

Article original

La circulation à Niamey, ville sahélienne et capitale du Niger

MOTCHO Kokou Henri^{1}, YAYE SAIDOU Hadiara¹*

1. Département de Géographie, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Université Abdou Moumouni, BP : 418, Niamey, Niger, Tél : (00227) 96965725

*Auteur correspondant : motchohenri@gmail.com

Article soumis le 15/11/2020 et accepté le 23/11/2020

Résumé : Ville de plus d'un million d'habitants depuis près d'une décennie, Niamey, la capitale du Niger est confrontée, à l'instar des grandes villes du monde et particulièrement celles du tiers monde à des problèmes de circulation malgré les investissements lourds réalisés dans la construction de routes, d'échangeurs et de ponts. La forte croissance démographique et son corollaire l'étalement urbain ainsi que l'organisation de la ville, le faible nombre de voies aménagées (bitumées et éclairées éventuellement) et le choix de l'automobile individuel comme mode de déplacement des personnes et des biens sont les principales causes de la non-fluidité de la circulation dans la ville. C'est ce que tente de montrer cet article dont les résultats s'appuient sur la documentation existante et sur l'observation, une technique chère aux géographes.

Mots clés : Niamey, occupation du sol, réseau routier, moyens de transport, acteurs du transport urbain

Abstract: *City of more than a million inhabitants for almost a decade, Niamey, the capital of Niger is faced, like the big cities of the world and particularly those of the Third World, with traffic problems despite heavy investments made in the construction of roads, interchanges and bridges. The strong demographic growth and its corollary the urban sprawl as well as the organization of the city, the low number of arranged ways (paved and possibly lit) and the choice of the individual automobile as mode of transport of people and goods are the main causes of the traffic flow in the city. This is what this article attempts to show, the results of which*

are based on existing documentation and on observation, a technique dear to geographers.

Keywords: Niamey, land use, road network, means of transport, actors of urban transport

Introduction

Capitale économique, administrative, politique et principal centre urbain du Niger, Niamey, divisée administrativement en cinq arrondissements communaux, compte aujourd'hui près de 1,5 million d'habitants et s'étend sur près de 30 000 ha. Elle enregistre un croît démographique de l'ordre de 5% par an soit un doublement de la population tous les 15 ans. Cette rapide croissance démographique et spatiale engendre de multiples problèmes pour cette ville peuplée majoritairement de pauvres. Au nombre des multiples problèmes que connaît cette ville africaine, on peut citer :

- les problèmes de logements avec leurs travers la multiplication de l'habitat informel ;
- les problèmes posés par les ordures ménagères et les eaux usées ;
- les problèmes d'approvisionnement en eau potable et sa distribution ;
- et le problème de l'étalement urbain et ses corollaires à savoir les problèmes de mobilités résidentielles et de déplacements. Dans le cadre du présent article nous nous intéresserons à la circulation urbaine.

L'espace urbain à Niamey est polarisé par la ville centre composée d'une zone administrative installée dans le quartier Plateau et d'une zone commerciale ou cité intérieure qui englobe les quartiers Niamey Bas, Stade, Grand Marché, Liberté et Lacouroussou. Cette ville primitive, couvre 860 ha soit moins de 4% de la superficie de la ville. Elle draine quotidiennement des milliers

de fonctionnaires, de commerçants, d'acheteurs et de personnes à la recherche de biens, d'informations et de services offerts par l'administration et/ou les entreprises privées, qui empruntent, s'ils n'effectuent pas le trajet à pied, les mêmes routes bitumées de la ville, contribuant ainsi à alimenter les embouteillages aux principaux carrefours au fur et à mesure que l'on se rapproche de la cité intérieure.

Se déplacer à Niamey est donc devenu un problème à cause de la circulation urbaine qui est de plus en plus difficile dans la ville capitale du Niger. Comment en est-on arrivé là pour une ville qui a bénéficié de plusieurs plans d'aménagement urbain depuis l'époque coloniale ? Est-ce l'organisation de l'espace urbain qui en est la cause ? Ou s'agit-il de l'effet conjugué de l'inflation du parc automobile et de l'insuffisance des infrastructures routières ?

Ce travail s'organise en trois points : le premier présente le réseau viaire aménagé de la ville de Niamey, le second, analyse l'offre de transport et le dernier s'intéresse aux acteurs de la circulation urbaine.

1. Matériels et méthode

Pour répondre à ces questions notre article repose sur l'analyse bibliographique et des observations effectuées sur la circulation dans la ville capitale du Niger.

L'analyse bibliographique a consisté à exploiter les thèses de S. Bernus (1962), A. H. Sidikou (1980), K. H. Motcho (1991) et H. Yayé Saïdou (2014), les différents plans d'urbanisme de Niamey (1937, 1952, 1964, 1967, SDAU de 1984, le PUR de 2009 et l'image Google Earth de 2020) et les données démographiques de l'Institut National de la Statistique (1962, 1977, 1988, 2001, 2012 et 2018) qui permettent d'appréhender globalement la ville et d'analyser son évolution à travers les âges. Ces documents montrent que Niamey est aujourd'hui une métropole de 1,5 million d'habitants qui s'étend sur les deux rives du fleuve Niger qui la traverse sur 15 km. Ils révèlent aussi que la maîtrise de la

croissance urbaine qui est la préoccupation du politique est un échec : la ville s'étend aujourd'hui sur 30 000 ha engendrant de ce fait des problèmes de circulation.

