

Se déplacer, un casse-tête quotidien dans le quartier *Bassora* (Niamey)

¹YAYE SAIDOU Hadiara

Thème D

Résumé

Le transport artisanal a, de plus en plus, envahi les capitales africaines. Ce transport collectif de la débrouille tente de combler la carence de l'offre de transport public contraignant ainsi les habitants des périphéries à effectuer, quotidiennement, de longs trajets à pied avant de pouvoir les emprunter. Les municipalités n'ont donc pas été capable de répondre à la forte demande de transport collectif consécutive à l'explosion démo-spatiale faute de moyens pour soutenir les entreprises publiques, qui se sont avérées non rentables. C'est ainsi que depuis la fin des années 1980, le paysage des transports urbains en Afrique a évolué, avec la disparition progressive des entreprises publiques à la suite de différents plans de restructuration au profit du transport collectif artisanal. A Niamey, capitale du Niger, le transport artisanal comme *faba-faba* et *bassora-bassora* a peu à peu occupé l'espace laissé vacant par le transport public en centre-ville et les nouvelles dessertes issues de l'étalement urbain. Soumise à une croissance démo-spatiale rapide, Niamey est caractérisée par la concentration des services, équipements et commerces dans le centre-ville et une périphérie dortoir de plus en plus vaste malgré un polymorphisme balbutiant. Cette distribution des fonctions de la ville engendre une augmentation des distances entre les lieux 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, de la vétusté des infrastructures et du difficile accès aux moyens de transport. Se déplacer est, aujourd'hui, un problème pour les citoyens, particulièrement, ceux des quartiers périphériques comme Bassora qui souffrent le plus de la défaillance du système de transport. C'est sans doute pourquoi, ils ont imaginé et mis en œuvre un système de transport original pour faciliter leur accès à Niamey. Les *faba-faba* et *bassora-bassora* et toutes les autres formes de transport artisanal peuvent être recadrés en vue de les intégrer dans le système. Nous voulons voir quelles sont les solutions alternatives aux transports publics à Niamey. A travers les taxis collectifs *faba faba* et *bassora bassora* « venus au secours » des habitants de Bassora dans leurs déplacements quotidiens. Les données utilisées sont issues d'une enquête réalisée en 2016 et en 2018, auprès de 50 chauffeurs de *bassora-bassora* et 30 chauffeurs de *faba-faba*, d'une enquête auprès de 100 ménage dans le quartier pris au hasard. Les données collectées ont permis de connaître le besoin de mobilité des populations de Bassora et de connaître l'importance des dans la desserte du quartier *faba-faba*.

Mots-clés: Transport artisanal-Etalement urbain-Se déplacer-Périphérie-Bassora-Niamey.

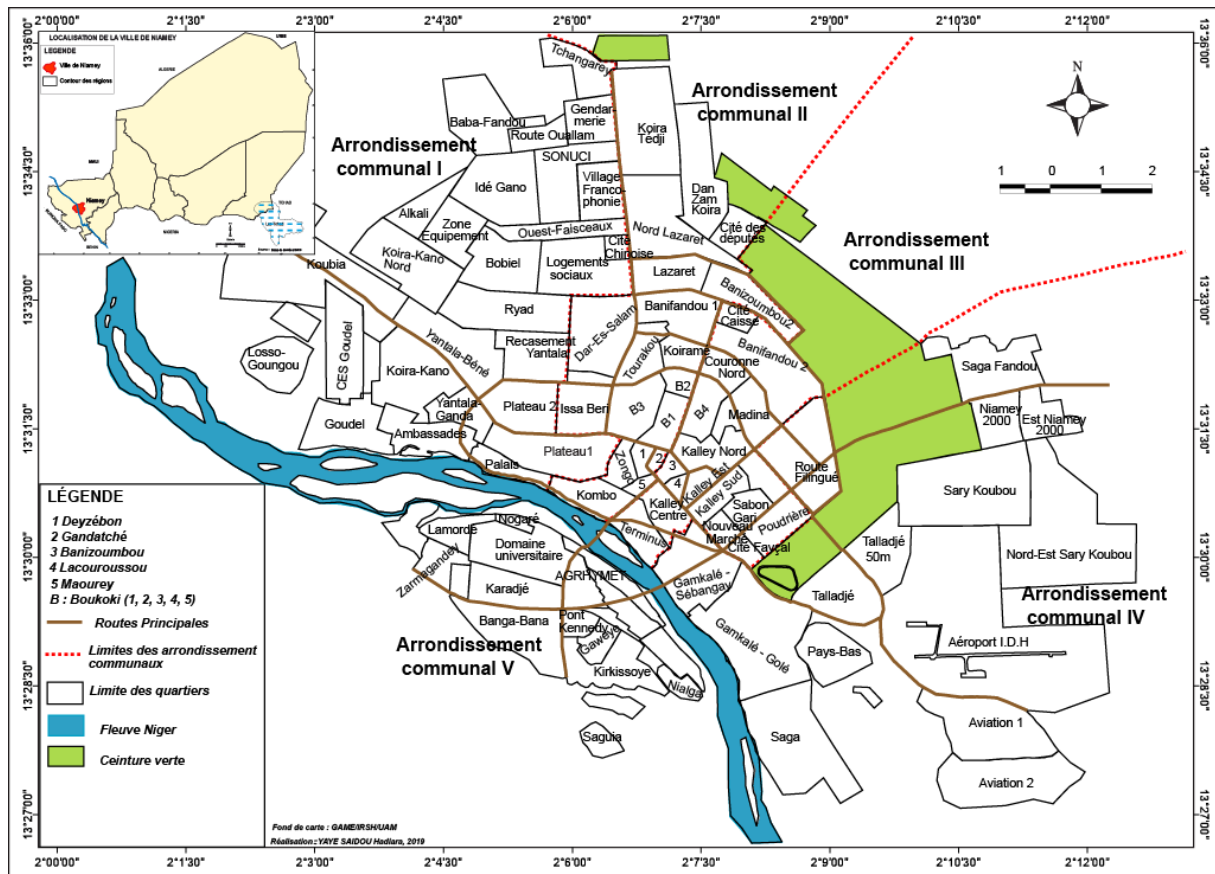
¹ Université Abdou Moumouni de Niamey, Niamey, Niger, hadiara18@yahoo.fr

Introduction

La mobilité joue un grand rôle à Niamey, une ville qui à l'instar de beaucoup de ville africaines s'étale de plus en plus et où le besoin de déplacement des habitants également. Les habitants de Niamey se déplacent pour des raisons professionnelles, d'achats ou des loisirs, etc.

