l'espace hors de leur logement que les hommes pour deux raisons essentiellement : leur niveau de qualification et donc de revenu et la religion qui les confinent dans leur foyer.



Photo 30 : Des femmes exerçant une activité commerciale à la devanture de leur maison à Gamkallé

(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)

Ces deux raisons font que les femmes connaissent moins bien le centre-ville et l'appréhendent différemment que les hommes : les fréquentations du fait du partage des rôles sociaux et des fonctions professionnelles sont contrastées. Les femmes au foyer y vont uniquement pour le ravitaillement, ou pour des raisons de sociabilité (comme nous l'avons dit plus haut) ou enfin pour des raisons commerciales. Or, toutes ces activités sont aussi réalisables dans le quartier de résidence (Photo 30). Ainsi des déplacements pour motifs de sociabilité et de travail s'effectuent principalement dans le quartier d'habitation. Ces observations corroborent celles effectuées par H. A. Sidikou (1980) : il mentionne dans sa thèse que les femmes ont un espace de parenté et d'amitié moins étendu que celui des hommes du fait qu'elles n'ont pas accès aux modes motorisés et se déplacent plus à pied que les hommes qui utilisent la moto ou la voiture (graphique ci-haut).v 30 ans après leur situation n'avait que peu évolué malgré l'explosion démo-spatiale de la ville.

L'importance des déplacements des femmes dans le quartier d'habitation est également imputable aux motivations des sorties féminines. En effet, si les femmes se déplacent autant que les hommes pour la vie quotidienne, c'est pour effectuer des achats indispensables à l'entretien du foyer (70% des déplacements pour ce motif). L'existence des marchés de quartier ou de carrefour évitent aux femmes d'effectuer de trop longues distances. De plus, la sociabilité est plus importante chez les femmes que chez les hommes. La moitié des déplacements féminins pour ce motif s'effectue dans le quartier de résidence, ce qui indique un réseau de relation concentré à proximité de leur domicile (Figure 11).

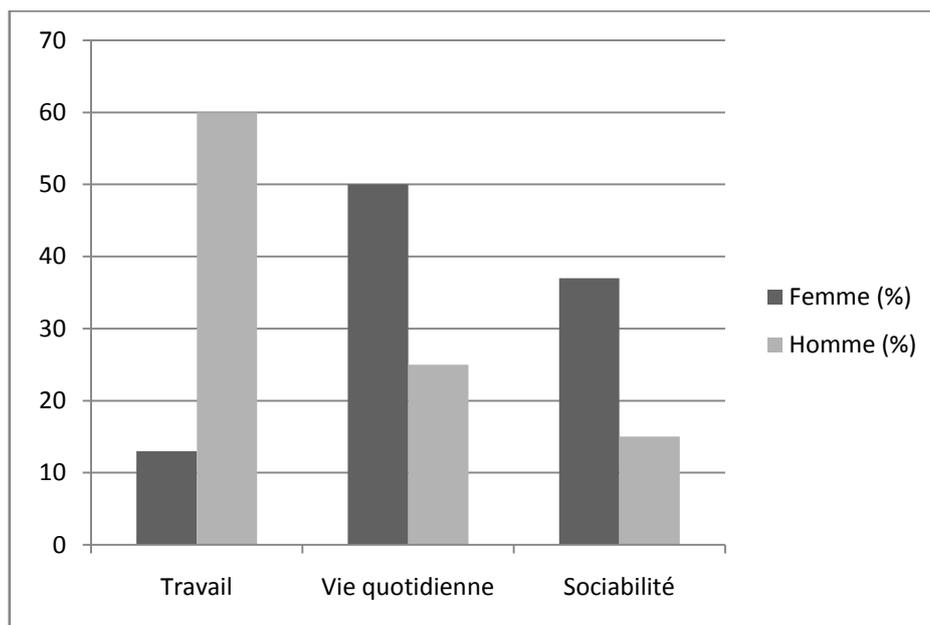


Figure 10 : Motifs de mobilité en fonction du genre
(Source : Enquête de terrain, 2011)

En termes de mobilité urbaine quotidienne, ces résultats confirment les nombreux travaux mettant déjà en évidence le rôle du genre. Ainsi, par exemple, une étude sur Bamako et Ouagadougou a montré que d'une part, les hommes se déplaçaient plus et plus loin que les femmes, et que d'autre part les femmes utilisent peu de modes mécanisés (Diaz Olvera et al, 1998). Cette étude et la notre corroborent celle de Godard (1997) qui montrait que, dans le contexte des pays en voie de développement «*dans la plupart des sociétés, les femmes se déplacent moins que les hommes étant davantage contraintes par les normes sociales à réaliser des activités ménagères à domicile*» (Godard, 1997 :137).

L'espace fréquenté des femmes est donc généralement le quartier d'habitation. Parce qu'elles n'ont pas d'emploi ou parce qu'elles exercent un petit commerce de la rue dans le quartier, cette activité les fixe davantage dans le quartier. Ainsi, c'est pourquoi elles n'ont ni les raisons, ni les moyens de le quitter. 20% d'entre elles ne sont pas sorties de leur domicile la veille et plus de la moitié de leurs déplacements est interne à leur quartier. 70% de leurs

déplacements en semaine se font à pied, ce qui réduit leur espace accessible. Elles connaissent donc mal la ville et ont eu plus de mal que les hommes à répondre aux questions sur les représentations de la ville et la localisation du centre-ville. Celles qui ont pu répondre au questionnaire ont donné les mêmes indications que les hommes. Ces femmes fréquentent le centre, notamment l'un des trois grands marchés qui s'y trouve. Elles empruntent pour ce faire les transports en commun (*faba-faba*, *lazaret-lazaret*, bus, ou taxi *tête rouge*) (Photo 31 et 32).



Photo 31 : Clientes fidèles des transports en commun, les femmes constituent près de 50% de la clientèle.

(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)

Ce **repli** des activités sur le quartier d'habitation lui donne une valeur particulière : les femmes sont plus sensibles à la proximité des services, des amis et des parents. Le quartier remplit alors des fonctions sociales, fonctionnelles et affectives puisqu'elles y sont plus ancrées que les hommes. Ce résultat rejoint les observations de Sansot qui, en partant d'un contexte urbain occidental écrit : «*On peut dire que ce sont surtout les femmes qui font exister le quartier*». En allant chercher leurs enfants, en multipliant les contacts durant leurs courses, elles relient entre eux des points voisins mais distincts, qui sans elles ne formeraient pas un espace cohérent (Sansot, 1996, p. 261-262). Les femmes créent le quartier.



Photo 32 : Des femmes à l'arrêt de bus des ministères

(Source : YAYE SAIDOU H., 2012)

Les différences entre les hommes et les femmes, si elles sont importantes, doivent cependant laisser place à une analyse plus nuancée. Tout d'abord, il existe des effets d'âge ou de génération : les femmes fréquentent aujourd'hui plus largement l'école qu'auparavant, elles ont plus accès au marché de l'emploi. Les hommes âgés ont eux aussi réduit leur pratique de l'espace au quartier d'habitation. Ensuite, la richesse influe sur les modes de déplacement et donc sur les espaces parcourus et connus. Au delà des écarts entre les genres, nous allons donc maintenant étudier l'influence des caractéristiques socioéconomiques (âge, activité et revenus) sur les pratiques des individus. Mais, l'analyse ci-dessus et celle à laquelle nous allons procéder montrent que nous ne pouvons séparer le genre des autres déterminants.

4. L'âge, un déterminant important dans la mobilité

L'indicateur "âge" est ambigu : il reflète à la fois des effets de génération, parce que Niamey et les modes de vie ont beaucoup évolué en quelques années, et des effets de cycle de vie, parce que l'expérience de l'individu évolue elle-même au cours de sa vie. Il est difficile de faire la part des choses du fait de la transformation en moins de 30 ans de l'environnement urbain et social (extension rapide de la ville). Les plus âgés habitent plus largement dans le centre et dans les périphéries lointaines. Le premier groupe réside dans le vieux Niamey, maintenant congestionné, non accessible aux nouveaux arrivants et en cours de rénovation, le

deuxième se trouve dans les anciens villages de la périphérie aujourd'hui annexés par la capitale. Quoiqu'il en soit, les différences observées montrent bien l'importance de l'âge dans les relations hommes-espace. D'ailleurs, l'âge est aussi un déterminant remarqué dans les études sur la mobilité. Dans le contexte ouest africain, L. Diaz Olvera et al (1998) ont ainsi remarqué qu'avec l'âge, on observe une chute de la mobilité due au vieillissement et à la baisse de l'activité professionnelle. Ce facteur fait aussi partie des déterminants importants répertoriés par Godard (1997). Nos résultats sont comparables à ceux obtenus par ces auteurs.

C'est la mobilité quotidienne qui donne la meilleure illustration des effets de l'âge sur les espaces vécus (Clément, 2000).

La marche est donc le mode le plus employé par les plus âgés au détriment des modes motorisés. Cette modification est en partie due à un changement de motifs de déplacements. En effet, les personnes âgées sont moins nombreuses à travailler. La moitié de leurs déplacements se fait pour des raisons religieuses et un quart pour le travail alors que ce dernier motive plus d'un tiers des déplacements des jeunes et des adultes. Le reste des déplacements se répartit entre la sociabilité et la vie quotidienne. Pour toutes ces raisons, les déplacements des individus âgés se déroulent surtout à l'intérieur de leur quartier, d'où l'importance accrue de la marche.

L'âge modifie les activités et la composition des ménages. Pour les femmes, son influence sera plus sociale que professionnelle puisqu'elles sont encore rares à exercer un emploi du fait de leur manque de qualification, surtout pour les plus âgées.

Comme les activités féminines se modifient peu avec l'âge, les caractéristiques de leur mobilité urbaine quotidienne évoluent donc peu. C'est sans doute pourquoi les aînées se déplacent autant que les jeunes. Globalement les femmes sont un peu plus nombreuses que les hommes à ne pas se déplacer du tout : c'est le cas de 18% des jeunes et de 28% des aînées en semaine. Mais cet écart est le seul significatif entre les groupes d'âge. En semaine, le mode principal est la marche quelque soit l'âge et en conséquence, pour presque toutes les femmes, c'est dans le quartier d'habitation que se situent les principales destinations des sorties. Un changement considérable cependant : la religion occupe une place importante chez les femmes âgées qui fréquentent les mosquées.

Globalement, c'est en semaine et à l'intérieur du quartier que les femmes âgées se déplacent pour rendre visite, car déchargées en partie des tâches ménagères par les plus jeunes.

Le principal changement dû à l'âge est la diminution relative des déplacements pour la vie quotidienne, délégués aux autres membres du ménage, au profit des sorties pour les raisons relationnelles. Les déplacements des adultes et des aînés se centrent aussi un peu moins sur le quartier d'habitation pour s'étendre à d'autres parties de la ville. D'ailleurs H.A. Sidikou (1980) notait qu'avec l'âge, l'espace urbain de "parenté et d'amitié" dépasse les limites du quartier de résidence et celles des quartiers voisins. Toutefois les plus âgées rendent moins de visites. Les raisons selon lui qui en sont à l'origine sont doubles et résultent d'une part, de la taille des familles et de leur dispersion dans la ville et, d'autre part, de l'attachement des plus âgées à tisser et consolider les liens de solidarité entre les membres. Avec l'âge elles sont plus «disponibles» (Sidikou, 1980 : 262).

Ainsi, l'âge est un déterminant plus important dans la mobilité des hommes que pour les femmes. A travers l'âge, nous avons pu commencer à voir apparaître l'influence de l'activité professionnelle, que ce soit chez les femmes comme chez les hommes. Les adultes sont d'abord plus actifs que les autres groupes d'âge et leur mobilité, par exemple, s'en trouve amplifiée : augmentation de la proportion des déplacements pour motif de travail au détriment de la sociabilité, emploi plus généralisé des modes motorisés et moins de déplacements à l'intérieur du quartier. De même, on remarque que les hommes les plus âgés sont plus inactifs et centrent par conséquent leur espace pratiqué sur le quartier où ils développent leurs réseaux de relations. En réalité c'est l'activité qui modifie les relations de l'individu avec son environnement. Et comme l'activité est aussi tributaire de l'âge, on peut sans risque affirmer que l'âge aussi modifie les relations de l'individu à son environnement et à ses fréquentations.

5. L'activité professionnelle, une ouverture sur la ville

Ici aussi le genre joue un rôle important dans l'activité du chef de ménage. La répartition de l'activité professionnelle entre les genres est telle que les proportions d'actifs s'inversent chez les hommes et chez les femmes (Tableau 14). Travailler reste une relative exception chez les femmes, ne pas le faire est assez rare chez les hommes chefs de ménage.

<i>Femmes</i>		<i>Hommes</i>		<i>Total</i>	
<i>Active</i>	Inactive	Actifs	Inactifs	Actifs (Hommes et femmes)	Inactifs (Hommes et femmes)
22%	68%	80%	20%	100%	100%

Tableau 14 : Effectifs d'actifs et inactifs dans l'échantillon

(Source : Enquête de terrain, 2011)

Nous allons analyser plus précisément ce phénomène dans un premier temps avant d'étudier l'influence de l'activité professionnelle sur les pratiques spatiales.

Pour les femmes comme pour les hommes, être actif ou non modifie fondamentalement la mobilité quotidienne en semaine. Par exemple, si 10% des actives seulement ne se sont pas déplacées la veille de l'enquête pour les inactives ce taux atteint le quart. Ainsi les actifs se déplacent plus et utilisent plus fréquemment les modes motorisés que les inactifs. (Figure 12) 80% des inactifs (hommes ou femmes) se déplacent à pied alors qu'un quart des actifs utilise la voiture dans leur déplacements. Il s'agit ici des modes de transport utilisés pour les déplacements de la veille en semaine.

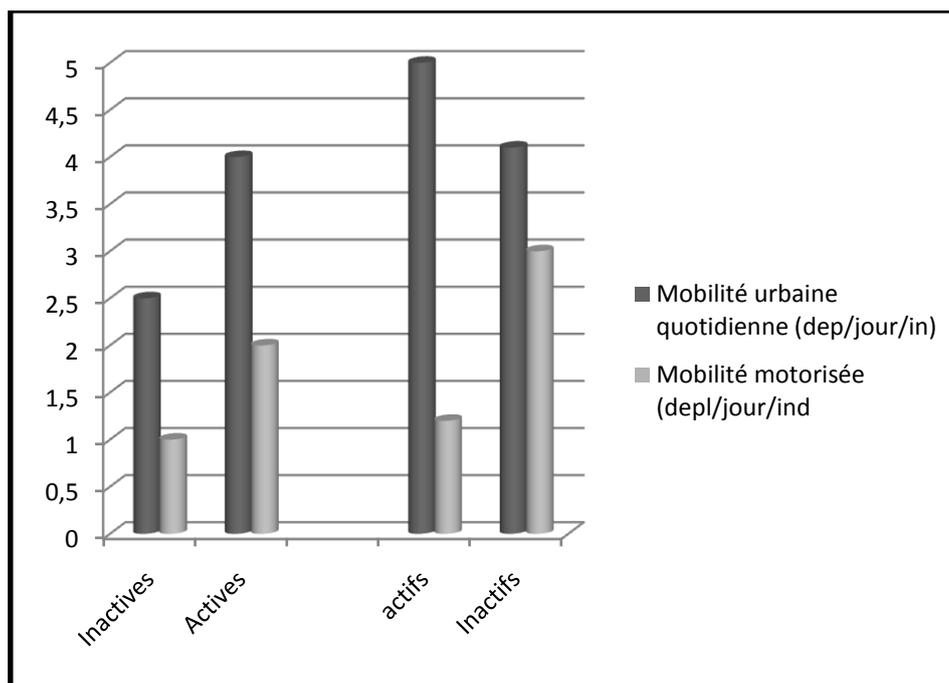


Figure 11 : Mobilité quotidienne selon le genre et la profession

(Source : Enquête de terrain, 2011)

Pour les femmes, cet accès plus grand aux modes de transports motorisés pour les actives s'explique non seulement par leur propre richesse ou par le fait qu'elles appartiennent à des ménages plus aisés.

Ce déterminant a aussi une influence sur la répartition horaire des déplacements : les actifs se déplacent plus en heures de pointe que les autres qui préfèrent les heures creuses du matin (8h45h-11h45). Cette observation est surtout vraie pour les femmes qui effectuent à ces heures les courses pour les repas.

De façon identique, les motifs de déplacement diffèrent : si la moitié des actives et 38% des actifs se déplacent pour le travail, 62% des inactifs sortent pour des activités liées à la vie quotidienne, les achats pour les femmes, la religion pour les hommes comme nous l'avons indiqué plus haut. La localisation de ces sorties est plutôt interne au quartier pour les inactifs et externe à celui-ci pour les actifs.

En somme, les actifs sont des individus amenés à fréquenter généralement d'autres quartiers que leur quartier d'habitation. Ils circulent, marchent peu. Ils sont alors moins attachés à la qualité de vie de leur environnement, et pour les hommes aux relations de proximité.

Les déplacements des inactifs, hommes comme femmes, se déroulent plus au sein de leur quartier. Ils concernent plus les services de proximité. Le quartier d'habitation est familier et les inactifs lui attachent une valeur non liée à sa situation dans l'ensemble de l'espace urbain.

Il faut noter que les femmes actives ont exprimé des attentes plus liées à la qualité de leur quartier que les hommes actifs. Ces attentes sont dues en grande partie au fait que la grande majorité des femmes exerce des métiers d'appoint à faible rémunération dans leur quartier, ce qui les différencie peu des inactives. De plus, une femme appartenant à un ménage aisé, même inactive, a accès à des modes de transport motorisé, à des quartiers non similaires à ceux des femmes des ménages pauvres.

6. L'obtention d'une relative indépendance financière par l'activité

Le fait de travailler a des conséquences sur le type de ménage et les individus, notamment pour les femmes. Ainsi, les femmes actives, du fait de leur indépendance financière, sont plus nombreuses que les inactives à être sans conjoint. Ainsi près d'un quart des femmes actives est sans conjoint, contre seulement 8% des inactives. La répartition géographique des lieux de résidence de ces femmes est cependant similaire, même si on constate que les actives sont plus présentes dans les villas que les inactives. Enfin, les différences de niveau d'étude sont flagrantes : moins de la moitié des actives n'a pas fait des études contre 64% chez les inactives. 41% des actives ont d'ailleurs dépassé le niveau d'étude primaire, contre seulement 12% des inactives.

Le fait d'être ou non actives pour les femmes ne reflète cependant pas véritablement un changement dans la répartition des rôles. En effet, le fait qu'une grande partie des femmes actives appartiennent à des ménages plus riches que les inactives, ce qui sous entend une appartenance à un milieu urbain aisé et plus ouvert sur le monde, engendre un timide partage des tâches. Plus qu'un effet de génération, il faudrait donc sans doute y voir un effet de classe sociale.

Pour les hommes, la situation est différente puisque les inactifs sont nettement plus âgés que les actifs (55 ans en moyenne pour les inactifs contre 42 ans pour les actifs). D'ailleurs 38% des inactifs sont des retraités.

Autre constat au niveau des adultes jeunes, les actifs sont locataires d'habitat de cour (banco ou dur) communément appelé célibatérium tandis que les

inactifs sont encore hébergés dans la concession familiale (71% des effectifs du groupe). Plus de la moitié des inactifs est sans étude contre 41% des actifs.

Conclusion

Cette description générale de la mobilité quotidienne montre d'ores et déjà quelques tendances fortes. Les trois types de motifs principaux que sont le travail, la vie quotidienne et la sociabilité correspondent à des formes de la mobilité différenciées par les modes pratiqués, les horaires de sorties, les espaces fréquentés. Or ces activités se rapportent à des groupes sociaux définis par le sexe, l'âge, l'activité professionnelle, les revenus, qui déterminent les déplacements quotidiens et, de fait, les représentations spatiales.

On peut alors se poser la question de l'accès à ces centres par les populations périphériques défavorisées (l'accroissement de la ville se fait par sa périphérie). Dans un contexte de faible équipement individuel et collectif et de fort étalement urbain, une étude des transports collectifs est donc pertinente.

CHAPITRE IX : LE DEFI AU QUOTIDIEN : ACCEDER

«Si le ventre a de quoi manger, c'est que les pieds ont bougé» dit un proverbe zarma

Dans le contexte mondial d'urbanisation auquel n'échappent pas les villes des pays en développement, l'aptitude à la mobilité quotidienne que nous définissons comme l'ensemble des déplacements quotidiens est essentielle pour accéder aux ressources et aux opportunités offertes par la ville. Elle est d'autant plus indispensable que les villes s'étalent dans l'espace (Pourtier, 1999, Fouchard et al, 2009). C'est le cas à Niamey qui connaît un développement horizontal, une fragmentation des lieux de résidence et d'emplois et une moyenne de distances à parcourir qui s'accroît. Dans les sociétés modernes où les lieux de résidence et les lieux d'emplois se sont progressivement dissociés, accéder aux ressources exige de se déplacer, pour travailler mais aussi pour entretenir ses réseaux sociaux qui dispensent leur soutien.

Se déplacer en ville, pour un besoin primordial comme aller à son travail, se rendre à l'école ou pour les loisirs est de plus en plus difficile à satisfaire dans les villes en développement comme Niamey.

Cependant, en dépit de ces difficultés quotidiennes, les habitants de la ville de Niamey se déplacent, comme l'attestent de nombreux indicateurs de mobilité (le nombre de déplacements, la circulation dans la ville, les flux, etc.). Nous allons aborder dans ce chapitre la question de l'accessibilité des populations aux services publics de base et décrire quelques profils de mobilité pour plusieurs catégories d'individus.

Les données présentées ici s'appuient sur nos travaux de terrain menés dans plusieurs quartiers de la ville de Niamey et aussi sur des données de l'enquête sur le budget et la consommation de l'INS de 1990 et 2008. Nous allons donc définir le concept de pauvreté tout en nous inspirant d'études réalisées sur la même ville. Et aussi faire une approche de la mobilité avec la sociabilité et le genre.

1. Relation entre pauvreté urbaine et mobilité

Il existe plusieurs définitions de la pauvreté selon la nature des seuils monétaires de pauvreté considérés, ou selon les multiples dimensions introduites dans les indices de développement humain (IDH). Pour ce faire, nous allons nous inspirer de l'analyse faite par Diaz Olvera sur Niamey en 2002 qui avait isolé au sein de la population les catégories les plus aisées afin de pouvoir ensuite se concentrer sur la situation des citoyens pauvres. Une catégorisation des individus en "pauvres" et "non-pauvres" est effectuée en fonction de l'activité professionnelle, du niveau d'étude individuel et du type d'habitat. Dans un premier temps, tous les inactifs (femmes au foyer, scolaires, sans emploi), les apprentis et aides familiaux sont classés comme pauvres. Tandis que les patrons, les cadres supérieurs et moyens et les techniciens sont considérés non-pauvres. Puis, les catégories restantes sont classées selon la nature des matériaux de leur logement. Ainsi les "pauvres" habitent-ils des maisons en banco ou en paille, et

les ‘non-pauvres’ des villas ou des constructions en dur qu’ils soient locataires ou propriétaires. Enfin, les actifs indépendants, les employés et les ouvriers demeurant dans du semi-dur sont considérés comme modestes si leur niveau d’études est au moins égal au niveau secondaire.

Notre choix de ne pas retenir le revenu comme élément de différenciation dans cette classification repose d’abord sur le constat de son indisponibilité. Pour une partie non négligeable de la population, le revenu de 30 % des actifs n’a pas été enregistré, soit par refus de le déclarer, soit par incapacité à l’évaluer : c’est le cas des non-salariés. Un tel choix permet aussi de prendre en compte une relative permanence des conditions de vie, au delà de la fausse précision d’un revenu mesuré à un moment donné, alors qu’avec la crise et les politiques d’ajustement structurel, le poids du salariat diminue au profit des activités informelles aux revenus aléatoires (Diaz Olvera, et al 1998). Même si les deux groupes sont hétérogènes, la méthode utilisée conduit à des écarts sensibles entre leurs revenus moyens : 30 000 FCFA en moyenne pour les actifs pauvres contre 120 000 FCFA pour les 20 % de non-pauvres.

En effet, la faiblesse de cette définition c’est qu’elle considère comme source de revenus seulement l’activité exercée par l’individu, alors qu’à Niamey, comme dans bon nombre de villes africaines, l’activité ne constitue pas en elle seule la source de revenu et le revenu ne constitue pas en lui seul, la seule richesse de l’individu. Et le revenu n’explique pas la richesse ou la pauvreté, la taille du ménage et le nombre d’actifs le constituant devraient également être pris en compte.

La mobilité urbaine pour tous oblige à se préoccuper d’abord des conditions de mobilité des plus démunis, c’est-à-dire ceux dont le pouvoir d’achat trop faible exclut l’usage régulier des modes de transport motorisés, et que l’on appelle les ‘pauvres urbains’. Ils constituent une part importante des populations urbaines du monde en développement.

La notion de la mobilité urbaine est liée à celle de la pauvreté urbaine dans le sens où cette dernière a des impacts sur l’activité économique, les modes de vie en général en ville.

La réduction de la pauvreté est présentée par de nombreuses agences de développement comme le but principal des politiques de développement. La Banque mondiale qui joue un rôle prépondérant dans la production de doctrine dans ce domaine en a fait son but principal, et c’est bien ce thème qui structure son document de politique sectorielle de transport urbain conçu en 2000 et finalisé en 2002.

Cette préoccupation n'est pas nouvelle sur le plan international mais l'une des difficultés qui demeure, est évidemment la définition correcte de la pauvreté et du "pauvre urbain". On est passé d'une vue restrictive reposant sur le revenu par tête (nombre de personnes n'ayant pas plus d'un dollar par jour pour vivre) à une vision plus complexe de la pauvreté intégrant plusieurs dimensions telles que :

- Développement humain (scolarité, santé...);
- Accès aux services et opportunités essentielles, tels que l'éducation, l'emploi etc.
- Réseau de relations sociales ou capital social ;
- Capacité à s'exprimer collectivement.

Cela montre bien l'importance d'une approche de la mobilité qui se réfère à l'accessibilité à la ville, et aux conditions d'accès aux services urbains dans une approche globale des conditions de subsistance en milieu urbain. Le développement de la mobilité pourrait alors permettre une amélioration des conditions de vie des populations.

1.1. La mobilité à Niamey : la question de l'accessibilité urbaine dans un contexte de pauvreté et d'étalement

La mobilité tend de plus en plus à refléter une nouvelle géographie sociale de la ville de Niamey. Dans une ville devenue millionnaire, la notion de mobilité est de plus en plus associée à la notion d'accessibilité urbaine. La capacité à gérer sa mobilité, en fonction de choix résidentiels, de pratiques d'achats ou de loisirs, demeure le fait de groupes sociaux souvent les plus aisés. Car la mobilité quotidienne interagit avec les autres formes de mobilité et en particulier avec la mobilité résidentielle. A ce propos, P. Barter et B. Williams (2002) mettent en exergue l'arbitrage auquel sont soumis les pauvres entre la sécurité du logement et l'accès à l'emploi.

Selon ces auteurs, les zones périphériques offrent de meilleures conditions de logement que le centre caractérisé par un habitat précaire. Mais la localisation résidentielle centrale, malgré la précarité du logement, reste attractive, car elle permet d'accéder plus facilement aux emplois et autres opportunités qui y sont plus denses.

La notion d'accessibilité est encore plus pertinente dans un contexte de pauvreté pour cerner les conditions de mobilité des populations. L'accessibilité renvoie à la facilité d'atteindre un lieu et à la qualité des réseaux et services de transport qui le permet. Elle s'exprime par les temps de parcours qui varient en fonction des modes de déplacement utilisés pour pratiquer les différents territoires de la ville. Elle est de meilleure qualité dans les centres et se détériore en périphérie. Elle permet de ce fait d'accéder facilement ou non, à moindre coût ou non aux biens et services urbains de base.

1.1.1. L'accès aux biens et services en milieu urbain.

Selon C. Avenal (2010 : 27), dans un contexte de croissance des inégalités entre les individus, le processus de ségrégation se propage de manière cumulative dans l'espace urbain et dans les temporalités des individus, tout en ayant des implications sur l'ensemble des «*dimensions de la vie quotidienne*» des citoyens.

Ainsi, les potentialités urbaines renvoient à l'ensemble des aménités de la ville, et en particulier à l'ensemble des activités au service des ménages, ce qui explique l'intérêt que nous portons dans ce travail. L'analyse des modes de vie des individus et de leurs évolutions a permis de caractériser ce que pouvait être un «égal accès pour tous» aux potentialités de la ville. Nous l'avons caractérisé par des possibilités structurées à *minima* et des *capabilités* égales pour tous les individus, quel que soit leur origine et position sociale et leur niveau de vie. Dès lors, la question se pose de savoir quels sont les activités, les biens et services auxquels chaque citoyen devrait avoir les mêmes niveaux d'accès ?

Pour y répondre, nous proposons ici, de nous intéresser à l'identification et à la définition d'une série de services motivant les déplacements les plus récurrents des Niaméens et aux activités qui correspondent à leurs besoins quotidiens, de façon générale et suscitant d'une égalité des chances.

Mais comme la ville est marquée par une certaine différenciation territoriale et spatiale définie par le niveau de vie et les positions sociales et aussi par une hétérogénéité spatiale de la localisation des activités socioéconomiques, alors il peut exister des différenciations et des inégalités d'accès aux services urbains de base.

La mobilité qui permet l'accès aux services urbains est une mobilité contrainte par la nécessité qu'ont les individus de répondre à leurs besoins quotidiens. Ainsi, moins de mobilité ou une difficulté d'accès aux modes de transports pourraient entraîner une accessibilité contrainte, et donc des *capabilités* restreintes qui pourraient conduire, dans certains cas, à des inégalités ou des phénomènes de ségrégation socio-spatiale : on a ainsi des individus pouvant pratiquer toute la ville avec aisance et d'autres ne pouvant atteindre les activités souhaitées et sont contraints de se contenter avec ce qui est à leur portée, «vivre» avec ce qu'ils ont à proximité.

L'accessibilité est comprise comme la facilité de déplacement qu'ont les populations pour accéder à tel ou tel type d'équipement ou de service urbain à partir de leur lieu de résidence. La notion fait intervenir les conditions d'accès physique (temps ou distance, éventuellement coût de transport) à l'équipement sans prendre en compte les autres dimensions socioculturelles ou économiques qui peuvent en limiter l'accès.

L'approche des conditions de vie des ménages amène à vouloir connaître les services dont ils disposent à leur domicile ou à proximité. Face à la multiplicité potentielle des services, on a tendance à se préoccuper des services jugés essentiels, correspondant à des besoins fondamentaux, mais ces notions sont relatives et doivent donc faire l'objet d'une analyse préalable à la réalisation d'une enquête-ménage. Certains services concentrés dans des bâtiments spécialisés, sont désignés comme équipements urbains (hôpital, école, terrain de sport...), alors que d'autres peuvent être plus diffus, jusque dans les habitations : il s'agit généralement de réseaux auxquels le ménage a accès ou non (eau, électricité, téléphone...). Si l'accès au réseau ne se fait pas à domicile, les membres du ménage sont contraints d'y accéder à l'extérieur (borne fontaine), ce qui induit des déplacements obligés.