Pour appréhender cette circulation dans la ville de Niamey nous avons effectué des observations avec les étudiants de Master 2 sur les principaux axes de circulation de la capitale. L'exercice consistait à recenser les carrefours où la circulation, aux heures de pointes ou de descentes était trop lente ou bloquée pendant plus de 15 mn et les files d'attente des véhicules longues d'un kilomètre ou plus. Le constat est plus on se rapproche de la ville centre plus les carrefours des voies aménagées éprouvent des difficultés à distribuer facilement les véhicules vers leurs différentes destinations et les files d'attente sont longues. Inversement, à la descente sortir rapidement de la ville centre pour rejoindre son domicile n'est pas aisée jusque dans la zone intermédiaire.

2. Résultats

2.1. Le réseau viaire aménagé

Niamey étant un espace anisotropique, du fait du fleuve Niger enjambé par deux ponts, son réseau routier est donc scindé en deux. C'est ainsi que chaque rive a son propre réseau. Les deux sont reliés par deux ponts : le pont Kennedy, construit en 1970 est constitué d'une voie unique à double sens très congestionnée et le pont de l'Amitié Chine Niger, à double voies, réalisé en 2011 qui est, cependant, moins fréquenté que le premier parce qu'éloigné du centre-ville. Un troisième pont est en cours de réalisation. Il permettra de relier les périphéries Ouest des deux rives du fleuve.

2.1.1. L'infrastructure routière de la rive gauche du fleuve Niger

Niamey rive gauche comprend deux types de voies aménagées : les voies transversales Nord – Sud et les voies latérales Est – Ouest (voir carte). Une voie est considérée aménagée lorsqu'elle est soit bitumée ou pavée et est dotée éventuellement d'un éclairage public. Une voie est considérée comme transversale lorsqu'elle

traverse la ville du Nord au fleuve et latérale quand elle la traverse d'Est en Ouest.

Ainsi, Niamey compte neuf voies latérales dont deux seulement permettent de la traverser de part en part Niamey d'Est en Ouest. Ce sont :

- la voie du fleuve qui permet de relier Kollo (RN 31) à Tillabéri (RN 1) en passant par l'avenue de l'Afrique, rue du Souvenir ou rue NB 45, place des Martyrs, avenue François Mitterrand, boulevard de la République, boulevard des Ambassades et route de Tondibia. Cette voie, qui traverse toute la ville centre, a une largeur de 18 m dans la cité intérieure et 30 m dans la zone administrative où elle n'est pas accessible à tous ses usagers au niveau du palais présidentiel sur près 1,5 km. Son contournement par l'avenue Charles De Gaulle sis au Nord à 400 m, n'est pas possible du fait de la restriction de la circulation sur plus d'un demi-kilomètre par la garde présidentielle. On note aussi dans cette même zone, l'extension du lycée La Fontaine sur l'avenue du fleuve transformée, de ce fait, en voie sans issue. Ces restrictions détournent les flux de véhicules vers le boulevard de l'indépendance via soit l'avenue du Château d'eau (PL 35) ou les rues PL 40 – PL 41 (avenue de l'Irazer) qui sont aujourd'hui les voies les plus encombrées de la partie Ouest de la ville.
- l'axe central qui est la colonne vertébrale du réseau routier de Niamey est, en réalité, la RN 1 reliant Dosso à Tillabéri en passant devant le Grand marché. Dans la ville, il prend les dénominations suivantes : boulevard du 15 avril, boulevard de la Liberté, boulevard de l'indépendance, et boulevard des Sy et Mamar (RN). C'est une voie de plus de 20 km de long et large de 50 m. Elle est peu fluide pendant les heures de pointes voire même toute la journée à cause des embouteillages au niveau de tous les carrefours qui la jalonnent et du Grand marché. Sa transformation en voie expresse, de l'aéroport Diiori Hamani à la place de

République, ne l'a pas rendu fluide à la circulation, bien au contraire, le gain de temps sur l'axe central est perdu au niveau des carrefours, seules entrées et traversées possibles de cette voie expresse.

- La troisième voie importante et très sollicitée est la première rocade de Niamey, le boulevard Mali béro. C'est une voie de 50 m de large constituée de deux chaussées séparées par un terre-plein central. Elle dessert successivement le village artisanal et le marché de Wadata, des équipements socioculturels (arène de lutte, CCOG) et la zone artisanale (gare routière municipale et celles des compagnies privées de transport voyageurs : Al Izza, Souna transport voyageur, Azawad, STM, Rimbo, etc.). Elle relie l'Est et l'Ouest de la ville séparée par le talweg du Gounti yéna. Un échangeur a été réalisé en vain pour fluidifier la circulation au croisement entre cette rocade et le boulevard du Zarmaganda. Le boulevard Mali béro est aussi la limite Nord de la zone péricentrale limitée au Sud par le boulevard de l'indépendance. La distance entre ces 2 voies varie de 1,5 à 2 km. Il n'y a malheureusement pas de voies secondaires bitumées entre les deux dans la partie Ouest de la ville, pour détendre le flux de véhicules sur ces deux grandes routes. La partie Est, en revanche, bénéficie de deux voies secondaires aménagées mais n'en couvrant qu'une petite portion. Il s'agit de :
 - l'avenue Soni Ali Ber et son prolongement l'avenue du Kassai qui débouche sur le boulevard de l'indépendance. Elles sont très fréquentées et desservent le marché Katako et le Grand marché. Pour ce faire, un échangeur a été réalisé à la jonction des avenues Kassai-Ader-Gandatié et du boulevard de l'indépendance. Cet échangeur n'a malheureusement pas amélioré significativement la fluidité de la circulation parce qu'il coupe le marché Katako de ses entrepôts sis dans les quartiers Dézeïbon et Gandatié. Clients, marchands, portefaix et véhicules de tous genres

encombrent et traversent n'importe comment la voie au mépris des règles de la sécurité routière.