La question de déplacement dans les villes africaines a été abordée par plusieurs chercheurs dont entre autres D. Plat et al. (2002), X. Godard (2002), A Guezere (2007), etc. Ces auteurs ont passé en revue les problèmes de mobilité dans les villes africaines, mais aucun ne s'est intéressé au cas du rôle que joue le transport artisanal dans les déplacements des habitants des quartiers périphériques de Niamey.

La ville de Niamey au Niger, excentrée à l'ouest du pays (Carte n°1) est confrontée à une croissance urbaine forte. C'est une ville relativement étendue en raison de son développement horizontal, qui s'étale de part et d'autre du fleuve Niger dont la traversée est facilitée par le pont Kennedy construit et le pont Amitié Niger-Chine fonctionnel depuis 2011.



Carte n°1 : La ville de Niamey

Premier pôle économique du Niger, elle compte aujourd'hui une population de plus de 1 200 000 hab. Les 1^{er}, 2^{ème} et 4^{ème} arrondissements communaux les plus peuplés sont situés sur la rive gauche du fleuve qui concentre près de 90% de la population totale de l'agglomération (Yayé Saidou, 2018). En raison des mutations des quartiers centraux, l'urbanisation se développe de plus en plus loin du centre dont la population résidente stagne, alors que le nombre de bureaux et services augmentent accentuant ainsi le déséquilibre emplois/logements au cœur de la ville. La population de la ville de Niamey se concentre de plus en plus dans les quartiers périphériques Nord, Est et Ouest se déplace quotidiennement vers les quartiers centraux faiblement peuplés mais assurant l'essentiel des emplois de la ville capitale du Niger.

L'urbanisation accélérée en périphérie est devenue une sorte de moteur pour le système de transport, dans la mesure où l'augmentation des distances dans la ville augmente les besoins de déplacements motorisés. La ville de Niamey ne dispose pas d'un système de transport adéquat à sa croissance rapide. En effet, les transports collectifs publics conventionnels du type autobus permettant aux populations à faibles revenus d'accéder aux activités urbaines : emplois, commerces, démarches administratives ne fonctionnent plus bien. Les populations surtout ceux se trouvant dans les périphéries lointaines n'ont d'autre choix que d'utiliser les modes de transports artisanaux (du taxis *tête rouge* en passant par les minibus *faba-faba*, les *lazaret-lazaret*, les *talladjé-talladjé*, les *kabou-kabou* et les *bassora-bassora*) s'offrent à elles. Le transport urbain de Niamey est donc entièrement contrôlé par le secteur artisanal.

Dans cet article, nous posons la problématique de la mobilité des habitants de Bassora quartier enclavé à l'Est de Niamey. Nous voulons analyser l'évolution des deux mode de transports collectifs desservant le Bassora. Nous demandons de prime abord, quelles sont les caractéristiques des modes de transports collectifs proposés aujourd'hui aux citoyens de Bassora ?

Notre article vise à mettre en évidence et à approfondir des aspects entre le développement de la ville, de l'économie et la qualité des transports, en les associant dans une approche transversale. Pour ce faire nous allons montrer les atouts et les contraintes liés à l'utilisation des *faba-faba* par exemple. En effet nous nous posons la question à savoir à quels risques sont exposées quotidiennement les populations du quartier Bassora dans leur locomotion par le biais des *faba-faba* ou *bassora-bassoara* ? Les populations sont-elles conscientes de ces risques ? pensent-elles que ces risques peuvent porter atteinte à leur santé, à leur vie ? Nous aimerions à la fin proposer une réorganisation du système de transport pour qu'il réponde aux besoins de mobilité des populations. Pour ce faire nous présentons d'abord la ville de Niamey et le quartier Bassora, nous présentons ensuite le système de transport surtout celui disponible à Bassora et ses caractéristiques nous finirons par une proposition de réorganisation du système de transport pour qu'il réponde à la demande.

I. Matériels et méthodes

Cet article est le prolongement d'une étude réalisée en 2016 sur les *bassora-bassora*. Un échantillon de 125 individus a été concerné pour la collecte des informations qui a permis de rédiger un premier article (Yayé Saidou, 2018). Ce travail constitue donc la seconde étape de nos investigations dans ce quartier périphérique enclavé de Niamey. Ces investigations ont été renouvelées en mars et avril 2019 pour d'abord réactualiser les anciennes données et d'avoir de nouvelles informations.

Tous ces travaux de terrains ont été précédés de recherches documentaires qui nous a permis de faire un état de l'art sur les questions de mobilité dans les villes africaines et ailleurs.

Pour répondre donc aux questions les méthodes d'enquête et d'entretien ont été privilégiées. Ainsi les fiches d'enquête et le guide d'entretien sont les principaux instruments utilisés. L'interview nous a permis de recueillir assez d'informations auprès des personnes ressources et quelques acteurs impliqués dans la gestion du transport à Bassora (Direction de transport, syndicats). L'enquête par questionnaire quant à elle a porté sur un échantillon représentatif de 100 ménages. Nous avons réalisées des enquêtes également auprès des chauffeurs de transports collectifs desservant Bassora il s'agit de 80 conducteurs (30 *faba-faba* et 50 *bassora-bassora*). Nous avons aussi administré des questionnaires auprès de 25 apprentis chauffeurs. En sus de ces données primaires, la recherche documentaire a porté sur des ouvrages généraux et spécialisés, interprétation de quelques cartes et schémas portants sur la planification spatiale de la ville de Niamey. Une recherche sur Internet s'avérait nécessaire pour savoir comment les

