

DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT URBAIN ARTISANAL A NIAMEY

YAYE SAIDOU Hadiara

Département de Géographie, Faculté des Lettres et Sciences Humaines (FLSH),
Université Abdou Moumouni, E-mail : hadiara18@yahoo.fr

RESUME

La ville de Niamey connaît depuis les indépendances, une croissance démographique et spatiale rapide engendrant des problèmes notamment ceux liés à la mobilité de la population.

Le présent article présente le dispositif de déplacement par le transport collectif dans la ville et analyse les perspectives pour améliorer les conditions de mobilité des citadins.

La méthodologie a consisté l'utilisation d'une approche qualitative et quantitative, à l'administration de fiches d'enquête et de guides d'entretien, à l'exploitation des données cartographiques. Les logiciels Sphinx et Adobe Illustrator ont été mis à contribution.

Les résultats montrent que l'accroissement de Niamey s'est accompagné d'un fort déséquilibre des réseaux urbains. Cette situation résulte à la fois de la forte croissance démographique interne de la ville et d'une immigration rurale importante. Ce dernier semble toutefois s'essouffler sans pour autant s'arrêter, ce qui laisse présager une augmentation significative de la population avec pour corollaire des besoins de mobilité intra-urbaine.

Mots clés : Mobilité urbaine – Métropolisation - Transport artisanal – Niamey - Niger

ABSTRACT

Capital city, Niamey known since Niger independence a rapid demographic and spatial growth which generates many problems, including those related to the mobility of its population. This article presents the movement device of the city's public transit and analyzes the prospects for improving the conditions of mobility Niameéens.

The methodology has consisted in using a qualitative and quantitative approach, the administration of inquiry sheets, the interview guides and the exploitation maps' data. Sphinx and Adobe Illustrator software have been used.

The results have shown that the urbanization in Niger, as in much of sub-Saharan Africa, was accompanied by a strong imbalance of urban networks. It is characterized by the preponderance of the capital city which is the result of both strong organic population growth of the city and a large rural immigration. The latter, however, seems to be over without stopping, which suggests a significant increase in the population and its corollary intra-urban mobility needs.

Keywords: Urban mobility - Metropolisation - Craft Transport – Niamey- Niger.

INTRODUCTION

La ville de Niamey se transforme au fil du temps dans sa forme (paysages et esthétique), mais aussi dans sa structure, son organisation, ses modes de vie, etc. 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 se loger, travailler, se déplacer, avoir des loisirs, avoir des amis, etc. (Clément, 2000).

La dynamique du développement urbain de Niamey se traduit, comme celle des grandes villes africaines, par son extraordinaire croissance spatiale traînant avec elle des insuffisances dues à l'absence d'une approche globale et intégrée de l'espace urbain. C'est ainsi que la concentration des emplois au centre-ville et l'étalement urbain avec le développement des périphéries de plus en plus lointaines et peu dotées en infrastructures de transport et équipements sociaux de base ont engendré un besoin croissant de mobilité. 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 qui polarise l'essentiel des activités commerciales (Grand marché, Petit marché, Katako.) et administratives (zone des ministères). La ville est aussi un espace d'échanges que les économistes définissent d'ailleurs comme un marché (Chadoin, 2004). Les déplacements y occupent de ce fait, une grande place.

Deux questions se posent : l'émergence de nouvelles formes de transport a-t-elle pour cause le développement de la ville ? Est-elle la résultante de l'étalement urbain, de la pression démographique et de la demande des citoyens en termes de mobilité ? 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.

1. PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE

L'agglomération de Niamey est située entre 2°10' de longitude est, et entre 13°28' et 13°35' de latitude nord, avec une altitude variant de 180 à 250 m. D'une superficie de plus de 200 km², elle est séparée en deux parties par le fleuve Niger. Sur la rive gauche, la ville est construite sur un plateau, tandis que les quartiers de la rive droite se situent dans une plaine alluviale.