- Hormis cette voie médiane, la partie Ouest est aussi parcourue par une voie aménagée zigzaguant entre les quartiers Kalley Nord Abidjan, Boukoki 4, Boukoki 1 et Boukoki 3. Son tracé et la multitude de panneaux de stop la jalonnant en ont fait une voie secondaire qui n'a pas permis de décongestionner ni le Mali Béro ni le boulevard de l'indépendance (Figure 1).

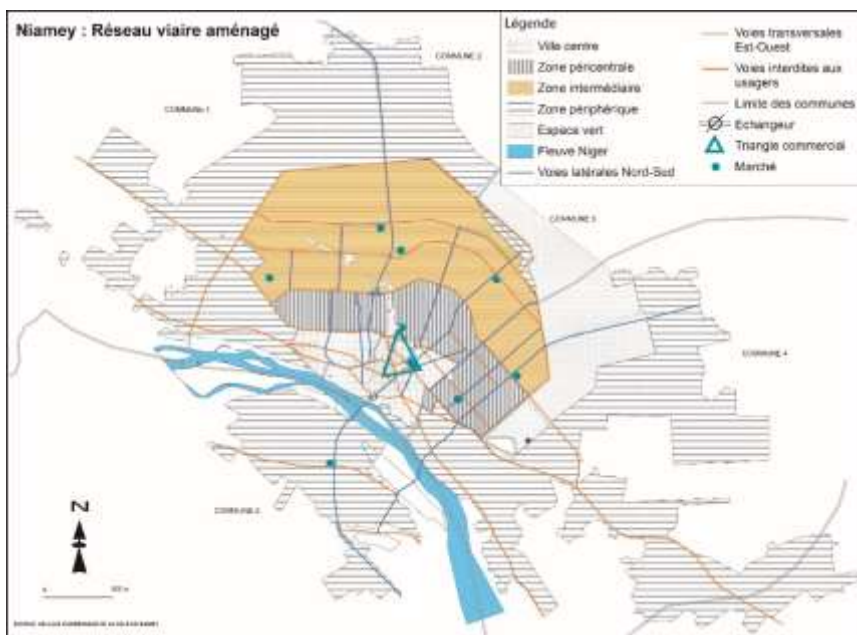


Figure 1 : Niamey, le réseau viaire aménagé

– La quatrième voie, le boulevard Bawa Jan Gorzo – Saraounya communément appelée Niamey Niala, relie les deux extrémités du boulevard Tanimoune sur près de 10 km. Elle est peu sollicitée par rapport aux deux premières à cause d'une part de sa largeur, c'est une voie unique à double sens de 6 m de large, et

d'autre part de sa dégradation très poussée sur près d'un kilomètre entre les quartiers Recasement Yantala et Dar-es-Salam et sur 500 m au niveau du quartier Banifandou. Cette quatrième voie est distante de près d'un kilomètre de la cinquième voie.

- La cinquième voie relie aussi les deux extrémités du boulevard Tanimoune en longeant successivement les quartiers Banifandou, Lazaret, la compagnie des sapeurs-pompiers de Lazaret, le marché Dar-es-Salam et les quartiers Riad et Bobiel. C'est la deuxième voie interne de la zone intermédiaire qui draine, avec la première, la route Niamey Niala, le flux interne de véhicules. Mais contrairement à la voie Niamey Niala, cette cinquième voie est, comme le boulevard Mali béro, à double chaussées de deux voies séparées par un terre-plein central. Elle accueille, pour ce faire, un nombre important de véhicules par jour.
- Au-delà, à près de 2 km au Nord, on a la deuxième rocade de la ville, le boulevard Tanimoune. C'est une voie large de plus de 100 m et aménagée. Elle débute au niveau du boulevard du 15 avril à proximité de l'hippodrome et longe, sur plusieurs kilomètres, la ceinture verte puis les quartiers Cité Député, Danzamoukouara, Francophonie, Sonuci, ZAC et Koirakano Nord pour rejoindre, via le boulevard Askia Mohamed, le village de Goudel au bord du fleuve Niger. Cette très longue route est composée de deux chaussées à double voies chacune séparées par un très large terre-plein central portant des pylonnes électriques de haute tension. Elle est la limite Sud de la zone périphérique, large de près de sept kilomètres et qui n'est irriguée par aucune voie aménagée de direction Est-Ouest. Réalisé il y a juste trois ans, le boulevard Tanimoune a aussi permis de désenclaver le nord de la zone intermédiaire. Le troisième pont en construction permettra de le relier à la rive droite du fleuve lui donnant ainsi un rôle de voie de contournement pour les camions dont l'accès à la ville leur est interdit de 7h du matin à minuit.