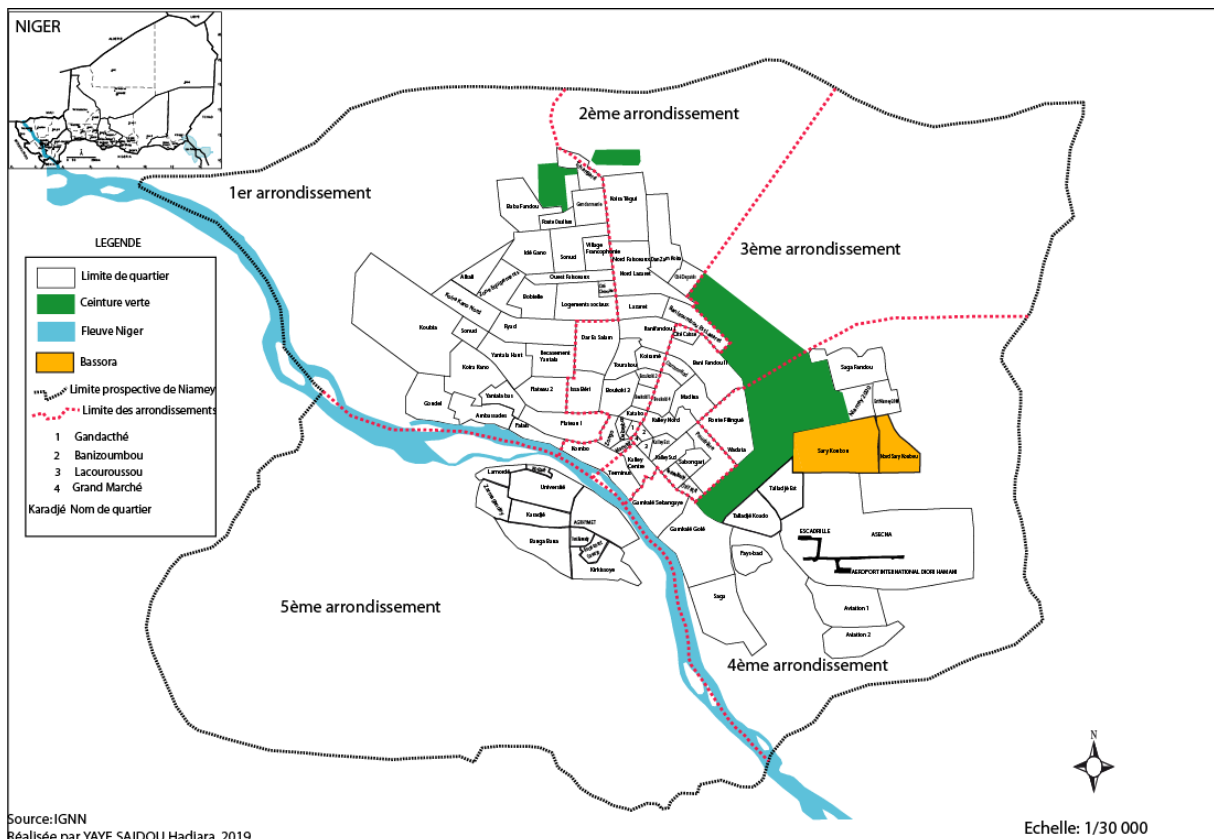
autres chercheurs ont abordé la question des transports artisanaux. Enfin le traitement et l'analyse de ces informations recueillies nous ont permis de decrire le transport et la mobilité des habitants de Bassora en transport collectif.

II. Résultats

I.1. Le quartier Sarry koubou ou Bassora

L'étalement de l'espace urbain niaméen se manifeste par la naissance de nouveaux quartiers à la périphérie de la ville et au dépeuplement de ceux du centre-ville du fait de leur colonisation par les activités commerciales ; les quartiers péricentraux par contre se densifient. Le quartier Sarry koubou communément appelé Bassora est aussi né dans cette dynamique. En effet, cette urbanisation galopante qui s'effectue horizontalement est consommatrice d'espace, elle entraîne un fort étalement de l'espace urbain, les transports urbains jouent du coup un rôle vital dans les déplacements et les échanges intra-urbains de toutes sortes et de toutes natures.

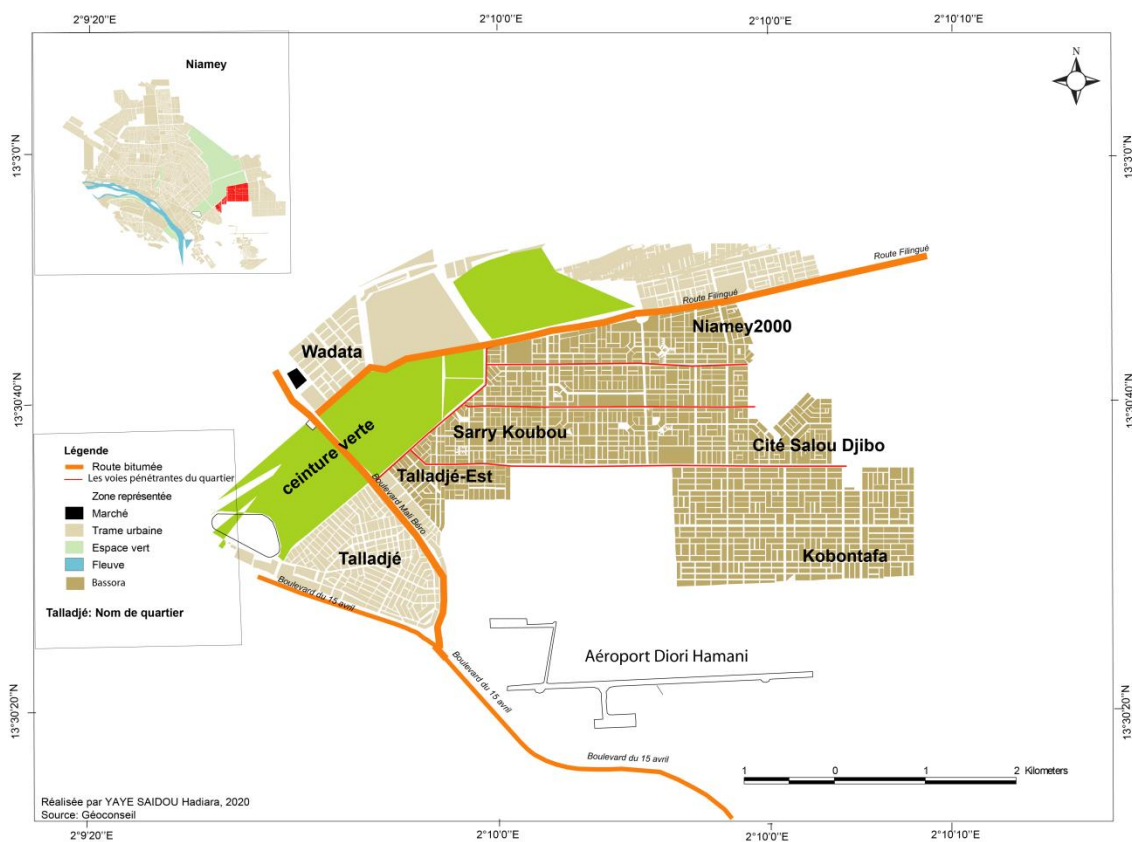
Le quartier Bassora est administrativement appelé Sarry Koubou, mais la présence du camp de formation de la garde nationale appelé « Bassora » a influencé la nomination officielle du quartier par les populations. C'est un quartier enclavé à l'Est de la ville de Niamey dans le 4^{ème} arrondissement communal. Son enclavement s'affirme par la ceinture-verte (voir carte n°2) qui est une barrière naturelle à l'accès au centre-ville mais aussi la clôture de l'aéroport qui bloque le quartier vers l'Est. Bassora se trouve à 1,5km de la RN 25 (RN=Route Nationale) (Route Filingué) à 7km de la RN1 (Boulevard du 15 avril) et à peu près 1km du Boulevard Malibéro.