Dans l'optique de ce travail nous nous intéressons à la mobilité pour l'accès aux biens et services publics essentiels, notamment les services de santé, les équipements scolaires, les services d'eau potable, les équipements marchands.

1.1.2. L'accessibilité aux pôles de santé

Les différentes catégories d'équipements de santé à Niamey sont en premier lieu, les hôpitaux (HNN, HNL, HRP). Plusieurs hôpitaux et cliniques existent à Niamey. Le recours aux formations sanitaires n'est pas fréquent, mais la fréquentation des formations sanitaires dans une ville comme Niamey est très importante. Quotidiennement ce sont des milliers de patients et des visiteurs par exemple qui les fréquentent. En effet, quand on interroge les populations sur leur fréquentation, le recours aux soins est rarement évoqué car on s'y rend que par contrainte. Le recours aux structures de santé (quelle qu'en soit leur taille) semble effectivement assez rare dans cette ville, et cette tendance a également été soulignée dans d'autres villes telles que Douala et Conakry (Diaz Olvera & al, 2008). Le recours à l'automédication dans les villes africaines semble très répandu pour pallier les difficultés d'accès tant économiques que géographiques aux soins.

Trois zones ont été retenues ; chacune d'elles concentre plus de 20 % des entrées pour ce motif. Il s'agit de l'Hôpital National de Niamey le plus grand de la ville, situé dans la zone administrative, de l'hôpital National de Lamordé sis sur la rive droite du fleuve Niger sur le campus universitaire et de l'hôpital régional sis à l'Est dans le quartier Poudrière. Ces pôles de santé correspondent à des grands établissements hospitaliers qui concentrent la majorité des déplacements de santé. La maternité Gazobi qui est une maternité de référence nationale est aussi un grand pôle d'attraction.

Plusieurs centres de soin de petite envergure existent également dans Niamey. Ce sont les centres de santé de proximité : les CSI, les cliniques et les

cabinets de soins privés. Presque dans tous les quartiers nous avons des CSI ou dispensaires un peu partout dans la ville.

1.1.3. L'accessibilité aux équipements scolaires

Depuis la période coloniale et post ‘‘conférence nationale’’, en passant par celle postindépendance, l'éducation et la formation des jeunes a toujours été au centre des préoccupations de l'État nigérien. Les différentes politiques éducatives (politique, de 2000, Reforme de... mise en œuvre) et l'évolution des chiffres sur la scolarisation en constituent une preuve. En effet, le taux de scolarisation selon l'annuaire statistique du Niger est passé de 34% en 2001 à 57% en 2007 et 72,9% en 2010⁵. Cette croissance s'accompagne naturellement d'une croissance des centres d'éducation de formations diverses qui induit la mobilité quasi régulière d'une grande partie de la population de Niamey.

On peut distinguer plusieurs catégories d'établissements scolaires publics et privés.

Une première catégorie est constituée d'établissements scolaires publics dont les écoles primaires, qui sont souvent des établissements de proximité, les collèges et lycées, ainsi que les établissements d'enseignement supérieur et les centres de formation professionnelle. Une deuxième dont l'émergence s'explique par le libéralisme et la crise de l'enseignement public est constituée par les établissements privés d'enseignement primaire et secondaire, de formation technique et professionnelle (Informatique, Secrétariat, etc.). Une troisième catégorie en grand essor est constituée de centres de formation à caractère religieux (Islam). A Niamey, dans presque tous les quartiers, il y a des écoles primaires, quant aux collèges et lycées publics la grande majorité est surtout concentrée dans le centre-ville (Kassaï, Korombé, Issa Béri), à l'exception du lycée municipal qui se situe au quartier Bandabari dans la zone péricentrale. On assiste également depuis 2000, à un avènement de CES dans plusieurs quartiers périphériques (Talladjé, Aviation, Haro banda, Lazaret, etc.), ce qui réduit du coup la distance pour beaucoup de jeunes de ces quartiers, qui avant parcouraient souvent plus de 7km pour se rendre à l'école. Dans cette partie, nous allons nous intéresser seulement à la mobilité scolaire en général et celle des étudiants de l'Université Abdou Moumouni.

1.1.3.1. La mobilité scolaire

Niamey à elle seule absorbe plus de 34%⁶ des effectifs scolaires du pays. Ceci donne un poids non négligeable aux déplacements effectués chaque jour à travers la ville. Les résultats de nos enquêtes montrent que près de 36% des

⁵INS, Annuaire statistique du Niger, 2006-2010

⁶INS, Op. Cité

déplacements correspondent à des déplacements scolaires. Ces déplacements diffèrent d'un quartier à un autre selon la présence ou non d'un établissement et selon ses capacités d'accueil. La répartition spatiale des établissements scolaires, qui est un des objectifs de la carte scolaire qui définit les distances et les capacités des établissements scolaires publics, n'empêche pas pour autant aux parents d'inscrire leurs enfants loin de leur domicile à la recherche d'un enseignement de qualité. Les établissements privés offrant une formation de qualité sont très recherchés par les classes moyennes et riches, pour y inscrire leurs enfants. Les parents d'élèves sont prêts à affronter de longues distances pour conduire leurs enfants à l'école. A cette catégorie de classe moyenne s'ajoutent les habitants des zones périphériques qui doivent parcourir de longues distances (plus de 3km) pour rejoindre les établissements du centre-ville du fait de l'inexistence de système de ramassage scolaire (Figure 13).

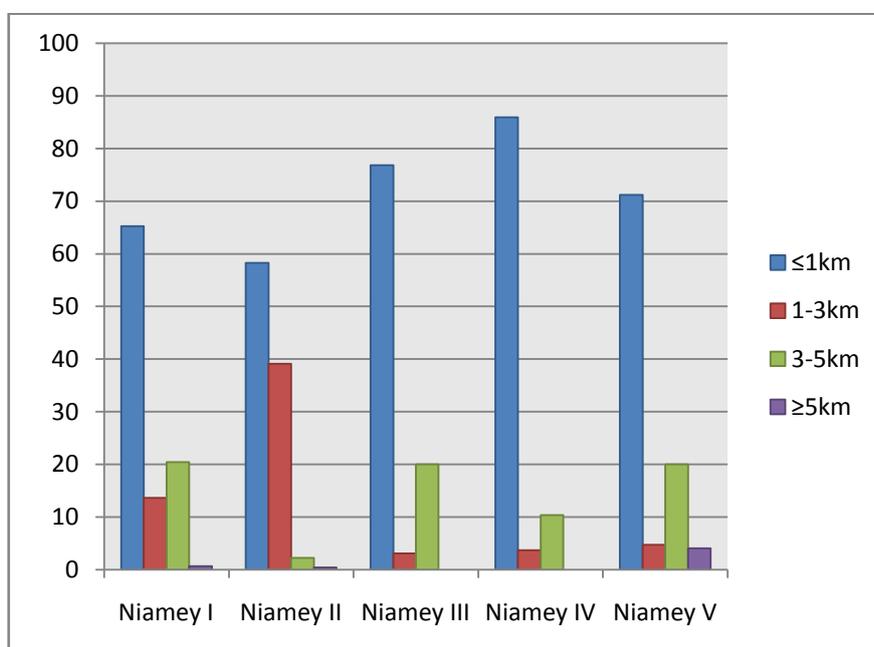


Figure 12 : Pourcentage d'élèves effectuant un trajet selon l'arrondissement
 (Source : Direction des études et la programmation, division des statistiques et de la carte scolaire)

Certains élèves qui résident dans les quartiers périphériques et qui fréquentent des écoles au centre-ville ou loin de leurs quartiers de résidence par exemple sont contraints de prendre un transport en commun si les parents ont les moyens d'assurer. Ou encore de faire auto stop à défaut de marcher.

1.1.3.2. L'université et le transport des étudiants

L'Université Abdou Moumouni avec 12 408 étudiants, possède un vaste parc de bus sur deux sites : sur le campus de la rive droite du fleuve et à la FSEJ. Le transport sur la rive gauche des étudiants s'effectue de la cité universitaire (rive droite) vers les différents quartiers d'habitation des étudiants et vice-versa, du lundi au samedi. Pour y accéder, les étudiants doivent prendre un abonnement

mensuel moyennant 1200 FCFA pour la carte ou acheter des tickets au niveau du service de transport de l'UAM. Sur la carte qui suit, on voit la desserte qu'assure les bus de l'université.



Photo 33: Parking des bus de l'université de Niamey

(Source : YAYE SAIDOU H., 2013)

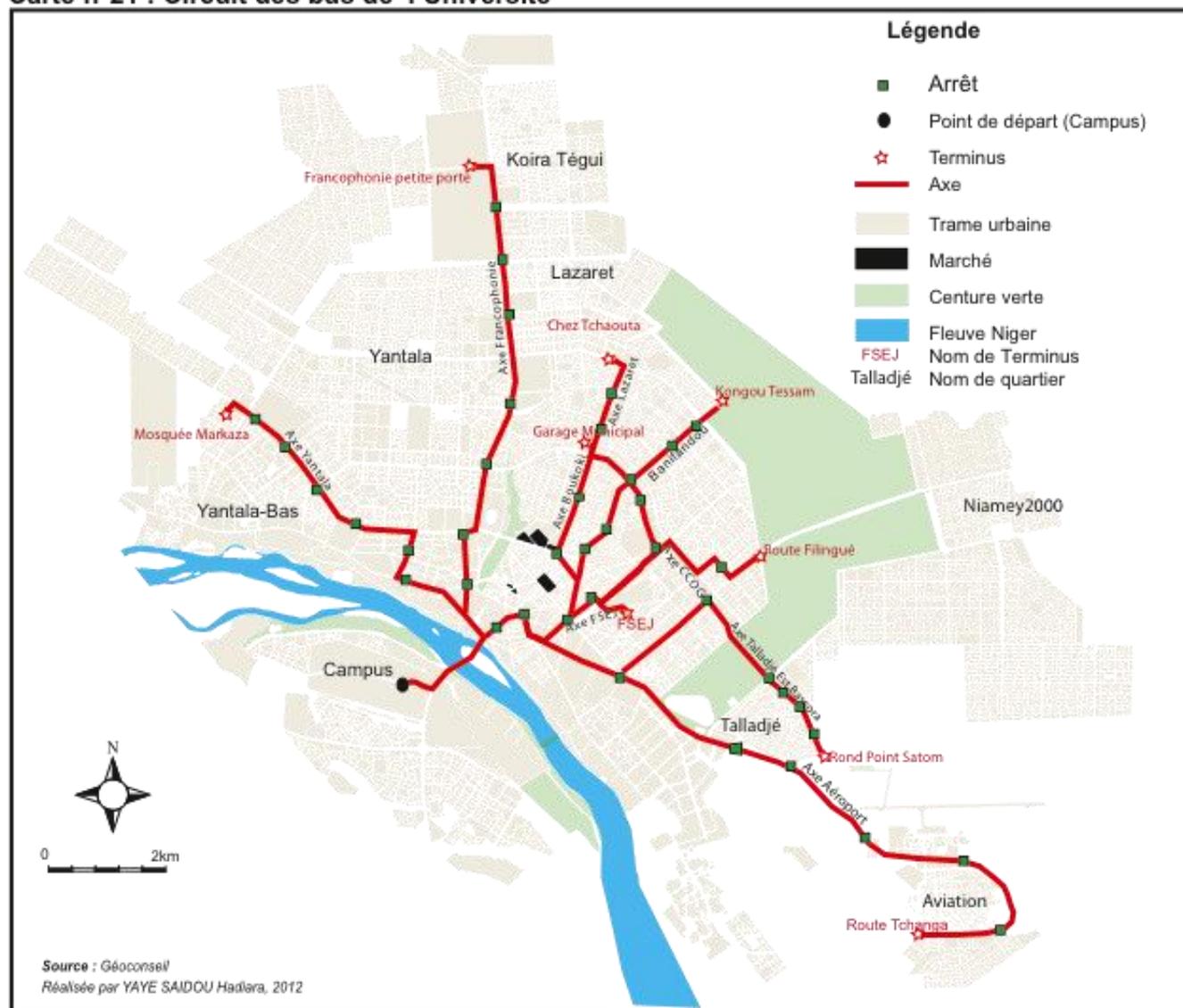
Le parc de l'UAM est actuellement composé de 16 bus de 70 places assises. Ces bus desservent 9 axes (Carte n°20) à partir du Campus dont les itinéraires sont les suivants :

- **Axe Yantala** : Rond point HNN-Rond point château I-Gendarmerie petite porte-Rond-point Yantala (Gadafawa)-Cour d'Appel-Centrale Nigelec-Mosquée Markaza (Terminus).
- **Axe Lazaret** : Commissariat central-Rond-point Église-Kalley sud-Azawad-Rimbo-Garage Municipal-CEG 11-Lazaret chez Tchaouta (Terminus).
- **Axe FSEJ** : Commissariat central-Rond point Église-Kalley sud- FSEJ (Terminus).
- **Axe Francophonie** : Rond point justice-Rond-point ENAM-NIJMA Transport-Sapeur pompier lazaret-Cité chinoise-Grande porte Francophonie-Petite porte Francophonie (Terminus).
- **Axe Aéroport** : Fonction publique-Ron-point 6^{ème}- Commissariat Talladjé-Babati Oil Talladjé- Rhodésie-Douanes-Route Tchang (Terminus).
- **Axe CCOG (Route Filingué)** : Commissariat central-Rond-point Église-Pharmacie Kalley est-Air Transport-Entreprise Barka (Terminus).

- **Axe Boukoki** : Commissariat central-Rond point Église-Rond-point Lako-Garage municipal (Terminus).
- **Axe Banifandou** : Commissariat central- Rond-point Eglise-Balafon-Soni- Rond point-Tamesna-marché Bonkaney-Kongou Tessam (Terminus).
- **Axe Talladjé Est-Bassora** : Rond point 6^{ème} –Rond-point Wadata- CES Oumar Ismaël - Station El Manas - Pharmacie Talladjé Est - Station Bagazam- Rond-point Satom (Terminus).

Les bus de l'université permettent la mobilité tant bien que mal des étudiants dans la ville de Niamey. Cependant beaucoup de quartiers ne sont pas desservis, les étudiants habitant ces quartiers sont obligés de prendre un taxi pour aller au Campus, ou bien de venir dans le quartier le plus proche qui est desservi. Aucun quartier de la rive droite n'est desservi.

Carte n°21 : Circuit des bus de l'Université



1.1.4. L'accessibilité des marchés

Les marchés sont les lieux d'approvisionnement les plus importants en milieu urbain. Ils sont hiérarchisés, avec des marchés centraux, des marchés de quartier et des marchés spécialisés. La fréquentation de ces différents types de commerce varie. C'est pourquoi la définition d'une aire d'influence standard par type de commerce est nécessaire pour pouvoir soutenir des comparaisons. A Niamey, nous avons trois grands marchés dont un est spécialisé en légumes et fruits (petit marché) un autre en ferraille et matériaux de construction (Katako) puis le grand marché spécialisé en habillement divers. Puis après viennent les marchés de deuxième niveau (Wadata, marché de Yantala, marché de la Rive droite et le marché Bonkaney) et enfin les marchés des quartiers. Ces marchés de deuxième niveau attirent la clientèle des habitants de leurs quartiers environnants et jouent leur rôle de désengorgement pour mieux permettre le polycentrisme que nous avons évoqué dans le chapitre précédent.

Le marché est un lieu d'attraction très important car il est à la fois un espace marchand, un espace de sociabilité où se créent et s'entretiennent des relations sociales, et un espace où on trouve du travail (Oumarou, 2009 : 45). Le marché africain n'est pas toujours un équipement de proximité : pour 56 % des ménages enquêtés, il est situé en dehors du quartier de résidence. La marche reste le mode le plus fréquent pour s'y rendre, notamment pour les ménages pauvres.

En observant la carte n°10, on se rend compte que les trois principaux marchés de la ville sont situés au centre-ville de Niamey, et les autres de deuxième niveau dans les zones péri-centrales. Les périphéries sont presque dépourvues de marchés de grande envergure.

Cependant le coût élevé des produits est de loin la première préoccupation, devant l'accessibilité et la qualité du service. Toutefois, même si les marchés du centre-ville sont réputés moins chers que le marché du quartier, on hésite à les fréquenter du fait du temps et de l'argent que cela nécessite. F. Hamza (2009) explique que l'étalement spatial de la ville et l'éloignement des quartiers par rapport aux différents principaux marchés de Niamey ont développé un approvisionnement de proximité en condiments par les ménages. Elle met en relation la distance, le temps, le lieu et le coût pour s'approvisionner.

Il y a aussi des jours où ce n'est pas tout le monde qui s'approvisionne au petit marché (les vendredis, samedi par exemple, parce que ce sont les jours où les fonctionnaires font leurs approvisionnements, c'est aussi les jours où on s'approvisionne trop souvent pour les cérémonies de mariage. Les prix des produits grimpent).

1.1.5. Se déplacer pour chercher de l'eau

A Niamey comme dans beaucoup de villes africaines, l'accès à l'eau potable reste souvent problématique, les branchements individuels sont encore rares et les bornes fontaines trop peu nombreuses. Le rythme de la croissance démo-spatiale dépasse celui des travaux d'adduction. La distribution domestique de l'eau est correctement assurée dans les quartiers riches. Mais dans les quartiers populaires, les réseaux se limitent souvent à des bornes fontaines, les quartiers éloignés étant généralement dépourvus de tout équipement. La corvée d'eau reste une tâche contraignante, et incombe essentiellement aux femmes et aux fillettes ou l'apanage des revendeurs (maisons). L'accès à l'eau est un problème particulièrement aigu surtout dans les quartiers périphériques de Niamey : seuls 9 %⁷ des ménages pauvres (64 % des non-pauvres) ont une adduction d'eau dans le logement. L'approvisionnement en eau, généralement effectué par les inactives et les enfants, apparaît très pesant : 30 % des pauvres déclarent parcourir de 100 à 500 m pour ce faire, et 18 %, plus de 500 m⁸.

Cependant, la corvée d'eau n'est pas que pénible, elle a aussi une autre dimension sociale. En effet, sa quotidienneté et l'importance des acteurs qu'elle implique font de la borne fontaine un lieu de sociabilité. C'est un lieu d'information et de rumeur qui alimentent "radio trottoir" mais aussi de vente de produits divers.



Photo 34 : Borne fontaine au quartier Aviation

(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)

D'autres par contre achètent leur eau au près des vendeurs ambulants appelés communément *garoi*. (Photo 35)

⁷ DRSP 2008-2012

⁸ DRSP 2008-2012



Photo 35 : Vendeur ambulant d'eau (garoi) au quartier Zarmagandey

(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)

1.1.6. Accéder à son lieu d'emploi

Nombre d'emplois, formels et informels, parce que concentrés au centre-ville, nécessitent de parcourir de longues distances. Ainsi les actifs des périphéries de la ville, le plus souvent pauvres affluent fréquemment vers le centre-ville. Beaucoup de ces actifs effectuent leurs déplacements à pied, soit 32% pour les "pauvres" et 2 % pour les "non-pauvres" (Diaz Olvera, et al 1998). Mais la plupart d'entre eux utilisent les transports collectifs, et dans des conditions difficiles : embouteillages aux heures de pointe, rareté des véhicules, d'où beaucoup de retards au service et stress. Dans ces conditions, rejoindre le lieu de travail relève bien souvent du parcours du combattant, comme en témoigne ce jeune superviseur d'un supermarché:

«Le matin, il faut être un grand guerrier, parce que les moyens de transport ne couvrent pas toutes les rues».

Face à ces difficultés, à son compte la tentation est d'installer son activité à proximité du domicile. En général, les modes motorisés permettent une liaison moins pénible aux lieux assez distants comparativement aux déplacements à pied dont le rayon d'action reste relativement limité. Mais les modes motorisés sont aussi problématiques du fait de la contrainte monétaire qu'elle engendre surtout pour les ménages à faibles revenus. Or au Niger une grande partie de la population dispose de revenus les classant aux seuils de la pauvreté monétaire. Les ressources des ménages issues de l'activité professionnelle reflètent le faible niveau des salaires. Il s'agit souvent de catégories socioprofessionnelles des secteurs formel et informel à revenu faible et parfois non régulier. Parmi eux, on compte des auxiliaires de la fonction publique et des petits commerçants

détaillants, des artisans, des porteurs (dockers), des domestiques, et des réparateurs (vélo, moto, automobiles, etc.). Pour ces catégories socioprofessionnelles, les dépenses pour le transport constituent un lourd fardeau.

Mais la sphère du travail n'est pas la seule source de revenus. Le réseau social qui comprend la famille, les amis, le monde associatif, les mosquées procurent aussi aux individus et ménages en difficulté des transferts monétaires.

1.2. Mobilité et revenu : le poids des dépenses de transport dans le budget des ménages

Le choix de chaque mode de transport est lié à ses besoins de mobilité, mais aussi à ses capacités de paiement des offres concurrentes qui lui sont proposées et ces choix peuvent être, bien entendu contraints par ces capacités de paiement, A, BONNAFOUS 2004

Dans un contexte de crise économique, d'ajustement structurel et de baisse du niveau de vie, les ménages en milieu urbain développent des stratégies pour réduire leurs dépenses. Ainsi, les dépenses pour le transport sont réduites à travers le renoncement aux déplacements non contraints, le remplacement des déplacements motorisés par des déplacements à pied et le rapprochement ou la réalisation des activités à proximité du domicile.

Nécessité faisant loi, il faut d'abord satisfaire des actifs travaillant en ville, puis le besoin des scolaires lorsque l'établissement est très éloigné et le besoin enfin, des inactifs sans ressources propres, lorsqu'il reste de l'argent disponible. Lorsque le déplacement est contraint, marcher sur une partie du trajet permet de limiter le coût du déplacement.

«Lorsqu'il s'agit par exemple d'une très longue distance, j'effectue une partie du trajet à pied avant d'emprunter un faba-faba afin de réduire le prix du transport» (Apprenti garagiste).

Tels sont les propos de cet apprenti mécanicien habitant à Koira Tégui travaillant au centre-ville et habituant à rejoindre le quartier Lazaret à pied avant de continuer son trajet.

Cependant, même si ces éléments montrent la sensibilité des comportements en transport en lien avec le contexte économique, le coût de la mobilité quotidienne ou plus globalement son poids sur le budget des ménages reste mal connu, car le revenu mensuel pour ceux qui en disposent n'est que l'un des éléments permettant d'évaluer l'ensemble du capital économique de l'individu.

En dépit de limites de l'analyse entre le revenu et la mobilité cependant, on constate une relation forte entre ces deux variables. Les indicateurs (nombre de déplacements, moyens utilisés, flux) retenus pour caractériser la mobilité augmentent avec le revenu qui autorise un élargissement des espaces fréquentés.

Or cet élargissement des espaces fréquentés suscite une croissance du recours à des modes mécanisés de déplacement. C'est ainsi que la marche qui est contraignante pour les individus disposant de moins de 15 000 F CFA par mois se réduit dès que les revenus dépassent 60 000 F CFA. La bicyclette qui capte 15 % des déplacements des individus disposant de moins de 30 000 F CFA et disparaît au-delà, les engins motorisés à deux-roues qui sont les modes de transport largement répandus lorsque le revenu concerne des individus dont les revenus se situent entre 60 000 et 100 000 F CFA (20 %).

Les individus à faibles revenus peuvent parfois emprunter les transports en commun : bus SOTRUNI, taxi *tête-rouge*, *faba-faba*, *kabou-kabou*, *talladjé-talladjé*, *lazaret-lazaret* dont les coûts d'usage varient sensiblement. Le taxi *tête-rouge* par exemple est en moyenne deux fois plus cher que le *faba-faba* : 200 FCFA, contre 100 ou 125 FCFA. Les conditions réelles d'utilisation des types de transport collectif n'accroissent pas les différences relatives déjà importantes entre tarifs officiels (Tableau 15). Mais la variabilité des prix effectivement pratiqués est forte.

On ne peut donc se fier aux tarifs officiels pour estimer les dépenses réelles de transport en commun. Que ce soit pour les *faba-faba* ou pour les taxis *tête-rouge*, ou encore les autres formes de transport collectifs, le prix effectivement déboursé par les citoyens est en moyenne supérieur de 50 % au tarif officiel. Ainsi ce tarif, qui doit être entendu comme un tarif de base, ne rend que très mal compte des prix réels, moins d'ailleurs parce qu'il faudrait utiliser successivement plusieurs véhicules (5 % seulement des déplacements en transports collectifs) dans la mesure où le prix de la course doit souvent être négocié, en fonction de la distance, de l'heure ou des bagages.

Mode de transport	Tarif (FCFA)
Taxi <i>tête-rouge</i>	200
Bus de SOTRUNI	100
<i>Faba-faba</i>	125 à 200
<i>Talladjé-talladjé</i>	150
<i>Lazaret-lazaret</i>	125
<i>Bassora-bassora</i>	200
<i>Kabou-kabou</i>	150 à 200

Tableau 15 : Tarifs pratiqués selon le moyen de transport collectifs
(Source : Direction des transports, mairie de Niamey)

Les écarts entre tarifs sont alors notables en fonction du lieu de résidence et de l'accessibilité du transport collectif. Les résidents des zones enclavées par exemple Route Tchanga ou Lossa Goungou déboursent en moyenne 13 % de plus pour le *faba-faba* et 28 % de plus pour le taxi *tête-rouge*. Mais c'est surtout l'éloignement entre le quartier d'habitat et le centre-ville (centre-administratif et commercial) qui entraîne des écarts importants. La nécessité de recourir

successivement à plusieurs véhicules s'accroissant du centre à la troisième périphérie (de 1 à 14 % des déplacements) et les prix unitaires de chaque mode augmentant, un déplacement en transport collectif revient, en moyenne, 30 % plus cher au citoyen s'il réside en troisième périphérie plutôt qu'au centre (400 ou 500 FCFA pour quelqu'un qui habite à Koubia ou SONUCI, contre 200 FCFA pour un habitant de Kalley Est ou Maourey).

Si l'éloignement au centre joue, la difficulté de la desserte a également une influence sur le poids des dépenses dans le budget. En effet, au sein de chaque périphérie, le fait de résider dans une zone mal ou pas desservie par les transports en commun augmente la part du revenu affecté aux transports collectifs.

Centre-ville	-5000 FCFA
1ère Périphérie	5000- 10000
2ème Périphérie	10000- 15000
3ème Périphérie	15000 et plus

Tableau 16 : Proportion du budget moyen des ménages consacré aux déplacements pour les transports collectifs, selon la zone de résidence dans la ville par semaine

(Source : Enquête de terrain, 2011)

Pour les déplacements quotidiens, les ménages pauvres dépensent près d'un cinquième de leurs revenus, et ce pour une mobilité motorisée qui reste relativement faible (Plat, 2003). Ces estimations quantitatives élevées, fournies par l'enquête mobilité du LET et du Ministère de transport (Clément, 2000), sont confirmées par les témoignages de citoyens pauvres sur les difficultés quotidiennes à financer leurs transports. *«Les pauvres habitants dans les périphéries mal desservies apparaissent encore un peu plus contraints que les autres en termes de budget pour assurer leur mobilité quotidienne».* (SITRASS, 2004).

Force est de constater que la faiblesse des ressources ne permet guère d'imaginer un recours sensiblement accru des plus pauvres aux transports collectifs.

Le prix élevé des transports collectifs a été fréquemment évoqué lors des entretiens. Ainsi, une vendeuse de légumes résidant à Goudel, menant son activité avec sa sœur au petit marché affirme :

«Le transport est très cher. Si tu n'as pas beaucoup d'argent, tu ne peux pas te déplacer. Je dépense par jour 1 400 FCFA pour mon transport et celui de ma sœur. Le bénéfice qu'on gagne, on le partage avec les chauffeurs de taxi tête-rouge et de faba-faba».

Nombre d'interviewés déclarent avoir du mal à déboursier les sommes demandées par les transporteurs. Les négociations, avec les chauffeurs ou les apprentis sont, semble-t-il, monnaie courante pour faire baisser le prix du trajet :

«Le transport quotidien pour aller au boulot me ruine. Le prix du transport est trop élevé par rapport à nos revenus à mon avis, je suis obligé de négocier avec l'apprenti en lui disant : petit frère, accepte de me prendre à telle somme [...]. Le transport n'est pas du tout abordable, ce qui m'oblige à marcher quand je ne dispose pas du prix de la course en cas de crise» (Docker de 36 ans habitant à Niamey 2000).

A côté du coût monétaire du transport, les usagers du transport collectif sont confrontés à une autre difficulté, tels les conflits entre les usagers et les chauffeurs et/ou apprentis.

1.2.1. Des rapports souvent difficiles entre opérateurs et clients

La nature conflictuelle des rapports entre les usagers et les opérateurs du secteur est souvent évoquée. Les rapports entre les clients et les chauffeurs et les apprentis chauffeurs sont souvent tendus, comme l'illustrent ces commentaires :

«Souvent des passagers n'arrivent pas à payer l'intégralité des frais de transport. Cela crée des tensions voire des conflits entre eux et les apprentis», (Boureïma, habitant au quartier Aviation) et «si tu leur proposes de payer le demi-tarif, ils te disent que ce n'est pas avec de l'urine que le véhicule roule» (Halima, habitante de Koira Tégui)

Pour beaucoup de citoyens pauvres, prendre les transports en commun affecte une part importante du budget :

«Chaque fois que je dois me déplacer, je me prépare des jours et des jours pour trouver les frais du transport, afin de ne pas m'engueuler avec les apprentis des faba-faba qui sont insolents» (revendeur au quartier Dar Es Salam).

«La dernière fois que je suis parti au quartier Aviation, je me suis bagarré avec le chauffeur de faba-faba. Le faba-faba devrait me déposer à côté du télécentre route Tchanga, comme la majorité des clients étaient descendus avant, et qu'il ne restait que deux clients seulement dont moi, il nous a débarqués à Gawado, loin de notre destination au prétexte que ses nouveaux clients embarqués à cette dernière station à destination du grand marché sont plus nombreux. Donc il rebourse chemin». (Moustapha, habitant au quartier Aviation).

1.2.2. La pauvreté renforce les difficultés de déplacement

Les 'pauvres' ont-ils besoin de se déplacer, du fait par exemple d'un travail plus rare ou plus proche du domicile ? En effet, «la contrainte budgétaire limite à l'évidence fortement la consommation de transport des citoyens les plus pauvres. Relâcher cette contrainte passe soit par un accroissement des ressources de ces populations, soit par des mesures de réduction des tarifs». (SITRASS, 2004). Le déplacement constitue l'un des principaux freins à l'insertion sociale et

plus spécifiquement à l'accès à l'emploi comme nous l'avons dit plus haut. Son coût reste élevé pour les catégories de populations les plus défavorisées. L'extension de la ville implique le recours à la mobilité motorisée. La voiture mobilise des ressources trop importantes que ne peuvent assumer les pauvres, la seule alternative reste alors les transports collectifs.