Hormis ces neuf voies latérales irriguant les 4 communes de la rive gauche du fleuve, Niamey compte aussi 6 voies transversales de direction Nord-Sud qui relient le boulevard de la Liberté au boulevard Tanimoune voire même au-delà. Le choix du boulevard de la Liberté n'est pas fortuit ; c'est la colonne vertébrale du réseau routier de la capitale du Niger qui structure la voirie nord de la ville dont le dessin est différent de celui de la voirie sud héritée surtout du plan Herbé de 1952. Le maillage des routes, dans cette partie de la ville, est plus resserré dans le centre-ville qu'à la périphérie où elle est beaucoup plus lâche. L'autre spécificité de la distribution de ces voies, est que la rive gauche du talweg du Gounti yéna est mieux pourvue en routes transversales Nord-Sud, cinq voies contre une seule sur l'autre rive qui est le Boulevard du Zarmaganda. On y recense cependant l'avenue des Zarmakoye long de 1 km reliant le boulevard de l'Indépendance à celui du Mali béro et deux voies pavées : l'avenue du Daoura (1,85 km) fait la jonction entre le boulevard Mali Béro et la route Niamey Niala tandis que l'avenue de la Radio communément appelée pavée Dar-es-Salam relie le boulevard Mali Béro et la deuxième voie interne de la zone intermédiaire sur 3,4 km. Enfin, on note que les voies transversales portent chacune plusieurs noms : La RN 25, par exemple dans la ville, est successivement nommée avenue du Kourfeye, puis avenue de l'Entente et enfin avenue de l'OUA.

Cette distribution des routes dans la ville révèle les difficultés de déplacements des niaméens pour aller d'un bout de la ville à l'autre et surtout pour accéder et circuler dans le centre-ville pour plusieurs raisons dont les plus importantes sont d'une part le faible nombre de voies reliant l'Est à l'Ouest de la ville ainsi que le Nord au Sud, les obstacles naturels comme le fleuve Niger et le talweg du Gounti yéna ou anthropique, la ceinture verte, l'infrastructure aéroportuaire, le domaine universitaire et d'autre part l'exiguïté des voies, leurs encombrements par les activités économiques informelles, l'absence de plan de circulation dans la ville centre et le faible nombre de panneaux de signalisation routière et de feux

de circulation. Conséquences, une grande partie de la ville n'est pas irriguée par le réseau routier aménagé. C'est le cas de la périphérie, qui couvre 80% de l'espace urbain et, tout au plus, est desservie par une route nationale toujours très congestionnée à mesure qu'on s'approche du centre-ville. Qu'en est-il de la rive droite du fleuve ?

2.1.2. L'infrastructure routière de la rive droite du fleuve Niger

L'arrondissement communal Niamey 5 est isolé des quatre autres par le fleuve Niger. Il est installé dans une plaine alluviale inondable par endroit et bordé au sud par un plateau dont les eaux de ruissellement tout comme ceux du fleuve inondent cette partie de la ville traversée par trois grandes voies aménagées dont deux s'entrecoupent à la place du Liptako gourma. Ce sont :

- l'axe centrale de direction Est – Ouest constitué par le boulevard du Développement, la place du Liptako Gourma et le boulevard du Gourma. Il s'agit en fait de la RN 6 ;
- et l'axe centrale Nord – Sud qui relie le pont Kennedy à la ville de Say en passant par le boulevard de l'Université, la place du Liptako gourma, le boulevard Alpha Mama Djobo et le quartier Saguia (RN 27)
- et la voie Nord – Sud reliant le pont de l'Amitié Chine – Niger au quartier Saguia (RN 27)

Ces trois grandes voies, les seules que compte la commune, la découpent en quatre parties : la première est composée du domaine universitaire et des quartiers Nogaré, Lamordé, Karadjé qui totalisent 30% de la population de la commune. Nogaré et Lamordé sont enclavés par le fleuve et le domaine universitaire qui abrite aussi le deuxième hôpital national de la ville. Ces deux quartiers sont accessibles soit par la rue pavée de l'INJS soit par la voie bitumée traversant l'université. Ils abritent aussi des jardins et des rizières. Karadjé, qui se développe le long des boulevards de l'Université et du Gourma, accueille le magasin sous-douane, le

marché de la rive droite et deux des trois grands quartiers informels de l'arrondissement communal : Banguisto et Zarmagandey. Cette partie de la ville n'est pas d'un seul tenant. Elle est coupée en deux par un bras du fleuve, à écoulement intermittent, qui sépare le domaine universitaire et les quartiers Nogaré et Lamordé du quartier Karadjé.

Le second quart est composé du centre régional AGRHYMET¹, de l'Autorité du bassin du fleuve Niger, du domaine de l'église évangélique, de l'usine du Riz du Niger, du quartier Nialga et de jardins et rizières. C'est une zone peu habitée à cause de ces grands domaines privés, de la configuration du site qui a engendré le troisième grand quartier informel de l'arrondissement communal, Nialga. La circulation interne est donc très faible ici.

Le troisième quart, constitué des quartiers Sagaia, Séno, Banga Bana, Nordiré et Kourtéré soit le tiers de la population de la commune, est disséqué par les kori descendant du plateau qui inondent cette vaste partie de l'arrondissement communal dont les marges, notamment le plateau, sont en cours d'urbanisation. La circulation interne, très marginale du fait des contraintes du site, est transférée sur les boulevards du Gourma et Alpha Mama Djobo où le flux de véhicules est tendu.

Le quatrième quart regroupe les quartiers Pont Kennedy, Gaweye et Kirkissoye. Ces trois quartiers totalisent plus du tiers de la population de l'arrondissement communal. Ils sont les grands bénéficiaires du deuxième pont et de la nouvelle voie le reliant à la RN 27 au niveau de Sagaia. Cette nouvelle artère est moins congestionnée que les autres.