Carte n°2 : Le quartier Bassora à Niamey

Il compte 31 844 hab. dont 14 702 hommes et 17 142 femmes (RENALOC, 2012). Il s'est très vite peuplé car dans les données du recensement de 2001, la population du quartier ne figurait pas dans les statistiques du RENALOC, 11 ans après sa population vient titiller celle du quartier Talladjé peuplé de 34 725 hbts qui existait depuis 1966 (Yayé Saidou et Motcho, 2012). En

effet, beaucoup de ménage y ont été attiré par le prix abordable du loyer qui malheureusement commence à grimper. Bassora présente les mêmes caractéristiques démographiques que l'ensemble de la ville de Niamey avec une forte fécondité, un rapport de féminité légèrement positif, une population très jeune et hétérogène : on y trouve des hauts fonctionnaires, des hauts gradés de l'armée, de riches commerçants côtoyant des gagnes-petits. Sa population est aussi cosmopolite car toutes ethnies du pays y sont présentes et même des étrangers provenant des pays africains limitrophes surtout. A Bassora, on dénombre 3 écoles primaires publiques et un complexe d'enseignement secondaire avec un marché qui a vu le jour en 2016 après le déguerpissement des kiosques et boutiques dans la ville de Niamey, mais qui peine à attirer des commerçants et des clients. Il n'y a aucun centre de santé publique mais quelques cabinets de soins privés et le centre de santé quatar OUSSEIMI qui offre un service semi privé de soins. Cette faible dotation du quartier en équipements et de service fait de Bassora un dortoir. On comprend dès lors les besoins de déplacements des populations de ce quartier périphérique enclavé quotidiennement sortent de leur quartier pour leurs activités à 7 km dans le centre-ville pour ne rentrer que pour dormir, car le quartier ne compte ni lieu de loisir ni lieu de sport.



Carte n°3 : Les principales artères de Bassora

Il ne dispose non plus d'une infrastructure routière bitumée, les trois grandes voies qui le parcourent sont latéritiques (Voir carte n°3) et dégradées. Elles sont les seules voies « praticables » pour tous les véhicules y compris les transports collectifs, alors que *"la voirie urbaine fait partie intégrante des systèmes de transport, dans la mesure où l'existence de l'infrastructure est une condition préalable à la circulation de toutes formes de véhicules"* écrivait Godard (2002).

I.2. Les modes de transport collectifs disponible à Bassora

La ville de Niamey dispose d'un service de transports collectifs conventionnels, de type autobus qui rencontre beaucoup de problème contrairement à d'autres ville de la sous région. De ce fait, la mobilité des Niaméens repose essentiellement sur la marche d'une part et d'autre part, sur des

modes à caractère collectif pour les habitants qui ne disposent pas de moyens de transport mécanisés individuels. Le système de transport de Niamey est dominé par les transports artisanaux surtout des taxis *têtes rouges* et les *faba-faba*. Ces modes de transport sont accessibles à tout le monde sans distinction d'âge, de sexe et de catégorie socioprofessionnelle.

Au quartier Bassora les types de transports collectifs proposés aux citoyens sont les taxis *tête rouge*, les minibus communément appelés *faba-faba*, les *bassora-bassora*, et autres. Du fait de l'incapacité de la SOTRUNI à assurer la desserte de la ville de Niamey donc le déplacement des populations.

I.2.1 Les taxis urbains ou *tête rouge*

Les taxis *têtes rouges* sont des véhicules de quatre places assises. Ils sont facilement identifiables dans la ville par la couleur rouge du « toit » (Photo n°1). Estimés à 12 % des effectifs des véhicules de transport en commun à Bassora (Yayé Saidou, 2018), les taxis *têtes rouges* occupent le 3^{ème} rang et desservent seulement une petite partie du quartier. Bien que les taxis *tête rouge* dominent dans l'offre collectif de transport à Niamey (plus de 7300 taxis en 2019), ils sont loin derrière les *faba-faba* et les *bassora-bassora* qui constituent les principaux moyens de transports collectifs desservant Bassora.



Photo n°1 : *Taxi tête rouge*
Source : Yayé Saidou Hadiara, 2011

Le mauvais état des routes surtout pendant la saison des pluies fait que les chauffeurs de taxis *tête rouge* n'aiment pas aller dans ce quartier comme l'explique le chauffeur Hama « *Chaque fois que tu rentres dans ce quartier, il te faut aller après au garage* ». Cette réticence des taxis *tête rouge* a permis l'émergence des *faba-faba* et *bassora-bassora* comme mode de transport en commun à Bassora ?

I.2.2. Les minibus *faba-faba*

L'étalement de la ville de Niamey a favorisé la naissance de plusieurs formes de transports en commun artisanaux dont entre autres les *faba-faba* qui ont vu le jour en 1999 qui opèrent dans plusieurs quartiers de Niamey, ils sont au nombre de 510 véhicules dans la ville. *Faba-faba* (Photo n°2) signifie « aide » en zarma, ce sont des minibus de 19 places assises qui assurent la

desserte du centre-ville vers les quartiers périphériques de la ville, ils sont donc des taxis suburbains.