Notons que les niveaux de mobilité sont quasi identiques entre la catégorie de citoyens "pauvres" et celle "non-pauvres". Les individus pauvres effectuant en moyenne 3,5 déplacements par jour, soit à peine moins que les non-pauvres (3,9). Mais des différences entre les deux catégories s'observent dans les caractéristiques de déplacements.

Les différences apparaissent dans les motifs de déplacements, dont le plus important est celui qui est lié à l'activité professionnelle. Ce motif qui permet généralement d'accéder à un revenu conséquent est plus élevé chez les "non-pauvres" qui ont un taux d'activité plus élevé que chez les "pauvres".

Nos enquêtes rendent compte des difficultés d'usage des transports collectifs ressenties par leurs utilisateurs. A Niamey, le prix du taxi collectif est jugé élever bien que moins élever que dans certaines villes de la sous région. Il est de l'ordre de 250 FCFA en moyenne à Abidjan (Kassi, 2007) et à Niamey 125 ou 200 FCFA selon le transport en commun. Logiquement, les pauvres se distinguent des citoyens plus favorisés par un usage plus fréquent des modes collectifs les moins onéreux, *faba-faba*, *lazaret-lazaret*, *talladjé-talladjé* par exemple. Le prix de la course est en effet de 30 % inférieur à celui des taxis *tête rouge*. Dans la ville de Niamey, les tarifs officiels ne rendent pas bien compte du prix effectif qui doit souvent être négocié en fonction de la distance, de l'heure ou des bagages ou encore du fait des pratiques de sectionnement qui le renchérissent brutalement.

Le lieu de résidence est un facteur d'inégalité : ainsi, à Niamey, un déplacement en transport en commun revient en moyenne 30 % plus cher au citoyen résidant en lointaine périphérie plutôt qu'au centre. Les tarifs sont élevés pour les populations pauvres qui consacrent près du quart de leur budget aux transports collectifs : 16 % chez les non-pauvres malgré une mobilité en mode motorisé très limitée. L'analyse du budget alloué au transport par les ménages "pauvres" cache certaine réalité notamment celui affecté à chaque membre du ménage qui est deux fois moins important que celui des "non-pauvres".

Une fois soustraits, du budget familial la nourriture et le logement, les membres d'un ménage "pauvre" disposent au quotidien de moins de l'équivalent d'un aller-retour en taxi collectif pour assurer les dépenses liées aux soins, à l'éducation, à l'habillement, à l'entretien du logement et aux transports. Cette contrainte budgétaire limite alors fortement l'utilisation des transports collectifs par les citoyens "pauvres". Ces résultats sont un constat d'alerte majeur sur la

pression monétaire exercée par une mobilité indispensable pour accéder à un emploi et donc survivre. Relâcher cette contrainte ne peut passer que par un accroissement des ressources de ces populations ou par une diminution des tarifs.

Tous modes confondus, les individus ‘pauvres’ se déplacent quasiment autant que les ‘non-pauvres’ mais ils utilisent deux fois moins les transports motorisés. Une des conséquences mécaniques de cette pression sur les budgets est le recours très fréquent à la marche (Figure 14).

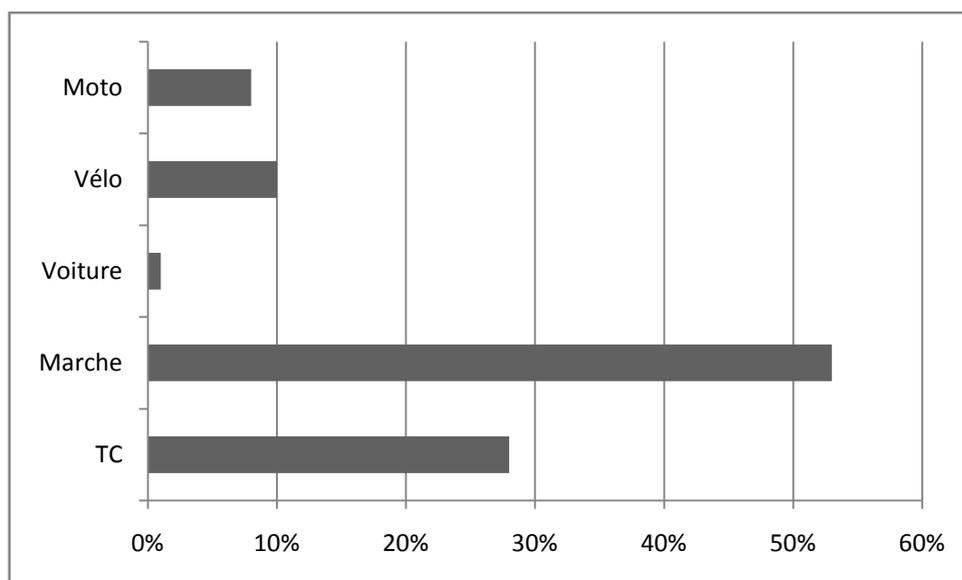


Figure 13 : La marche est le mode de transport des populations pauvres
(Source : Enquête de terrain, 2011)

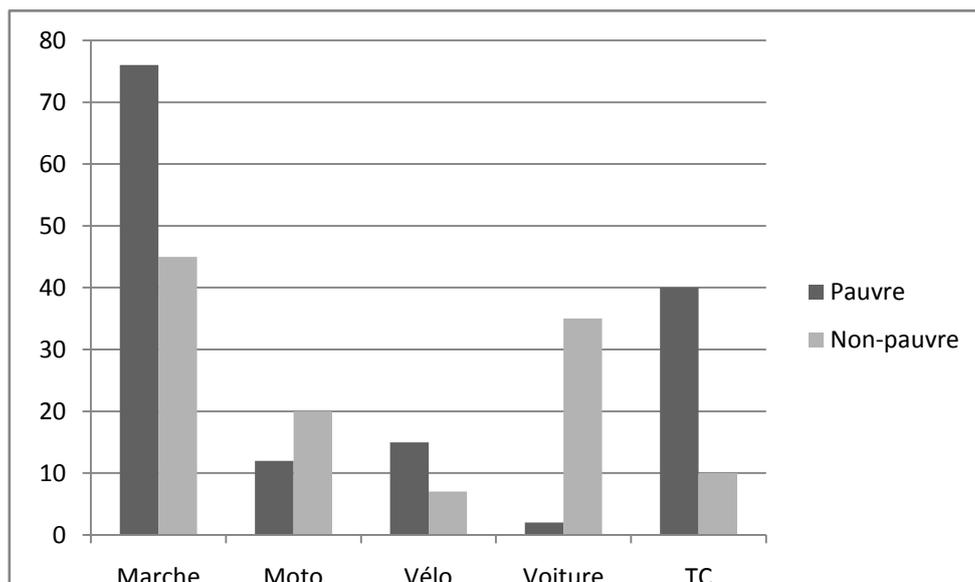


Figure 14 : L'utilisation des moyens de transport par catégorie
(Source : Enquête de terrain, 2011)

On voit bien que la marche est le mode le plus utilisé, chez les "pauvres", alors que chez les "non-pauvres", c'est la voiture particulière qui est la plus utilisée, puis la moto, par contre le vélo est plus utilisé chez les "pauvres" (Figure 15).

Faute de mieux, même sur de longues distances, il faut alors *compter sur ses pieds* pour rejoindre les lieux d'activités quotidiennes, pas toujours très proches.

1.2.3. La marche ou aptitude à se déplacer

«Entre la faillite des entreprises publiques de transport et un secteur privé pratiquant la "vérité des prix", il ne reste plus aux citoyens africains qu'à prendre leur courage à deux jambes». (Adoléhoumé, 1994)

Outre l'usage des transports collectifs plus restreint, (graphique ci-haut) les pauvres font également recours à la marche beaucoup plus que les non-pauvres. La marche peut être le seul recours pour joindre deux lieux, mais elle peut également être un mode complémentaire à un mode de transport collectif de déplacement. Ainsi, un individu peut effectuer une partie de son trajet en marchant avant de recourir à un taxi ou un *faba-faba*, et vice-versa. Les raisons de cette combinaison des deux modes de déplacements sont nombreuses. L'individu peut se situer dans une zone peu ou pas desservie par les transports collectifs. Il peut aussi adopter cette combinaison, comme stratégie de réduction du coût monétaire de transport.

A Niamey, un déplacement pédestre sur six, dure au moins une demi-heure et en semaine, parmi les populations pauvres, le travail et les études motivent moins de déplacements (30 %) que les activités domestiques (40 %, en grande

partie des achats et des approvisionnements), la sociabilité constituant le troisième grand motif de déplacement en semaine (30 %). La marche est le mode habituel des déplacements domestiques (86 %) et est également très utilisée pour les déplacements scolaires (76 %), de sociabilité (74 %) et même pour le domicile-travail (72 %, contre 49 % chez les non-pauvres).

La marche reste d'abord un mode de déplacement de proximité. Il faut néanmoins remarquer que si les déplacements pédestres durent en moyenne une quinzaine de minutes à l'intérieur du quartier d'habitation, leur durée augmente rapidement dès lors que l'individu quitte son quartier. Or c'est le cas de plus d'un déplacement pédestre sur quatre. Les longs déplacements sont fréquents : chez les pauvres près de 11% des déplacements sont effectués à pied et durent au moins 30mn, une distance de 2km soit 4km/h.

Sans même évoquer la pénibilité inhérente à la marche, les conditions climatiques peu propices (fortes chaleurs, poussière) elle est difficilement praticable. La marche est cependant le moyen par lequel une grande partie de la population 'pauvre' se déplace.

1.2.3.1. Se déplacer à pied malgré tous les obstacles

Presque tout le monde marche à Niamey, mais dans des conditions jugées parfois pénibles. Les conditions dans lesquelles s'effectuent les déplacements à pied sont souvent difficiles. Les obstacles sont de deux ordres : absence ou insuffisance de voies et ou de trottoirs d'une part, et gênes liées plus largement à l'environnement urbain (absence d'éclairage, insécurité routière, insalubrité...).

Nos enquêtés perçoivent les obstacles à la marche en termes d'insuffisance de voies piétonnes, d'encombrement des trottoirs par les étalages anarchiques ou les stationnements irréguliers (Photo 36 et 37), des flaques d'eau usées ou de pluie, d'insalubrité des chaussées, de risques d'accidents.



Photo 36 : Trottoirs occupés au CCOG par la vente de véhicules d'occasions
(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)



Photo 37 : A Zongo, une voiture mal stationnée, obligeant les piétons à marcher sur la chaussée
(Source : YAYE SAIDOU H., 2012)

Ils mettent en exergue les problèmes directement liés à l'état de la voirie, à l'insécurité en milieu urbain et à l'aménagement urbain à Niamey.

1.2.3.2. Comment perçoit-on les gênes liées à la marche selon les catégories d'individu ?

Une comparaison entre la perception des obstacles fait apparaître une relative différence aussi bien à l'intérieur de chaque catégorie d'individus (pauvres, non-pauvres) qu'entre les deux catégories.

Chez les individus "pauvres" comme chez les "non-pauvres", les réponses apparaissent très dispersées. Les mauvaises odeurs, les ordures et la saleté sont les obstacles les plus cités mais la fréquence est principalement plus forte chez les pauvres des quartiers comme Boukoki ou Gamkallé, entre autres. Vient ensuite un ensemble de difficultés peu hiérarchisées : mauvais état de la chaussée, encombrement des trottoirs, risque d'agressions (ces problèmes étant légèrement moins mis en avant par les individus pauvres), manque d'éclairage, et risque d'accidents de la route (auxquels les pauvres sont légèrement plus sensibles). Le mauvais état ou l'absence de trottoirs n'apparaît pas très gênant, notamment chez les pauvres.

Mais sous ses deux dimensions, l'inadéquation des espaces en théorie réservés aux piétons que sont les trottoirs, entraîne des gênes dans les déplacements à pied pour 57 % des enquêtés "pauvres" contre 63 % des "non-pauvres".

Les déplacements à pied se font d'abord dans l'environnement du lieu de résidence, les différences selon le revenu renvoient en fait très largement aux caractéristiques du lieu de résidence et à l'urbanisation plus ou moins achevée des quartiers de Niamey. Les résidents des quartiers accessibles (Maourey, Zongo, Liberté), sont plus nombreux à mentionner l'encombrement des trottoirs (Photo 37 et 38) et les risques d'insécurité encourus par les piétons (agressions, accidents). Les habitants des zones moins accessibles mettent plus en avant les problèmes d'insalubrité des espaces publics (flaque d'eau, dépôts sauvages d'ordures) et l'absence d'aménagement de la voirie (mauvais état des routes et le manque d'éclairage) (Figure 16).



Photo 38 : Occupation des trottoirs aux alentours du petit marché
 (Source : YAYE SAIDOU H., 2009)

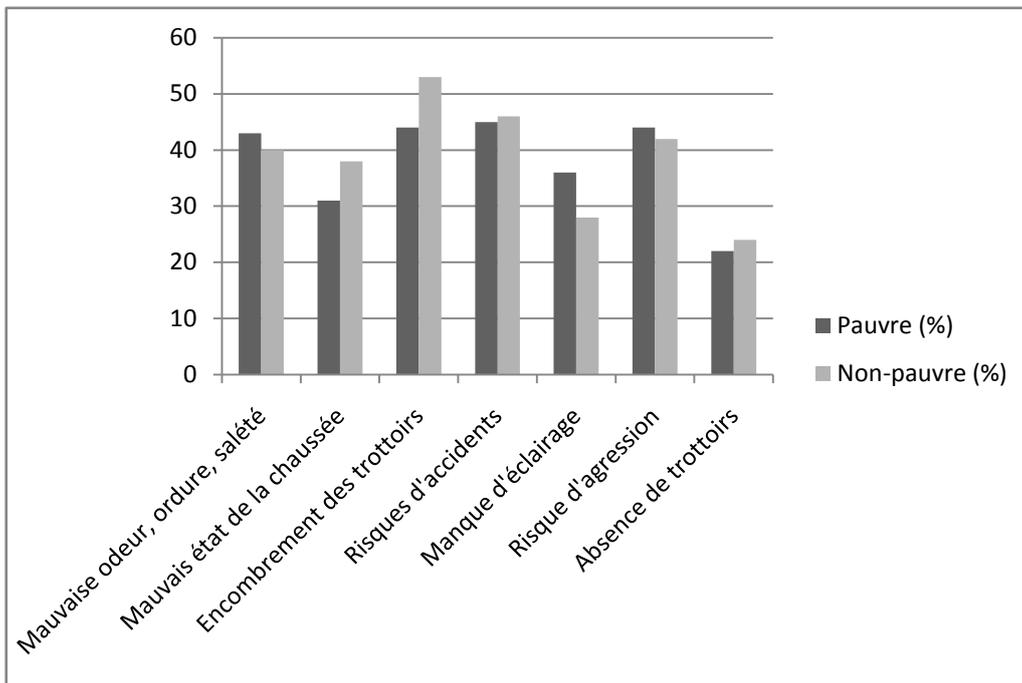


Figure 15: Les gênes mentionnées par les pauvres et non pauvres en marchant
 (Source : Enquête de terrain, 2011)

La distinction des quartiers de résidence selon la distance au centre met en évidence des résultats également contrastés même si, du fait du nombre limité de zones (et donc de quartiers) d'enquête, ces différences sont fragiles d'une part

(car, pour chaque périphérie, des zones d'enquêtes différentes auraient pu donner des résultats différents), et parfois difficiles à interpréter, d'autre part. Mais les préoccupations mises en avant paraissent assez cohérentes avec les caractéristiques de ces différents espaces.

L'usage différencié que font les citoyens des modes de déplacement et la façon dont ils pratiquent la marche n'ont pas d'influence sur les difficultés perçues. Porter de lourdes charges, marcher longtemps, ne semblent pas avoir réellement d'impact sur la hiérarchisation des obstacles à la marche. Les usagers des modes individuels donnent en effet un poids plus important aux problèmes directement liés à la voirie (mauvais état de la chaussée et non-disponibilité des trottoirs) et au manque d'éclairage et mettent moins en avant les problèmes d'insécurité routière et d'insalubrité des espaces publics.

Conclusion

La mobilité urbaine pour tous oblige à se préoccuper d'abord des conditions de mobilité des plus démunis, c'est-à-dire ceux dont le pouvoir d'achat trop faible exclut l'usage régulier des modes de transport motorisés, et que l'on appelle les "pauvres urbains". Ils constituent une part importante des populations urbaines du monde en développement.

CHAPITRE X : LA MOBILITE : UNE APTITUDE SOCIALE DIFFERENCIEE

«La mobilité est un moyen qui permet de profiter au mieux des bienfaits de la ville, devenant ainsi une des conditions fondamentales de l'insertion sociale des personnes et donc un critère de discrimination sociale, voire d'exclusion».
(Coutras, 1993)

Si la capitale nigérienne est un lieu d'une concentration relative de richesses, il demeure qu'une bonne part de la population dispose de faibles revenus et montre des difficultés à assurer le coût élevé de la mobilité. N'y a-t-il pas alors un risque de limitation de l'espace fréquenté aux alentours immédiats du domicile, de repli sur le quartier ? Le contexte de pauvreté conduit à une marginalisation dans la ville de Niamey, les exclus de la mobilité motorisée sont contraints à une mobilité essentiellement pédestre. Ce qui est bon pour l'environnement l'est moins d'un point de vue social ou économique : le marché de l'emploi accessible à pied est bien trop restreint. L'accès aux services urbains demeure encore limité entre autres par les difficultés de la mobilité.

1. La perception des obstacles selon le genre chez les pauvres

Parmi les populations pauvres, hommes et femmes n'ont pas tout à fait la même perception des gênes dus à la marche. Les femmes perçoivent les obstacles de la marche en termes de problèmes d'insécurité urbaine. Alors que les hommes citent surtout les problèmes de l'aménagement et de l'entretien de la voirie. Les risques d'agression sont en effet, ressentis aussi bien par les femmes que par les hommes (11 points d'écart). Des écarts sont aussi perceptibles entre les scolaires et les actifs, des deux sexes. Ainsi, les femmes actives sont moins sensibles à l'encombrement des trottoirs du fait probablement que certaines par l'exercice de leur petit commerce participent à cet encombrement. Les scolaires mettent plus en avant les dimensions environnementales comme l'insalubrité que les aspects relevant plus spécifiquement de l'aménagement de la voirie.



Photo 39 : La marche comme mode majeur...
(Source : YAYE SAIDOU H., 2012)



Photo 40 : Ecoliers se rendant à pieds dans leur école au quartier Aviation
(Source : YAYE SAIDOU H., 2011)

Sur les deux photos précédentes, il n'y a aucune voie piétonne et d'ailleurs sur la 39 les élèves marchent entre les deux chaussées, avec tous les risques

autours, sur la 40 on voit un petit enfant déversant de l'eau usée sur le passage des élèves.

Les opinions sur la marche, traduisant de multiples obstacles d'origine assez diverse, dépendent de la position géographique du lieu de résidence plus que du positionnement sociodémographique des individus (le genre principalement). Les problèmes ne sont pas les mêmes selon les lieux et les caractéristiques du lieu de résidence. Les résidents des quartiers du centre-ville (Lacouroussou, Maourey) mentionnent d'abord l'encombrement des trottoirs et les différents risques encourus par les piétons, alors que les habitants des zones périphériques (Pays-Bas, Aviation) mettent plus en avant les problèmes d'aménagement des espaces publics : insalubrité, mauvais état des routes et manque d'éclairage.

Malgré ces gênes, la marche reste un recours quasi spontané chez le "pauvre" pour lequel l'accès au mode motorisé de déplacement est limité. Lorsque les moyens le permettent, le "pauvre" utilise le transport en commun, en fonction de sa disponibilité financière et les possibilités de desserte. On peut l'apercevoir à travers les raisons d'utilisation des différents transports collectifs.

2. Raison du choix des transports collectifs

Le taxi est systématiquement mieux évalué par les usagers de *faba-faba*, surtout sur le plan de la rapidité et du comportement des chauffeurs. En effet, utilise-t-on le taxi quand on n'a pas le choix ou bien quand on est contraint ?

«Quand je suis très pressé ou en retard, j'emprunte un taxi tête-rouge sinon je prends les faba-faba ou les bus de la SOTRUNI», (Soudeur de 36 ans, travaillant à Yantala bas).

L'usage des taxis *tête-rouge* est souvent réservé aux occasions particulières, ainsi cette commerçante du marché Katakò affirme :

«Quand je m'habille très bien j'emprunte un taxi tête-rouge qui n'est pas vieux mais quand ce sont des occasions simples alors je prends un faba-faba»,

Et lorsqu'on a l'argent sur le moment :

«Quand j'ai un peu d'argent et bien habillé, je prends un taxi. Sinon, le reste du temps je prends un faba-faba» (Docker de Katakò 36 ans).

Ainsi, plusieurs raisons sont avancées par nos interlocuteurs pour expliquer les recours aux modes collectifs : rapidité, disponibilité temporelle et spatiale, protection vis-à-vis des agressions et des vols qui sont reconnues par la majorité des usagers des taxis collectifs (Tableau 17).

Raison du choix	Nombre de répondant
Être libre d'aller et venir n'importe quand	80
Dépenser moins d'argent	159
Pouvoir aller n'importe où	106
Être à l'abri du vent/soleil	170
Paraître	18
Gagner le maximum de temps	133
Être à l'abri des accidents	23
Être à l'abri des vols	27

Tableau 17 : Les raisons d'utilisation du transport collectif
(Source : Enquête de terrain, 2011)

Le taxi *tête-rouge* s'avère d'ailleurs le mode collectif le mieux considéré par les usagers pauvres. Toutefois, les taxis *tête-rouge* comme les autres moyens de transport artisanal ne mettent pas à l'abri des accidents de la route. Ces deux aspects sont importants, en ce qui concerne le temps d'attente et la qualité de desserte du quartier et/ou du domicile. Le taxi *tête-rouge* n'est que légèrement mieux considéré que le *faba-faba*, moins d'un usager sur trois trouve que le temps d'attente est souvent plus long que pour le *faba-faba* qu'on peut emprunter en moins d'un quart d'heure. Il apparaît que le taxi *tête rouge* ne dessert pas toutes les zones d'habitation, il est d'ailleurs moins apprécié par les usagers des zones périphériques.

Tout ceci laisse entrevoir les difficultés concrètes éprouvées par les Niaméens lorsqu'ils souhaitent utiliser un transport collectif. La pénurie de véhicules aux heures de pointe en est une. Ainsi ce mécanicien de 27 ans qui habite à Talladjé Est et travaille à Yantala affirme:

«Chaque matin je sors de chez moi vers 6h, mais parfois j'attends près de deux heures avant de trouver un véhicule. J'habite en effet, loin des arrêts des bassora-bassora et taxi tête-rouge». (Oumarou, mécanicien).

Les difficultés de transport sont plus élevées chez les actifs pauvres qui accèdent moins fréquemment aux transports collectifs. L'accès «à la ville» s'en trouve dès lors compliqué d'une part, parce qu'ils sont moins nombreux à y travailler ; d'autre part ceux qui y vont les plus nombreux s'y rendent à pied (27 % contre 11 % chez les "non-pauvres"), y consacrent alors un temps de parcours plus long (respectivement 34 minutes contre 26 à pied, et 46 minutes contre 37 en transport collectif).

Or, pouvoir se rendre en ville permet d'accéder à des activités plus rémunératrices. En particulier, plusieurs commerçantes interrogées mentionnent l'importance du lieu de vente sur le volume de vente et la rentabilité. En dépit des

difficultés quotidiennes de transport, cette vendeuse fait la navette Gnalga-marché de Katako où elle a un étal :

«Mon commerce ne fonctionne pas bien dans mon quartier, sinon j'y resterai au lieu de déboursier quotidiennement 1500FCFA/jour pour me rendre au centre-ville avec mes marchandises pour y vendre. Là, le commerce est plus rentable que dans mon quartier». (Rabi, vendeuse de légumes à Katako).

Une vendeuse de feuilles sèches et d'épices au petit marché et habitante du quartier Lossagoungou tient un discours analogue :

«En plus de mon commerce, je tricote des nappes et des draps de lit que je vend. Ce commerce me rapporte si les clients achètent 15000 FCFA par mois de bénéfice. Mais je dois tous les matins venir très tôt acheter les marchandises et les revendre dans le même petit marché. Le matin pour venir au petit marché je perds beaucoup de temps pour obtenir un faba-faba les taxis tête-rouge sont trop chers pour moi et très rares. J'ai choisi en fait le petit marché comme lieu d'exercice de mon commerce, parce qu'il y a beaucoup de clients qui le fréquente et qui achètent. Cet afflux de clients me permet d'écouler vite mes marchandises». (Mouscoura, revendeuse au petit marché).

L'existence des longs parcours pédestres traduit soit une inadaptation de l'offre assurée par les transports collectifs, soit une tarification élevée par rapport au pouvoir d'achat de la population à majorité pauvre et vraisemblablement une conjonction de ces deux types de difficultés.

Les «marcheurs» rencontrés le long du boulevard Mali Béro en direction de Wadata mettent en avant la faiblesse de leurs revenus et le coût des transports en commun. Ainsi, ce surveillant gardien à la clinique Lahiya âgé de 45 ans et qui réside à Pays-Bas distant de 5km de son lieu de travail. Marié et père de 3 enfants, il raconte:

«Tous les jours, pour faire la navette entre mon lieu de travail et ma maison, je parcours la distance à pied en longeant la ceinture verte puis le boulevard Mali Béro. Je n'utilise les transports en commun que pour rendre des visites ou lorsque je me déplace pour le compte du service. Je vais donc à pied au boulot et j'en reviens à pied, parce que mon salaire (45000FCFAparmois)ne me permet pas de prendre un véhicule».

Les petits salariés des secteurs publics ou privés ne sont pas les seuls concernés, comme en témoigne ce revendeur du marché Wadata :

«Je n'ai pas d'autres revenus que mon bénéfice qui est de 1000FCFAparjour. Pour aller au marché, je longe le boulevard Mali Béro jusqu'à destination. Je suis toujours le même parcours à pied. Je me déplace toujours à pied à Talladjé. Lorsque je rends visite à des parents et à des amis n'habitant pas Talladjé, je prends un faba-faba et très rarement un taxi tête-rouge. Mes contraintes en termes de transport se résument au problème d'argent. C'est pourquoi je vais à Wadata à pied et rarement en empruntant les taxis collectifs talladjé-talladjé».

Un dernier témoin, celui de cet apprenti-menuisier, qui relie à pied le quartier Lazaret au village artisanal de Wadata, distant d'environ 9 km :

«Moi je suis apprenti, je travaille pour mon patron sauf s'il n'y a pas de travaux. Alors là, je peux faire des petites bricoles pour mon compte. Je gagne 1 000 FCFA par jour, parfois rien du tout. En fait, le patron donne à chaque apprenti 1 000 FCFA, cette somme me permet juste de manger à midi. Voilà pourquoi je marche pour me rendre à l'atelier. Quand j'ai de l'argent ou lorsqu'il fait très chaud, j'emprunte les *faba-faba* de Koira Tégui, jusqu'au rond point du boulevard Zarmaganda et j'effectue le reste du trajet à pied».

Réservé aux longues distances, le recours aux transports collectifs est également consommateur de temps. Nécessité de trajets terminaux à pied, faiblesse de l'offre et embouteillages sur les axes radiaux aux heures de pointe. Il ya beaucoup d'arrêt et une adaptation des *faba-faba* aux exigences du transport collectif urbain : si un client qui descend en cours de route occupe un siège au fond du véhicule, tous les passagers placés devant doivent descendre, puis remonter avant que le *faba-faba* ne continue sa route. Tous ceci a un impact sur la durée du trajet des usagers.

Le *faba-faba* est sensiblement plus utilisé par les pauvres que le taxi tête-rouge, les autres formes de transport collectif (les *talladjé-talladjé* et *lazaret-lazaret*) n'assurant globalement qu'un rôle très marginal.

La répartition modale ne varie pas chez les hommes et les femmes. Elle ne varie pas non plus en fonction des ressources du ménage. Des écarts plus importants sont observables selon les motifs de déplacements et le type de liaison. Une meilleure situation économique du ménage favorise, chez les hommes pauvres, un peu plus de sociabilité et de déplacements lointains, ce qui confirme sans doute les difficultés à entretenir une sociabilité quand les revenus sont bas.

3. Des pauvres captifs de leur quartier

La mobilité est influencée par les revenus individuels. L'accès aux modes motorisés s'accroît lorsque les individus ne sont pas pauvres. Ainsi, les hommes aisés réalisent 1,5 déplacements de plus par jour que les "pauvres" et ils sont pratiquement tous motorisés. Pour les femmes, ces résultats peuvent aussi s'illustrer par le fait que 22% des femmes "pauvres" de notre échantillon ne se sont pas déplacées la veille, contre 4% seulement de femmes "non pauvres".

Les femmes actives "pauvres" effectuent en moyenne 3,9 déplacements quotidiens, soit un niveau proche de celui observé pour les autres groupes avec des activités de type professionnel ou scolaire (actifs pauvres et jeunes scolarisés).

On retrouve ici les effets de la double contrainte professionnelle et domestique sur la mobilité, qui limite les possibilités de s'éloigner du domicile, d'autant plus que l'accès aux transports collectifs reste limité (un déplacement sur cinq). Après les scolaires, ce sont les "actives pauvres" qui, en moyenne, se déplacent proportionnellement le plus à pied. Elles doivent néanmoins consacrer

en moyenne 1h30 par jour pour se déplacer à pied, le plus souvent pendant près d'1h et plus rarement, en transport collectif.

Les individus "non pauvres" se déplacent préférentiellement aux heures de pointe (plus de 50% des déplacements se situent dans ces tranches horaires) tandis que 70% des déplacements des "pauvres" se font en heures creuses. La sociabilité concerne ici environ un déplacement par jour et par personne, et ne motive pas plus de déplacements quotidiens chez les individus "pauvres" que chez les modestes. H. A. Sidikou (1980) donne une explication sociale à ce comportement. Selon lui les plus "pauvres" évitent de rendre visite pour ne pas donner une image de parasite ou de mendiant renonçant ainsi aux relations entre classes sociales. En effet, à Niamey, comme dans beaucoup de contexte africain, quand un individu rend visite à un autre plus nanti, ce dernier s'oblige à lui donner quelques sous pour le taxi ou un présent cadeau afin de mériter son statut de riche. Comme l'atteste Balikissa :

J'ai décidé de rendre visite à une cousine au quartier Koubia. Quand j'ai quitté chez moi à Gaweye après la prière de Asr, (vers 16h) j'avais 500 FCFA dans les mains. De Gaweye je suis venue au petit marché à pied, de là j'ai pris un taxi pour Koubia à 400FCFA, avec les 100 CFA qui me restai j'ai acheté de l'eau pour me rafraichir. Malheureusement je n'ai pas trouvé ma cousine, sa voisine m'a dit qu'elle est depuis 3 jours auprès de son enfant hospitalisé. Faute d'argent j'étais contrainte de joindre à pied les 5km séparant Koubia et Katako où j'envisageais de prendre un taxi "arrivée-payée". Mais à bout de mes forces au niveau de l'académie des arts martiaux à environ 1km de la station de Katako, j'ai arrêté un taximan pour m'amener à Gaweye. Il accepta d'effectuer la course pour 500 FCFA. Sans argent, fatiguée et il faisait encore nuit. Je n'ai pas pu faire un crochet à l'hôpital pour voir ma cousine, et son enfant malade, ça leur aurait fait plaisir. A Niamey quand on n'a pas suffisamment d'argent on est vraiment limité dans ses déplacements. Le manque de moyens constitue un handicap pour nous et limite nos visites. Nos parents habitant de plus en plus loin dans des quartiers difficile d'accès et inaccessible à pied. Je sors donc très rarement de mon quartier, j'y reste toujours cloitrer. Veuve, et sans activités génératrices de revenus, je vis des aides et dons de ma famille.