La configuration du site et du réseau routier aménagé de la rive droite du fleuve ainsi que la position des ponts entraînent d'une part une forte sollicitation des boulevards Alpha Mama Djobo et du Gourma qui déversent leurs flux tendus de véhicules, aux heures de pointes, sur leur exutoire très encombré, l'avenue de

¹AGRHYMET : Centre régional d'Agro-Hydro-Météorologie

l'Université et son prolongement le pont Kennedy. L'encombrement de ce pont est dû à trois raisons : la première tient au fait qu'il est le plus court chemin permettant d'accéder à la zone commerciale et administrative ; la deuxième est due à l'inadaptation de l'échangeur de la place des Martyrs sis à la sortie nord du pont qui très embouteillé aux heures de pointe en bas mais vide sur le passage niveau. Enfin, on note aussi sa traversée à n'importe quelle heure, par des véhicules extrêmement lents que sont les charrettes et les animaux de trait chargés de bois de chauffe ou de foin pour animaux.

2.2. L'offre de transport à Niamey

Le parc automobile de Niamey comptait, en 2015, 186 148 véhicules soit les trois quart des véhicules immatriculés du Niger. Ce parc, qui ne prend pas en compte les véhicules de l'administration et de l'armée, s'accroît chaque année de 15 000 nouvelles immatriculations. On peut, à partir de cette estimation fournie par le ministère des transports, considérer que Niamey compte aujourd'hui environ 231 000 automobiles toutes catégories confondues. Notons que la plupart de ces automobiles, de seconde main importés d'Europe, sont usagés générant ainsi d'abondant rejets de gaz à effet de serre et de particules fines. Il faut également ajouter à ce parc tous les véhicules immatriculés au Nigéria surtout et aussi ceux qui ne sont pas immatriculés qui échappent au dénombrement du ministère des transports. La vétusté de ces véhicules fait que plusieurs d'entre eux sont, par conséquent, souvent sur cale pendant de longs moments. Ce parc prend enfin en compte les véhicules affectés au transport collectif bien décrit dans la thèse de Yayé Saidou (2014) et qui sont :

- Les taxi tête rouge qui sont des taxis de ville au nombre de 7 300. Ces véhicules, dont la toiture est peinte en rouge, sillonnent le plus souvent la ville à la recherche de clients ou au gré de la destination de leurs clients. Ce sont, pour la plupart, des berlines ou des break de marque japonaises pouvant transporter 4 personnes d'emblée au prix de 200 F

Cfa par personne et par course. Ce prix peut augmenter significativement en fonction de la distance et du volume et/ou du poids des bagages du client.

- 110 taxis périphériques qui sont, en réalité, des taxis de ligne reliant un marché à un quartier périphérique. C'est le cas des peugeot 505 pik up communément appelés *lazaret-lazaret* aménagés et transformés en taxis collectifs reliant le quartier périphérique de Foulan kouara kouara tégui au marché de Katako, via le quartier Lazaret ; et des *bassora-bassora* ou tête bleue (Motcho et Yayé Saïdou, 2011) qui sont, comme les têtes rouge, des berlines ou des break de marque japonaise faisant la navette entre le quartier périphérique de Bassora et le Marché de Wadata au prix de 200 F la course par personne.
- Les mini bus de marque japonaise appelés *faba faba* au nombre de 510. Leur capacité est de 20 places assises. Ils desservent, à partir de 4 pôles de commerciaux (Petit marché – Grand marché – Marché de Katako – Marché de Wadata) et de 5 lignes, une vingtaine de quartiers périphériques de la ville au prix de 100 à 200 F la course selon la distance.

A ce parc automobile s'ajoutent les motos dont le nombre a explosé avec l'avènement des motos bon marché fabriquées par la Chine et l'amélioration du niveau de vie des niaméens dont le pourcentage des pauvres est passé de 42% en 1993 à 10% aujourd'hui. L'absence de statistiques ne nous permet pas de connaître le nombre de motos en circulation dans la ville de Niamey, ni de motos-taxis desservant certains quartiers périphériques faute d'autorisation d'exercer. Ces motos taxis, qui opèrent de façon clandestine jouent un rôle important localement en transportant généralement une seule personne mais il n'est pas rare de voir le conducteur remorquer 2 à 3 passagers. On peut ajouter, à ce mode de transport à deux roues, quelques rares vélos qui parcourent les rues de Niamey. Le vélo n'a pas de succès à Niamey à cause de l'état des rues de la ville, sableuses pendant

la saison sèche et bourbeuses en saison des pluies, et de la canicule qui y règne presque toute l'année. On peut, enfin, mentionner le transport illégal de personnes effectué par les camions de marchandises en stationnement au niveau du marché Katako. Ces camions, le matin en allant au marché et à la fin de la journée en retournant au domicile de leurs conducteurs, prennent des passagers.

L'absence de statistique ne nous permet pas de calculer le taux de motorisation de la ville qui, selon les résultats du PUR de la ville de Niamey (2009), est l'un des plus bas des capitales africaines, de l'ordre de 15 véhicules pour 1000 habitants. Il connaît toutefois une croissance rapide surtout à partir de 2011 avec l'augmentation des salaires consécutive à l'exploitation du pétrole engendrant de ce fait l'encombrement des principaux axes de circulation et carrefours pendant les heures de pointe. Ces congestions fruits de l'augmentation rapide de la population et de la spéculation foncière et leur corollaire l'étalement de la ville qui engendre une croissance de la distance et donc des mobilités quotidiennes, mais aussi de la pauvreté de la municipalité, n'ont pas permis au pouvoir publique d'aménager conséquemment le réseau viaire. Elles sont aussi le résultat de la multiplicité des acteurs intervenant dans la gestion de la circulation urbaine et de leur incapacité à asseoir un cadre de concertation permettant d'anticiper les problèmes de circulation déjà vécus par les mégapoles africaines comme Lagos reconnue pour ses go slow (embouteillages).