Le plan de la ville de Niamey épouse les formes du fleuve Niger. La rive droite, concave et inondable par endroits est peu occupée, alors que la rive gauche, convexe est un plateau qui constitue un site favorable à l'implantation urbaine. Ceci a déterminé le choix du Capitaine Salaman pour la création d'un poste militaire entre 1902 et 1903 (Motcho, 1991). Le climat est de type soudano-sahélien, caractérisé par un contraste saisonnier très marqué. En effet, deux saisons se distinguent : une longue saison sèche où souffle l'harmattan, et une courte saison des pluies.

1.1. Histoire d'une ville coloniale : Niamey

Niamey était un petit village isolé avant l'installation coloniale. C'était un « *no man's land* » à la merci des razzias touareg et des soubresauts liés aux luttes d'influence entre les principautés locales (Issaka, 2010). L'histoire de ce petit village anonyme va s'accélérer avec la colonisation française qui a porté son choix sur Niamey pour en faire la future capitale du Niger. Le premier souci des colonisateurs fut de donner un visage digne d'une capitale politique et économique. La tâche allait se révéler difficile car il fallait tout créer : logements des cadres, infrastructures administratives, éducatives, sanitaires, etc. L'œuvre de planification de la ville allait être perturbée par des motifs politiques, économiques et conjoncturels, notamment les sécheresses qui ont eu pour corollaire l'exode rural massif des populations rurales dont l'installation à Niamey a posé des problèmes d'ordre administratif et social dès 1940 avec la création du premier Boukoki, quartier en paillotes, à Niamey. Le plan de 1937 fut de ce fait, dépassé. En 1952 le plan Herbé est élaboré et fixe les grandes lignes de la ville contemporaine.

Après l'indépendance du Niger en 1960, le développement de la ville, calqué sur l'héritage colonial, est caractérisé par le laisser-aller. Malgré l'élaboration de plusieurs plans d'aménagement dont l'exécution a souvent été perturbée par des motifs politiques, économiques, conjoncturels (sécheresses) ou structurels (l'explosion démographique et l'extension spatiale) ou les crises économiques qui ont freiné les investissements urbains.

La période 1960-1980 correspond à celle d'un essor urbain remarquable. Le Niger accède à l'indépendance avec des acquis juridiques en matière d'urbanisme. Après le transfert du pouvoir politique aux nouvelles autorités nationales, celles-ci se sont juste contentées d'élaborer des dispositions domaniales complémentaires. Dans sa politique de la continuité, le nouvel Etat nigérien n'a pas remis en cause les lois coloniales qui ont

plutôt servi de références pour récupérer et faire prévaloir son droit éminent sur la terre. Très tôt, le développement spatial (cf. carte n°1) et démographique de Niamey a rendu nécessaire la mise en place d'une commission nationale d'urbanisme et de l'habitat, avec pour objectifs la maîtrise de la croissance urbaine et l'amélioration des conditions de l'habitat (Poitou, 1985).

1.2. Une démographie galopante

En 1962, la population de Niamey était estimée à 40 200 habitants. Elle est passée à 225 400 habitants en 1977 et à 398 300 habitants en 1988. Le recensement général de la population et de l'habitat de 2001 estimait la population de Niamey à près de 656 900 habitants.

1 388 682 personnes habitent Niamey selon l'INS (Institut National de la Statistique, 2012), soit 38,6% de la population urbaine totale du Niger. Cette masse démographique confirme la macrocéphalie de Niamey par rapport aux autres villes du pays. Elle est l'unique métropole qui dépasse le million d'habitants au Niger. Sa macrocéphalie tient à son rôle de capitale, siège des affaires politiques, culturelles et administratives. Niamey concentre aussi l'essentiel des activités économiques du pays.

Cette croissance démographique spectaculaire est le fruit d'une importante migration rurale par le passé et d'un croît naturel vigoureux depuis quelques années. Le taux de croissance de la ville de Niamey est de 4,2%, dont 3,1% sont attribués à la croissance naturelle et 1,1% à l'exode rural. Ce dernier taux semble faible, comparé à sa valeur d'environ 10% dans les années 1960 à 1980, mais s'applique à une population de près de 1,5 million d'habitants. Avec ce taux de croissance, Niamey peut doubler sa population en 17 ans. L'accroissement du nombre de citoyens participe à l'extension rapide de la ville qui amplifie à son tour la crise urbaine.