Encadré 3: Balkissa vieille femme habitant à Gaweye

Chez les individus "non pauvre" c'est l'usage de la voiture qui permet d'autres activités. Car plus l'individu est aisé, plus l'usage de la voiture est généralisé, quelque soit le genre. Chez les hommes modestes, l'usage de la moto peut remplacer à moindre coût celui du véhicule particulier. La possession d'un véhicule motorisé élargit donc le champ de déplacement des individus. La localisation des déplacements est elle-même fortement modifiée selon le niveau de revenu individuel. Ainsi, les personnes aisées, se déplacent peu dans leur quartier d'habitation, ils vont plus vers le centre et vers d'autres quartiers pour leur travail par exemple. Mais ceci ne signifie pas que les plus aisés ne fréquentent pas des personnes de leurs quartiers. Ce sont aussi eux qui font le plus

de déplacements secondaires. Plus de la moitié des déplacements des pauvres au contraire est interne à leur quartier d'habitation : pour eux, "rallier" son "chez-soi" est "un exercice long et pénible ou fort coûteux et aléatoire" (Le Bris, 1987 :45).

Par ailleurs, les déplacements internes au quartier d'habitation ne sont pas dans tous les cas motivés par les mêmes raisons : les femmes "non pauvres" s'y déplacent moins pour la vie quotidienne que pour le travail du fait, qu'elles envoient leur personnel faire des achats à leur place. En effet, plus les individus sont riches plus ils ont du personnel de maison : c'est le cas de 85% des femmes aisées, et 63% des femmes de classe moyenne.

Ainsi, l'aire de déplacement, l'espace de pratique des "pauvres" est le quartier d'habitation, surtout pour les femmes inactives, à quelques nuances près. En effet, d'une part, le revenu du ménage est une donnée essentielle de la situation socioéconomique des femmes, leur propre revenu ne révélant en fait que peu leurs conditions de vie : il est donc nécessaire de le prendre en compte dans l'analyse. D'autre part, la différenciation entre emploi précarisé et non précarisé pour les hommes pauvres a son importance dans les stratégies que les individus s'autorisent à mettre en place, puisqu'un salaire régulier permet des économies et surtout des projets.

Enfin, concernant la mobilité, outre les remarques faites précédemment, plus les ménages sont riches, plus leurs femmes ont un usage des véhicules particuliers du ménage, même si dans plus de la moitié des cas, c'est en tant que passagère. Ces femmes se déplacent donc plus (un déplacement supplémentaire pour les femmes des ménages aisés par rapport à celles des ménages pauvres), et plus pour des raisons professionnelles et commerciales.

4. La mobilité : approche genrée

4.1. Parmi les actifs

4.1.1. Les femmes inactives, une mobilité peu fréquente et de faible amplitude

Les femmes inactives sont les plus nombreuses parmi les Niaméennes à faibles ressources (ENBC, 2007).

En termes de composition sociodémographique, les femmes que nous avons interviewées sont majoritairement mariées et vivent dans un ménage monogame. Elles ont très peu fréquenté l'école, et une très faible minorité est chef de ménage. L'âge moyen de ces femmes est de 22 ans, elles ne disposent que de très faibles revenus (50 000 FCFA annuels). Provenant essentiellement de dons (aux deux tiers), mais aussi de retenus sur la popote du ménage.

Les femmes inactives ‘pauvres’ présentent la mobilité la plus étriquée, en termes de nombre de déplacements d’abord (3 par jour en moyenne) mais aussi d’espaces fréquentés. A peine un quart des ses déplacements dépasse les quartiers limitrophes, et le budget-temps de transport inférieur à une heure, dont 33 minutes de marche. Les activités liées au fonctionnement du ménage engendrent un peu plus des deux tiers des déplacements, et le dernier tiers relève de la sociabilité. En proportion, leur usage des modes de transport est légèrement plus faible que celui des femmes actives : si globalement trois quart de leurs déplacements s’effectuent à pied, 16 % des inactives ont recours au *faba-faba* contre 13 % pour les actives dont les plus ‘pauvres’ sont contraintes par leur double charge professionnelle et domestique de rester aux abords du domicile. Repliées autour de leur domicile l’espace accessible aux inactives se révèle encore plus limité. Une sur cinq ne s’est d’ailleurs pas déplacée le jour de l’enquête, c’est le cas de Hamsatou

La vie de Hamsatou, mariée et mère de 4 enfants habitant au quartier Talladjé, n’est pas de tout repos. Elle se réveille à 6h30 pour la prière du matin, après la prière elle sort vers 7h pour s’approvisionner en bois de chauffe nécessaire à la préparation du petit déjeuner. Après le petit déjeuner, elle s’occupe de ses tâches ménagères (nettoyage de la maison, la de la vaisselle...). Ensuite elle se rend à pied au marché du quartier vers 9h30 (elle a mis 25’ à pied). L’après-midi, elle sort à 13h s’approvisionner en eau à la fontaine, cette corvée lui prend 45mn. En fin d’après-midi elle rend visite à une cousine habitant au quartier Aviation. Pour ce faire, elle effectue une partie du trajet à pied et l’autre en empruntant un faba-faba. A 20h30, elle était de retour à la maison.

Encadré 4 : Hamsatou habitante de Talladjé

Avec le vieillissement, le niveau de mobilité se réduit, les sorties hors du quartier se raréfient, les déplacements à pied se raccourcissent. Les inactives âgées de plus de 55 ans ne réalisent en moyenne que 1,7 déplacements quotidiens, dont plus de 80 % dans le quartier. La durée totale de déplacement est d’une vingtaine de minutes. Elles ne sortent de leurs quartiers que par contrainte. Ces inactives pauvres apparaissent donc comme le groupe le plus rigidement ancré au domicile.

Mais celles qui exercent un petit commerce sortent quotidiennement de leur domicile pour s’approvisionner dans l’un des grands marchés. Il en est de même pour les scolaires fréquentant une école située à l’extérieure du quartier. Deux cas permettent d’illustrer notre analyse :

Aïssa 38 ans, est une femme mariée. Elle habite avec ses cinq enfants et son mari au quartier Zarmagandey sur la rive droite du fleuve Niger, zone fréquemment inondée rendant difficile l'accès à son domicile. Elle est vendeuse de fruits de saison dans son quartier. Pour s'approvisionner elle quitte son domicile à 6h30 pour le marché de Katako. Après avoir préparé le petit déjeuner de ses enfants. Elle parcourt 5 à 6 km pour rejoindre Katako, malgré l'insécurité sur le pont Kennedy de Niamey. Pour le retour chargée, elle prend un taxi à 400 FCFA. Malgré cela elle ne rentre à la maison qu'à 9h30. Elle étale ensuite ses produits à la devanture de leur maison, et laisse sa fille de 13 ans s'occuper de la vente. Puis elle s'occupe des tâches ménagères notamment acheter des condiments chez le boutiquier du quartier (cette activité lui prend alors 25mn). Ensuite préparer le déjeuner de midi, avant de reprendre les commandes de son commerce. Jusqu'à 15h, elle fait revenir sa fille pour s'occuper de nouveau de son petit commerce. Pendant ce temps elle va chercher de l'eau à la fontaine avant de préparer le diner familial.

Encadré 5 : Aïssa, habitante de Zarmagandey

Rachida 18 ans est élève, elle fréquente le lycée municipal situé au nord est de la ville de Niamey, elle habite au quartier Talladjé-Est chez ses parents. Sa journée est la suivante : elle quitte la maison à 7h, et marche pendant 15 mn pour atteindre la grande voie. Là, elle attend pendant 10mn avant d'avoir un bassora-bassora, qui la dépose à Wadata. De là elle finit le reste du trajet à pied. Elle sort de l'école à 13h30, et rend visite à une de ses cousine qui habite au quartier Dan Gao, jusqu'à 16h. Elle reprend à pied pendant 30mn le chemin de retour jusqu'à Wadata, où elle emprunte à nouveau un bassora-bassora pour la maison. A la station de Wadata, elle peut attendre 20 mn le temps que les clients remplissent la voiture, avant de démarrer. Rachida est finalement de retour à la maison à 17h45.

Encadré 6 : Rachida élève, habitante à Talladjé-Est

4.1.2. Les hommes actifs, une relative autonomie mais des déplacements contraints

Trois hommes actifs pauvres sur cinq sont chefs de ménage, ils sont quasiment tous mariés (trois monogames pour un polygame). L'âge moyen est de 35 ans, près des deux tiers n'ont pas fréquenté l'école, mais un sur huit a atteint, voire dépassé, le lycée. Un quart des actifs pauvres, dispose ainsi d'un travail permanent et salarié. Le reste, les trois quart sont non-salariés. Parmi eux, un quart exerce une activité de façon non permanente. Un peu plus de deux hommes actifs sur cinq travaillent à leur compte et un quart occupe des fonctions non qualifiées (manœuvre, apprenti, vendeur ambulancier, gardien). On les retrouve principalement dans les secteurs des services (44 %), du commerce en détail (17 %) et de la construction (16 %). La pratique d'une activité secondaire n'a été déclarée que par 8 % des hommes actifs. Ils dépensent une part importante pour leur mobilité comme l'atteste Ibrahim :

Ibrahim a 38 ans et son épouse Hamsatou, 28 ans, est femme au foyer. Ils habitent avec leurs deux enfants au quartier Banifandou. Ibrahim est mécanicien dans un garage au quartier Liberté dans le centre-ville. Son revenu hebdomadaire, qui est de 15 000 FCFA soit à peu près 23 €, est le seul revenu du foyer. La veille de notre enquête, Ibrahim a quitté son domicile à 6h du matin pour se rendre à son travail. Pour ce faire, il a d'abord parcouru à pied les 100m qui séparent son domicile de l'arrêt de taxi situé à l'entrée de son quartier. Là, il emprunta un taxi qui le conduisit, une heure plus tard, à son lieu de travail. Après 7h de boulot, il va prendre un repas dans une gargote et met 10 mn à pied pour y parvenir. Après le repas, il se repose un peu avant d'entrer dans la mosquée sise à proximité du garage pour la prière, avant de reprendre son travail vers 14h30. Il retourne à nouveau dans la mosquée pour la prière de Asr (16h) puis revient continuer son travail, 15mn après, jusqu'à 18h. Il reprend alors avec les mêmes moyens de transport, le même circuit qui l'avait amené au garage le matin pour rejoindre son domicile qu'il atteint à 19h30. Il ressort aussitôt après pour la prière du soir et reste à la mosquée jusqu'à 20h. Après le dîner, vers 20h30, il va, à pied, chez des amis prendre du thé jusqu'à 22h30, avant de rentrer dormir

Encadré 7 : Ibrahim habitant au quartier Banifandou

La localisation de l'emploi, comme le revenu qu'il dégage, est fortement liée à sa nature. Les salariés exercent plus souvent «en ville», dans les quartiers éloignés, notamment centraux, où sont généralement installées les activités, tandis que les non-salariés permanents restent fréquemment dans les alentours de leurs quartiers et parfois travaillent au domicile (un sur cinq), les non-salariés non permanents étant dans une position intermédiaire.

Halidou, 42 ans, est marié et père de 5 enfants. Il habite au quartier Maourey et est salarié de la compagnie d'assurance Leyma à côté du petit marché. Tous ses enfants sont inscrits dans les écoles de son quartier. Ils y vont donc à pied. Bien qu'habitant et travaillant dans le centre-ville à proximité du Petit marché, Halidou possède une moto pour se déplacer. Il nous fait part, que la veille de notre entretien avec lui, il avait quitté son domicile vers 7h45 après avoir pris son petit déjeuner. Il avait mis 10 minutes, à pied, pour arriver à son lieu de travail. A la pause de 13h30, il était revenu à la maison pour le déjeuner. A 14h15 il était de nouveau dans son service qu'il ne quittera plus. A 17h30, il était rentré alors directement à la maison pour en ressortir presque aussitôt à 18h30 mais cette fois-ci sur sa moto pour se rendre à leur fada. Il resta là bas jusqu'à 21h30 avant de rentrer définitivement chez lui vers 22h.

Encadré 8 : Halidou, habitant au centre-ville

Un second type de pratiques se détache également chez les citadins pauvres et concerne certains actifs, des hommes plus que des femmes, plutôt des salariés et certains scolaires ou étudiants âgés dont l'activité se déroule loin du domicile en ville. La fréquentation de la ville implique alors des parcours longs et

l'individu doit arbitrer entre le caractère onéreux des transports collectifs et la durée et la pénibilité de la marche.

Zada a quitté, hier, son domicile à Talladjé à 6h 30 pour aller à son lieu de travail. Il a, d'abord, marché jusqu'au Boulevard du 15 avril où il a emprunté un faba-faba pour se rendre à son travail sis à proximité de la maternité centrale (centre-ville). A 16h il était allé rendre visite à un de ses amis malades habitant le quartier Kalley Est à moto avec un autre ami. Le trajet et la visite avaient duré respectivement 10 et 30mn. Il s'était ensuite fait déposer par cet ami au marché de Talladjé où il fit des achats avant de rentrer chez lui à pied et de ressortir, vers 18h, sur la moto de son grand frère, pour aller vers sa fada sis au quartier Route Filingué. A 20h30, il était allé rendre visite à sa tante habitant le quartier Wadata et y était resté jusqu'à 22h. En rentrant à cette heure là, il déposa son cousin habitant à côté du Rond Point 6^{ème}.

Encadré 9 : Zada, habitant au quartier Talladjé

Pour ceux qui sont à la recherche d'emploi, leur mobilité est centrée sur la recherche d'un travail, les visites de sociabilité sont rares.

Autrefois jardinier dans leur exploitation familiale au village, Amadou, âgé de 27 ans est actuellement sans emploi et bien décidé à trouver un travail, n'importe lequel affirme-t-il. L'essentiel est qu'il puisse subvenir à ses besoins quotidiens. En attendant, il est hébergé, par ses amis originaires de son village, dans le quartier Gnalga sis à la rive droite. Au cours de notre entretien sur ses déplacements effectués la veille de notre entretien, il dit en avoir fait quatre, tous dans le but de trouver un emploi dans les jardins du bord du fleuve Niger et un pour des visites de courtoisie. Tous ces déplacements ont été effectués à pied et sur la rive droite, sa commune de résidence. Les quartiers visités sont Gnalga, son quartier de résidence, Nogaré et Lamordé. Il était ainsi sorti assez tôt le matin vers 7h pour chercher du travail dans les jardins de Gnalga et Nogaré, pendant près de 2h. N'ayant rien trouvé, il rebroussa chemin vers 15h et arriva à son domicile, après une heure de marche. Il était ensuite ressorti vers 19h pour rendre visite à un ami du quartier situé à 10mn de marche. de chez lui. Il n'a regagné son domicile qu'à 21h.

Encadré 10 : Amadou un exodant au chômage à Niamey

4.2. La mobilité comme facteur d'insertion ou d'exclusion sociale

La sociabilité formelle ou obligée est relative aux relations utilitaires comme les contacts avec un caissier ou un guichetier, un avocat, etc. La sociabilité affinitaire recouvre les relations électives. Les relations amicales en sont le modèle type mais non unique.

La sociabilité représente les relations avec l'entourage sans qu'elles soient obligées : parents, amis, camarades, connaissances, voisins, voire collègues et commerçants, etc. Bien sûr, les frontières de la sociabilité formelle avec la

sociabilité affinitaire ménagent parfois des espaces flous comme les relations menées avec des commerçants, car obligées mais parfois aussi affinitaires. Les relations avec la parenté sont traditionnellement classées en affinitaires alors qu'elles sont souvent obligées, ici la nature de l'obligation change aussi. Jusqu'à présent, les études urbaines envisageaient la sociabilité sous cet angle spécifique des relations affinitaires comme facteur d'intégration. La sociabilité a aussi été appréhendée comme facteur d'économie informelle, de redistribution au sein de la famille (Marpsat, 1991), comme vecteur de circulation d'informations et d'interventions diverses, de parrainage pour accéder à un emploi. Bref, sous l'angle du capital social dans l'acception française du terme (Bourdieu, 1979) qui peut servir de filet de sécurité (Castel, 1999).

Les analyses de nos enquêtes montrent le poids des nombreuses activités de sociabilité (visites aux parents, amis et voisins, mariages, baptêmes, associations...) dans la mobilité quotidienne : près d'un déplacement sur quatre est effectué pour ces activités à Niamey, cette proportion augmentant encore pendant le week-end. La sociabilité fait donc presque jeu égal avec le travail ou les études. Ces pratiques de sociabilité ne sont évidemment pas récentes mais en période de crise économique durable elles sont une nécessité pour ne pas être écarté de la protection sociale communautaire, (Orfeuil, 2000). En effet, à Niamey comme dans beaucoup de villes africaines, le réseau de relations sociales peut être mobilisé pour satisfaire certains besoins ou résoudre des problèmes ayant des implications économiques. Le capital social est dès lors aussi important que le capital économique des individus.

La mobilité permettant la rencontre entre personnes est une composante essentielle pour entretenir et étendre les réseaux sociaux. Il est vrai que le repli sur une mobilité à pied peut s'accompagner d'un réseau social de quartier, mais il paraît important que ce réseau puisse s'exprimer à l'échelle de la ville car l'homogénéité des quartiers selon l'origine ethnique ou géographique de leurs habitants n'est pas si affirmée dans la capitale du Niger. Les opérations de déguerpissement, la cherté du logement, les densités élevées, le manque de place,... dans certaines zones urbaines, surtout centrales, sont des facteurs contribuant à la dispersion des réseaux sociaux dans l'ensemble de l'espace urbain, notamment vers les périphéries.

4.2.1. Pratique associative : liée souvent au statut d'actif, plus qu'au revenu

Les citoyens pauvres font moins fréquemment partie d'une association que les non-pauvres. L'écart selon le revenu est maximal pour les tontines. Ce résultat doit être mis en perspective avec le taux d'actifs plus faible chez les populations pauvres. En effet, parmi les actifs, les écarts sont fortement réduits. En particulier, chez les actifs non pauvres, l'appartenance à une tontine ou *foyandi* est la forme

associative la plus développée (73 %), ce que l'on observe aussi, à un moindre degré, chez les actives pauvres (60 %). On la retrouve chez les hommes actifs, mais avec une plus faible ampleur (59 % chez les non-pauvres et 44 % chez les pauvres), plus présente donc que les associations de quartier ou les autres types d'associations (respectivement 34 % et 40 %, chez les 'pauvres').

Toutefois, la frontière entre ces différents types d'association est floue, les associations de ressortissants ou d'anciens servant parfois également de tontine, le point commun entre toutes étant d'offrir une assurance en cas de «coup dur» :

«Je fais parti d'une association avec les gens de mon village. Elle se réunit régulièrement dans le quartier le dimanche, j'y assiste chaque fois d'autant plus que c'est le jour où je ne travaille pas. Dans notre association on a également une caisse et chacun cotise en fonction de ses moyens. Chaque semaine, chacun donne 1 000 FCFA pour la caisse; moi je donne 2 000 FCFA car je gagne assez bien ma vie. En fait quand un des membres de l'association a des problèmes ou une cérémonie on lui vient en aide à raison de 500 FCFA par membre» (Commerçant de 36 ans habitant Koira Tégui).

Le caractère de prévention vise à se prémunir contre les risques liés à l'activité professionnelle (entraide entre commerçants, entre artisans...) et aux fluctuations de revenus, mais aussi à pouvoir assumer des événements imprévus ou exceptionnels survenant dans l'entourage (maladies, accidents, baptêmes, mariages, deuils... touchant les parents plus ou moins proches, les connaissances professionnelles, les relations amicales), toutes situations qui imposent à un chef de ménage de veiller à l'entretien de ses relations sociales :

«J'assiste très régulièrement aux réunions de deux associations au sein desquelles je suis membre. Je cotise 2 500 FCFA par mois pour chaque association. J'ai déjà eu à assister un membre de mon association qui était malade et devait être évacué en Europe et ma participation était de 15 000. En fait je ne fais pas régulièrement ce genre d'acte compte tenu de mes moyens limités» (Instituteur de 47 ans habitant Karadjé).

Le caractère de protection minimale offerte par ces pratiques associatives ressort bien dans de nombreux entretiens :

«Quand un membre de notre association est malade, tout le groupe se mobilise pour lui rendre visite, en allant lui rendre visite on achète des choses, pour lui offrir parce que demain quand ça sera mon tour ils me rendront pareils» (Ouvrier de 40 ans résidant à Gamkallé).

Parfois, on espère aussi pouvoir bénéficier d'une opportunité pour améliorer sa situation ; c'est le cas dans les associations d'anciens promotionnaires de classes ou d'écoles:

«Je vois certains anciens camarades de classe parce qu'on se réunit une fois par mois dans notre Fada pour pouvoir ressouder toujours cette sociabilité qui existe entre nous [...] Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, c'est à travers cette association que j'espère trouver une opportunité c'est-à-dire un camarade qui a une

position sociale meilleure et bénéficiaire d'opportunité d'embauche» (Abdou 32 ans vit de petits boulots et réside à Talladjé).

L'objectif de la pratique associative de Abdou et des autres permet de comprendre pourquoi, au-delà des effets d'une plus grande disponibilité monétaire, la participation associative est plus élevée chez les adultes actifs, ayant souvent une charge importante, que chez ceux qui vivent seuls.

4.2.2. Une vie associative assez contrastée

Ce capital relationnel est susceptible d'être converti à certains moments, en aide matérielle. $\frac{3}{4}$ des "pauvres" peuvent, bénéficier en cas de besoin de l'aide des voisins de la famille, des amis ou professionnel. Ils estiment généralement la situation financière de ces personnes meilleure à la leur. Cette possibilité de recourir à une aide est à priori légèrement très répandue chez les "pauvres". Cela ne signifie pas pour autant que le réseau social des "non-pauvres" soit plus tenu bien au contraire, puisque les citadins plus favorisés en plus des relations qu'ils développent au sein de leur groupe social sont aussi dans la position de donneur que de demandeur. De plus, le réseau de relations «utiles» des "pauvres" est plus centré sur la famille et moins varié que celui des "non-pauvres". Enfin, quel que soit le niveau de vie de l'individu, la personne ressource habite le plus souvent dans un autre quartier : la rencontrer n'est donc pas immédiat et facile, si on ne dispose de moyen de déplacement.

Toutefois, être aidé est une situation toujours fragile, surtout dans un contexte de crise économique qui rend plus difficile la reproduction des systèmes coutumiers de protection sociale en amenuisant les ressources monétaires disponibles, ce qui tend à refermer la chaîne de solidarité sur les proches et, surtout, sur ceux dont on estime qu'il pourront, un jour ou l'autre, renvoyer l'ascenseur (Le Bris, 1996 ; Marie, 1997).

Hama ancien étudiant aujourd'hui âgé de 27 ans et habitant le quartier Bobiel témoigne :

«Je reçois des aides financières de la part des membres de ma famille surtout quand je fais face aux difficultés qui sont au dessus de mes moyens comme les problèmes de santé».

Zakou 35 ans, gérant d'une boutique d'alimentation, résidant au quartier Abidjan, résume parfaitement sa situation :

«Je me fais beaucoup aider par la famille d'autant plus que même la boutique est familiale. En dehors de la famille je ne reçois plus d'autres aides. Car vous savez la société aujourd'hui est devenue individualiste, c'est le chacun pour soi... ».

De nos différents entretiens, il ressort qu'un citadin "pauvre" sur quatre déclare ne recevoir d'aide de personne, un sur trois ne compte que sur une seule

personne. C'est que le lien fort entre argent et entretient, pour reprendre les termes de Viard (1994), ne fonctionne pas qu'à sens unique. La participation associative individuelle, qui nécessite une mise de fond régulière ou occasionnelle, et l'entretien de réseaux sociaux fournis et utiles (mettant en lien avec des citadins "pauvres" et citadins "aisés") implique de visiter ses «grands» et donc de dépenser du temps ou de l'argent, paraissent singulièrement compliqués pour celles et ceux qui ne disposent pas de revenus propres suffisants comme le dit Aicha, étudiante âgée de 28ans de l'UAM:

«Je ne suis dans aucune association, par manque de moyens».

Les plus pauvres courent ainsi le risque de se retrouver exclu des réseaux sociaux, faute de pouvoir y tenir une place par manque d'argent. Mais au-delà même des plus pauvres, c'est l'incapacité à tenir la place qui lui revient qui va inciter le citadin pauvre à renoncer à certaines visites :

«Il y a également des personnes dans ma famille à qui j'aimerais rendre visite mais que je ne vois pas à cause des complexe d'infériorité et de manque de moyens pour sortir de chez moi» (Un contractuel de 35 ans habitant Niamey2000).

4.3. La mobilité, indispensable pour la sociabilité

La faculté de se déplacer pour entretenir ses réseaux de relations, pour témoigner à ses aînés le respect qui leur est dû ou pour tenir sa place lors des réunions familiales ou des rassemblements d'anciens et/ou d'originaires d'un même village, est vitale. Corrélativement, les difficultés de déplacement, et en particulier, le coût du transport, reviennent très fréquemment lorsque sont invoqués les facteurs qui tendent à limiter cette mobilité de sociabilité. Comme en témoigne notre étudiante Aicha qui disait n'être dans aucune association :

«Je sors quand on m'invite ou quand il faut rendre visite à un membre de la famille. Je ne fais ces genres de visite que quatre fois par mois parce que je n'ai pas assez de moyens pour cela».

Il en est de même, pour ce vendeur de paille sèche de 25 ans du quartier Bobiel qui affirme fréquenter peu son frère qui habite trop loin de chez lui :

«Oui j'ai seulement un grand frère qui habite à Pays-Bas, par manque de moyens je ne peux pas me déplacer pour aller jusqu'à Pays-Bas, du coup on peut faire deux mois sans se voir».

D'autres cherchent à maintenir, à tout prix, un réseau social minimal en recourant à la marche comme Issaka, gardien de nuit, habitant à Lazaret :

«Je rends visite surtout à mon oncle et à mes amis du quartier Dar es Salam situé à entre 2 à 3km de chez moi. Je m'y rends régulièrement à pied parce que je n'ai pas de moyens pour payer le taxi» (Un gardien de nuit de 33 ans habitant Lazaret).

4.4. Femme et mobilité à Niamey

Le facteur discriminant le plus frappant dans les comportements de mobilité est le genre. En moyenne, les hommes effectuent quotidiennement 4,4 déplacements contre 3,2 seulement pour les femmes. L'explication de cet écart notable réside dans les modes de vie très différenciés entre hommes et femmes.

A Niamey, le chef de ménage, traditionnellement un homme, est le principal soutien économique de l'unité familiale, cette responsabilité s'étendant souvent au moins partiellement à la famille élargie. Cependant, du fait de la crise économique qui s'est installée depuis les années quatre-vingt, avec comme corollaire la diminution du niveau de vie, le chômage et le sous-emploi, ces chefs de ménage arrivent de moins en moins à assumer leurs obligations financières. Les femmes doivent alors participer au soutien économique du ménage, partiellement ou totalement, volontairement ou non. Du fait d'un accès réduit au capital, de niveau d'instruction et de formation professionnelle faibles et des multiples contraintes temporelles liées à la nécessité de combiner reproduction et production, le secteur informel constitue la principale source de travail des femmes. Elles y exercent généralement des activités précaires dans la transformation agro-alimentaire et le commerce de détail, qui ne dégagent le plus souvent que de "micro-profits", et cela même dans des schémas, fréquents, de pluriactivité.

Parallèlement, et en combinaison avec les évolutions du contexte économique, des facteurs tels que la scolarisation féminine, les migrations féminines et masculines, l'instabilité conjugale, le processus général d'émancipation féminine,... contribuent à l'évolution des modèles familiaux et l'on observe un développement des ménages monoparentaux ayant une femme à leur tête et de la polygamie dans des résidences séparées. A Niamey, 15 % des ménages sont à la charge d'une femme et la presque totalité sont monoparentaux. Le modèle hégémonique de la ménagère s'effrite ainsi progressivement chez les femmes adultes, même si ce statut de femme au foyer demeure un idéal partagé.

Les transformations du contexte socio-économique impliquent donc une redéfinition des rôles de chacun, qui semble cependant plus accentuée pour les femmes que pour les hommes. En période de crise, ces derniers voient leurs activités professionnelles se réduire sans que leur participation aux tâches ménagères s'accroisse tandis qu'aux travaux domestiques des premières viennent s'ajouter les activités professionnelles et les activités liées à la gestion de la communauté qui complètent la "triple journée" des femmes. La diversification des rôles et l'accroissement des tâches qui en résultent se traduisent alors par des tensions sur les budgets-temps féminins et impliquent des "contraintes de temps et de mobilité plus fortes" que pour les hommes. L'analyse des conditions de déplacement urbain permet de mettre en évidence l'impact de ces différentes contraintes sur les activités quotidiennes. En effet, la mobilité, articulant la totalité

des déplacements d'une unité de temps donnée, le plus souvent la journée, est le moyen de réaliser un ensemble d'activités localisées à la fois dans le temps et dans l'espace. Les besoins de déplacement varient donc avec la position socio-économique des individus, tous n'ayant ni les mêmes activités ni les mêmes modes de vie ni les mêmes usages de la ville.

Si, d'une manière générale, les besoins et les problèmes de transport des citoyens africains demeurent mal connus, cette méconnaissance s'accroît plus particulièrement dans le cas des femmes. La planification des transports urbains repose sur des méthodes de recueil des données de déplacement privilégiant les trajets sur des distances importantes, plutôt en heure de pointe et sur des liaisons radiales. Or, un tel modèle de déplacement est proche de celui des salariés masculins. La mobilité quotidienne de la très grande majorité des femmes n'obéit pas à ces caractéristiques, certaines parce qu'elles ne se déplacent pas ou le font uniquement à proximité du foyer, d'autres parce qu'elles sont contraintes de développer une mobilité complexe, en termes de distances, d'horaires, de motifs de déplacement afin de pouvoir combiner activités professionnelles, ménagères et sociales. Les choix techniques d'enquête, laissant de côté tout ou partie des déplacements pédestres, se traduisent alors par une certaine invisibilité des mobilités des femmes. Faut-il pour autant assimiler cette invisibilité, qui renvoie à l'invisibilité du travail féminin, à une relative immobilité, pouvant aisément être confondue avec une absence des besoins de transport ?