2.3. Les acteurs de la circulation urbaine

Une multitude d'acteurs sont impliqués dans la gestion de la circulation urbaine. Ils peuvent être classés en trois grands groupes : les acteurs institutionnels, les opérateurs économiques et la société civile.

2.3.1. Les acteurs institutionnels

Ce sont les ministères et les institutions étatiques rattachées soit aux ministères, soit au cabinet du Premier Ministre ou du Président de la République. Au total 8 ministères sont impliqués directement ou indirectement dans la gestion de la circulation urbaine. Il s'agit du :

1. Ministère de l'Équipement qui est chargé de la conception, de la réalisation et de l'entretien des infrastructures de transport (routes, ouvrages d'arts, ponts et chemin de fer) ;
2. Ministère des Domaines, de l'Urbanisme et du Logement qui gère le domaine public, privé et immobilier de l'État, octroie des permis de construire pour les immeubles accueillant du public et approuve les projets de lotissements de la ville et les outils de planification urbaine ;
3. Ministère des Transports est chargé de la conception, de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi de la politique nationale de transport et de météorologie. A Niamey, il délivre aussi les permis de conduire, les plaques d'immatriculation, visite technique, etc. par le biais de délégués de services ;
4. Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité Publique, de la Décentralisation et des Affaires Coutumières et Religieuses : il est chargé de la tutelle des collectivités territoriales via la direction de la décentralisation. La direction générale de la police nationale à travers la direction de la circulation urbaine gère la circulation urbaine tandis que la direction générale de la protection civile intervient en cas d'accidents et de catastrophes survenant sur le réseau viaire ;
5. Ministère du Plan est chargé de la conception, de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi de la politique nationale en matière de planification et de prospective (plans de développement économique et social, promotion et mobilisation des investissements étrangers) ;

6. Ministère du Développement Communautaire et de l'Aménagement du Territoire est chargé de la conception, de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi de la politique nationale en matière de développement communautaire et d'aménagement du territoire ;
7. Ministère des Finances perçoit un certain nombre d'impôts à rétrocéder aux communes ;
8. Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Salubrité Urbaine conçoit et assure l'application de la politique de la ville en lien avec la salubrité publique. Il veille au respect de la législation relative à la voirie urbaine et prend, le cas échéant, les dispositions pour les faire respecter.

Ces différents ministères sectoriels œuvrent rarement de concert, chacun se cramponne à ses prérogatives. Le ministère de l'équipement, par exemple, construit les routes nationales traversant les villes sans se concerter avec celui en charge de l'urbanisme qui intervient dans la conception des outils de planification urbaine (PUR et SDAU)² et dans les projets de production des parcelles et donc dans la mise en place du réseau viaire local. Ces deux ministères n'associent pas vraiment les communes dans la conception et la réalisation des infrastructures routières dont la source des crédits est soit nationale ou provient de l'aide public au développement et rarement des fonds provenant des communes urbaines. Le ministère des finances rétrocèdent rarement aux communes le montant des impôts prélevés pour leur compte, etc.

En dehors de ces ministères sectoriels, cinq institutions de l'Etat interviennent aussi dans la gestion de la circulation. Il s'agit de :

²PUR = Plan urbain de référence

SDAU = Schéma directeur d'aménagement urbain

1. l'Autorité de Régulation du Secteur des Transports (ARST) rattaché à la Primature. Il vient d'être créé et est chargée de veiller à l'application stricte des textes législatifs et réglementaires, de promouvoir le développement du secteur des transports en veillant à leur équilibre économique et financier, de promouvoir la coordination inter et intra modale, de mettre en place un mécanisme de consultation des utilisateurs et des opérateurs, et enfin de collecter les ressources financières devant alimenter le fonds d'accès universel aux services de transport.
2. l'Agence Nigérienne de la Sécurité Routière (ANISER) est un EPA³rattaché au Ministère des Transports qui a pour mission de promouvoir, de coordonner et de suivre les actions et programmes de prévention et de sensibilisation en matière de sécurité routière ;
3. le Conseil National des Utilisateurs des Transports (CNUT) est un EPIC⁴ relevant du Ministère des transports. Il est l'équivalent d'un conseil des chargeurs. Il intervient dans la circulation de la ville de Niamey du fait des perturbations qu'engendre les milliers de camions entrant ou traversant la ville par jour après les formalités de douane. Pour limiter les congestions qui leurs sont dus, un arrêté de la municipalité fixe leurs accès ou traversées de la ville de 0h à 7h.
4. le Commissariat au Programme Niamey Nyala (CPNN) est chargé de mettre en œuvre les décisions prises par le comité d'orientation du programme Niamey Niala en rapport avec les structures techniques concernées. Il dépend de la présidence de la république. C'est dans ce cadre qu'elle réalise de nombreux travaux d'aménagement de la voirie de la capitale du Niger :

³EPA = Etablissement public à caractère administratif

⁴EPIC = Etablissement public à caractère industriel et commercial

aménagement de places, réalisation d'échangeurs, de voies bitumées, etc.

5. la Société nigérienne de contrôle automobile est chargée du contrôle technique des véhicules motorisés.