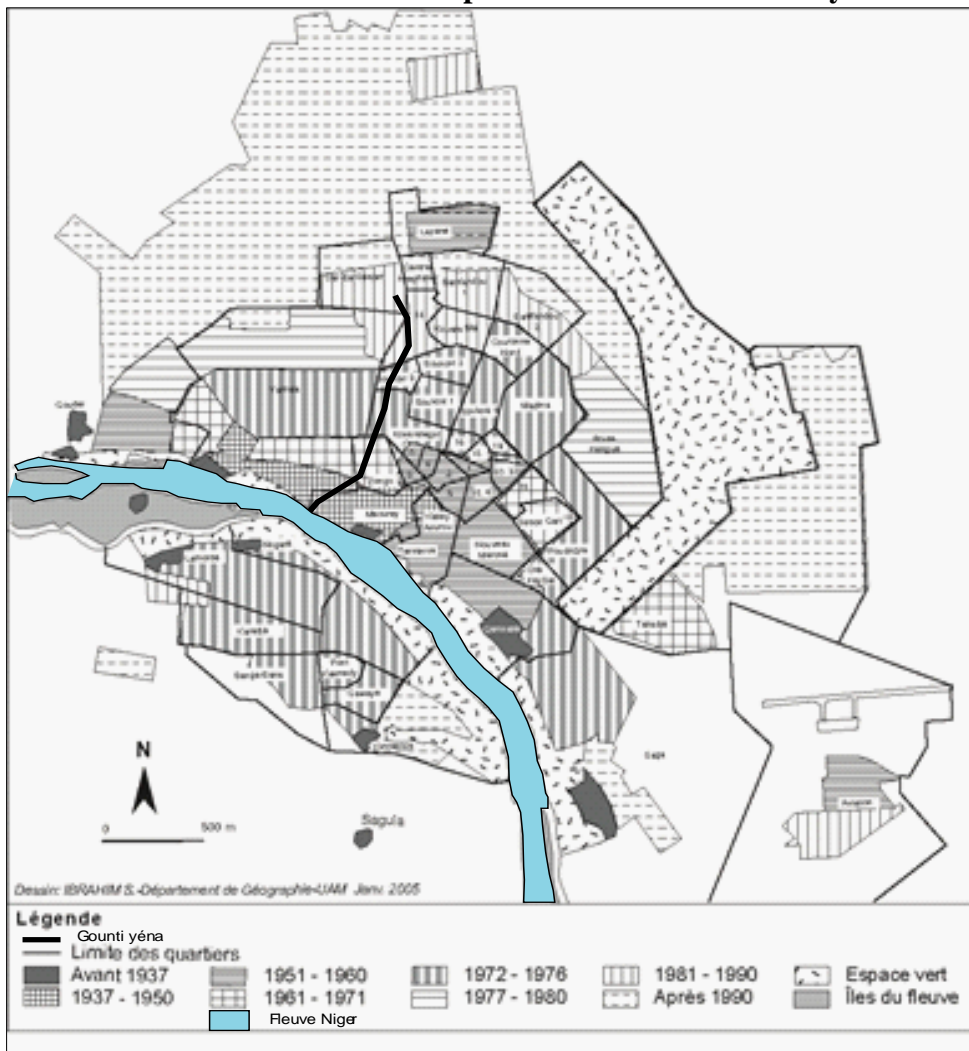
1.3. Une ville horizontale qui s'étale de plus en plus