Les normes culturelles associant traditionnellement femme à l'intérieur, homme à l'extérieur conditionnent largement, pour chaque genre les activités à réaliser et les espaces fréquentables. Elles se traduisent d'abord par des situations d'absence de sortie du domicile plus fréquentes chez les femmes, parfois du fait de l'application stricte de certains préceptes coutumiers ou religieux : un jour donné, 8 % des Ouagalais et 10 % des Bamakois mais 15 % des Ouagalaises et 25 % des Bamakoises n'effectuent aucun déplacement (Diaz Olvera et al, 1998). Cette différence est encore plus marquée à Niamey où, en semaine, une femme sur sept ne quitte pas son domicile de la journée contre moins d'un homme sur vingt-cinq. Examinant les pratiques d'habitat dans les concessions niaméennes, Sountalma (1991) n'hésite d'ailleurs pas à parler pour les femmes de “ *tradition d'assignation à résidence* ”.

Des modes de vie très différents expliquent également que la mobilité quotidienne masculine soit plus élevée, avec des fréquences de déplacements et des budgets temps de transport supérieurs d'un tiers à deux tiers à ceux des femmes. Les activités masculines s'organisent autour du travail et de la sociabilité, même pour les hommes inactifs, chômeurs ou retraités, qui n'effectuent que marginalement des déplacements induits par les tâches domestiques. *A contrario*, les femmes doivent assurer, avant toute autre chose, le

fonctionnement de l'unité domestique, ce qui structure l'ensemble de leurs activités, même lorsqu'elles pratiquent une activité professionnelle (Figure 17).

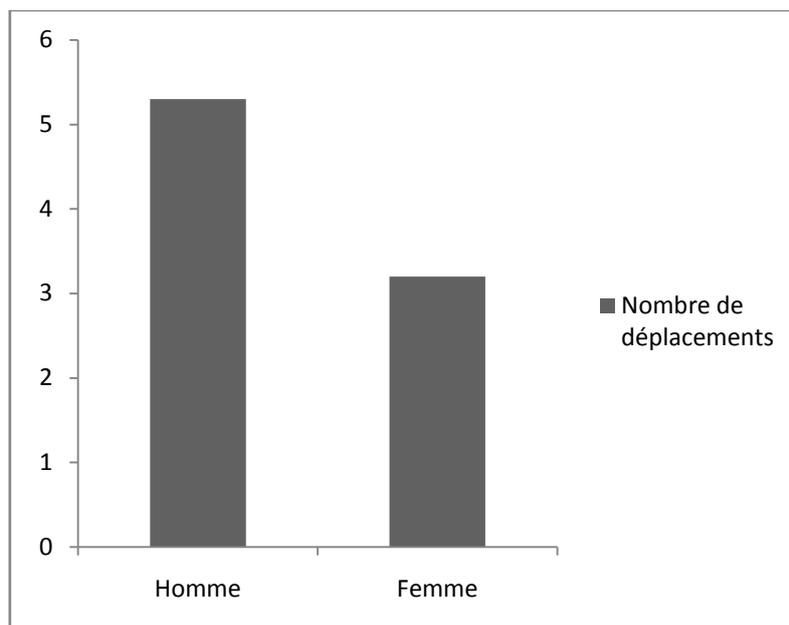


Figure 16: Nombre de déplacements par jour selon le genre

(Source : Enquête de terrain, 2011)

Les différences de mobilité concernent également les espaces fréquentés lors des déplacements. Les femmes généralement s'éloignent peu du domicile. Le quartier du domicile est le lieu où se déroulent les deux cinquièmes des déplacements féminins à Niamey. En caricaturant, la femme, même si elle s'aventure parfois jusqu'au marché central, reste cantonnée à son quartier d'habitation, tandis que l'homme déserte les alentours du domicile pour se rendre "un peu partout" en ville. L'importance du lieu de travail ou d'études comme pôle structurant de la mobilité explique en partie cette situation. Sur l'ensemble des Niaméens ayant effectué au moins un déplacement sans aucune extrémité dans le quartier, 62 % sont des actifs dont 80 % d'hommes et 20 % sont des scolaires ou des étudiants dont deux tiers d'hommes. L'exercice d'une activité professionnelle, surtout salariée, est pour les femmes un moyen d'échapper un peu au contrôle masculin sur les lieux qu'elles fréquentent, comme le notent Diaz Olvera et al (2002)

Aux inégalités d'accès et d'usage aux modes de transport s'ajoutent les contraintes fonctionnelle et spatiale encadrant les pratiques féminines. Les modes individuels, notamment voitures et deux-roues motorisés, restent largement un privilège masculin (Figure 18).

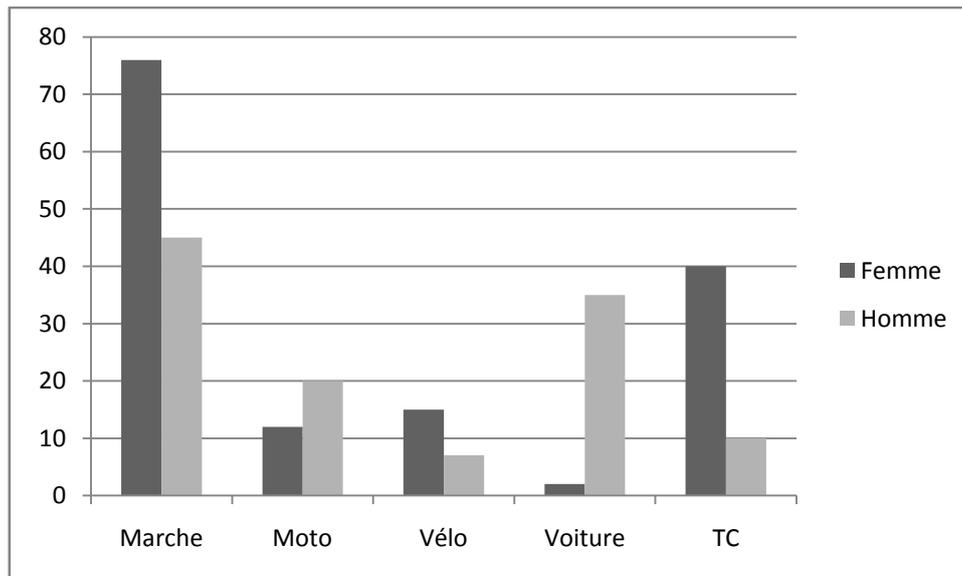


Figure 17: Le moyen de transport le plus utilisé selon le sexe

(Source : Enquête de terrain, 2011)

L'exemple de Ouagadougou est le plus révélateur car les taux d'équipement des ménages sont exceptionnellement élevés, même parmi les ménages pauvres. Ici, la moitié des femmes ne dispose d'aucun mode de transport individuel, alors que ce n'est le cas que d'un homme sur quatre. (Diaz Olvera et al, 2007)

Cette inégalité se traduit par un recours à la marche beaucoup plus intense chez les femmes que chez les hommes, 60 et 70 % des déplacements féminins contre 35 et 50 % des déplacements masculins à Ouagadougou et Bamako, respectivement(Plat, 2003). A Niamey, où le taux d'équipement des ménages est très faible, ce déséquilibre se réduit sensiblement, les femmes se déplaçant à pied pour les trois quarts de leurs trajets et les hommes pour les deux tiers des leurs. Notons qu'une part importante de ces déplacements s'effectue sur de petites distances telle qu'aller à la mosquée.

Peut-être plus encore que le manque de ressources économiques lié à l'absence de travail rémunéré, c'est la contrainte temporelle qui rythme les comportements féminins, tant les tâches domestiques, qu'elles soient ou non associées à une activité professionnelle, structurent fortement leurs emplois du temps. La brève description ci-après résume bien les diverses contraintes qui pèsent sur les emplois du temps des femmes " inactives ", tout particulièrement dans les ménages pauvres :

A l'accoutumée Haoua se rend dès 9h au marcher du quartier pour y acheter quelques cuillerées de pâte d'arachides, un peu de concentré de tomates, de poivre, du piment frais, de l'huile, trois tas de feuilles de baobab, du poisson séché, et du sel nécessaire au repas de midi et du soir ”.

Les femmes ‘pauvres’ sont confrontées à trois problèmes :

Le manque de moyens financiers et de conservation impose de ne pouvoir acheter d’avance les condiments indispensables à la préparation de la sauce du midi, les habitudes alimentaires orientent vers des plats à la préparation longue, il résulte pour les ‘ménagères’ la nécessité de sortir “ dès 9 h ”, voire même plus tôt, pour aller au marché qui est aussi un lieu et “ *un moment de retrouvailles entre voisines de quartier* ”, (Hamza, 2009). Se rendre au marché reste néanmoins un déplacement effectué “ *par nécessité* ” et qui induit des contraintes temporelles rigides. Elles fréquentent peu les marchés de premier rang au profit des marchés de carrefours et des tabliers dans les rues du quartier, du fait des difficultés de déplacement et des faibles moyens mobilisables.

Contraintes spatiale et temporelle d'une part, captivité modale ne permettant pas de s'en affranchir d'autre part, apparaissent comme les maîtres mots pour caractériser la mobilité des femmes tandis que la mobilité masculine se décline plutôt en termes de contrainte professionnelle et de relative souplesse modale, à des degrés divers toutefois selon les revenus.

4.4.1. Entre contraintes professionnelles et contraintes domestiques

Comme nous l’avons dit, les obligations liées au fonctionnement du foyer conditionnent en grande partie la mobilité des femmes. En particulier, pour les épouses ayant à leur charge le fonctionnement du foyer, la possibilité de compter sur l’aide de sa propre fille, d’une parente ou d’une bonne, est un facteur déterminant dans la possibilité d’effectuer des activités professionnelles et de participer à une vie sociale en dehors du domicile. (Diaz Olvera et al 1998)

Contrairement aux femmes salariées, la mobilité des non-salariées est plus homogène. Elles se déplacent en heure creuse et dans leur quartier d’habitation. La marche est le mode le plus utilisé. Les formes de mobilité des non-salariées sont donc bien distinctes de celles des salariées. Le travail, beaucoup moins rémunérateur, n’est plus ici au premier plan des activités et qui plus est, le travail domestique l’emporte sur le travail extérieur, le travail gratuit sur le travail rémunéré.

Même si l’on sait la frontière entre absence d’activité rémunérée et travail non salarié très floue, tant par la représentation qu’ont les femmes de leur place sociale que du fait des difficultés d’appréhension dans les enquêtes, les inactives constituent le groupe le plus important. Elles cumulent, du point de vue de la mobilité, de nombreux handicaps qui les confinent dans l’espace domestique et ses alentours : le genre, le faible niveau d’instruction voire l’illettrisme, l’inactivité professionnelle l’absence de revenu et enfin l’appartenance à des ménages souvent

défavorisés sont les handicaps les plus fréquemment cités par les femmes inactives.

«Activités pratiquées comme espaces fréquentés, tout sépare les femmes et les hommes. Seules les femmes salariées paraissent être dans une situation intermédiaire, à la fois du point de vue des emplois du temps et de l'accès aux modes, mais cette situation naît, paradoxalement, du fait d'un redoublement des contraintes» (Plat, 2003).

Pour les non-salariées, souvent de petites commerçantes, le transport public paraît mal adapté aux besoins, soit qu'elles se déplacent en heures creuses et donc lorsque l'offre est réduite, soit au contraire à l'occasion de trajets en période de pointe lorsqu'elles transportent avec elles leurs marchandises dans des véhicules déjà encombrés. Qui plus est, leur mobilité est souvent une mobilité de proximité, car elles doivent réduire les temps et les coûts de transport afin de concilier activités domestiques contraintes et travail extérieur faiblement rémunéré.

Enfin, les inactives, à la mobilité réduite et focalisée sur le quartier, paraissent peu concernées par des améliorations de l'offre de transport collectif. Une transformation de leur vie quotidienne passe en effet plutôt par le développement des services urbains de proximité (accès à l'eau, assainissement, services de santé de base, marché, moulin...) qui les libérerait d'un certain nombre de corvées consommatrices de temps, en particulier dans les périphéries non loties.

Aux difficultés liées à la couverture spatiale et temporelle de l'offre de transport collectif, vient s'ajouter le problème de la solvabilité. Même si cette question concerne la quasi-totalité des citadins africains, elle touche tout particulièrement les femmes. Inactives, elles sont considérées au sein des ménages comme non prioritaires dans l'affectation des ressources, notamment en moyens de transport. Actives, elles sont moins bien rémunérées que les hommes.

La disponibilité et l'utilisation des modes motorisés restent largement le privilège des hommes, qui réalisent presque la moitié de leurs déplacements en deux-roues à moteur. Les écarts, déjà importants en termes de nombre de déplacements, sont alors encore amplifiés lorsque l'on considère les seuls déplacements mécanisés et le budget-temps de transport quotidien ou le budget-distance.

4.4.2. Les tontines ou *foyandi* chez les femmes : facteur de mobilité, alibi pour sortir de son quartier

Pour lutter contre la précarité, les femmes ne manquent pas d'initiatives. Beaucoup, exercent des activités génératrices de revenus à travers le petit

commerce, la petite restauration marchande, etc. Aussi, pour épargner, dans la perspective de satisfaire certains de leurs besoins, elles s'adonnent à la tontine. On distingue généralement deux types de tontines : la tontine classique dans laquelle la trésorière perçoit une part dans la somme rassemblée et la tontine contemporaine, dénommée *foyandi*.

L'origine de ces *foyandi* remonte à l'indépendance, en 1960, explique une pionnière, Kadi âgée de 72 ans. À l'époque, les promotrices, des femmes fonctionnaires, se retrouvaient avec leurs sœurs ménagères pour faciliter les échanges. "Seules les femmes mariées étaient acceptées et la tontine était en nature. Chaque membre apportait un morceau de savon", se souvient-elle. "Nous nous réunissions uniquement à l'occasion des mariages ou des baptêmes pour partager nos joies et nous entraider dans le travail. Nos maris nous encourageaient", précise Habsou Boubacar, 74 ans, ancienne chef de *foyandi*. Ces *foyandi* ont évolué, de nos jours ce ne sont plus des morceaux de savon que les femmes donnent mais plutôt de l'argent.

A Niamey et comme à l'intérieur du pays on compte des milliers de groupes de *foyandi*. Les cotisations varient en fonction du statut social des membres du groupe, de 500 F à 10.000 FCFA. Dans certains *foyandi*, la quote mensuelle peut atteindre voire dépasser 100.000 FCFA par mois. Dans d'autres, les cotisations sont hebdomadaires, elles sont généralement organisées par des commerçantes ou des ménagères.

Le *foyandi* enfin est volontaire, le montant de la cotisation doit requérir l'accord de tous ses membres pour qui il présente bien des avantages :

«Le foyandi a des avantages en ce sens que, beaucoup de gens ne peuvent pas d'eux mêmes économiser de l'argent. Avec le foyandi, l'économie est obligatoire car chaque adhérent doit verser sa quote part mensuelle le jour J. L'ensemble des sommes collectées chaque mois est reversé à un des membres ainsi de suite jusqu'au dernier. Le bénéficiaire du pactole peut faire alors des réalisations. C'est dans ce cadre que certaines personnes sont parvenues à développer leur commerce»
(Mariama 32ans membre d'une *foyandi*)

Il y'en des femmes, qui sont dans plusieurs *foyandi*, à la fois : *foyandi* de sa propre famille, *foyandi* de la famille de l'époux, et *foyandi* des amies de travail, etc. Ces *foyandi* favorisent une forme de sociabilité chez les femmes : Domo va plus loin estimant que,

«De nos jours, le foyandi contribue largement à la consolidation des relations des familles. Il permet en effet, aux différents membres de la famille de se rencontrer chaque semaine ou chaque mois pour non seulement rassembler de l'argent, mais aussi pour se récréer».

En effet ces *foyandi* regroupent des femmes de plusieurs quartiers. Notre curiosité nous a poussées à participer à une scène de *foyandi* au quartier Talladjé et observer le déroulement du *foyandi* (encadré scène de *foyandi*).

Il est 14 heures au quartier Talladjé, dans le 4ème arrondissement de Niamey, la maison de Fati est envahie par vagues successives de femmes venues de plusieurs quartiers de Niamey, assistées au foyandi. Aujourd'hui, c'est Fati qui reçoit. Pour ce faire, elle a mis les petits plats dans les grands. L'ambiance est très joyeuse. C'est une occasion pour les femmes d'échanger des nouvelles, de deviser, de rire et de festoyer, bref de se recréer. C'est aussi l'occasion, pour chaque membre du foyandi de remettre à Habsatou, la trésorière, sa part de tontine qui est de 10 000 FCFA. Au total Habsatou devrait collecter 300 000 FCFA à verser à Fati. À la fin des festins avant de se séparer vers 18h passées, Habsatou versa effectivement à Fati, toute heureuse, les 300 000 FCFA. Sourire aux lèvres, Fati annonce à ses amies :

"Je vais pouvoir m'acheter un réfrigérateur pour vendre des jus de fruits."

Avant de se quitter, les femmes procèdent au tirage au sort de la prochaine femme qui percevra, à la fin du mois, la tontine, parmi celles qui n'en ont jamais perçu.

Encadré 11 : Scène de *foyandi* au quartier Talladjé

Le *foyandi* de Fati, est composé de 30 membres provenant de 10 quartiers : Gamkallé, Koira Kano, Kirkissoye, Aviation, Route Filingué, Niamey 2000, Kalley Est, Dan Gao, Wadata, Dar Es Salam. Il génère des déplacements provenant des quatre coins de la ville. En discutant avec certaines d'entre elles sur les déplacements et les coûts engendrés par ce *foyandi*, Hamsou de Koira Kano nous dit avoir dépensé 500 FCFA pour venir et en rentrant il faudrait certainement déboursé au moins 600 FCFA, soit 1100 FCFA pour y assister. Cette somme quoique importante paraît justifier pour la plupart d'entre elles du fait du plaisir qu'elles en retirent de se retrouver entre amies pour papoter, échanger des nouvelles, des faire-part, etc.

C'est le sentiment éprouvé par Hadiza, membre du *foyandi* de Fati

«Passer une journée ensemble entre amies pour échanger, s'égayer, manger à satiété et, pour joindre l'utile à l'agréable, encaisser l'argent de la tontine à tour de rôle. Quoi de plus adéquat pour consolider les valeurs de fraternité et de solidarité chères à notre société qui nous sont chères dans cette ville où plane le spectre de l'individualisme et du repli sur soi ?»

Si les femmes s'en réjouissent, beaucoup d'hommes sont contre ces rencontres qu'ils jugent très budgétivore. Surtout quand la femme appartient à plusieurs *foyandi* par avidité d'argent alors que ses moyens financiers sont limités. En effet, en plus d'une demande croissante d'efforts financiers de la part du mari

ou du financier qui a intérêt à s'exécuter à chaque sollicitation, le *foyandi* est alors perçu, comme une porte ouverte à la débauche, Halima rétorque que :

"La plupart des hommes qui ont cette posture sont contre l'indépendance économique des femmes"

L'un dans l'autre, le *foyandi* est une forme d'association qui permet aux femmes de sortir de leur lieu d'habitation et d'emprunter aussi les transports collectifs. Il crée une grande mobilité chez les femmes. Les weekends, elles colonisent les rues de Niamey. Bref, le *foyandi* leur permet de s'insérer dans les réseaux sociaux.

Il faut en effet, d'abord rappeler que le regard porté sur l'insertion des Niaméens dans des réseaux sociaux n'est que partiel : les visites reçues à domicile liées au statut social et à l'âge sont mal connues, des enjeux de sociabilité se greffent sur la pratique de certaines activités (les prières chez les hommes, la sortie au marché chez les femmes, le travail pour les actifs...).

Notre enquête-ménage et nos entretiens auprès des citoyens montrent tout à la fois l'importance des activités de sociabilité dans la vie citadine et le rôle limitant des contraintes financières. L'entretien d'un réseau de sociabilité, s'il peut être vu comme un investissement pour l'avenir, ou plus sûrement comme un filet de protection minimal en cas de coup dur, ne peut se faire sans mise de fonds propre. Le rôle joué par le transport (son coût, monétaire d'abord, mais aussi en termes de temps), n'est pas négligeable dans la fréquence des déplacements de sociabilité. Cela est particulièrement net chez les pauvres qui font alors face à une capacité d'insertion limitée. Même si la crise pousse à une individualisation des comportements, l'insertion dans un réseau social est essentielle dans un contexte de pauvreté, ce que reflète la part importante des visites dans la mobilité. Cette insertion vise à améliorer la situation individuelle (obtention d'un emploi, de petits boulots) ou plus simplement à «joindre les deux bouts» et à se prémunir face aux événements imprévus (les dons représentent plus de 10 % des revenus des ménages pauvres). Les individus en situation de demandeur doivent alors se déplacer, pour témoigner leurs respects aux aînés, pour solliciter un service, pour tenir leur place dans les réunions familiales ou associatives.... Or les relations «utiles» peuvent être très dispersées dans la ville, nécessitant des déplacements en transport collectif longs et coûteux. Les difficultés de déplacement et le coût du transport reviennent très fréquemment, lorsque les citoyens «pauvres» évoquent les facteurs qui limitent leur sociabilité.

5. Vers de nouvelles perspectives ?

5.1. L'avènement du téléphone mobile réduit de plus en plus les visites en ville

Au Niger comme dans bien d'autres pays africains, le téléphone portable a su se faire une place dans la société. Il diminue de plus en plus les visites et transforme les réseaux sociaux. Comme l'affirme Issa :

«Grâce au téléphone portable il n'est plus nécessaire d'être physiquement présent, on est désormais présent dans l'absence : c'est un lien qui unit dans la séparation».

Alors que l'Afrique compte parmi les rares continents au sein desquels les liens entre individus demeurent soudés, comment donc dans un tel contexte de sociabilité, expliquer cette soudaine propension à communiquer à distance plutôt que de se déplacer ? La communication s'avère dans bien des cas moins coûteuse que le déplacement même si le coup de fil est souvent bref, pour minimiser le coût ici aussi. A la question de savoir si le fait d'avoir un téléphone a-t-il diminué vos déplacements ? 85% ont répondu «oui» contre seulement 15%. A la question de savoir pourquoi les individus préfèrent appeler plutôt que de se déplacer les réponses suivantes ont été fournies par ordre d'importance : le téléphone coûte moins cher que le déplacement, le téléphone permet d'avoir les nouvelles de ses proches quand on n'a pas envie de se déplacer ou quand on ne peut pas pour une raison ou une autre (voir tableau 18).

Le téléphone coûte moins cher	338
Vous ne voulez pas vous déplacer	86
Vous ne pouvez pas vous déplacer	66
Autres	10

Tableau 18 : Les raisons d'utilisation du téléphone

(Source : Enquête de terrain, 2011)

Ainsi, les possesseurs d'un téléphone portable sont plus motivés pour appeler et prendre des nouvelles de leurs proches qui en ont, comme en témoigne Lawali. :

«Quand je veux rendre visite à un parent ou un ami, je préfère d'abord l'appeler sur son portable, afin d'être sûr qu'il est à la maison, avant de me déplacer chez lui...».

Cet instrument permet aussi d'échanger facilement les informations entre possesseurs pour se retrouver aux *foyandi*, aux *fadas*, etc. Le téléphone est aussi largement utilisé pour encadrer et réguler la relation.

5.2. Perspective pour une meilleure prise en compte des besoins de mobilité

La mobilité est l'une des conditions essentielles de l'expression du vivre ensemble. La photographie des déplacements urbains, aussi précise soit elle ne peut être qu'un état des lieux qui renseigne mal sur les besoins de mobilité. Dans un contexte d'urbanisation rapide comme celui de Niamey où les contraintes sont très importantes, c'est tout un ensemble de besoins non satisfaits qu'une telle démarche risque de passer sous silence.

Il est donc illusoire de penser que les problèmes posés par la mobilité urbaine puissent être résolus par une compression des besoins. Un équilibre entre les différents modes de déplacement est à trouver. Des politiques de développement des transports non motorisés sont indispensables, ce qui suppose une structuration urbaine correspondante. Certes, pour pallier les dysfonctionnements du système de transport, les citoyens montrent quotidiennement leurs capacités d'adaptation et d'innovation, qu'ils dégagent de menus profits en pratiquant de petits boulots au "quartier" ou qu'ils développent des formes originales de transport collectif comme les motos-taxis. Mais ces initiatives paraissent insuffisantes pour briser le cercle vicieux de la crise économique et/ou la crise du système de transport. Pour favoriser les conditions d'émergence d'un cercle vertueux, il est indispensable que, parallèlement à ces initiatives d'"en bas", les pouvoirs publics retrouvent une capacité d'intervention en matière de gestion urbaine.

5.3. Quelles actions privilégier ?

Au vu du caractère multidimensionnel des difficultés de mobilité rencontrées par les citoyens pauvres, il paraît illusoire de définir une politique exclusivement ciblée sur cette population. Mais se contenter d'une politique de transport censée bénéficier mécaniquement et également à tous les groupes sociaux est insuffisant. Une amélioration de la situation des pauvres, passe par un meilleur fonctionnement du système de transport, accompagné d'efforts particuliers sur les segments de l'offre les plus adaptés à leurs besoins.

La mise en place d'équipements de proximité ne permet-elle pas aussi de résoudre les problèmes de mobilité des plus "pauvres" qui est centrée sur leur quartier ?

5.4. La nécessaire régulation publique d'un système multi modal

Dans la perspective d'amélioration des conditions de mobilité urbaine et de meilleure prise en compte des besoins de déplacements des populations

‘pauvres’, les mesures suivantes de régulation publique d’un système multimodal s’imposent dans le cadre de la politique des transports à Niamey :

- Faire respecter des itinéraires et des tarifs raisonnables aux *faba-faba* et taxis *tête rouge*. A Niamey en réalité, la mission de service public semble être mieux assurée par les transporteurs privés. Cette mission est cependant à nuancer, bien que leur nombre semble élevé, ces transports collectifs n’assurent pas totalement la desserte de tous les quartiers de la ville, leurs pratiques d’exploitation pénalisent beaucoup les populations.
- Faire profiter des tarifs préférentiels aux populations des quartiers éloignés comme Niamey2000, Pays-Bas, Saga ou Lossagoungou qui effectuent des déplacements réguliers. Si les transports informels comme les *faba-faba* (ou les *kabou-kabou*) sont autant utilisés par des populations éloignées, c’est aussi parce qu’ils ne trouvent pas mieux. Malgré leurs inconvénients (absence de sécurité, pollution inacceptable, itinéraires arbitraires et fantaisistes).
- Mettre l’accent sur une meilleure desserte des quartiers éloignés qui abritent une importante population aux faibles ressources d’une part et sur les relations à l’intérieur de ces quartiers périphériques. Ces mesures doivent être accompagnées d’un effort de régulation et de respect des rôles définis entre les principaux opérateurs pour améliorer l’accès aux modes motorisés et les conditions de déplacements des populations de Niamey.
- Reconsidérer le tracé de chemin, aménager des voies structurantes qui permettent de relier l’Est et l’Ouest de la ville ainsi que le Nord et le Sud. En mettant sur ces grands axes structurants des bus. Dans la perspective d’améliorer les conditions de marche, il faut aménager des trottoirs pour les piétons sur les axes structurants notamment dans le centre-ville et interdire toute implantation d’activité de rue ou tout débordement des activités économiques sur ces trottoirs. Dans cette perspective toujours, faire une rue piétonne qui relie le grand marché et le petit marché et Katakou en aménageant les voies suivantes : l’Avenue de Maourey et l’Avenue de Gandatché. Autrement dit ces voies seront fermées à la circulation des véhicules motorisés de 7h à 21h. Il faut aussi penser à aménager des voies radiales qui seront réservées aux *faba-faba*.
- La hiérarchisation du réseau de voirie devrait intégrer une gestion multimodale des déplacements qui prendra aussi en compte la marche.

5.5. Facilitation de la mobilité de proximité : marche et bicyclette

En complément aux actions visant l’amélioration de l’offre de transport collectif, il est essentiel de développer des actions favorisant la mobilité de proximité à travers les modes doux comme la marche et selon les possibilités, la bicyclette. On sait que la marche est le moyen de déplacement majoritaire dans les villes africaines et qu’elle s’effectue souvent dans des conditions difficiles. Ces conditions peuvent être sensiblement améliorées, avec des aménagements peu coûteux et efficaces si on les conçoit à partir d’un processus de concertation avec les populations des quartiers concernés.

Des mesures simples et peu coûteuses peuvent être mises en place : refuges piétons pour la traversée de grands axes routiers, trottoirs aménagés le long de ces axes, dans voies piétonnes dans la zone commerciale comme nous l'avons dit plus haut. Ces mesures nécessitent cependant professionnalisme, continuité dans le temps et cohérence dans les actions menées. Elles nécessitent surtout une prise de conscience et une volonté de la part des autorités municipales qui font souvent défaut. Cette approche doit être relayée à un niveau très décentralisé par diverses structures associatives impliquant les communautés de base, mais avec une cohérence qui doit être assurée à l'échelon municipal.

Outre la prise en compte de la marche dans le dénombrement des déplacements, il importe de connaître les conditions de la marche, compte tenu de son importance présumée, car l'environnement urbain en Afrique est très souvent hostile aux piétons qui se trouvent confrontés à de sérieux problèmes : saleté et déversement des eaux usées, ensablement des rues, insécurité urbaine et manque d'éclairage public, encombrement des trottoirs là où ils existent, par les véhicules ou les kiosques et étalages, mais souvent absence de trottoirs, de passages piétons. Ces choix relèvent plutôt d'enquêtes spécifiques. L'appréhension de la mobilité à pied et de ses conditions à travers une enquête-ménage complétée par des enquêtes spécifiques peut déboucher sur de véritables plans piétons à l'instar de ce qui se passe en Europe où ce mode est pourtant beaucoup moins utilisé ailleurs que dans les CBD. Mais pour tout cela, l'information fiable est nécessaire.

Conclusion

La mobilité quotidienne des Niaméens est d'abord une mobilité de proximité, centrée sur le voisinage du domicile. Les déplacements liés à l'entretien du ménage prédominent en semaine et font jeu égal avec la sociabilité le weekend. La marche est omniprésente, soit en tant que mode unique, soit pour assurer des trajets terminaux lorsqu'il y a recours aux transports collectifs. Certains parcours pédestres peuvent être très longs.

Les besoins de mobilité sont fortement déterminés par le sexe, l'âge et le statut d'activité, deux grands profils de mobilité se dégagent parmi les pauvres.

- Le profil dominant correspond à une mobilité organisée autour du domicile, dans le quartier, quasi exclusivement à pied. Les sorties en ville pour visites ou motifs domestiques sont rares, tout comme l'usage des transports collectifs. Ce profil correspond généralement aux inactifs, hommes ou femmes, mais aussi à la plupart des scolaires et à un grand nombre d'actifs pauvres.
- Un second type de pratique concerne des actifs, des scolaires plutôt âgés, des personnes à la recherche d'un travail, dont l'activité effective ou potentielle se déroule en ville.