Photo n°2 : *Faba-faba*
Source : Yayé Saidou Hadiara, 2011

Il faut noter ici les 19 places sont théoriques car on peut trouver plus de 22 personnes surtout aux heures de pointe dans ces *faba-faba* dont la particularité c'est de desservir les quartiers périphériques de la ville à partir des têtes de lignes concentrées autour des marchés (Photo n°3).



Photo n°3 : Ligne des *faba-faba*
Source : Yayé Saidou Hadiara, 2011

Dans la ville de Niamey, il existe officiellement cinq lignes de *faba-faba* situées le plus souvent le long des artères autour des principaux marchés.

Tableau 1 : Les différentes lignes de *faba-faba* à Niamey

Lignes	Quartiers desservis	Tarifs (en FCFA)
Grand marché-Aviation	Nouveau marché	100
	Gamkallé	100
	Talladjé	150
	Pays-bas	150
	Tondigamey	150
	Aviation	200
Petit marché-Goudel	Yantala-ganda	125
	Koira-kano	125
	Goudel	125

	Lossagoungou	150
	Gabagoura	150
Petit marché Koiratégui	Dar es salam	100
	Lazaret	100
	Danzamakouira	100
	Francophonie	100
	Koiratégui	125
Wadata-Niamey2000	Niamey2000	125
	Sagagorou	150
Wadata-Bassora	Bassora	125

Source : notre enquête, 2019

Le tableau ci-dessus montre les lignes de *faba-faba* encore opérationnelles même après le déguerpissement de 2016 dans la ville de Niamey où certaines lignes ont bougé de leur ancien emplacement comme celle du Petit marché-Goudel. Ces cinq lignes de *faba-faba* fonctionnelles dans la ville de Niamey totalisent 510 minibus en 2019 (Direction du transport, ville de Niamey, 2019) qui transportent les usagers de plusieurs quartiers péricentraux à des tarifs variant entre 100 et 200FCFA.

Au quartier Bassora, ils occupent la première place dans la desserte en transport collectif soit 30% du trafic. L'enquête que nous avons menée auprès des chauffeurs nous a permis de dénombrer 55 chauffeurs enregistrés sur la ligne. La totalité de ces conducteurs sont des hommes, ils sont des jeunes la plupart célibataire dont l'âge est compris entre 18 et 35 ans (75%) et un niveau d'instruction ne dépassant pas le niveau primaire (66% niveau primaire, 28%, analphabète, 8% secondaire). Ces chauffeurs sont pour la plupart des salariés (85%), le salaire tourne autour de 30 000 FCFA. Ils doivent également verser 15 000 FCFA par jour au propriétaire. 15% de ces chauffeurs sont des propriétaires de leurs véhicules. Tout usager qui se déplace en *faba-faba* doit déboursier la somme de 125 F CFA pour le transport du quartier jusqu'au marché Wadata. Mais pendant la saison pluvieuse ce prix passe automatiquement à 200FCFA. Cependant, des négociations entre usagers et conducteurs pour les courtes distances à l'intérieur du quartier au tarif de 100FCFA. Selon les conducteurs, les minibus *faba-faba* sont mis en circulation dès 06 h à 22 h. La particularité des *faba-faba* de l'axe Bassora c'est qu'ils ne vont pas jusqu'au centre-ville, leur destination finale est le marché Wadata, dans la zone périurbaine de Niamey.

I.2.3.Les *bassoara-bassora*

Comme les *faba-faba*, ils contribuent aussi à la desserte du quartier Bassora. Ils sont utilisés par le quart de la population du quartier selon les données de nos investigations. C'était d'ailleurs les premiers moyens de transport collectifs à desservir Bassora d'où le sobriquet de *bassora-bassora*. Ils se distinguent des taxis *tête-rouge* par la couleur bleue de leur toiture (Photo n°4) certains usagers les appellent *tête bleue*. Les *bassora-bassora* sont des taxis périphériques qui ont vu le jour en 2001, à l'initiative d'un habitant du quartier dénommé Yaou qui débuté l'activité avec son véhicule, il conduisait des commerçant et ménagères du quartier au marché Wadata au de 250 FCFA. L'effet domino a suivi. La direction de transport de la ville de Niamey estime leur nombre à 150 véhicules en 2018. Le prix de la course est descendu à 200 FCFA pendant chaque saison des pluies il grimpe à 300FCFA, à cause des multiples détours pour éviter les flaques d'eau parsemant les rues du quartier. Comme pour les *faba-faba*, les liaisons à l'intérieur du quartier sont négociées à 100 ou 150FCFA selon les distances. La capacité officielle des *bassora-bassora* est de 4 personnes, mais aux heures d'affluences fortes ils peuvent embarquer 6 passagers.



Photo n°4 : Bassora-bassora
Source : Yayé Saidou Hadiara, 2016

Contrairement aux chauffeurs des *faba-faba*, les conducteurs des *bassora-bassora* sont moins jeunes la moyenne d'âge comprise entre 30 et 45 ans, ils sont aussi à 85% mariés et leur niveau d'instruction un peu plus élevés : 50% niveau primaire, 20% niveau secondaire, 70% des conducteurs sont des salariés. Ils versent 5000 FCFA par jour au propriétaire du véhicule et reçoivent en retour un salaire de 20 000 FCFA par mois, les autres sont propriétaires de leurs véhicules. C'est le conducteur qui fixe la durée de son temps de travail selon sa disponibilité et sa force de travail. Mais pour la plupart des conducteurs de taxis interrogés, le travail commence généralement juste après la prière du matin entre 5h30 et 6 h du matin pour prendre fin dans la soirée vers 22 h.

Les *faba-faba* comme les *bassora-bassora* ont bien émergé dans ce quartier à cause non seulement de la flexibilité de leur prix mais également pour leur disponibilité dans les périphériques dont le réseau routier n'est pas aménagé. Qui sont les usagers de ces deux modes de transport ?