La ville de Niamey s'étale de plus en plus. Cet étalement est le résultat d'un formidable croît démographique dans le contexte d'une urbanisation essentiellement horizontale. La forme de Niamey, comme pour beaucoup de villes africaines, est horizontale, et sa croissance en repousse davantage les frontières, rallongeant, ainsi les distances intra-urbaines. En effet, le processus d'urbanisation non contrôlé dans sa plus grande partie, se caractérise par un déséquilibre important entre des périphéries peuplées, sous-équipées, éloignées et un noyau ancien qui se dépeuple tout en concentrant la majorité des activités et des services : ce qui accentue les distances de déplacement. Du fait de la saturation des quartiers centraux, comme Lacouroussou ou Maourey ou encore Zongo, la croissance urbaine s'effectue en périphérie. Le centre subit une grande mutation foncière et immobilière, devient de plus en plus commercial et pousse du coup ses habitants à vendre leurs parcelles à prix élevé et à élire domicile à la périphérie. Dès lors, la périphérie, synonyme d'éloignement joue un rôle primordial dans le choix des modes de transport.

L'éloignement habitat/activités et services allonge les distances de déplacement, obligeant le recours aux modes motorisés pour la plupart des déplacements : la distance séparant le quartier Koiria Tégui sis à la périphérie nord à la zone des ministères située au centre-ville est d'environ 10 km. En effet, la plupart des services socio-économiques sont situés au centre-ville (cf. carte n°3). L'allongement des distances incitant à un plus grand recours aux modes combinés (marche + mode mécanisé) se traduit donc par un coût de mobilité urbaine plus élevé. Les zones périphériques d'habitat spontané accueillent la majeure partie des nouveaux arrivants dont les expulsés des zones déguerpies et les habitants exclus par les mutations foncières du centre-ville. Cette production de la ville prend alors la forme d'un foisonnement

désordonné et la superficie de la ville tend à croître encore plus rapidement que la population. Si dans le passé la crise économique était le facteur de réduction des dépenses publiques, aujourd'hui c'est plutôt la croissance démographique spectaculaire qui explique en partie l'incapacité des autorités municipales et étatiques à intervenir efficacement pour répondre aux besoins d'équipements sociaux de base (écoles, dispensaires, réseaux d'eau et d'assainissement, etc.). Elles peinent aussi à entretenir les équipements et les infrastructures routières existantes. Il en résulte, pour les citoyens, des besoins et des difficultés de déplacements accrues par l'allongement des distances à parcourir. Un habitant du quartier Niamey 2000 qui veut se rendre dans la zone administrative parcourt près de 8 km en empruntant de surcroît les grandes voies souvent encombrées.

Carte n°1 : Evolution spatiale de la ville de Niamey.



1.4. Une ville, deux rives

La ville de Niamey est séparée en deux parties par le fleuve Niger dont l'arc de cercle a guidé sa croissance et sa dissymétrie (carte 2).

La rive gauche de Niamey est installée sur des terrasses cuirassées du fleuve Niger formant un plateau au versant en falaise dans sa section s'étirent sur environ deux à trois kilomètres, de Goudel à Gamkallé (Sidikou et Bontianti,

2004). Ce plateau d'une altitude moyenne de 220 m surplombe le fleuve et supporte la majeure partie du développement de la ville. Il est entaillé par quelques talwegs dont le plus important est le *Gounti yena*. Cette vallée est soumise depuis plusieurs décennies à une érosion régressive qui menace les habitations et rues environnantes ; elle constituait aussi la barrière naturelle entre ce qui était jadis qualifié de « ville blanche » c'est-à-dire le Plateau et « la ville indigène » (les quartiers traditionnels du centre-ville). Aujourd'hui, elle entaille les nouveaux terrains conquis par la ville qui est de plus en plus compartimentée obligeant les municipalités à construire des ponts pour la franchir (carte 3).

La ceinture-verte qui se trouve sur la rive gauche du fleuve constitue un obstacle dans la mobilité des Niaméens, car elle est difficilement franchissable à cause de l'insécurité à certaines heures de la journée et la nuit. 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 de ce site est la proximité des matériaux de construction et la facilité d'accès à l'eau, élément important en milieu sahélien. Cette ressource, ici pose aussi des problèmes d'urbanisation et de déplacement. Les terrains sis à moins de 185 m d'altitude sont inondables pendant la saison des pluies (juin-octobre) et la période des hautes eaux du fleuve (décembre-février) comme on peut l'observer sur les photos 1 et 2 prises dans le quartier Nogaré et Zarmagandey qui se trouvent coupés du reste de la ville.