- L'individu doit alors arbitrer entre le caractère onéreux, les difficultés d'accès aux transports collectifs d'une part, et le temps et la pénibilité de la marche, d'autre part.

Conclusion de la troisième partie

De nombreuses disparités de la mobilité peuvent être identifiées. Celles-ci sont liées aux moyens financiers et de déplacement des habitants et aux spécificités de leurs espaces résidentiels, en ce qui concerne les aménités et l'accès que ceux-ci permettent. Ces disparités se traduisent et peuvent être lues à travers des pratiques spatiales et/ou temporelles différenciées.

Ainsi, l'accès effectif à la ville n'est pas toujours comparable d'un individu ou d'un groupe présentant des pratiques spécifiques à un autre, dont les pratiques spatiales et socio temporelles sont souvent différentes. Ces disparités aussi peuvent se conjuguer avec d'autres, comme par exemple celles touchant au genre, au capital social (liens sociaux), à l'âge, au niveau d'instruction, bref au degré d'insertion dans la ville.

CONCLUSION GENERALE ET ORIENTATION

Cette thèse a abordé la question de la mobilité et la dynamique urbaine. Nous allons cerner les apports que notre démarche nous aura permis. Pour ce faire, nous souhaitons revenir sur les problèmes rencontrés, analyser les enseignements théoriques et méthodologiques de la démarche et ses limites ainsi que les perspectives d'orientation.

Les enseignements de l'utilisation des méthodes et les limites

Les limites ont trait à la complexité même de l'objet d'étude et aux méthodes d'analyse. En effet le double recueil de données, à la fois quantitatif et qualitatif a impliqué des limites en termes d'échantillonnage.

La collecte des données

Notre enquête sur le terrain a commencé par une phase exploratoire qui a servi de préliminaire dans le choix de la méthodologie d'analyse des données. Elle a permis d'identifier tous les indicateurs importants nécessaires à la conduite de la présente étude. Il en est résulté une surcharge du questionnaire qui peut s'expliquer par le fait que, sous l'angle de notre approche, il y a eu peu d'études qui ont été réalisées sur les villes africaines en général et sur Niamey en particulier. Ne disposant donc d'aucune donnée fiable sur cette thématique à Niamey, nous avons, en exploitant nos résultats, été confronté à un problème de comparabilité avec les réflexions menées ailleurs, dans les villes en développement. Les travaux de Bailly, Tabaka, etc., indispensables pour notre analyse ont en même temps montré les limites de la comparabilité.

Par ailleurs, pour réduire un temps soit peu l'erreur dans la démarche, nous avons mené une enquête probatoire pour tester les questionnaires, ce qui n'a pas eu réellement d'impact sur la nature des données répertoriées. Il y a lieu de noter tout de même l'importance d'un tel cheminement pour l'administration finale des questionnaires. En effet, nous avons pu tester la cohérence et la compréhension de nos propos par les enquêtés. Ce qui est tout à fait logique vu que la langue dans laquelle sont rédigés les questionnaires, le français, est souvent différente de celle des enquêtés; la majorité des enquêtés en effet ne parle pas le français.

Deux types de données ont été collectées, quantitatives qui ne sont pas toujours disponibles et qualitatives qui supposent un fort effort d'interprétation. Dans l'un ou l'autre cas, des biais existent sûrement. C'est ainsi que nous avons été confronté à l'absence et/ou à l'insuffisance de certaines données nécessitant un retour sur le terrain qui finalement a été très utile puisqu'il nous a permis d'avoir des données complémentaires pour éclaircir certaines situations et aussi pour vérifier certaines hypothèses. Nous avons donc choisi quelques enquêtés selon les

différentes catégories de ménages pour, un entretien approfondi. Le risque auquel nous nous exposons ici est celui du duplicata des données. Par mesure de sécurité, nous avons procédé par comparaison des fiches d'enquêtes pour tenir compte des éléments de concordances (lieu de naissance, âge, sexe...) pour pouvoir valider la fiche.

En termes de méthode, le recueil quantitatif implique également certaines limites. Les méthodes classiques par notation ou classement de critères ne sont pas applicables sur des populations majoritairement analphabètes.

Une autre critique, celle relative à l'échantillon des ménages enquêtés qui s'est limité seulement à la ville de Niamey alors qu'il aurait pu concerner aussi les communes environnantes comme Liboré, Hamdallaye ou Karma. Nos moyens financiers ne nous ont pas autorisés à étendre nos enquêtes au-delà de Niamey et de 500 ménages repartis dans les différents quartiers de Niamey.

Enfin, le recueil des informations sur la mobilité de la "veille" ne révèle que les lieux fréquentés un jour avant l'enquête. Il s'agit donc d'une photographie des déplacements passés qui ne permet pas rendre compte des déplacements habituels ou occasionnels voire exceptionnels. L'analyse des données a cependant montré que la taille de l'échantillon a minoré fort heureusement le biais des déplacements occasionnels ou exceptionnels.

Malgré ces réserves, nous pouvons affirmer que la technique de recueil des données retenue n'est certes pas parfaite mais elle ne remet pas en cause la fiabilité des résultats obtenus et des analyses présentées. En effet, les résultats auxquels nous sommes parvenus, mêmes s'ils ne sont exactement comparables à ceux obtenus par divers chercheurs auxquels nous avons fait référence, apparaissent dans l'ensemble très convergents. Notre échantillon est dès lors acceptable et donc assez représentatif pour valider la présente étude. Quels sont les enseignements que nous pouvons tirer de la présente étude ?

Apports et résultats de la thèse

Notre recherche a montré les relations entre la mobilité et la dynamique urbaine à travers les pratiques et les comportements de mobilité dans la ville de Niamey.

De la nature des liens entre mobilité et dynamique urbaine

Il semble bien que des liens complexes existent entre les deux pôles de notre recherche : la mobilité d'une part et la dynamique urbaine de l'autre. Ainsi la mobilité fait vivre la ville qui s'alimente de toutes les informations spatiales, sociales, culturelles, virtuelles, etc. La ville fabrique la mobilité. Niamey est une ville étalée dont les zones périphériques sont très faiblement équipées.

Dans le contexte d'étalement urbain et de périurbanisation qui caractérise Niamey, on assiste à un allongement des distances. La relation domicile-emploi est, de ce fait, fortement déterminée par la concentration des emplois dans le centre-ville (pour les activités du tertiaire et du secondaire) et la fonction résidentielle de la périphérie. Les longues distances qui en résultent imposent aux ménages aisés l'achat de véhicules et à ceux ayant des revenus faibles, les plus nombreux, l'utilisation des transports en commun qui, malheureusement, ne couvrent pas toute la ville. Les processus de décisions qui mènent aux mobilités observées n'interviennent qu'après confrontations entre les impératifs de mobilités et les contraintes de multiples ordres comme nous l'avons vu.

Dans tous les cas, l'espace urbain sert d'outil à la réalisation des ambitions sociales. Les relations homme-espace urbain sont liées à la confrontation de l'individu avec des situations nouvelles. Il se repositionne par rapport à ses attitudes précédentes, soit en les modifiant, soit en les renforçant, soit en les adaptant.

De même, espace et sociétés sont indissociables, c'est pourquoi une lecture "sociale" des relations "spatiales" s'est révélée pertinente (Di Méo, 1999). Elle a en effet, permis d'avoir une analyse multiple des résultats obtenus.

Nous avons vu à travers cette étude que l'accroissement démographique rapide de la ville de Niamey au cours de ces dernières décennies a profondément marqué la production de l'espace urbain, par densification des zones centrales et surtout par extension des périphéries d'habitats «spontanés», dépourvues d'infrastructures et services de base. Cette production de la ville «par le bas» prend généralement la forme d'un foisonnement désordonné et la superficie des villes tend à croître encore plus rapidement que la population (Le Bris, 1991). La nature de la croissance urbaine est symptomatique des villes marquées par la pauvreté et aux capacités d'interventions publiques limitées, eu égard à leurs besoins sans cesse croissants en services et infrastructures.

Pour pouvoir accéder à tous ces lieux et profiter des services urbains, on a besoin d'un moyen de déplacement, d'où la nécessité d'un système organisé de transport dans la ville.

Nous pouvons retenir qu'à Niamey, à l'instar de nombre de secteurs d'activité et de services publics, les transports collectifs publics ont affronté une grave crise qui a entraîné une déficience de l'offre de transport, aussi bien en nombre de places qu'en qualité du service offert. La situation générale des transports urbains et la configuration du trafic sont largement une conséquence de la localisation des emplois et du commerce dans la ville. En fait, il ne s'agit pas simplement d'emplois, mais de plusieurs fonctions que la ville capitale assume à un niveau dépassant très souvent les limites de la ville de Niamey : fonction

administrative, commerciale, sanitaire, financière, scolaire et universitaire, symbolique, etc.

Les résultats de ce travail, montrent également que motifs, temps et espaces se combinent pour former la trame de fond de la mobilité urbaine quotidienne des Niaméens qui est d'abord une mobilité de proximité, centrée sur le voisinage du domicile. Les déplacements liés à l'entretien du ménage prédominent en semaine et font jeu égal avec la sociabilité le weekend. La marche est omniprésente, soit en tant que mode unique, soit pour entamer et/ou assurer des trajets terminaux lorsqu'il y a recours aux transports collectifs. Les besoins de mobilité sont fortement déterminés par le sexe, l'âge et le revenu.

La capitale nigérienne est un lieu d'une concentration relative de richesse, mais une bonne partie de la population dispose de faibles revenus et éprouve des difficultés à assurer le coût élevé de la mobilité.

Dans un contexte de crise économique, d'ajustement structurel et de baisse du niveau de vie, les ménages en milieu urbain développent des stratégies pour réduire leurs dépenses. Ainsi, les dépenses pour le transport sont réduites à travers le renoncement aux déplacements non contraints, le remplacement des déplacements motorisés par des déplacements à pied et le rapprochement ou la réalisation des activités à proximité du domicile.

Ce constat nous a poussées, à évoquer la notion d'accessibilité qui est encore plus pertinente dans ce contexte de pauvreté pour cerner les conditions de mobilité des populations. L'accessibilité renvoie à la facilité d'atteindre un lieu et à la qualité des réseaux et services de transport. Elle s'exprime par les temps de parcours qui varient en fonction des modes de déplacement utilisés pour pratiquer les territoires. Elle est de meilleure qualité dans les centres et se détériore en périphérie. Elle permet de ce fait, d'accéder aux biens et services urbains de base ainsi qu'à l'emploi. Dans le cadre de ce travail nous nous sommes intéressées à la mobilité pour l'accès aux biens et services publics essentiels, notamment les services de santé, les équipements scolaires, les services d'eau potable, les équipements marchands. Globalement l'accessibilité se détériore au fur et à mesure qu'on va en périphérie où les équipements sont rares.

Nous avons également fait une approche de la mobilité par la sociabilité. Nos analyses ont montré le poids des activités de sociabilité (visites aux parents, amis et voisins, mariages, baptêmes, associations...) dans la mobilité quotidienne : près d'un déplacement sur quatre est effectué pour ces activités à Niamey. Cette proportion augmente encore plus le week-end. La mobilité due à la sociabilité fait donc presque jeu égal avec celle induite par le travail ou les études. La mobilité due à la sociabilité n'est évidemment pas récente mais en période de crise

économique durable elle est une nécessité, une stratégie pour ne pas être écartée de la protection sociale communautaire.

Ce type de mobilité en favorisant la rencontre entre personnes est dès lors une composante essentielle pour entretenir et étendre ses réseaux sociaux. Il est vrai que le repli sur une mobilité à pied peut s'accompagner d'un réseau social de quartier qui reste néanmoins ténu comparativement au réseau qui peut embrasser plusieurs quartiers voire la ville toute entière, car l'homogénéité des quartiers selon l'origine ethnique ou géographique de leurs habitants est de moins en moins vérifiée.

La faculté de se déplacer pour entretenir le réseau de relations, pour témoigner à ses aînés le respect qui leur est dû, pour tenir sa place lors des réunions familiales comme des rassemblements d'anciens ou d'originaires d'un même village, est très vitale.

Nous avons également analysé la mobilité des femmes à Niamey. Le facteur discriminant le plus frappant dans les comportements de mobilité est le genre. Les hommes se déplacent plus que les femmes en général. Les normes culturelles associant traditionnellement la femme à l'intérieur et l'homme à l'extérieur déterminent largement pour chaque genre les activités qui lui sont dévolues et les espaces qu'il peut fréquenter.

C'est ainsi que nous avons constaté que les femmes s'éloignent peu de leur domicile. Le quartier de résidence est le lieu où se déroulent les deux cinquième de leurs déplacements à Niamey. En caricaturant, nous pouvons dire que la femme, même si elle s'aventure parfois jusqu'au marché central, reste tout de même confinée dans son quartier, tandis que l'homme déserte les alentours du domicile pour se rendre "un peu partout" en ville.

La femme se déplace beaucoup surtout en fin de semaine, moment privilégié de certaines cérémonies comme les mariages, baptêmes et *foyandi*.

Cette étude a permis de vérifier nos différentes hypothèses mais sous certaines contraintes. En effet, au regard de nos résultats, les territoires pratiqués, les comportements de repli sur le quartier ou le logement (immobilité) sont des comportements individuels qui confirment l'hypothèse du repli sur le quartier ou le logement. Ce comportement concerne surtout les populations défavorisées. Dans les villes du nord, les potentiels de mobilité spatiale se sont considérablement élargis sous l'impulsion de la vitesse offerte par les systèmes de transport et de communication, et cet élargissement a eu pour conséquence de permettre de combiner et de concilier ce qui était socialement et spatialement inconciliable. Dans la mesure où la ressource que constituent les potentiels de mobilité est inégalement répartie au sein de la population, celle-ci est à l'origine

d'inégalités sociales productrices de dynamique de ségrégation. Dans le cas des métropoles ouest africaines comme Niamey, les effets ségrégatifs du transport se construisent en particulier à partir du mécanisme des prix et de la surcharge des infrastructures qui allongent considérablement les temps de déplacements.

Loin d'avoir épuisé toutes les pistes, la présente étude ouvre la réflexion sur la nécessité de «*penser les transports populaires*» dans le cadre de l'aménagement urbain. Cette recherche constitue enfin une anticipation nécessaire à l'élaboration des politiques urbaines de mobilité, prenant en compte des phénomènes sociaux et leurs possibles évolutions. En effet, comprendre et prévoir les comportements permet de mettre en évidence des tensions latentes et des enjeux à venir pour une ville en pleine transformation. L'étude de la mobilité et de la dynamique de Niamey révèle non seulement un certain nombre de besoins de déplacement non satisfaits mais également une demande à venir qui devra aussi être prise en compte, si les dirigeants veulent mettre en place une politique de transport durable. Mettre en place un système adéquat de transport nécessite la prise en compte à la fois des contraintes financières et sociales. En outre cette recherche a permis d'identifier des pratiques émergentes qu'il convient ou non de renforcer, en encadrant et en facilitant des initiatives telles que les arrangements avec les transports collectifs pour les pauvres ou l'entretien de la voirie par les citoyens.

Si les situations individuelles dans une société mobile s'avèrent complexes et non univoques, les réponses aux besoins des habitants, notamment pour résoudre les inégalités multiples, ne peuvent plus se contenter de mesures universelles. Outre des analyses multidimensionnelles des profils de pratiques spatio-temporelles des habitants, il paraît nécessaire de développer des connaissances sur les potentialités et les contraintes de mobilité afin d'améliorer les solutions politiques visant l'accès aux territoires du quotidien pour tous.

BIBLIOGRAPHIE

ABDOU YOLIHINZA I., (2011). *Transport et désenclavement dans la problématique du développement local*, Université Toulouse 2 le Mirail, thèse de doctorat, 416 p.

ABOTSI K E A., (2005). *Un cas de transport urbain en Afrique, les taxis motos au Togo*, Université Paris XII, mémoire de DEA, 10 p.

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

AGUILERA A., MIGNOT D., (2003). Polycentrisme et mobilité, XXIXème colloque de l'ASRDLF (Association de Science Régionale De Langue Française), Lyon, 17 p.

AMAR G., (1993). Pour une écologie urbaine des transports, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, No. 59-60, pp. 140-151.

AMAR G., (2004). *Mobilité, urbaine, éloge de la diversité et devoir d'invention*, France, l'Aube, 251 p.

ANDAN O., FAIVRE D'ARCIER B., (1992). La périurbanisation va-t-elle accroître la congestion dans les centres-villes ? Communication à la 6^{ème} Conférence Mondiale, sur *la Recherche dans les Transports*, Lyon, du 29 juin au 2 juillet, 12 p.

ANDAN O et al., (1988). *Les analyses des comportements de mobilité individuelle quotidienne*, Une synthèse bibliographique, Lyon, Laboratoire d'Économie de transport, 118 p.

ADOLEHOUME A., (1994). *Les systèmes d'information et de formation dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne*, Acte du séminaire SITRASS 3 (Dakar), Lyon SITRASS, 311 p.

ADOLEHOUME A., (1996). *Efficacité, concurrence, compétitivité : la chaîne de transport en Afrique subsaharienne*, Actes du séminaire SITRASS 4, Brazzaville (Congo), Lyon, pp. 163-173.

ADOLEHOUME A., (1999). *Les projets sectoriels des transports en Afrique subsaharienne : bilan et réflexions*, Actes du séminaire SITRASS 1999, Cotonou (Bénin), Lyon, 413 p.

ADOLEHOUME A., (2001). *Sphère publique, sphère privée : quelle organisation, quels financements et quelles performances des transports en Afrique subsaharienne*, Actes du séminaire SITRASS 2001, Bamako (Mali), Lyon, 455 p.

AGUILERA A., MIGNOT D., (2002). Structure des localisations intra urbaines et mobilité domicile travail, *Recherche Transport Sécurité*, n° 77, pp. 311-325.

ALOKO N'GUESSAN J., (1999). Les taxis communaux ou «woro-woro» et l'environnement des transports urbains collectifs à Adjamé, Abidjan, Côte d'Ivoire, In *Géo-Eco-Trop*, n°23, pp. 143-159.

ALOKO N'GUESSAN J., (2002). Les relations difficiles entre le transport collectif et l'espace urbain à Bouaké ville, *Recherche Transports sécurité*, n°74, pp. 67-84.

ALONSO W., (1964). *Location and land use - Towards a general theory of land rent*. Ed. Harvard University Press, 204 p.

ALPHA GADO B., (1997). *Miroir du passé, Niamey Garin Kaptan Salma, Histoire d'une ville au cœur du Sahel, Niamey*, Nouvelle Imprimerie du Niger (NIN), 74 p.

ASCANI M., (2010). Niamey à 360° : capitale de la République du Niger, Niamey, M. Ascani, 159 p.

ASCHER F., (1995). La métropole comme mode de vie, In *Métapolis ou l'avenir des villes*, Éditions Odile Jacob, pp. 117-151.

ASCHER F., (2005). *La société hypermoderne. Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*, Paris, l'Aube, pp. 17-32.

AVENEL C., (2002). Les territoires de la ville entre mixité et ségrégation, In *Informations sociales*, N° 104, pp. 5-9.

AVENEL C., (2010). *Sociologie des «quartiers sensibles»*, Paris, Armand Colin (3^{ème} éd), 128 p.

BAILLY A., (1977). *La perception de l'espace urbain, les concepts d'études, leur utilisation dans la recherche urbanistique*, Paris, Centre de Recherche Urbanistique, 264 p.

BAILLY A., (1993). Les représentations urbaines: l'imaginaire au service du marketing urbain, *Revue d'Économie Régionale et Urbaine* 5, pp. 863-867.

BAILLY A., et al., (1984). *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 333 p.

BAMAS S., (1995). *Deux roues et transports collectifs à Ouagadougou : à la recherche d'une articulation*, Université Michel de Montaigne de Bordeaux III, Thèse de Doctorat, 356 p.

BAMAS S., (2002). O comme Ouagadougou ou la singularité des deux roues, In *Les transports et la ville au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre*, GODARD X, Paris, Karthala-INRETS, pp. 239-248.

BANQUE MONDIALE, (1972). *Urbanisation : Étude sectorielle*, Washington, Banque Mondiale, 130 p.

BARTER P., WILLIAMS B., (2002). Making the connections between transport and housing security, In GODARD X, *Les transports et la ville au sud du Sahara*, Paris, Karthala/INRETS, 408p.

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

BEAUD M., (1999). *L'art de la thèse. Comment préparer et rédiger une thèse de doctorat, un mémoire de DEA ou de maîtrise ou tout autre travail universitaire*, Paris, La Découverte, collection "Guides repères", 172 p.

BEGAG A., (1991). Le financement international des transports dans les pays en voie de développement, *les Cahiers Scientifiques du transport n°24*, pp. 9-26.

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, , 295 p.

BERNADET M., LASSERE J C., (1986). *Le secteur du transport : compétitivité-concurrence*, Paris, Economica, 195 p.

BERNUS S., (1962). *Niamey : Population et habitat, Études nigériennes*, No. 11, IFAN, CNRS, République du Niger, 67 p.

BERNUS S., (1969). *Particularisme ethnique en milieu urbain : l'exemple de Niamey*, Paris, Musée de l'Homme, Institut d'ethnologie, Thèse de 3^{ème} cycle Lettres, 262 p.

BERTHIER N., (2006). *Les techniques d'enquête en sciences sociales: méthodes et exercices corrigés*, 2^e édition, Armand Colin, Paris, 352 p.

BERTRAND M., (2011). *De Bamako à Accra : Mobilité urbaine et ancrages locaux en Afrique de l'ouest*, Karthala, Paris, 376 p.

BLOCH H., GALLO A., et al. (1991). *Grand dictionnaire de la psychologie*. Larousse, Paris, 862 p.

BOARNET M G., SARMIENTO S., (1998). Can Land Use Policy Really affect Travel Behaviour? *A Study of the Link Between Non-Work Travel and Land Use Characteristics Urban Studies*, Vol. 35, n° 7, pp. 1155-1169.

BONNAFOUS A., (2004). Le choix entre voiture et transport collectif, In *Institut des Villes* (éd), La Documentation française, pp. 185-206.

BONNAFOUS A et al., (1998). *Mobilité et vie quotidienne : suivi expérimental du métro de Lyon*, Lyon, Presse Universitaire de Lyon (coll. Transport et société), 172 p.

BONNAFOUS A, DERYCKE P. H., (1978). Transport et société, *In A.T.P socio-économie des transports*, Actes de colloque Royaumont 26-27 avril 1978, Economica, 731 p.

BONNET M., AUBERTEL P., (2006). *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF, 224 p.

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

BORDREUIL J S., (2000). La ville desserrée, pp.169-182, In PAQUOT T., LUSSAULT M., BODY-GENDROT S. (dir.), *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, Éditions la Découverte, 441 p.

BOUBACAR AKALI H., (2007). *La petite restauration marchande dans la commune III de Maradi*, Mémoire de maîtrise de géographie, Université Abdou Moumouni de Niamey, 127 p.

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

BOURDIEU P., (1979). *La distinction*, Les éditions de Minuit, Paris, 670 p.

BOURDIEU P., (1993). *La misère du monde*, Seuil, Paris, 1460 p.

BRUNET R., FERRAS R., et al.,(1998). *Les mots de la Géographie*, Dictionnaire critique, Montpellier-Paris, La Documentation française pp. 149- 333.

BUSSIERE Y., MADRE J L., (dir) (2002). *Démographie et transport : villes du Nord et villes du Sud*, Paris, Harmattan, 478 p.

BUISSON M A., MIGNOT D., (1995). Évolution des villes et politiques de transports, In *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 30/1995, pp. 19-30.

CARPENTIER S., (2007). *Mobilité quotidienne et ancrage résidentiel Différenciation des pratiques spatiales et des représentations sociales selon la structure urbaine. L'exemple du Luxembourg*, Université Louis Pasteur Strasbourg I, thèse de doctorat, 390 p.

CASTEL R., (1999). *Les métamorphoses de la question sociale. Une chronique du salariat*, Folio essais. Gallimard, Paris, 813 p.

CASTEL J C., (2006). *Les coûts de la ville dense ou étalée*, Études Foncières, n° 119, pp. 18-21.

CAUBEL D., (2005). *Quels impacts sociaux d'une amélioration des transports urbains sur les populations des quartiers les plus démunis du Grand Lyon en termes d'accès aux aménités de la ville*, XII colloque de l'ASRDLF, Dijon, 22 p.

CAUBEL D., (2006). *Politique de transports et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*, Université Lumière, Lyon II thèse de doctorat, 446 p.

CAUVIN C., (1984). *La perception des distances en milieu intra-urbain : une première approche*, Édition du CDSH, CNRS, Paris, 293 p.

CERTU (2001). Les temps de la ville et les modes de vie. Quelles perspectives d'actions? Débats 34, Collection du CERTU, 120 p.

CERTU (2005). Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations? Approche de la question et propositions d'indicateurs. I. t. CERTU, 112 p.

CHADOIN O., (2004). *La ville des individus*, Paris, Harmattan, 158 p.

CHALAS Y., (2000). *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos-Economica, 199 p.

CHALAS Y., (2008). Rapport introductif de l'ouvrage sur *la mobilité qui fait la ville*, Actes des 3^{èmes} rencontres internationales en Urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, CERTU-2008, pp. 5-17.

CHALAS Y., et al. (1997). *Urbanité et périphérie, connaissance et reconnaissance des territoires contemporains*, Paris, Ministère de l'équipement des transports et du logement, Plan construction et architecture, 194 p.

CHARDONNEL S., (2001)., La time-geography : les individus dans le temps et dans l'espace, In SANDERS L., (dir.), 2001, *Modèles en analyse spatiale*, HERMES, Lavoisier, collection traité IGAT, Paris, pp.129-156

CHARDONNEL S., ANDRE-POUYAUD I., (2008). La mobilité au cœur de l'emploi du temps des citoyens, In Actes des 3^{èmes} rencontres internationales en Urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, CERTU-2008, pp. 67-95.

CHARDONNEL S., LOUARGANT S., et al. (2004). Genre et mobilités dans la vallée du Grésivaudan (Isère). Colloque : *Genre, territoire, développement: quels regards géographiques?* Lyon, École Normale Supérieure, SHS. hdl:10670/1.4q8cmb

CHENAL J., KAUFMANN V., et al. (2009). *Quelques rues d'Afriques. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott*, Lausanne, les Éditions du Lausur, 256 p.

CLAVAL P., (1973). *Principes de géographie sociale*, Paris, M. th Génin, 351 p.

CLAVAL P., (1974). *Éléments de géographie humaine*, Paris, M. th Génin, 412 p.

CLAVAL P., (1981). *La logique des villes. Essai d'urbanologie*, Paris, LITEC, 634 p.

CLEMENT C., (2000). *Espace de vie, espace en ville parcours migratoires, représentations et pratiques de l'espace urbain à Niamey*, Université Lumière Lyon 2, thèse de doctorat, 286 p.

CLEMENT C., DILLE B., (2002). Durées de résidence et mobilité urbaine quotidienne des femmes nigériennes (Niamey et Konni), pp. 225-244. In LEVY J P., DUREAU F(2002), *L'accès à la ville, les mobilités spatiales en question*, Paris, Budapest, Torino, L'Harmattan, 411p.

CODATU VII (1996). *Transports urbains dans les pays en développement*, Actes de la conférence, tome 2, 12-16 février 1996 New Delhi.

CODATU XIII (2008). «*Les défis du développement durable des transports des villes en développement : les bonnes solutions*», Hô Chi Minh- ville (Vietnam).

COLOGNAN H., (1985). Mobilité et représentations urbaines, In GUERIN J P. et GUMUCHIAN H., (1985). *Les représentations en actes*. pp125-128, Actes du colloque de Lescheraines, Grenoble, publication de l'Université de Grenoble, pp 163-166.

COQUERY-VIDROVITCH C., (1993). *Histoire des villes d'Afrique noire. Des origines à la colonisation*, Paris, Albin Michel, 416 p.

COUTRAS J., (1993). La mobilité des femmes au quotidien, *Les Annales de la Recherche Urbaine* n° 59-60, pp162-172.

COUTRAS J., (1997). La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques, *Recherches féministes*, n°10, pp. 77-90.

COUTRAS J., (2007). Le genre et les défis spatio-temporels contemporains, In GAVRAY (dir.), *Femmes et mobilités*, Éditions Cortext, pp. 163-179.

CUSSET J M., GUIRO B., et al. (1995). *Les transports urbains non motorisés en Afrique sub-saharienne : le cas du Burkina Faso*, Lyon, LET, 138 p.

DATAR/DTT/ADEME (2004). Services à la demande et transports innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences, rapport final, 205 p.

DAUPHINE A., (2003). Les réseaux urbains: un exemple d'application de la théorie des systèmes auto organisés critiques, *In Annales de géographie*, Vol. 112, N° 631, pp. 227-242.

DAVEAU S., (1960). Études sur la population de l'Afrique occidentale, *In Annale de Géographie*, vol. 69, n°372, pp. 216-217.

DEBIZET G., (2004). *Déplacements urbains de personnes: de la planification des transports à la gestion durable de la mobilité*, *Mutations d'une expertise. Géographie – Aménagement*. Paris, Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, thèse de doctorat, 426 p.

DE CERTEAU M., (1990). *L'invention du quotidien I arts de faire*, Paris, Gallimard, 349 p.

DEKKERS M A., TARRRUS A., (1988). Espace-temps des modes de vie et transport collectif, *Recherche Transports Sécurité*, n°20, pp. 27-32.

DESIDERIO M., (2008). *L'offre française dans la mobilité urbaine*, transport expertise, 10 p.

DESIDERIO M., (2005). *Les transports à la demande aux États-Unis*, Mission Économique de Washington, 87 p.

DIAZ OLVERA L., et al., (2007). La diffusion des motos taxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara, In Colloque de l'ASRD : Grenoble- Chambéry juillet 2007 *dynamiques territoriales, débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires*, 17 p.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., (1998a). *Villes africaines au quotidien, mobilités quotidiennes et contraintes sociales à Bamako et Ouagadougou*, Lyon, LET, 170 p.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., (1998b). Les multiples visages de la mobilité féminine dans les villes d'Afrique Subsahariennes, In P. FREEMAN et C. JAMET, 1998, pp. 663-668.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., (1999). *Les déplacements quotidiens des Niaméens, un état des lieux*, Laboratoire d'Économie des Transports, 184 p.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., (2002). Étalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique Subsaharienne : l'exemple de Niamey. In BUSSIERE Y., MADRE J L (2002). Harmattan, pp. 147-175.

Dictionnaire HACHETTE, édition 2009, 1811 p.

DILLÉ B., (2000). *Frontière et développement régional, impact économique et social de la frontière Niger-Nigéria sur le développement de la région de Konni*, Université Lumière Lyon II, thèse de doctorat, 302 p.

DIMEO G., (1999). Géographies tranquilles du quotidien, une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales, In *Cahiers de Géographie du Québec*, volume 43, n°118, pp.75-93.

DIMÉO G., (1996). *Les territoires du quotidien*, Paris, Harmattan, Coll. Géographie Sociale, 207 p.