I.3. Les usagers de *faba-faba* et *bassora-bassora*

Lorsque l'on cherche à identifier les usagers des *bassora-bassora* et *faba-faba*, on se rend tout de suite compte que ce sont des citoyens à revenu modeste composé de petits commerçants (50 % des clients), des élèves et d'étudiants (22%) et des personnes en quête de travail (20 %) et de petits fonctionnaires (10%). Une répartition selon le genre montre que les femmes et les jeunes utilisent plus ces modes de transport que les hommes. L'afflux des usagers vers ces modes de transport collectif, depuis leur apparition, de cette catégorie sociale est massif. Il assure une desserte mieux adaptée à leurs aspirations, ils ont donc adopté les *faba-faba* et *bassora-bassora* comme mode de transport quotidien.

I.3.1. Une clientèle légèrement dominée par les femmes et les jeunes

En ce qui concerne l'usage des *faba-faba* et *bassora-bassora* dans le quartier, les femmes sont des grandes utilisatrices de ce mode de transport, plus que les hommes, comme en témoigne la figure ci-après, car elles contribuent aux besoins du ménage et doivent se déplacer fréquemment. Les femmes se déplacent non seulement pour l'approvisionnement de leur ménage, mais également leur petit commerce de rue qui leur procure quelques sous.

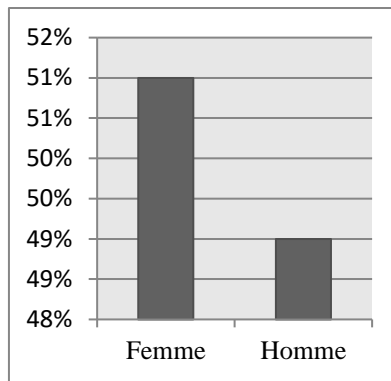


Figure n°1 : Une répartition des usagers selon le genre
Source : Notre enquête, 2019

Le transport artisanal est le plus adapté pour mieux satisfaire ces femmes grâce à sa flexibilité et à sa capacité à s'adapter aux conditions physiques (quartiers enclavés sans voirie bitumée), *faba-faba* et *bassora-bassora* apparaissent comme une panacée pour ces femmes, car ils contribuent au déroulement de leurs activités socioéconomiques comme l'affirme Zeinabou vendeuse de galette de mil du quartier « *Les faba-faba sont d'une grande aide pour réaliser mon commerce de galette, car chaque jour je dois me rendre à Wadata pour m'approvisionner en mil, huile et les autres condiments nécessaire pour mon commerce* ». L'analyse du graphique 1 montre que 51 % des effectifs utilisant les *faba-faba* et *bassora-bassora* sont des femmes contre 49 d'hommes. Cette tendance générale est confirmée par les déclarations des chauffeurs de *faba-faba* et *bassora-bassora* qui estiment à plus de 40% que les femmes constituent leur principaux clients, suivie des jeunes (filles et garçons) 29 %.

Les personnes âgées généralement ont une mobilité très faible du fait non seulement de leur faible proportion dans la population, mais aussi elles sont moins actives et se déplacent très peu. Les jeunes, par contre, bougent beaucoup et sont les plus gros clients des ces transports collectifs. La part des jeunes est encore plus importante dans ce quartier qui se trouve à la périphérie d'une capitale comme Niamey, qui accueille beaucoup de personnes issues de l'exode rural en quête d'emploi et qui y trouve refuge à cause du prix abordable des loyers. Cette catégorie de la population doit se déplacer pour des raisons d'ordre professionnel, scolaire, culturel et social, etc. Cependant l'utilisation de ces modes de transports présente également beaucoup de risques entre autres les accidents et la pollution de plus en plus grandissante.

II. Les risques liés à l'utilisation des *faba-faba* et *bassora bassora*

Ces deux modes de transports présentent un minimum de confort et de sécurité aux usagers, l'assurance des usagers est faible. Certains usagers enquêtés disent utiliser ces modes de transports collectifs presque par contrainte. La vétusté des véhicules et les manques d'entretien causent parfois d'énormes désagréments aux usagers. Le manque de confort dans ces véhicules sur des voies non bitumées rend les trajets souvent pénibles, comme l'affirme cet usager : « *quand tu rentres dans les faba-faba ou les bassora-bassora, le soir à la maison, tu es obligé de faire un massage à cause des douleurs musculaires parce que les véhicules sont vieux et les routes mauvaises*».

D'autres se plaignent des blessures répétées à chaque utilisation surtout des *faba-faba*. Ces blessures sont parfois dues aux sièges dégradés et vétustes des véhicules. Par ailleurs, quand ce ne sont pas des blessures corporelles, ce sont les vêtements qui en pâtissent. Pendant la saison de pluie, les passagers subissent d'énormes préjudices en l'absence des certains accessoires de protections et de sécurité du véhicule. Les équipements de base d'une voiture tels que tableau de bord, éclairage et signalisation manquent dans ces modes de transports collectifs représentent

des risques énormes pour les usagers car le conducteur travaille alors sans aucune indication technique.

Le constat fait par la population de Niamey en général et celle de Bassora en particulier est que, le développement de ces deux modes de transport présente des risques d'accidents. Car les accidents de circulation sont en hausse. Plus de 30 % dans l'ensemble de la ville de Niamey, selon la brigade de circulation du commissariat central. A ce niveau il faut préciser que c'est surtout les *faba-faba* qui sont considérés comme responsable de ces accidents. Beaucoup d'usagers interrogés se plaignent du comportement de certains conducteurs qui malgré la vétusté de leurs véhicules, mal entretenus et souvent surchargés, roulent vite pour faire le maximum de tours dans la journée. Cette course effrénée aux tours engendre des accidents de route qui sont aussi dus à la non maîtrise ou au mépris du code de la route, les conducteurs des "*faba-faba* surtout prennent très souvent des risques insensés ", s'indigne un habitant de Bassora. Dépassement à droite, excès de vitesse, arrêts intempestifs sur la voie, etc. Ces chauffeurs sèment la panique dans le quartier car trop pressés avec les yeux plus tournés vers la montre que sur la route. "*ils sont obnubilés par le gain de la journée, ils n'ont qu'une obsession, gagner toujours plus* ", nous dit un chauffeur de taxi *tête bleue* agacé par leur comportement. Ce qui peut se justifier par le fait, comme nous l'avons dit plus haut, que la majorité de ces chauffeurs ne sont pas propriétaires des véhicules qu'ils conduisent. "*Pour survivre, nous sommes obligés de travailler vite pour pouvoir disposer à la fin de la journée d'une recette supérieure à celle que nous imposent les propriétaires des faba-faba* ", affirme Garba, chauffeur de *faba-faba*. D'où l'obsession de rouler plus vite afin de gagner toujours plus d'argent. Les comportements à risques décrits plus haut sont plus élevés dans la ceinture verte où les itinéraires sont des chemins serpentant entre les arbres.