Photo 1: Inondation au quartier Nogaré



Source : YAYE SAIDOU Hadiara, 2010

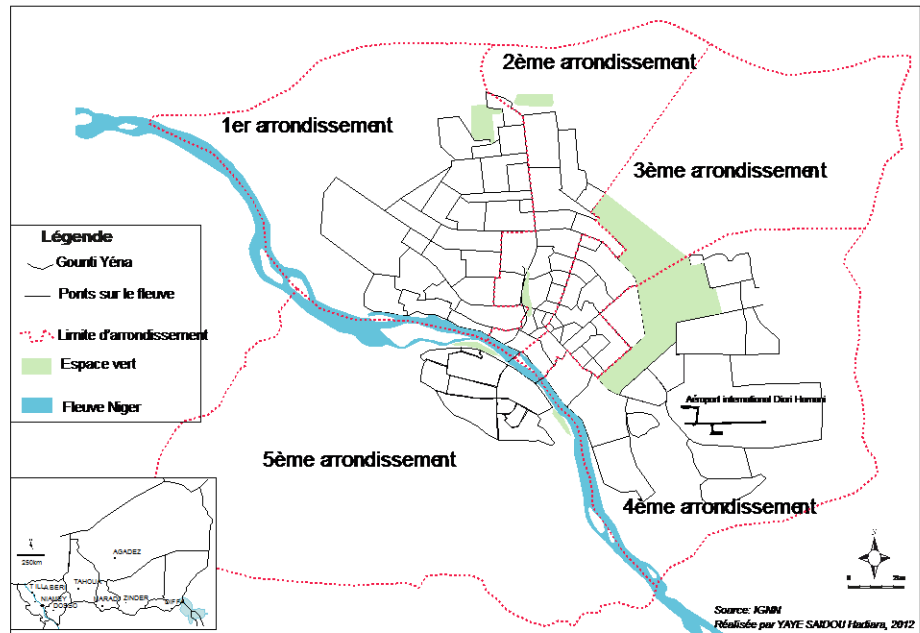
Photo 2 : Inondation au quartier

Zarmagandey

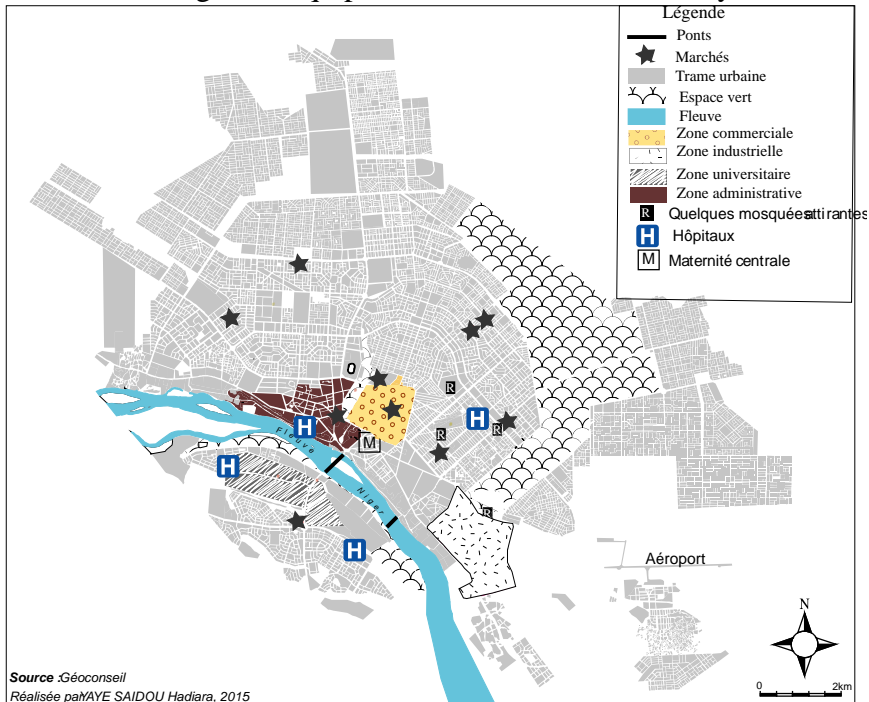


Source : YAYE SAIDOU Hadiara, 2010

Carte n°2 : La ville de Niamey sur les deux rives du fleuve Niger



Carte n°3 : les grands équipements de la ville de Niamey



2. EXTENSION ET STRUCTURE SPATIALE DANS LA PROBLEMATIQUE DES MOBILITES

L'urbanisation rapide des villes d'Afrique subsaharienne 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 besoins de mobilité des citoyens. Pour ce faire, la plupart des États se sont dotés très tôt d'entreprises de transport urbain qu'ils ont subventionnées. Ce fut un échec pour bon nombre d'entre elles. Faute de moyens, les États ont finalement renoncé à maintenir ces 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 comme Niamey ou Kinshasa, entraîné le déclin des entreprises étatiques pourtant détentrices du monopole de transport. Ces micro- entreprises foisonnent presque partout

dans les villes en Afrique. Elles sont typiques des villes du Sud où la démographie est galopante et les politiques en matière de transport urbain ont encore du mal à suivre cette expansion démographique.

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, assiste-t-on 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 des entreprises de transport étatiques, les pouvoirs publics se sont tournés vers le secteur artisanal 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 quartiers périphériques et centraux.

3. DISPOSITIF DE DEPLACEMENT : LE SYSTEME DE TRANSPORT A NIAMEY

À Niamey au cours des décennies 1960 et 1970, le transport urbain est resté limité sans préoccuper les autorités gouvernementales eu égard à la

taille de la ville on note cependant la création de la Société Nationale des Transports Urbains (SNTU) qui n'assurait que le besoin des fonctionnaires de l'époque. La présence d'un petit nombre de taxis *tête rouge* n'arrivait pas à satisfaire les besoins des autres citadins. Mais au fil des ans, il y a eu une prolifération de plusieurs formes de transports collectifs consécutive à la croissance très rapide de Niamey.

3.1. Les différents modes de transport à Niamey