DI MEO G., (1991). De l'espace subjectif à l'espace objectif : l'itinéraire du labyrinthe, In *l'Information géographique*, n°4, pp.359-373.

DIMEO G., BULEON P., (2005). *L'espace social : lecture géographique des sociétés*, Paris, Armand Colin, 303 p.

DUBOIS N., (2004). *L'automobile : un espace vécu comme un autre chez-soi*, Université Paris X - Nanterre, thèse de doctorat, 294 p.

DUBRESSON A., (2003). Les grandes villes africaines : trois questions sur le futur urbain du continent In *l'information géographique l'Afrique*, hors série n°1 septembre 2003, pp. 66- 82.

DUBRESSON A., RAISON J P., (1998). *L'Afrique subsaharienne : une géographie du changement*, Paris, Armand Colin, 248 p.

DULUCQ S., GEORG O., (1989). *Les investissements publics dans les villes africaines. 1930-1985 Habitat et transports*, Paris, l'Harmattan (coll. Villes et entreprises), 222 p.

DUPAS J., HIRSCHAUER A., (1998). *Mesures en faveur des personnes à mobilité réduite dans les différents moyens de transport et les différents pays*, rapport de stage, 143 p.

DUPUY G., (2001). Automobilité : «Quelles relations à l'espace ?», In *Les territoires de la mobilité* (dir. BONNET M. et DESJEUX D.), PUF, Coll. Sciences sociales et sociétés, pp. 37-51.

DUPUY G., BOST P., (cord) (2000). *L'automobile et son monde*, Paris, la Tour d'Aigues, l'Aube, 219 p.

DUREAU F., DUPONT V., et al., (2000). *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*, Paris, Economica, I.R.D., 648 p.

EL KADI G., (1987). *L'urbanisation spontanée au Caire*, Paris, URBABA ORSTOM, 376 p.

FAIVRE D'ACIER B., (1992). *La voirie urbaine : de l'accumulation à la gestion patrimoniale*, Université Lumière Lyon II, thèse de doctorat, 139 p.

FOURCHARD L., (2007). Les rues de Lagos : espaces disputés/espaces partagés, In *Flux*, n°66-67, pp. 62-72.

FOUCHARD L., GOERG O., GOMEZ PEREZ M., (2009). *Lieux de sociabilité urbaine en Afrique*, Paris, Harmattan, 402 p.

FOUCHIER V., (1996). Quel transport, pour quelle ville ? In *Urbanisme*, n°289, juillet-août1996, pp.66-74.

FRANQUEVILLE A., (1984). *Yaoundé : Construire une capitale*, Paris, ORSTOM, Col. Mémoire n°104, pp. 145-151.

GADO B., (1980). *Le Zarmatarey, contribution à l'histoire des populations d'entre Niger et Dallol Mawri*, Niamey, IRSH, 350 p.

GAPIYISI E., (1989). *Le défi urbain en Afrique*, Paris, Harmattan, (Col. Villes et Entreprises), pp. 111-124.

GAUTHIER M., GARIEPY M., TREPANIER M O., (2008). *Renouveler l'aménagement du territoire et l'urbanisme*, Québec, presses de l'Université de Montréal, 350 p.

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

GEORGE P., VERGER F., (dir.) (2006). *Dictionnaire de la géographie*. 9e éd. Paris, PUF, 472 p.

GIRAUT F., (1994). *La petite ville, un milieu adapté aux paradoxes de l'Afrique de l'Ouest : Etudes sur le semis et comparaison du système social et-spatial de sept localités : Badou et Anié (Togo); Jasikan et Kadjebi (Ghana); Torodi, Tamaské et Keïta (Niger)*, Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, thèse de Doctorat, 403 p.

GODARD X., (1980). *Recherche sur la mobilité des personnes en zone urbaine, exploitation de l'enquête de Dijon*, Rapport de recherche 38, Paris IRT, pp 10-17.

GODARD X., (dir), (1992). *Mobilité et transports dans les villes en développement, transfert de modèles et échanges économiques Nord-Sud*, CODATU Sao Paulo 1990, Paris, Harmattan, 232 p.

GODARD X., (dir), (1994). *Les transports dans les villes du Sud : la recherche de solutions durables*, Paris, Karthala, 358 p.

GODARD X., (2001). Difficultés d'adaptation des approches du transport urbain pour les villes en développement. Analyse critique d'études des bureaux Internationaux à Dakar, *In les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 39/2001, pp. 15-41.

GODARD X., (2002a). *Les transports et la ville au sud du Sahara le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala/INRETS, 408p.

GODARD X., (2002b). Mobilités quotidiennes et accès au logement : questions d'articulation à partir d'observations africaines, In LEVY J-P., DUREAU F., *l'accès à la ville les mobilités spatiales en question*, Paris, Budapest, Torino, L'Harmattan, pp. 99-112.

GODARD X., CUSSET J M., HOANG T H., (1996). *Mobilité et usage des modes de transport à Hanoi. A la recherche de la complémentarité entre deux roues et transport collectif*, CODATU (1996).

GODARD X., TEURNIER P., (1992). *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement*, Paris, Karthala/INRETS, 243 p.

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

GUMUCHIAN H., (1991). *Représentations et aménagement du territoire*, Anthropos, Paris, 143 p.

GUMUCHIAN H., MAROIS C., (2000). *Initiation à la recherche en géographie : aménagement, développement territorial, environnement*. Paris, Anthropos, Montréal : Presses de l'Université de Montréal, 425 p.

GUMUCHIAN H., GUERIN J P., (1985). *Les représentations en actes*. Actes du colloque de Lescheraines, Grenoble, publication de l'Université de Grenoble, pp. 163-166.

GWIAZDZINSKI L., RABIN G., (2007). *Périphéries un voyage autour de Paris*, Paris, Harmattan, 252 p.

HÄGERSTRAND T., (1970). *What about People in Regional science?* Ninth European Congress of the Regional Science Association, Regional Science Association Papers, n°24, pp. 7-21.

HÄGERSTRAND T., (1978). Les déplacements considérés comme une part de la vie : un cadre conceptuel pour l'analyse de la distribution des possibilités de déplacement au sein d'une population, Actes du Colloque : *la mobilité dans la vie urbaine*, Arc et Senans, INRET, 1978, pp. 153-172.

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

HALL E T., (1985). *La dimension cachée*, Paris, Poinst (coll. Civilisation), 254 p.

HAMZA F., (2008). *Approvisionnement et commercialisation des condiments à Niamey : Exemple du quartier Kalley Est*, Université Abdou Moumouni de Niamey, mémoire de maîtrise, 76 p.

HANDY S., (1996). Methodologies for exploring the link between urban form and travel behavior, *Transportation Research*, Part D 1 (2), pp. 151-165.

HAROU A., (2011). *Croissance urbaine et insécurité en Afrique sahélienne : cas de la ville de Niamey*, Université de Lomé, thèse de doctorat, 361 p.

HAROUNA A. R., (1984). *Les transports urbains de personnes à Niamey*, Mémoire de maîtrise, Institut de Géographie Alpine, Université Joseph Fourier de Grenoble, 123 p.

HENRY E., (1994). Les regards sur la mobilité urbaine en Amérique Latine, *Espace et Société* 54-55, Paris, Harmattan, pp 89-106.

HUNGERFORD H B., (2012). *Water, Cities, and Bodies: A Relational Understanding of Niamey, Niger*, University of Kansas, thèse de doctorat, 210 p.

- ILBOUDO P C., (1987). *Adama ou la force des choses*, Paris, Présence Africaine, 154 p.
- ISSAKA H., (2010). *Mise en carte et gestion territoriale des risques en milieu urbain sahélien à travers l'exemple de Niamey (Niger)*, Université de Strasbourg, thèse de doctorat, 346 p.
- JAMBES J P., (1996). Typologie de l'espace urbain sahélien, le cas de la ville de Niamey, *Revue de Géographie Alpines*, n°195, vol. 49, pp. 317-330.
- JUAN S., (1999). *Méthodes de recherche en sciences sociohumaines*, Paris, PUF, 296 p.
- JUAN S., LARGO-PORIER A et al. (1997). *Les sentiers du quotidien. Rigidité, fluidité et espaces sociaux*, Paris, Harmattan, 2004 p.
- KAMIAN B., (1963). Les villes dans les nouveaux États d'Afrique occidentale, In *Tiers Monde*, Volume 4, n°13, pp. 65-80.
- KANE C., (1999). *Représentations spatiales et mobilités des jeunes à Dakar*. Utrecht, Nederlandse Geografische Studies, thèse de doctorat, 231 p.
- KASSI I., (2007). *Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*, Université Michel Montaigne de Bordeaux III, thèse de doctorat, 310 p.
- KAUFMANN V., (1999). *Mobilité et vie quotidienne : synthèse et question de recherche*, Paris, METT-DRAST, Centre de prospective et veille scientifique (coll. 2001) 64 p.
- KAUFMANN V., (2000). *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 252 p.
- KAUFMANN V., (2003). Pratiques modales et déplacements des personnes en milieu urbain : des rationalités d'usages à la cohérence de l'action publique, *Revue d'Économie Régionale et urbaine* 1, pp. 39-58
- KAUFMANN V., (2004). La mobilité au quotidien : nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche, in VOROZ L. et al, *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*, Lausanne, Presse polytechniques et universitaires romandes, pp. 57-69.
- KAUFMANN V., (2008). De l'espace temps : ces mobilités hybrides qui transforment la ville, Actes des 3^{ème}s rencontres internationales en Urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, CERTU-2008, pp. 53-66.
- KAUFMANN, V., JEMELIN C., et al.(2001). *Automobile et modes de vie urbains: quel degré de liberté?* (PREDIT 1996-2000), La Documentation française, 167 p.

KAYSER B., (1971). Urbanisation de l'Afrique, In *Tiers-Monde*, Vol. 12, n° 45, pp. 229 - 232

LACOSTE Y., (1965). *Géographie du sous-développement*, Paris, PUF, 284 p.

LACOUR C., (1996). Formes et formalisations urbaines, In DERYCKE P.-H., HURIOT J.-M., PUMAIN D. (éd.), *Penser la ville : théories et modèles*, Paris, Anthropos, (Coll. Villes), pp. 259-300.

LANCINA S., (2002). *Historique des quartiers de la ville de Niamey*, IFTIC, mémoire de fin d'étude, 65 p.

LEBRETON E., (2002). Exclusion et immobilité: la figure de l'insulaire, In ORFEUIL J P *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, Paris, l'Aube, pp. 49-74.

LE BRETON E., (2005). *Bouger pour s'en sortir, mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, Paris, 247 p.

LE BRETON E., (2006). *Mobilité et inégalités sociales*, 603e conférence de l'Université de tous les savoirs, 12 p.

LE BRETON E., (2004). Nouveaux problèmes de mobilité, nouveaux acteurs? L'aide à la mobilité dans le secteur de l'insertion sociale et professionnelle, In ORFEUIL J P *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, Paris, l'Aube, pp. 115-146.

LE BRIS E., (1991). Crise urbaine et effets urbains de la crise : le cas de l'Afrique Noire, *Espaces et Sociétés n°65*, pp. 62-81.

LE BRIS E., (1996). L'Afrique noire, In PAQUOT (dir.), *Le Monde des villes. Panorama urbain de la planète*, Éditions Complexe, pp. 141-158.

LE COURRIER AFRIQUE – CARAIBE – PACIFIQUE-COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE, *bimestriel n°131*, janvier-février 1992 : Crises urbaines, pp. 69-71.

LE PATRIMOINE URBAIN DES VILLES EN DEVELOPPEMENT. In «villes en développement» : *bulletin de la coopération française pour le développement*, l'habitat et l'aménagement spatial, n°45, septembre 1999, 8 p.

LEIMDORFER F., MARIE A., (2003). *L'Afrique des Citadins : Sociétés civiles en chantier* (Abidjan, Dakar), Paris, Karthala, 402 p.

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

LEVY J., LUSSAULT M., (dir) (2000). *Logiques de l'espace, esprit des lieux*, Paris, Belin, 351 p.

LÉVY J., LUSSAULT M., (2003). *Dictionnaire de la géographie et l'espace des sociétés*, Belin, 1033 p.

LUSSAULT M., (1998). Images (de la ville) et politique territoriale, In *Revue de géographie de Lyon*. Vol. 73 n°1, 1998, pp. 45-53.

MALLET R., (1972). *Apostilles ou l'utile et le futile*, Paris, Gallimard, 248 p.

MANUEL D'URBANISME POUR LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT (1982), vol4 : Transport urbain, 340 p.

MARIE A., (éd.) (1997). *L'Afrique des individus*, Paris, Karthala, Coll. Homme et Société : Sciences économiques et politiques, 438 p.

MARPSAT M., (1999). La modélisation des «effets de quartier» aux États-Unis, *Revue des travaux récents Population*, Vol. 54, n°2, pp. 303-330.

MATHIEU N., (1997). Pour une nouvelle approche spatiale de l'exclusion sociale, In *Cyber géo, Exclusion, régression...* La question des femmes, article 33, 9 p. <http://www.cybergeu.eu/index5432.html>

MATHIEU-HUBER D., (2007). *La mobilité des périurbains lointains d'Île-de-France Usage des réseaux et sécurité des déplacements*, Université de Paris I – Panthéon – Sorbonne Institut de Géographie, thèse de doctorat, 320 p.

MENERAULT P., (2008). *Réseaux de transports et solidarités territoriales en milieu urbain*, Université de Paris-Val-de-Marne, thèse de doctorat, 429 p.

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

MERENNE E., (2003). *Géographie des transports : contraintes et enjeux*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 279 p.

MERLIN P., (1973). *Méthodes quantitatives et espaces urbains*, Paris, Masson, pp. 32-48.

MERLIN P., (1985). *Les politiques de transport urbain*, Paris, La Documentation française 479 p.

MERLIN P., (1991). *Géographie, économie et planification des transports*, Paris, PUF, 472 p.

MERLIN P., (dir), (2000). *Géographie humaine*, Paris, PUF, 578p.

MERLIN P., CHOAY F., (2000). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 902 p.

MIGNOT D., (2004). Mobilité et inégalités sociales, In *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*, L. VODOZ, B. PFISTER GIAUQUE et C. JEMELIN. Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires, pp. 89-104.

MINISTERE DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS. DIRECTION DES TRANSPORTS (1985). Étude sur les transports publics urbains dans la ville de Niamey, Phase2, Rapport final, Niamey, B.C.E.O.M, 116 p.

MINISTERE DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS. DIRECTION DES TRANSPORTS (1985). Étude sur les transports publics urbains dans la ville de Niamey, Phase2, Proposition, Niamey, B.C.E.O.M, 12 p.

MINISTERE DES FINANCES, I.N.S, (2012). Population du Niger estimée en 2012, 1 p.

MINISTERE DES FINANCES, I.N.S, (2010). Population du Niger estimée en 2010, 2 p.

MINISTERE DES FINANCES I.N.S, (2007). Rapport de l'Enquête Nationale sur le Budget et la Consommation au Niger- ENBC 2007. 120 p.

MINISTERE DES FINANCES, I.N.S (2004). Projections démographiques du Niger 2005-2050, pp. 20-25.

MINISTÈRE DES FINANCES, ONU. (1994). *Enquête sur le budget et la consommation des ménages au Niger, phase urbaine, (ENBC phase II)1989-1990. Volet B.* 114 p.

MOHA H., (1996). *Étude socio-économique d'un nouveau faubourg de Niamey : Foulan Koira (Koira Tégui)*, Université Abdou Moumouni de Niamey, mémoire de maîtrise en géographie, 141 p.

MONTEZUMA R., (2002). La transformation récente de Bogota et la mobilité urbaine, In *CODATU X, Lomé*, A A Balkema, pp. 607-614.

MONTULET B., (1996). Les mouvements longs des modes de transports, In HIRSCHHORN et BERTHELOT (dir), *Mobilités et ancrages : vers un nouveau mode de spatialisation*, Villes et Entreprises, Harmattan, pp.17-35.

MONTULET B., et al., (2004). *Mobilités fluidités...libertés ?*, Bruxelles, Facultés Universitaires Saint-Louis, 310 p.

MOTCHO K H., (1991).*Cadre de vie et systèmes de santé à Niamey (Niger)*, Université Michel Montaigne de Bordeaux III, thèse de doctorat, 330 p.

MOTCHO K H., (2005). Comportement et attitude de la population de Niamey, capital du Niger vis-à-vis des infrastructures publiques : L'invasion de la rue, une règle établie, In *vivre dans les milieux fragiles. Alpes et Sahel*, UAM, UNIL, pp. 177-192.

MOTCHO K H., (2006). La réforme de la communauté urbaine de Niamey, *Centro Città del Terzo Mondo, Politecnico di torino, Working paper No.16*, 19 p.

MOTCHO K H., ISSAKA H., (2006). Diversité des stratégies résidentielles des familles démunies à Niamey, *Revue Mukara Sani (IRSH)*, vol. 11, pp.21-32.

MOUMOUNI B.,(1998). 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, 12 p.
<http://www.aimf.asso.fr/pres/col-tunis/annexe1>

NKEMBO D., (2012). En mode moto : embouteillage monstre, voirie dégradée, transport en commun limités...A Douala comme à Yaoundé, l'environnement urbain est propice à l'essor des deux roues, *Revue Jeune Afrique n°2703-2704*, du 28 octobre au 10 novembre. pp 101.

NOCHIS K., (1984). *Signification affective du quartier d'habitation*, Paris, Librairie des Méridiens (Sociologie au quotidien), 170 p.

NYASSOGBO K G., (2003). *Dynamique des milieux urbains et périurbains*, Université de Lomé (Togo), DEA, pp. 12-17.

NZUZI L., (1989). *Urbanisation et aménagement en Afrique noire*, Paris, Sedes, 237 p.

OLIVIER DE SARDAN J P., (1995). *Anthropologie et développement. Essai en socio-anthropologie du changement social*, Paris, Karthala, 221 p.

OLIVIER DE SARDAN J P., (2003). L'enquête socio-anthropologique de terrain : synthèse méthodologique et recommandations à usage des étudiants, *Etudes et travaux n°13*, LASDEL, Niamey-Niger, 59 p.

OLIVIER DE SARDAN J P., (2008). *La rigueur du qualitatif : les contraintes empiriques de l'interprétation socio-anthropologique*, Academia-Bruylant, Coll. «Anthropologie prospective», Louvain-la-Neuve, 365 p.

ORFEUIL J P., (1997). Qui paye quoi pour aller où ? La mobilité dans la ville éclatée, *La Jaune et la Rouge*, mars, http://www.x-environnement.org/Jaune_Rouge.

ORFEUIL J P., (1999). La mobilité révélatrice de nomadisme ou de la volonté d'ancrage ? In the SPECTOR, J-Theys (dir.), *Villes du XXIème siècle, entre ville et métropole : rupture et continuité ?* Synthèse du colloque de Rochelle, 19-20-21 octobre 1998, collection du C.E.R.T.U.

ORFEUIL J P., (2000). L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses, *Synthèse INRETS n° 37*. 15 p.

ORFEUIL J P., (2003). La mobilité habituelle, Université de Paris XII, *Institut d'Urbanisme de Paris*, 6 p.

ORFEUIL J P., (2004a). *Transports, Pauvretés, Exclusions : Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La tour d'Aigues, l'Aube, 183 p.

ORFEUIL J P., (2004b). Renouveler la ville, renouveler l'approche des mobilités, <http://www.univ-paris12.fr/servlet/com.jsbsoft.jtf.core.SG>: 32.

ORFEUIL J P., (2008). *Mobilité urbaine l'âge des possibles*, Les carnets de l'info, Paris, 254 p.

ORFEUIL J P., TROULAY P., (1989). Les déplacements dans le cadre habituel, In I.N.R.E.T.S., *Un milliard de déplacements par semaine. La mobilité des Français*, Paris, La Documentation française, pp.71-84.

OUMAROU A., (2009). *Le service public des marchés à Balleyara, Guidan Roudji et Say*, LASDEL, Rapport de recherche, 60 p.

PENG Z R., (1997). The Jobs-Housing Balance and Urban Commuting, *Urban Studies*, Vol.34, n° 8, pp. 1215-1235.

PETIT J., (2002). *L'expert, l'usager, l'acteur et la planification des déplacements*, Université Joseph Fourier de Grenoble, thèse de doctorat, 278 p.

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

PIERMAY J L., (2003). La production de l'espace urbain en Afrique Centrale, In *L'information géographique*, l'Afrique n°1 (hors série), SEDES, pp. 62-65.

PIERMAY J L., PLAT D., (1993). *Transport en Afrique subsaharienne*. Actes de la session jointe à la 6^{ème} CMRT (conférence mondiale sur la recherche dans les transports), France, Lyon.

PLAT D., (2003). *Mobilité quotidienne en Afrique subsaharienne*, Université Lumière Lyon II, mémoire de HDR (habilitation à diriger des recherches), 140 p.

PLAT D., POCHET P., (2002). D comme Dar es Salam, ou le danger du désengagement public, In *Les transports et la ville au sud du Sahara le temps de la débrouille et du désordre inventif*, X GODARD, Paris, Karthala/INRETS, pp.73-82.

POCHET P., (2002). V comme Vélo ou le grand absent des capitales africaines, In *Les transports et la ville au sud du Sahara le temps de la débrouille et du désordre inventif* X GODARD, Paris, Karthala/INRETS, pp. 343-355.

POCHET P., KLEIN O., et al., (1995). *Mobilité et transports urbains non motorisés au Mali*, SITRASS, Recherche financé par le Ministère français délégué à la coopération, 91 p.

POITOU D., (1975). *La délinquance juvénile au Niger, approche sociologique*, thèse pour le doctorat de 3ème cycle à l'E.H.E.S.S de Paris, 219 p.

POITOU D., (1984). Organisation et pratique de l'espace urbain en Afrique de l'Ouest : deux exemples significatifs, Ilé-Ifé (Nigéria) et Niamey (Niger), In E Le

Bris, A. Marie et al *Anthropologie de l'espace habité dans les villes africaines, Dakar, Saint Louis, Lomé, Niamey, Bamako, Ilé-Ifé, Bangui*, Paris, Ministère de la recherche et de la technologie, pp. 387-438.

POURTIER R., (1999). Villes africaines, *La documentation photographique n°8009* de juin 1999, 63 p.

POUYANNE G., (2004a). *Forme urbaine et mobilité quotidienne*, Université Montesquieu-Bordeaux 4, thèse de doctorat, 275 p.

POUYANNE G., (2004b). Des avantages comparatifs de la ville compacte à l'interaction forme urbaine-mobilité. *Méthodologie et premiers résultats, Cahiers Scientifiques du Transport*, 45-2004, pp. 49-82.

PRADEAU C., (1998). *Lexique de Géographie humaine*, Paris, Armand Colin, pp. 23-87

RAVALET E., (2003). *Différenciations sociales au travers des parcours migratoires*, Mémoire de D.E.A, Université Lumière Lyon II, 87 p. <http://www.vrm.ca/documents/DEA.pdf>

RAVALET E., (2006). Mobilité et attractivité relative des territoires urbains à Niamey (Niger) et Puebla (Mexique), XIIIe colloque de l'ASSRDLF-XIe colloque GRERBAM SFAX, 45 et 6 septembre 2006, *Développement local, comptabilité et attractivité*, 13 p.

RAVALET E., (2009). *Ségrégation urbaine et mobilité quotidienne, une perspective internationale. Études de cas à Niamey, Puebla, Lyon et Montréal*, Université Lumière Lyon II, thèse de doctorat, 269 p.

RÉMY J., (1996). Mobilité et ancrage : vers une autre définition de la ville. In M HIRSCHHORN, J-M BERTHELOT (dir.), *Mobilité et ancrage. Vers un nouveau mode de spatialisation*, Paris, Harmattan (Coll. Villes et Entreprises), pp. 17-35.

RÉMY J., (2004). Culture de la mobilité et nouvelles formes de territorialité, In VOROZ L. et al, *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*, Lausanne, Presse Polytechniques et Universitaires romandes, pp. 13-42.

RÉMY J., VOYE L., (1992). *La ville: vers une nouvelle définition*, Paris, Harmattan. 173 p.

REPUBLIQUE DU NIGER, MINISTERE DE L'INTERIEUR, DE LA SECURITE, DE LA DECENTRALISATION ET DES AFFAIRES RELIGIEUSES, Direction Générale de la Décentralisation et de la déconcentration, Code Général des Collectivités territoriales, éditions 2011, pp. 123-143.

REPUBLIQUE DU NIGER, CABINET DU PREMIER MINISTRE., (2007). La lutte contre la pauvreté, un défi pour tous, *Stratégies de développement accélérée et de réduction de la pauvreté, 2008-2012*, 132p.

REPUBLIQUE DU NIGER, CUN, URBAPLAN., (2007). Audit urbain et plan urbain de référence de la Communauté Urbaine de Niamey, Rapport provisoire, 252 p.

REPUBLIQUE DU NIGER, MINISTERE DE L'EDUCATION DE BASE 1 ET DE L'ALPHABETISATION., (2004). Statistique de l'éducation 2003-2004, 308 p.

REPUBLIQUE DU NIGER. RECENSEMENT GÉNÉRAL DE LA POPULATION ET DE L'HABITAT (RGP/H 2001). Résultats définitifs : Répartition par sexe et par groupe d'âges de la population du Niger en 2001. Décembre 2004, 526 p.

REPUBLIQUE DU NIGER, (2007). Stratégie de développement pour la réduction de la pauvreté 2008-2012, SRP 2^{ème} génération, 149 p.

RESEAUX INSTITUTIONS ET TERRITOIRES DANS LE TEXTE, LATTS, 2004, Laboratoire techniques, territoire et sociétés, Cedex France, pp 79-337.

ROBIN N., (1994). Une nouvelle géographie entre concurrence et redéploiement spatial, In *Revue Européenne de Migration Internationale*, Vol. 10, n°3, pp.17-31.

RONCAYOLO M., 1994, «Préface» In BRUN G. & C. RHEIN (éd), *La ségrégation dans la ville*, Harmattan, Coll. Habitat et Sociétés, pp. 13-17.

RONCAYOLO M., (1990). *La ville et ses territoires*, Paris, Folio Essais, pp. 40-60

ROSALES MONTANO S., (1990). *Dix ans d'analyse de la mobilité urbaine dans les pays en développement. Transport urbain dans les pays en développement*, Textes complets, Vème conférence sur les transports urbains dans les pays en développement, Sao Paulo (Brésil), 24-28 septembre 1990, pp. VIII-1 - VIII -13.

SALISSOU A M., GARBA F., (2001). *Étude des conséquences socio-économiques 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*, ENSP, travail de fin d'étude, 39 p.

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

SANSOT P., (1996). *Poétique de la ville*, Paris, Armand colin, 422 p.

SCHEINER J., KASPER B., (2003). Modes de vie, choix de l'emplacement de l'habitation et déplacements quotidiens, In *Revue Internationale des Sciences Sociales*, Vol.2, No. 176, pp. 355-369.

SEGAUD M., BRUN J., et al.(2001). *Dictionnaire critique de l'habitat et du logement*, Paris, Armand Colin, 441 p.

- SEYBOU M K., (1995). *La politique de la planification au Niger, le cas de Niamey*, Cahiers du C.I.D.E.P., Paris, Harmattan, 91 p.
- SIDIKOU H.A., (1980). *Niamey, étude de géographie socio-urbaine*, Rouen, Institut de Géographie, thèse d'État, 448 p.
- SITRASS (1992). *Organisation des transports urbains, les acteurs, les méthodes*, Actes de colloque SITRASS 2, 14-17 janvier 1992, Ouagadougou, 236p.
- SITRASS (1999). *Les projets sectoriels des transports en Afrique Sub-Saharienne : bilan et réflexions*, Actes de colloque SITRASS 5, 2-4 novembre, Cotonou, 420p.
- SITRASS (2001). *Guide méthodologique d'enquête-ménages de mobilité dans les villes en développement*, 114 p.
- SITRASS (2004a). *Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry*. Rapport final pour la Banque Mondiale dans le cadre du SSATP, Lyon, SITRASS, 154 p. En ligne sur le site : <http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/PapersNotes/Conakry.pdf>
- SITRASS (2004b). *Pauvreté et mobilité urbaine à Douala*. Rapport final pour la Banque Mondiale dans le cadre du SSATP, Lyon, SITRASS, 142 p. En ligne sur le site : <http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/PapersNotes/Douala.pdf>
- SMTC (2005). *Enquête Ménages Déplacements. Livret 1: Région grenobloise*. Grenoble, Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Grenobloise, pp. 13-22.
- SOUNTALMA Z., (1991). *Espace et pratique de l'habitat urbain. La concession à Niamey(Niger)*, Université de Paris VII, thèse de Doctorat, 304 p.
- TABAKA K., (2009). *Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne : Étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble*, Université Joseph Fourier, thèse de doctorat, 272 p.
- TARRIUS A., (1987). *Identités sociales et usages des temps et des espaces dans les périphéries. Mobilités et territoires Lorrains dans la région des Fos sur mer*, Paris, INRETS, pp. 35-54..
- TARRIUS A., (1989). *Anthropologie du mouvement*, Caen, Paradigme, 198 p.
- TARRIUS A., (1993). *Territoires circulatoires et espaces urbains, différenciations des groupes migrant*, In *Les Annales de la Recherche Urbaine n° 59-60*, pp.50-59
- TEURNIER P., (2002). *S comme service public à la recherche de la citoyenneté*, In *Les transports et la ville au sud du Sahara le temps de la débrouille et du désordre inventif* X GODARD, Paris, Karthala/INRETS, pp. 285-294.
- VANIER M., (2005). *La relation ville/campagne excédée par la périurbanisation*, *Cahiers français n°328*, Paris, La Documentation française, pp. 13-17.

- VANIER M., (2009), *Territoire, territorialité, territorialisation : controverse et perspective*, Presse Universitaire de Rennes, 228 p.
- VASCONCELLOS E A., (2001). *Urban transport, environment and equity, the case for developing countries*, Earth can, London, 333 p.
- VENNETIER P., (1991). *Les villes d'Afrique tropical*, Paris, Milan, Barcelone, Bonn, Masson, 244 p.
- VENNETIER P., (dir.), (1993). *Villes africaines activités et structures*, Talence, CEGT (Centre d'Études de Géographie Tropicale), 222 p.
- VIARD J., (1994). *La Société d'archipel ou les territoires du village global*. La Tour d'Aigues, l'Aube, coll. «Monde en cours», série Territoires et sociétés, 126 p.
- VILLE EN DEVELOPPEMENT, Transport urbain et villes durables, n° 44 de juin 1999, pp. 35-50.
- VOYÉ L., (1989). Les images de la ville question au post modernisme, *Espaces et Sociétés* n°57-58, pp. 73-86.
- WIEL M., (1999). *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Mardaga, architecture et recherches, 149 p.
- WIEL M., (2000). *Agencement spatial et optimisation du temps*, Rapport effectué pour la D.R.A.S.T., Ministère des Transports pour le compte du P.R.E.D.I.T., n° 00 MT 36,64 p.
- WIEL M., (2005). *Questions de mobilité, la mobilité en question*, Cours de l'Institut de Géo architecture de Brest, 6 p.
- WIEL M., (2006). *Éloigner les méfaits de la vitesse (Distance the disadvantages of speed)*. Les dossiers de demain. Grenoble, Agence d'Urbanisme de la région grenobloise, No 5,47 p.
- WOLKOWITSCH M., (1992). *Géographie des transports : aménagement et environnement*, Paris, Armand Colin, 191 p.
- WORLD BANK (2001). *Cities on the move*, World Bank private sector Development and infrastructure Transport, 220 p.
- 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, 91 p.
- YAYE SAIDOU H., (2009). *Impact du transport terrestre dans le développement urbain durable à Niamey: Étude bibliographique*, mémoire de DEA, Université Abdou Moumouni de Niamey, 72 p.