Cette activité présente également un risque pour la santé des chauffeurs et pour les populations, du fait des gaz d'échappement émis par ces véhicules majoritairement diesel. A ce niveau nous ne disposons pas de données prouvant concrètement les conséquences de cette activité sur la santé et de l'environnement, l'exemple des villes de Cotonou où Lomé où le développement des motos taxis participe à la progression des infections respiratoires, des maladies cardiovasculaires, du cancer, les maladies des yeux, l'écoulement du nez et la nervosité. Cependant tous ces risques ne dissuadent en rien la population car ils ne sont pas souvent conscients de tous ces risques liés à l'utilisation de ces moyens de déplacements. De plus en plus ils nombreux à recourir à ces modes de transport dangereux mais très peu coûteux et qui profitent à tout le monde dans ce climat économique difficile. La majorité des habitants de Bassora interrogés disent parfois être contraints à l'utilisation des transports collectifs proposés malgré les risques que certains ignorent d'ailleurs.

III. Bassora-bassora et faba-faba un mal nécessaire à Bassora

Les difficultés de la SOTRUNI ne lui permettent d'aller dans des quartiers périphériques comme Bassora ne disposant pas de voie aménagée. Le manque de moyens de transports collectifs publics a poussé les populations à imiter ce qui s'est passé à Talladjé qui a donné naissance aux *talladjé-talladjé*. C'était d'abord les *bassora-bassora* qui sont nés de l'initiative d'un habitant du quartier comme nous l'avons dit plus haut ensuite les *faba-faba* qui existaient déjà dans certains quartiers. En raison de l'enclavement du quartier par rapport au reste de la ville d'une part, de la pauvreté des habitants d'autre part. En plus, l'organisation spatiale de Niamey caractérisée par polycentrisme faible ne permet pas de réduire les distances obligeant les populations des couronnes périphériques à se déplacer vers le centre-ville, poumon économique et administratif de la ville de Niamey, pour leurs besoins divers (travail, commerce, démarches administratives, etc.). À ces raisons, s'ajoute la situation socioéconomique des habitants. En effet, les populations démunies ne disposant pas de moyen de transports motorisés individuels sont obligées, dans cette dynamique spatiale, d'utiliser les

modes des transports collectifs disponibles, ils deviennent alors dépendants des *bassora-bassora* et *faba-faba*. Les taxis collectifs assurent l'essentiel des navettes entre le marché Wadata et Bassora et les quartiers environnants (Route Filindjé). Les déplacements se traduisent par un important trafic comme nous l'indique nos données de terrain, par exemple, un *bassora* de cinq places fait en moyenne 20 voyages par jour sur la ligne. L'intensité de ce trafic illustre bien le niveau des mobilités spatiales et l'importance des échanges entre ces deux territoires. Les *Bassora-bassora* constituent un réservoir de main d'œuvre abondante. 80% des jeunes chauffeurs que nous avons enquêtés affirment avoir choisi cette activité parce qu'ils n'ont rien d'autres à faire, d'autres répondent que c'est une activité très rentable pour eux parce qu'ils ont beaucoup de clients dans le quartier et la distance n'étant pas très grande pour relier le quartier Bassora au marché Wadata, ce qui leur permet de faire plusieurs navettes par jour (Yayé Saidou, 2018). Le chômage des jeunes est une situation connue un peu partout dans les villes africaines. Le phénomène des *faba-faba* et *bassora-bassora* a permis à beaucoup de jeunes hommes d'avoir un gagne-pain en attendant des lendemains meilleurs. Ainsi, en dépit de ses faiblesses et des problèmes qu'il pose, le transport artisanal joue un grand rôle à Bassora où ils constituent un enjeu majeur. Aujourd'hui même si souvent ces taxis sont traités de tous les mots, 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. Pour qu'il devienne plus sûr, plus durable et dans l'intérêt des populations, il incombe aux différents acteurs (ville de Niamey, syndicats) de poser des actions concrètes en termes de sensibilisation, de formation et d'encadrement des chauffeurs et des usagers qui pourraient allier à la fois les intérêts socio-économiques des nombreux agents du secteur et la réduction des risques dans l'utilisation de ces modes de transports collectifs.

IV. Réorganiser le système pour le rendre durable

Les transports artisanaux constituent un mode de transport décisif pour les déplacements. Il est donc très important de les organiser au mieux afin de rendre moins vulnérables les usagers et les conducteurs. Deux actions doivent être menées, pour rendre viable ces taxis collectifs, il faut d'abord améliorer le cadre législatif, réglementaire et institutionnel de la profession. Il faut rappeler qu'il existe déjà un cadre réglementaire qui précise les normes et les conditions d'exploitation des transports collectifs à Niamey. Il s'agit de l'arrêté de 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 et le décret n° 88-091/PCMS/MT/T du 10 mars 1988 déterminant 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 en collaboration avec les autres acteurs du transport urbain qui sont : le ministère du Transport et de l'Aviation civile, le ministère de l'Équipement, le ministère de l'Urbanisme, de l'Habitat et du Patrimoine de l'État, le ministère de l'Intérieur, de la Décentralisation et des Affaires Religieuses, et le ministère du Commerce (Yayé Saidou, 2013). Le rôle de ces textes réglementaires est d'assurer la sécurité des citoyens, le respect des droits de chacun et la transparence dans la gestion sont en principe une volonté des pouvoirs publics. Malheureusement ces arrêtés sont foulés du pied par presque tous les acteurs. Il est donc impérieux de faire appliquer ces textes dans un cadre concerté entre tous les acteurs, afin de corriger les insuffisances et de résoudre les difficultés d'application du texte. Il est nécessaire de créer un cadre organisationnel comme à Dakar où le Conseil exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD), tente de structurer le système en professionnalisant les artisans en leur accordant à travers un projet financé par la Banque Mondiale des prêts permettant de renouveler leur parc de véhicules. Les transports collectifs artisanaux se sont développés très rapidement à Niamey dans un contexte de désordre pour répondre à l'insuffisance de la desserte par les transports publics et aux problèmes d'emplois des jeunes. Fort de cela, les

pouvoirs publics devront identifier les besoins d'appui en formation, information, sensibilisation et en équipement des organisations syndicales pour une bonne efficacité du travail.