Il existe trois formes de transport à Niamey : les transports individuels, les transports collectifs. Les transports individuels sont composés de la marche, des cycles et de la voiture particulière tandis que les transports collectifs (voir planche) comprennent des autobus, des minibus, des taxis urbains et des taxis collectifs suburbains. Quant au transport fluvial, il est composé des pirogues avec ou sans moteur.

Planche n°1 les différents moyens de transport collectif à Niamey



A Niamey, plusieurs modes de transport collectif se côtoient, du taxi *tête rouge* au *bassora-bassora* en passant par les *faba-faba*, les *lazaret-lazaret*, les bus de la SOTRUNI, les *talladjé-talladjé*

Le transport collectif à Niamey est de type artisanal. Ce caractère artisanal ne doit cependant 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 transport. De plus, la gestion et l'organisation sont traditionnelles ou familiales, mais les moyens utilisés sont modernes, donnant naissance à un système de transport qu'on pourrait qualifier d'hybride (Kassi, 2007). 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).

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

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. engendrant des trajectoires de déplacements «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 fréquence, de correspondance et d'enchaînement des modes prennent dès lors une importance croissante. Si le nombre de déplacements par personne ne croît pas, en revanche, l'urbanisation diffuse et l'accélération des vitesses se traduisent par une augmentation des distances parcourues en moyenne d'un tiers en une dizaine d'années (Yayé Saidou, 2014). 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 d'infrastructures urbaines à sa mesure. Les zones périphériques restent à la fois marquées par la rareté et la 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.

L'étalement urbain augmente aussi le prix des transports. Les populations habitent de plus en plus loin du centre, et le prix de la course pour les taxis *tête-rouge* qui est de 200 FCFA 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.

A Niamey, le monopole accordé à la SOTRUNI jusqu'à une certaine période a engendré le processus d'éviction du transport populaire géré par les opérateurs privés, relégué à la périphérie mais aussi au centre-ville. 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 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.