Ces cinq institutions qui s'ajoutent aux ministères ne donnent pas de lisibilité au secteur du transport urbain contrairement aux vœux du gouvernement car en sus du manque de synergie, il y a aussi une duplication de certaines tâches et une compétition entre tous ces acteurs. Les textes réglementaires créant toutes ces structures et définissant leurs attributions doivent être revisités pour permettre une gestion efficace de la circulation à Niamey.

2.3.2. Le gouvernorat de Niamey

Niamey est la seule ville qui a en même temps le statut de région et celui de ville à statut particulier. Le gouvernorat de Niamey est un service déconcentré de l'État dépourvue de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Il assure la tutelle et le contrôle de la légalité des actes des élus de la ville de Niamey. Mais dans la pratique, on constate que le gouvernorat se comporte en patron de la ville en s'immisçant dans sa gestion et en lançant des travaux sans aviser la ville engendrant de ce fait des tensions et rivalités entre le gouverneur et le maire (Nyirakamana C, 2015).

2.3.3. La municipalité de Niamey

Hormis ces institutions étatiques, la circulation urbaine est surtout l'affaire de la municipalité de Niamey qui est passée de communauté urbaine (Réforme de la décentralisation de 2004) composée de 5 communes dotées d'une autonomie de gestion et d'un budget propre et indépendantes les unes des autres et coiffées par un Président de la communauté urbaine à ville à statut particulier (Réforme de 2011) composée de cinq arrondissements communaux disposant d'un conseil et d'un maire élu membre du conseil de ville. La nouveauté, contrairement à la réforme de 2004, les arrondissements communaux ne disposent pas

d'autonomie de gestion ni de budget propre. Ils dépendent du budget général de la ville voté par le conseil de ville qui détermine les recettes, les dépenses et les grandes orientations de développement de la capitale. Ce conseil de ville présidé par le Maire de Niamey a été dissout en 2017 et remplacé par une délégation spéciale dont le Président est également le Haut-commissaire du programme Niamey Nyala. Ce cumul de fonction lui permet d'imposer à son conseil la vision du Président de la république. On constate d'une part que ni le Président de la délégation spéciale, ni le conseil de la ville ne dispose de la légitimité populaire et d'autre part qu'on est plus dans une logique de down-top cher à toute décentralisation mais plutôt dans un top-down qui ne répond pas forcément aux aspirations des niaméens, pour preuve les réalisations de la ville ou du moins du programme Niamey Niala que la population juge souvent inopportunes.

La municipalité de Niamey compte cinq directions intervenant directement ou indirectement dans la gestion des flux des véhicules dans la capitale du Niger. Ce sont la direction de l'aménagement urbain et de la gestion foncière en charge de la production des parcelles et donc du tracé et de l'emprise du réseau viaire. Ses actions participent aussi à l'étalement de la ville et à son sous équipement en réalisant des lotissements non viabilisés ; la direction de la voirie et réseaux divers est quant à elle chargée de la conception, de la réalisation et de l'entretien des VRD ; la direction des transports urbains gère l'ensemble des taxis de la ville toutes catégories confondues ; la direction de la police municipale gère les stationnements dans la ville et veille à l'application de l'arrêté n° 017/PDS/VN/SG/DGSTM du 28 mars 2019 portant interdiction de circuler sur le territoire de la ville Niamey aux gros porteurs de 7h à 0h ; et enfin la direction du garage municipal s'occupe du parc automobile de la municipalité qui compte des engins de terrassement, les camions vidangeuses et de ramassage des ordures qui perturbent la circulation lors de leurs interventions. Toutes ces directions, quoique relevant de la même municipalité, ne forment pas une équipe autour du maire,

bien au contraire, elles sont mêmes des concurrentes de sorte que le maire passe son temps à gérer des conflits de proximité et des rivalités internes exacerbés par le multipartisme (Olivier De Sardan, 2019).

2.3.4. Propriétaires, conducteurs et syndicats de taxis

Les opérateurs économiques propriétaires des taxis et mini-bus, parcourant à longueur de journée les rues de Niamey, sont des acteurs clés de la circulation. Ils peuvent être scindés en deux groupes : les opérateurs privés du secteur formel et ceux relevant du secteur informel. Seule la Société Nationale des Transports Urbains (SOTRUNI), qui ne compte aujourd'hui que 10 bus déglingués, relève du secteur formel. Elle est agonisante de sorte que l'activité de transport de la population dans la ville est aujourd'hui dominée par le secteur artisanal et informel qui compte presque autant de taxis que de propriétaires répartis dans 13 syndicats. Cette activité est surtout l'affaire des conducteurs de taxis qui sillonnent et desservent, dans leurs taxis, tous les territoires de la ville. Ils sont au nombre de 7 920 répartis au sein de 14 syndicats des conducteurs de taxis et de mini bus. La multiplicité des syndicats montre l'antagonisme qui règne parmi les acteurs de ce secteur.

En dehors des propriétaires, conducteurs et syndicats de taxi, il y a aussi des ONG et associations qui œuvrent pour la défense des clients des transports collectifs et pour une circulation apaisée. L'impact de ces associations est toutefois marginale par rapports aux autres acteurs de la circulation dans la ville de Niamey.

Enfin, on peut ajouter aux acteurs ci-dessus cités, les « parasites » de la circulation c'est-à-dire les activités économiques informelles de rues qui sont : les vendeurs ambulants, les mendiants, les laveurs de vitres des véhicules en arrêt aux carrefours et attendant le feu vert pour passer, les ordures ménagères empiétant certaines rues de la capitale, les carcasses de véhicules et les animaux de trait ou ambulants. Tous ces parasites, qui encombrant le réseau viaire,

ralentissent par conséquent la circulation et provoquent parfois des accidents.