YAYE SAIDOU H., MOTCHO K H., (2012). "Grandeur et décadence des taxis suburbains Talladjé-talladjé de la ville de Niamey", *EspacesTemps.net*, Travaux, 12.03.2012.

<http://www.espacestems.net/articles/grandeur-et-decadence-des-taxis-suburbains-talladje-talladje-de-la-ville-de-niamey/>

YAYE SAIDOU., (2013). La gestion des transports urbains à Niamey, *Mukara Sani n°18*, Niamey, IRSH, pp-220-237.

YEH C F., (2009). *Intermodalité et coûts des déplacements urbains dans les mégapoles : Les cas de Paris, Shanghai et Taipei*, Université Paris-Est, thèse de doctorat, 506 p.

ZANIN C., TRÉMÉLO M L., (2003). *Savoir faire une carte : aide à la conception et à la réalisation d'une carte thématique univariée*. Paris : Belin, 199 p.

Internet

Citypopulation.de/Africa.html

<http://w3.arte.fr/ledessousdescartes>

<http://oddsens.geo.un-nl/>

<http://hdr.undp.org/reports/global/2002/en/indicator.cfm?file>

www.worldbank.org/afr/ssatp

<http://id.erudit.org/iderudit/021389ar>

<http://id.erudit.org/iderudit/014082ar>

Comment présenter des références bibliographiques / Dominique Filippi -
Bibliothèque Universitaire Paris 8

<http://www-bu.univ-paris8.fr/Pub/Formation/RefBiblio.html>

Guide de l'écriture d'une liste bibliographique et d'une liste de références /Françoise
Lange - Bibliothèque Paul Emile Boulet

http://www.uqac.quebec.ca/zone03/sct_bibl.htm

Rédiger une bibliographie : Les supports papiers, les supports électroniques, les
citations bibliographiques dans le texte - Bibliothèque de l'Université du Havre

<http://gromit.univ-lehavre.fr/bibleHavre/pages/fiches/fichesP.asp>

TABLE DES CARTES

Carte 1 : Quartiers enquêtés	69
Carte 2 : Le Niger dans l' Afrique	77
Carte 3 : Le Niger, découpage administratif	789
Carte 4 : Déplacements de Koira Tégui et Gaweye	90
Carte 5 : Évolution spatiale de Niamey.....	95
Carte 6 : Les deux ponts de Niamey	96
Carte 7 : La ville de Niamey	967
Carte 8 : Armature urbaine du Niger.....	100
Carte 9 : Niamey, activités économiques et équipements socio-culturels	107
Carte 10 : Réseau viaire de Niamey.....	114
Carte 11 : Parcours des autobus de la SOTRUNI	1245
Carte 12: Les tête de taxi <i>tête rouge</i> autour des marchés centraux.....	1378
Carte 13 : Aire de desserte de la course à 200 FCFA	1534
Carte 14 : parcours des transport collectifs	1567
Carte 15 : Circuit effectué dans un taxi collectif (<i>tête rouge</i>).....	1723
Carte 16 : Circuit effectué dans un transport collectif (<i>faba-faba</i>)	1767
Carte 17 : Polycentrisme à Niamey.....	1989
Carte 18 : Utilisation des moyens de transport selon les arrondissements	2012
Carte 19 : Trafic sur les axes routiers aux heures de pointe.....	2056
Carte 20 : Parcours des autobus de l'université	2423

TABLE DES ENCADRES

Encadré 1: Journée en taxi <i>tête rouge</i> (09 juillet 2010).	171
Encadré 2: Journée en <i>faba-faba</i> (12 décembre 2010).....	176
Encadré 3: Balkissa vieille femme habitant à Gaweye	266
Encadré 4 : Hamsatou habitante de Talladjé.....	268
Encadré 5 : Aïssa, habitante de Zarmagandey	269
Encadré 6 : Rachida élève, habitante à Talladjé-Est.....	269
Encadré 7 : Ibrahim habitant au quartier Banifandou	270
Encadré 8 : Halidou, habitant au centre-ville.....	270
Encadré 9 : Zada, habitant au quartier Talladjé	271
Encadré 10 : Amadou un exodant au chômage à Niamey	271
Encadré 11 : Scène de <i>foyandi</i> au quartier Talladjé.....	283

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Les dimensions de la mobilité	26
Figure 3 : Évolution du nombre de taxis à Niamey	134
Figure 4 : Motifs de déplacements	186
Figure 5: Centre socio-économique de Niamey	190
Figure 6 : Situation du centre-ville	192
Figure 7 : Taxi <i>tête-rouge</i> très prisé.....	204
Figure 8 : Repli sur le quartier d’habitation.....	220
Figure 9 : Motifs de visite du centre-ville par les hommes.....	222
Figure 10 : Motifs de visite du centre-ville par les femmes.....	222
Figure 11 : Motifs de mobilité en fonction du genre	225
Figure 12 : Mobilité quotidienne selon le genre et la profession.....	230
Figure 13 : Pourcentage d’élèves effectuant un trajet selon l'arrondissement	240
Figure 14 : La marche est le mode de transport des populations pauvres.....	252
Figure 15 : L’utilisation des moyens de transport par catégorie.....	253
Figure 16: Les gênes mentionnées par les pauvres et non pauvres en marchant	257
Figure 17: Nombre de déplacements par jour selon le genre.....	278
Figure 18: Le moyen de transport le plus utilisé selon le sexe	279

TABLE DES PLANCHES

Planche 1: Quelques moyens de transport collectif à Niamey	130
Planche 2: Route impraticable pendant la saison des pluies dans les quartiers Talladjé et Banizoumbou 2	155
Planche 3: Vélo dans la circulation au rond point des Martyrs, sur le pont Kennedy, à Wadata et au rond point 6ème	215

TABLE DES PHOTOS

Photo 1: Mobilité au marché Wadata.....	24
Photo 2: L'entrée Est de Niamey	83
Photo 3: Inondation au quartier Nogaré à la rive droite.....	87
Photo 4: Circulation au rond point 6 ^{ème}	111
Photo 5: Parc de vente de voiture occupant le trottoir au CCOG	118
Photo 6: Piétons, deux roues et véhicules partagent le même territoire.....	120
Photo 8: Un bus de la SOTRUNI pris d'assaut par les clients à Wadata.....	123
Photo 7: Bus de la SOTRUNI	123
Photo 9: Bus du Transporteur	127
Photo 10: Un taxi tête-rouge dans la circulation au Grand marché.....	132
Photo 11: Taxis tête rouge en stationnement à la ligne Grand marché-Gamkallé- Saga-Liboré-Kollo.....	133
Photo 12: Les taxis tête rouge dans la circulation autour du Petit marché	133
Photo 13: Ligne de taxi tête rouge Petit marché-Haro banda	139
Photo 14 : Faba-faba sur le boulevard du Zarmaganda.....	140
Photo 15 : Station clandestine des faba-faba en direction de Koira Tégui au quartier Liberté.....	140
Photo 16: Talladjé-talladjé à l'ancienne station à côté du Rond pont Église	142
Photo 17 : Lazaret-lazaret en direction de Koira Tégui	145
Photo 18: Lazaret-lazaret à la gare de Katako.....	145
Photo 19 : Gare des talladjé-talladjé à Wadata	146
Photo 20: Gare des lazaret-lazaret à Koira Tégui	147
Photo 21 : Gare des bassora-bassora à Wadata	148
Photo 22 : Des kabou-kabou en attente des clients à l'entrée du quartier Pays-Bas	149
Photo 23: Pirogue au quartier Zarmagandey, pendant l'inondation	150
Photo 24: Un vendeur de fruit avec sa charrette à Katako.....	151
Photo 25 : Un vendeur ambulant au petit marché.....	152
Photo 26 : Le matin à Talladjé chacun sur pied.	200
Photo 27 : Le mode majeur pour les scolaires : la marche.....	201
Photo 28 : Les taxis dans la circulation niaméennes.....	204
Photo 29 : A l'heure de pointe la circulation est dense, les motocyclistes qui débordent la chaussée.....	207
Photo 30 : Des femmes exerçant une activité commerciale à la devanture de leur maison à Gamkallé.....	224

Photo 31 : Clientes fidèles des transports en commun, les femmes constituent près de 50% de la clientèle.	226
Photo 32 : Des femmes à l'arrêt de bus des ministères	227
Photo 33: Parking des bus de l'université de Niamey	241
Photo 34 : Borne fontaine au quartier Aviation	245
Photo 35 : Vendeur ambulant d'eau (garoi) au quartier Zarmagandey.....	246
Photo 36 : Trottoirs occupés au CCOG par la vente de véhicules d'occasions	255
Photo 37 : A Zongo, une voiture mal stationnée, obligeant les piétons à marcher sur la chaussée.....	255
Photo 38 : Occupation des trottoirs aux alentours du petit marché	257
Photo 39 : La marche comme mode majeur	261
Photo 40 : Ecoliers se rendant à pied dans leur école au quartier Aviation	261

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Composition de la thèse	21
Tableau 2 : Typologie de quartier.	68
Tableau 3 : Liste des acteurs interviewés.....	74
Tableau 4 : Évolution de la population des villes nigériennes et de la ville de Niamey de 1977 à 2001.....	99
Tableau 5 : La proportion de la population urbaine dans la population totale des pays du sahel.	101
Tableau 6 : Les différentes lignes de la SOTRUNI	124
Tableau 7 : Répartition du transport public dans les grandes villes subsahariennes	128
Tableau 8 : Donnée des deux enquêtes	184
Tableau 9 : Motifs de déplacement	188
Tableau 10 : Motifs de déplacement vers le centre-ville	193
Tableau 11 : Mode de transport à Niamey	203
Tableau 12 : L'avantage de la voiture personnelle	212
Tableau 13 : L'avantage de la bicyclette.....	212
Tableau 14 : Effectifs d'actifs et inactifs dans l'échantillon.....	229
Tableau 15 : Tarifs pratiqués selon le moyen de transport collectifs.....	248
Tableau 16 : Proportion du budget moyen des ménages consacré aux déplacements pour les transports collectifs, selon la zone de résidence dans la ville par semaine.....	249
Tableau 17 : Les raisons d'utilisation du transport collectif.....	263
Tableau 18 : Les raisons d'utilisation du téléphone.....	285

ANNEXES

ANNEXE 1

Guide d'entretien :

Caractéristique de l'individu

Age, ethnie, niveau d'étude, situation matrimoniale, activité professionnelle, quartier d'habitation

Opinion sur le transport

Que possédez-vous comme moyen de transport ?

Aimeriez-vous avoir un autre ? Pourquoi ?

Quels sont les motifs pour lesquels vous vous déplacez régulièrement

Localisation de votre lieu de travail

Quel est votre opinion par rapport à l'offre de transports existant à Niamey, la desserte, pouvez-vous aller là où vous voulez, combien de temps mettez-vous avant d'y atteindre, cela vous satisfait-il ? Comment pensez-vous que cela pourrait s'améliorer ?

Parlez-nous de votre mobilité d'hier, vos déplacements effectués du matin jusqu'à la fin de la journée.

ANNEXE 2

Enquêteur : _____

Date : _____

REPUBLIQUE DU NIGER
UNIVERSITE ABDOU MOUMOUNI
FACULTE DES LETTRES ET SCIENCES HUMAINES

SE DEPLACER A NIAMEY, MOBILITE ET DYNAMIQUE URBAINE

1. Commune n° : _____ 2. Quartier : _____

Caractéristiques de l'habitat

3. Nombre de ménages dans la parcelle : _____ 4. Nombre d'habitants dans la parcelle : _____

5. Type de logement : _____ 1. Case 2. Habitat de cour 3. Villa

6. Situation de la maison sur : _____ 1. Rue non aménagée 2. Rue latéritique
3. Rue pavée 4. Route bitumée

7. Desserte en transport collectif : _____ 1. Oui 2. Non

8. Alimentation en eau de la concession : _____ 1. Non 2. Oui 3. Dans le logement

9. Présence d'électricité : _____ 1. Non 2. Oui 3. Dans le logement

10. Présence de latrine : _____ 1. Non 2. Oui 3. Dans le logement

11. Présence de douche : _____ 1. Non 2. Oui 3. Dans le logement

12. Nombre de pièces dans le logement (*hors cuisine et salle de bain*) : _____

Caractéristiques sociodémographiques du Chef de ménage (CM)

13. Nom et prénom de l'enquêté : _____

14. Position dans le ménage : _____ 1. Chef de ménage 2. Conjoint (e)
3. Fils/Fille 4. Autre : _____

15. Nombre d'habitants dans le ménage : _____

16. Age du CM : _____ 16. Sexe : _____ 17. Lieu de naissance : _____

17. Ethnie : _____ 19. Nationalité : _____

18. Niveau d'instruction : _____ 1. Aucun 2. Coranique 3. Primaire

4. Secondaire 5. Supérieur
19. Statut matrimonial : _____ 1. Célibataire 2. Marié monogame 3. Marié polygame
4. Divorcé(e) 5. Veuf (ve)

20. Statut d'occupation du CM : _____ 1. Propriétaire 2. Copropriété 3. Familiale
4. Location vente 5. Location 6. Colocation
7. Gratuit 8. Fonction 9. Autres

21. Depuis quand résidez-vous à Niamey : _____

22. Depuis quand résidez-vous dans cette concession : _____

Caractéristiques socio-économiques

23. Profession 1. Elève/étudiant 2. Femme foyer 3. Retraité/rentier 4. Chômeur 5. Employeur

7. Salarié public 8. Sal. privé 9. Journalier 10. Apprenti 11. Aide familial

24. Est-ce un emploi : _____ 1. permanent 2. occasionnel

25. Lieu d'exercice de la profession : _____

1. Dans le logement	2. Dans la parcelle	3. Dans le quartier	4. Dans le centre-ville
5. Dans la zone industrielle	6. Dans la zone administrative	7. Dans la zone artisanale	8. Dans la rue
9. Dans un marché	10. Dans une place publique	11. De porte-à-porte	12. Autres

26. Activités secondaires : 1. Agriculture 2. élevage 3. artisanat 4. transport 5. commerce

27. Quels sont approximativement vos revenus mensuels ?

Attitude vis-à-vis de la ville, Rapport à l'espace

28. Pouvez-vous me dire parmi les caractéristiques ci-dessous, les trois plus importantes, par ordre de priorité qui qualifient votre quartier ?

N°	Caractéristiques	Ordre d'importance	N°	Caractéristiques	Ordre d'importance
1	Présence de parent et/ou des amis		6	Quartier animé	
2	Présence d'infrastructures scolaires		7	Quartier est calme	
3	Présence d'infrastructures sanitaires		8	Quartier assaini (propre)	
4	Proximité du lieu de travail		9	Autres (à préciser)	
5	Proximité de marché				

29. Dans quel quartier auriez-vous aimé vivre ? _____ 30. Pourquoi ?

31. Fréquentez-vous ce quartier ? _____ 1. Souvent 2. Parfois
3. Rarement

32. Dans quel quartier n'aimeriez-vous pas vivre ? _____

33. Pourquoi ?

34. Selon vous, où se situe le centre-ville de Niamey ?

35. Fréquentez-vous ce centre-ville :

1. Quotidiennement	2. Plus d'une fois par semaine	3. Une fois par semaine
4. Moins d'une fois par semaine	5. Rarement	

36. Motifs de la fréquentation de ce centre-ville :

1. Etudes	2. Achats courants	3. Vie associative	4. Le travail	5. Achats rares
6. Logements	7. Rendre visite	8. Santé	9. Les loisirs	10. Religion
11. Démarches administratives	11. Activités sportives	12. Autre à préciser		

37. Pensez-vous que votre quartier est loin de centre-ville ? _____ 1. Oui 2. Non

38. Si oui quelles sont les difficultés de déplacements auxquelles vous êtes confronté ?

39. Comment vous organisez-vous vis-à-vis de ces difficultés de déplacements ?

40. Trouvez-vous tout ce dont vous avez besoin dans votre quartier ? _____ 1. Oui 2. Non

41. Si non que faites-vous alors ? _____

Réseaux de sociabilité

42.	Appartenez-vous à des associations	Oui	Combien	Non
	Régionales/villageoises			
	Parti politique			
	Syndicat			
	Foyandi (Tontine)			
	Autre (à préciser)			

43. En dehors du travail, y a-t-il des parents et/ou amis n'habitant pas votre quartier que vous fréquentez souvent ? 1. Oui 2. Non

44. Si oui, où habitent-ils (citez au moins trois personnes) ?

Nature du lien avec (1. père/Mère ; 2. Oncle /Tante ; 3. Cousin ; 4. grand-parents ; 5. Ami ; Etc.)	Lieu de résidence (quartiers de Niamey)	Lieu de rencontre (1 Chez vous ; 2 Chez lui ; 3. Chez l'un ou l'autre ; 4. Dans votre quartier ; 5. ailleurs)	Fréquence des rencontres (1. Jour ; 2. Semaine ; 3. Mois ; 4. autre)
1.			
2.			
3.			

Equipement en transport

45. Disposez-vous pour votre usage personnel et celui des membres de votre ménage de :

Type de véhicule	Nombre
Animaux de trait	
Charette	
Bicyclette	
Moto	
Voiture	

46. Pouvez-vous disposer du véhicule de quelqu'un extérieur au ménage (parent, ami, employeur, etc.) :

Véhicule	Oui, en permanence	Oui, occasionnellement	Non
Charrette			
Une bicyclette			
Moto			
Une voiture			

47. Quel est votre mode de transport habituel : _____

1. Marche 2. Bicyclette 3. Moto 4. Voiture individuelle
5. Bus 6. Taxi 7. Talladjé-talladjé 8. Faba-faba
7. Autre type (à préciser)

48. Combien dépensez-vous en moyenne pour votre déplacement par semaine ?

Attitude vis-à-vis des modes de transports

49. Pouvez-vous m'indiquer, parmi les caractéristiques de déplacements ci-après, les trois qui vous paraissent les plus importantes par ordre de priorité :

	Caractéristiques de déplacements	Ordre de priorité
1	<i>Etre libre d'aller et venir n'importe quand</i>	
2	<i>Dépenser moins d'argent</i>	
3	<i>Pouvoir aller n'importe où</i>	
4	<i>Etre à l'abri du vent/poussière/soleil</i>	
5	<i>Paraître</i>	
6	<i>Gagner le maximum de temps</i>	
7	<i>Etre à l'abri des accidents</i>	
8	<i>Etre à l'abri des vols</i>	

50. Pouvez-vous me dire quels sont les avantages que vous procurent les modes de déplacement suivants :

Avantages	M	V	M	V	B	F	T	Talladjé-talladjé
	a	é	o	o	u	a	a	
	r	l	t	i	s	b	x	
	c	o	o	t		a	i	
	h			u				
	e			r				
				e				
<i>Etre libre d'aller et venir n'importe quand</i>								
<i>Dépenser moins d'argent</i>								
<i>Pouvoir aller n'importe où</i>								
<i>Etre à l'abri du vent/poussière/soleil</i>								
<i>Paraître</i>								
<i>Gagner le maximum de temps</i>								
<i>Etre à l'abri des accidents</i>								
<i>Etre à l'abri des vols</i>								

Activité pratiquée et habitudes de mobilité

51. Pour votre travail combien de déplacements faites-vous dans la ville de Niamey par jour ou par semaine ? _____

52. Où se situe votre lieu de travail ?

53. Quel est votre itinéraire pour vous rendre au travail ? _____

1. Directement
 2. Dépose/accompagne les enfants à l'école
 3. Dépose madame au travail
 4. Dépose madame au marché
 5. Dépose autres personnes

54. A quelle vous sortez de chez-vous d'habitude ? _____

56. A quelle heure revenez-vous à la maison ? _____

57. Vous déplacez-vous régulièrement en dehors de Niamey dans le cadre de votre travail ?

1. oui
 2. Non

58. En dehors de votre travail, quels sont les motifs, destinations, fréquences et moyens utilisés pour vos déplacements :

Motifs de la visite	Desti natio n (quarti er/ville /villag e)	Fréquence (1= 1fois/semaine, 2= 1fois par mois, 3= 1fois /an, 4=plus rarement)	Moyen de transport (Bus, vélo, à pied, moto, taxi, faba, voiture personnel)
Visite à un parent			
Visite à un ami			
Provisions pour la famille			
Achats/ventes dans le cadre d'1 activité secondaire			
Autres (à préciser)			

59. Quel est votre avis sur les conditions de transport des populations de Niamey au cours de ces cinq dernières années :

- ✓ Se sont plutôt améliorées /___/ pourquoi ?

 ✓ Se sont plutôt détériorées /___/ pourquoi ?

 ✓ Sont restées stables /___/ pourquoi ?

60. Combien de déplacements effectuez-vous en moyenne par jour (un aller et retour = 1 déplacement) les _____ jours _____ ouvrables ?

61. Combien de déplacements effectuez-vous en moyenne par jour les week-ends ?

62. Faites-vous des visites en semaine ? _____ 68. Si, à quel moment de la journée ? _____

63. Faites-vous des visites en weekend ? _____ 68. Si, à quel moment de la journée ? _____

64. Disposez-vous d'un téléphone ? _____ 1.Oui 2. Non

65. Le fait d'avoir un téléphone a-t-il diminué vos déplacements ? _____ 1. Oui
 2. Non

66. Utilisez-vous souvent le téléphone plutôt que de vous déplacer ? _____ 1. Oui
 2. Non

67. Utilisez-vous souvent le téléphone avant de vous déplacer ? _____ 1.
 Oui 2. Non

68. Pour quelle raison utilisez-vous souvent le téléphone ? _____

1. Le téléphone coûte moins cher que le déplacement
 2. Vous ne voulez pas vous déplacer
 3. Vous ne pouvez pas vous déplacer
 4. Autre (préciser)

69. Quelles sont les loisirs que vous pratiquez régulièrement et dites le lieu et le moyen de transport utilisé pour vous y rendre :

Loisirs	Lieu du loisir	Moyen de transport utilisé
<i>Boire du thé avec des amis</i>		
<i>Aller au foyandi</i>		
<i>Rendre visite à des amis</i>		
<i>Aller à un mariage/baptême</i>		
<i>Assister à un concert/stade</i>		
<i>Autres (à préciser)</i>		

70. Quel est le qualificatif qui vous semble mieux correspondre aux modes de transport en commun à Niamey

<i>Qualificatifs</i>	<i>Taxi tête rouge</i>	<i>Bus de SOTRUNI</i>	<i>Faba</i>	<i>Talladjé-talladjé</i>
<i>Facile à trouver</i>				
<i>Rares</i>				
<i>Chers</i>				
<i>Pas chers</i>				
<i>Rapides</i>				
<i>Lents</i>				
<i>Souvent en panne</i>				
<i>Souvent en bon état</i>				
<i>Confortables</i>				
<i>Non confortables</i>				
<i>Moyen de transport sûr</i>				
<i>Ne causent pas d'accident</i>				
<i>Encombrent la circulation</i>				
<i>N'encombrent pas la circulation</i>				
<i>Desservent bien votre quartier</i>				
<i>Ne desservent pas votre quartier</i>				
<i>Desservent vos lieux de fréquentation</i>				
<i>Ne desservent pas vos lieux de fréquentation</i>				
<i>Sans opinion</i>				

71. Donnez 3 réponses, par ordre de priorité, permettant d'améliorer les conditions de transport à Niamey ?

<i>Accroître le nombre de bus</i>	<i>Accroître le nombre de faba</i>	<i>Mieux régler la circulation</i>
<i>Améliorer le stationnement</i>	<i>Mieux entretenir le parc existant</i>	<i>Déplacer certaines activités du centre-ville</i>
<i>Elargir les routes</i>	<i>Utiliser davantage d'autres moyens de déplacement (proposer)</i>	<i>Réduire le tarif de transport en commun</i>
<i>Libérer les trottoirs pour les piétons</i>	<i>Autres solutions</i>	

ANNEXE 3

Questionnaire adressé aux chauffeurs des *bassora bassora*

Nom _____ Prénom _____

Age _____ Sexe _____ Nationalité _____

Ethnie _____ Situation matrimoniale _____

Niveau d'instruction _____ Nombre d'année de fonction _____

Qu'est qui vous a poussez à exercer ce métier ? _____

Etes-vous propriétaire du véhicule ? Oui Non

Quelles sont les conditions à remplir pour être un chauffeur de *bassora bassora*? _

Pourquoi le choix du quartier Bassora ? _____

Quelle est le prix de la course ? _____

Quelles est le nombre de rotation ? _____

Pouvez-vous nous donner une évolution du nombre de *bassora bassora*? _

Avez-vous un syndicat ou une association ? Oui Non

Sinon pourquoi ? _____

Si oui il y a combien de membres ? _____

Quelles sont les difficultés auxquelles vous faites face aujourd'hui ? _____

Quelles sont vos suggestions par rapport aux autres moyens de transports collectifs ? _

ANNEXE 4

Questionnaire adressé aux chauffeurs des *faba faba*

Nom _____ Prénom _____

Age _____ Sexe _____ Nationalité _____

Ethnie _____ Situation matrimoniale _____

Niveau d'instruction _____ Nombre d'année de fonction _____

Qu'est qui vous a poussez à exercer ce métier ? _____

Etes-vous propriétaire du véhicule ? Oui Non

Quelles sont les conditions à remplir pour être un chauffeur de *faba faba*? _____

Quels sont les quartiers desservis ? _____

Quelle est l'évolution du prix de la course ? _____

Quelles est le nombre de rotation ? _____

Pouvez-vous nous donner une évolution du nombre de *faba faba* depuis 2000 ? _____

Avez-vous un syndicat ou une association ? Oui Non

Sinon pourquoi ? _____

Si oui il y a combien de membres ? _____

Quelles sont les difficultés auxquelles vous faites face aujourd'hui ? _____

Quelles sont vos suggestions par rapport aux taxis et aux autres moyens de transports collectifs ? _____

ANNEXE 5

Questionnaire adressé aux chauffeurs des *talladjé-talladjé* et *lazaret-lazaret*

Nom _____ Prénom _____

Age _____ Sexe _____ Nationalité _____

Ethnie _____ Situation matrimoniale _____

Niveau d'instruction _____ Nombre d'année de fonction _____

Qu'est qui vous a poussé à exercer ce métier ? _____

Etes-vous propriétaire du véhicule ? Oui Non

Quelles sont les conditions à remplir pour être un chauffeur de Talladjé Talladjé avant?

Quelles sont les conditions à remplir pour être un chauffeur de Talladjé Talladjé maintenant? _____

Qui étaient les premiers chauffeurs des Talladjé-talladjé ? _____

Qui étaient les propriétaires avant ? _____

Qui étaient les propriétaires maintenant? _____

Quels étaient les quartiers desservis ? _____

Quelles étaient le nombre de rotation par jour (aller/retour ou aller simple) au temps où les Talladjé-talladjé étaient les seuls taxis qui desservaient le quartier Talladjé ? _____

Quelles sont les causes de la prospérité des Talladjé-talladjé ? _____

Quelle est l'évolution du prix de la course ? _____

Quelles sont les causes de la déchéance des Talladjé-talladjé ? _____

De nos jours quels sont les quartiers desservis ? _____

Quelles est le nombre de rotation ? _____

Pouvez-vous nous donner une évolution du nombre de Talladjé-talladjé entre 30 ou 20 ans d'existence ? _____

Avez-vous un syndicat ou une association ? Oui Non

Sinon pourquoi ? _____

Si oui il y a combien de membres ? _____

Quelles sont les difficultés auxquelles vous faites face aujourd'hui ? _____

Quelles sont vos suggestions par rapport aux taxis et aux Faba ? _____

ANNEXE 6

Questionnaire adressé aux chauffeurs des taxis *tête rouge*

Nom _____ Prénom _____

Age _____ Sexe _____ Nationalité _____

Ethnie _____ Situation matrimoniale _____

Niveau d'instruction _____ Nombre d'année de fonction _____

Depuis quand exercez-vous ce métier de chauffeur de taxi *tête rouge* ? _

Qu'est qui vous a poussez à exercer ce métier ? _____

Etes-vous propriétaire du véhicule ? Oui Non

Sinon qui est le propriétaire du taxi tête rouge ? _____

Y a-t-il un lien de parenté entre le propriétaire et vous ? Oui
Non

Quelles sont les conditions à remplir pour être un chauffeur de taxi *tête-rouge*? __

Faites-vous les taxis rallye ou les taxis lignes

Si vous faites les taxis lignes quels quartiers desservez-vous ? _____

Quelles étaient le nombre de rotation par jour (aller/retour ou aller simple)

Quelle est l'évolution du prix de la course ? _____

Appartenez-vous à un syndicat ou une association ? Oui
Non

Sinon pourquoi ? _____

Si oui il y a combien de membres ? _____

Quelles sont les difficultés auxquelles vous faites face aujourd'hui ?

Quelles sont vos suggestions par rapport aux autres moyens de transport collectifs ?

Résumé :

La mobilité joue un grand rôle à Niamey, où le besoin de déplacement des habitants croît avec l'étalement continu de la ville. Les habitants de Niamey sont de ce fait contraints de se déplacer pour des raisons professionnelles, d'achats ou des loisirs, etc. Soumise à une croissance démographique soutenue et son corollaire un étalement spatial continu Niamey est caractérisée par la concentration des services, équipements et commerces dans le centre ville et une périphérie dortoir. Cette distribution de fonction entraîne une augmentation des distances entre le lieu d'habitation et les zones administratives et commerciales sises au cœur de la ville posant de sérieux problèmes de transport urbain du fait de la faiblesse de l'offre des services, la vétusté des infrastructures et le difficile accès aux moyens de transport sont des problèmes récurrents pour les populations. Parmi les catégories le moins mobiles, il y a les pauvres, femmes, les personnes âgées, etc. Les habitants des quartiers périphériques sont les plus défavorisés : ils se déplacent peu et sont donc faiblement intégrés à l'ensemble de la ville. Le tarif de la course élément fondamental du coût de déplacement influence beaucoup le choix de tel ou tel moyen de transport (taxi tête rouge, faba-faba, bus de la SOTRUNI) selon le pouvoir d'achat du client. Se déplacer dans de bonnes conditions, par nécessité ou par convenance, est pour chaque citoyen un aspect essentiel de la vie quotidienne. C'est aussi une des clés de l'urbanité et de la performance des agglomérations. La question des déplacements urbains est donc au cœur de la gestion politique des villes.