4. PERSPECTIVES D'AMELIORATION DES CONDITIONS DE MOBILITE A NIAMEY

Dans une perspective d'amélioration des conditions de mobilité urbaine et de meilleure prise en compte des besoins de déplacements des populations pauvres c'est-à-dire celles qui ne peuvent mobiliser plus d'un dollar par jour (INS, 1990 et 2008), les mesures suivantes de régulation publique d'un système multimodal s'imposent dans le cadre de la politique des transports à Niamey : itinéraires, tarifs raisonnables, tarifs préférentiels, etc.

□ 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 car leur nombre semble élevé et ces transports collectifs n'assurent pas totalement la desserte de tous les quartiers de la ville, leurs pratiques d'exploitation pénalisent beaucoup les populations qui trouvent rarement de transport collectif dans leurs quartiers.

□ Faire profiter des tarifs préférentiels aux populations des quartiers éloignés comme Niamey 2000, Pays-Bas, Saga ou Lossa gougou, qui effectuent

des déplacements réguliers. Si les transports informels comme les *faba-faba* ou les *bassora-bassora* 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, itinéraire arbitraires et fantaisistes, etc.

□ Penser à réguler le transport artisanal en vue de son intégration totale dans la desserte des quartiers de la ville.

□ Améliorer la desserte des quartiers éloignés qui abritent une importante population à faible ressources d'une part et sur les relations à l'intérieur de ces quartiers périphériques, en aménageant des voies pour les rendre plus accessibles. Ces mesures doivent être accompagnées d'un effort de régulation de la part de l'Etat 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 des chemins, 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 voies des bus, car les nouveaux quartiers sont dépourvus d'infrastructures routières comme nous l'avons dit plus haut. 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'activités de rue ou tout débordement des activités économiques sur ces trottoirs. Dans cette perspective toujours, transformer en rue piétonne les voies reliant les trois marchés suivants entre eux : Grand marché, Petit marché et Katako notamment : l'Avenue de Maourey et l'Avenue de Gandatché. Autrement dit, ces voies seront fermées à la circulation des véhicules motorisés de 7 h à 21 h. Il faut aussi penser à aménager des voies radiales à réserver aux *faba-faba*, et quelques voies structurantes à l'intérieur des quartiers pour faciliter la mobilité des habitants.

L'offre de transport artisanal présente un enjeu majeur pour la ville de Niamey. En effet, à travers les résultats on dénombre 5000 taxis *tête rouge*, 400 *faba-faba*, 90 *bassora-bassora* et une vingtaine de *talladjé-talladjé* et *lazaret-lazaret*. Le transport artisanal crée des emplois beaucoup de citoyens, il génère des ressources pour les communes. Il assure également le transport des habitants pauvres des quartiers périphériques. Cependant le développement de ce type de transport engendre beaucoup d'accidents dans la ville, et pollue l'environnement urbain. Les transports artisanaux 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 sur le Développement et l'Aménagement des Transports Urbains (CODATU) tenue à New Delhi en 1996, sur les transports urbains dans les pays en voie de développement, que «les transports en commun ont joué un rôle très important dans le processus de confirmation des métropoles actuelles. Des études de Amakoé Adoléhoumé et Zoro BinNagoné sur le système des gbaka à Abidjan (2002) et sur les cars rapides de Dakar de Ibou Diouf (2002) prouvent comme les résultats de notre recherche le vide comblé par le système artisanal. Cependant à Niamey on remarque à travers les résultats de cette recherche que le système est moins organisé que dans ces deux villes, en plus à Niamey le système artisanal est trop atomisé.

CONCLUSION

Soumise à une croissance démographique soutenue et à 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 des fonctions entraîne une augmentation des distances entre le lieu d'habitation et les zones administratives et commerciales sises au cœur de la ville. Elle pose aussi de sérieux problèmes de transport urbain du fait de la faiblesse de l'offre des services. Or la ville, espace d'échanges, est le lieu par excellence de transactions de toutes sortes.