Vu la hausse des accidents qui est une conséquence du comportement des conducteurs, il apparaît important de mettre en place un plan de sécurité routière. Il est utile de renforcer la capacité d'intervention de la police de circulation. Il faut également intégrer l'éducation routière dans les différents programmes de formation des jeunes pour les préparer à leurs tâches de futurs usagers de la route et les aider à développer les aptitudes nécessaires. Selon CODATU (2008), « *il est nécessaire de faire passer dans les esprits la notion de sécurité dans les transports par l'éducation, l'information et la répression des conducteurs et des usagers de la route* ». Cette éducation routière pourra être, à notre avis, un moyen pour les potentiels usagers des transports artisanaux de maîtriser les règles de sécurité de base et le code de la route.

Il faut aussi penser à l'aménagement de l'espace urbain et la voirie dans la ville de Niamey. Il convient à moyen et à long terme, de mieux maîtriser le développement de la ville en rapport avec le développement de la voirie permettant aux taxis collectifs de circuler de façon convenable afin de bien desservir les quartiers périphériques. Il est nécessaire d'établir un plan de circulation qui devra mieux organiser les infrastructures existantes à savoir, la réhabilitation des chaussées et trottoirs, l'aménagement des carrefours et des signalisations routières, la construction des pistes cyclables dans les nouveaux quartiers en extension, la réglementation des stationnements et des arrêts des transports collectifs. Il faut également promouvoir l'intermodalité dans ces quartiers pour faciliter la desserte dans tous les quartiers périphériques

Conclusion

Dans cette étude relative aux transports artisanaux à Bassora, un quartier périphérique de Niamey, On se rend compte du rôle des *faba-faba* et *bassora-bassora* dans la mobilité des habitants de ce quartier. Dans cette dynamique urbaine, que connaît la ville de Niamey, où les transports collectifs conventionnels demeurent insuffisants, le transport collectif artisanal constitue l'essentiel des modes de transports disponibles pour les citoyens. En effet, les difficultés que rencontre la SOTRUNI ne lui permet pas de répondre à la demande en mobilité d'une population jeune et dynamique le secteur privé, artisanal, a progressivement pris la place laissée vacante. Les transports dans leur ensemble sont marqués par des flux qui vont des périphéries résidentielles vers le centre actif ce qui est dû à l'organisation spatiale de Niamey. Ils participent à la dynamique spatiale nouvelle de la ville. Ils sont une réponse à l'extension continue de l'aire urbaine dans la mesure où ils atteignent les quartiers les plus reculés et les plus récents et relient ainsi tous les citoyens au centre-ville. Ils jouent un rôle particulièrement important dans desserte des populations à faible revenu. Mais la qualité du service, l'état des véhicules et le non-respect des règles élémentaires en matière de sécurité rendent leur utilisation dangereuse. Dans une ville caractérisée par du chômage en croissance, les modes de transports collectifs sont un secteur pourvoyeur d'emplois pour les jeunes déscolarisés et contribuent à la dynamique économique de la ville et répondent aux besoins de mobilité des populations des périphéries.

La politique de transport urbain à engager devrait, à court et à moyen terme, porter sur l'amélioration du cadre réglementaire existant, la formation professionnelle des conducteurs, la mise en place d'un plan de sécurité routière et enfin la promotion d'une complémentarité intermodale surtout avec la société de transport (SOTRUNI).

Certes, sur le plan infrastructures de transports, beaucoup de voies ont été aménagées dans la ville de Niamey ces dix dernières années, dans le but de rendre fluide le trafic tout en assurant la sécurité et le confort nécessaires. Cependant, le constat est que le problème de déplacement

est loin d'être résolu dans une ville en accroissement continuel comme Niamey. C'est pourquoi le problème de mobilité urbaine demeure une préoccupation de tous les jours.

Bibliographie

Codatu., 2008. Les défis du développement durable des transports des villes en développement : les bonnes solutions, Conférences sur le Développement et l'Aménagement es Transports Urbains XIII. Hô Chi Minh- ville, Vietnam

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. (p.147-175). Paris, France : Harmattan.

Godard, X., 2002. Les transports et la ville au sud du Sahara le temps de la débrouille et du désordre inventif, Paris, Karthala/INRETS.

Guezere, A., 2007. Taxis collectifs et taxis motos : un couple intermodal pour une meilleure intégration du transport urbain a Lomé, Colloque international sur le taxi organisé à Lisbonne les 20 et 21 septembre 2007[en ligne], consulté le 20 avril 2019

Kouakou Attien, J-M K., 2017. Les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations, *EchoGéo* [Online], 40 | 2017, URL : <http://echogeo.revues.org/14882> ; DOI : 10.4000/echogeo.14882

Motcho, K. H., 2005. Niamey, Garin Captan Salma ou l'histoire du peuplement de la ville de Niamey, in VILLES ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN AFRIQUE, Vol.4, Karthala, pp 3-34.

Plat, D., Pochet, P., 2002. D comme Dar es Salam, ou le danger du désengagement public, In GODARD, X., *Les transports et la ville au sud du Sahara le temps de la débrouille et du désordre inventif* (p.73-82). Paris, France : Karthala/INRETS.

Yayé Saidou, H., 2018. Bassora-Bassora ou la desserte d'un quartier périphérique à Niamey, in Mukara sani n°028, IRSH, pp19-33.

Yayé Saidou, H., 2013. La gestion du transport urbain à Niamey, in Mukara sani, Vol 18 19, IRSH, pp 220-237

Yayé Saidou, H., 2014. Se déplacer à Niamey, mobilité et dynamique urbaine. Thèse de doctorat, Université de Grenoble, Université Abdou Moumouni de Niamey, 337 p.

Yayé 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. Repéré à <http://www.espacestemp.net/articles/grandeur-et-decadence-des-taxis-suburbains-talladje-talladje-de-la-ville-de-niamey/>