Les transports urbains artisanaux sont aujourd'hui un enjeu majeur pour les villes africaines. 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 des populations, permettant leur mobilité vers les centres économiques. Ils sont de ce fait, source de production de richesses. Il est donc très important d'organiser au mieux ce nouveau mode de transport afin de rendre moins vulnérables ses usagers et ses conducteurs.

La mobilité est un des besoins les plus fondamentaux des hommes. En effet, l'absence d'une offre adéquate favorisant les possibilités de déplacement des personnes et des biens est un frein aux possibilités de développement social et économique.

Il serait bien d'approfondir la réflexion, pour chercher à connaître l'impact environnemental du développement de ces formes de transport collectif sur la ville de Niamey. Comment aider le système artisanal dans une perspective de durabilité ?

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ADOLEHOUME (A.) et BI NAGONE (Z.), « A comme Abidjan, ou le système des gabka, 2002, pp. 23-35 ? In GODARD (X.). *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Karthala, Paris.
- CHADOIN (O.), 2004. *La ville des individus*. Harmattan, Paris, 158 p.
- CHALAS (Y.), 2000. *L'invention de la ville*, Anthropos-Economica, Paris, 199 p.
- CLEMENT (C.), 2000. *Espace de vie, espace en ville, parcours migratoires, représentations et pratiques de l'espace urbain à Niamey*, thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2, 286 p.
- Conférence sur le Développement et l'Aménagement des Transports Urbains (CODATU) VII (1996). *Transports urbains dans les pays en développement*, Actes de la conférence, tome 2, 12-16 février 1996, New Delhi.
- DIAZ OLVERA (L.), PLAT (D.) et POCHE (P.), 1998. «Villes africaines au quotidien, mobilités quotidiennes et contraintes sociales à Bamako et Ouagadougou », Collection étude et recherche n°9, Université Lumière Lyon II, Laboratoire d'Economie de Transport, 170 p.
- DIOUF (I.), « C comme car rapide ou les tentatives d'intégration du transport artisanal », 2002, pp. 45- 56, In GODARD (X.). *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Karthala, Paris.
- uhGODARD (X.) et TEURNIER (P.), 1992. *Les transports urbains en Afrique à heure de l'ajustement*, Karthala/INRETS, Paris, 243 p.
- Institut National de la Statistique (INS), 2012. *La population du Niger en 2012*. Résultat provisoire du recensement 2012, INS, 2 p.
- ISSAKA (H.), 2010. *Mise en carte et gestion territoriale des risques en milieu urbain sahélien à travers l'exemple de Niamey (Niger)*, thèse de doctorat, Université de Strasbourg, 346 p.
- KASSI (I.), 2007. *Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*, thèse de doctorat, Université Michel Montaigne de Bordeaux III, 310 p.
- POITOU (D.), « Organisation et pratique de l'espace urbain en Afrique de l'Ouest : deux exemples significatifs, Ilé-Ifé (Nigéria) et Niamey (Niger) », 1984, pp. 387-438. In : LE BRIS (E.), MARIE (A.), et al.

Anthropologie de l'espace habité dans les villes africaines, Dakar, Saint Louis, Lomé, Niamey, Bamako, Ilé-Ifé, Bangui, Ministère de la recherche et de la technologie, Paris.

SIDIKOU (A. H.), BONTIANTI (A.) et al, 2004. *La gestion des déchets urbains à Niamey*, documents et archives des études nigériennes/nouvelle formule, n°1 Université Abdou Moumouni de Niamey, IRSH, Niamey, 81 p.

YAYE SAIDOU (H.), 2013. « La gestion des transports urbains à Niamey », *Mukara Sani n°18*, IRSH, Niamey, pp-220-237.

YAYE SAIDOU (H.), 2014. *Se déplacer à Niamey, mobilité et dynamique urbaine*, thèse de doctorat, Université de Grenoble/ Université Abdou Moumouni de Niamey, 337 p.

YAYE SAIDOU (H.) et 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.espacestemp.net/articles/grandeur-et-decadence-des-taxis-suburbains-talladje-talladje-de-la-ville-de-niamey/>