3. Discussions et Conclusion

Niamey est une ville où la voirie a une emprise trop importante dans l'espace urbain. Cette voirie, aménagée et hiérarchisée dans la ville centre, ne l'est malheureusement pas dans les nouvelles extensions où il n'est pas rare de voir un îlot délimité par deux voies de 30 voire 50 m de large. Un tel aménagement n'autorise pas, bien entendu, une densification de l'habitat et accroît, par conséquent, les investissements dans des VRD.

L'analyse de l'occupation du sol montre que la dualité originelle entre le centre et la périphérie ne s'est pas fondamentalement modifiée. Cette dualité engendre des flux majeurs qui se traduisent par des déplacements quotidiens massifs de personnes et de biens qui font apparaître une organisation plus complexe de l'espace. Les uns de type professionnel reflètent la localisation des emplois rémunérés, les autres sont étroitement liés au commerce et donc à la satisfaction des besoins de la vie quotidienne des ménages. C'est le cas des marchés qui y jouent un rôle essentiel dans l'organisation de l'espace urbain en créant de nouvelles centralités, d'autres, enfin, relèvent de la santé, de l'enseignement ou d'autres services non moins importants.

Les déplacements internes liés au travail restent encore très influencés par les structures spatiales héritées de la période coloniale. La ville centre, qui s'étend le long du fleuve de la zone commerciale à la zone administrative, concentre la quasi-totalité des emplois du secteur moderne. Cette organisation de la ville provoque des embouteillages quotidiens contre lesquels les quelques agents de la police sont impuissants, aux heures de pointes et de descente, aux carrefours des principaux axes bitumés.

Le boulevard de l'indépendance joue un rôle important dans la desserte des différentes parties de la rive gauche de Niamey. Ce

boulevard qui passe devant plusieurs établissements scolaires de rayonnement régional est à double voies du boulevard au CET Issa Béri. A partir de là jusqu'à la place Gadafawa, il se réduit en une seule voie à double sens sur plusieurs kilomètres, réduisant de ce fait sa capacité alors que le flux de véhicules provenant de l'Ouest de la ville a explosé du fait de la restriction de la circulation sur les deux grandes voies enserrant le palais de la présidence. Le bitumage du boulevard Mali béro en 2005, la réhabilitation du boulevard du Zarmaganda et la construction d'un échangeur à leur intersection ont engendré une augmentation des flux de véhicules et des embouteillages au niveau de ce passage à niveau. Ces trois équipements n'ont malheureusement pas permis de fluidifié la circulation au niveau du boulevard de l'Indépendance. Aujourd'hui tous les boulevards et avenues aménagés sont très sollicités et donc très encombrés. La réalisation de trois échangeurs et de la nouvelle voie expresse reliant l'aéroport international Diiori Hamani à la place de République n'ont pas significativement joué leur rôle, fluidifier la circulation.

Les nécessités de la vie quotidienne entraînent aussi des déplacements intra-urbains qui s'effectuent sur les voies aménagées : la scolarisation, les soins médicaux, autant de besoins dont la satisfaction dépend de leur localisation. La géographie des équipements corrélée à celle du réseau viaire aménagé montre que leur densité va généralement en décroissant du centre vers la périphérie, les quartiers récents en étant privés, au mieux chichement pourvus ; ils dépendent aussi plus ou moins complètement des autres.

La nature et l'ancienneté des quartiers jouent donc un rôle primordial. Les équipements commerciaux (marché, magasin de gros et demi-gros, supermarchés) sont concentrés dans le centre-ville dans le triangle commercial formé par les marchés de Katako, le Grand marché et la zone de l'ancien Petit marché. Ces équipements marchands sont fréquentés par l'ensemble des niaméens. Dans les quartiers péricentraux, le long des grandes

voies de circulation et aux principaux carrefours, en particulier dans la partie proche du centre-ville et autour des marchés se sont installées des infrastructures artisanales et commerciales assez denses. Cette situation s'oppose au vide constaté dans les quartiers périphériques dont les attentes en infrastructures routières indispensables à la mobilité quotidienne des populations sont très fortes.

La répartition des infrastructures routières et des équipements commerciaux et artisanaux, éléments-clé de la polarisation de l'espace, alimente des flux quotidiens d'acheteurs et de vendeurs qui empruntent, s'ils n'effectuent pas le trajet à pied, les mêmes routes bitumées de la ville, contribuant ainsi à alimenter des embouteillages de plus en plus long. Ce qui pose la question des relations entre d'une part étalement et VRD et d'autre part entre étalement et ville durable.

Cette description sommaire de la répartition des infrastructures collectives montre les aspects essentiels de l'organisation de l'espace dont la spécificité est qu'elle est déséquilibrée. Il faut noter cependant l'apparition d'un polycentrisme balbutiant autour des marchés secondaires suivants : Nouveau marché, Wadata, Kassouan dolé, Dar-es-Salam, Haboutagui et de la Rive droite. La prise en compte de ces nouvelles centralités, l'élaboration d'un plan de circulation et le choix des modes futurs de déplacements des niaméens détermineront de la durabilité de la capitale du Niger.

Bibliographie

Bernus S. (1969). *Particularismes ethniques en milieu urbain : l'exemple de Niamey*. Paris, Université de Paris, Institut d'Ethnologie, Mémoires de l'Institut d'Ethnologie, 262p.

Bres A. (1998). Le système des voies urbaines : entre réseau et espace. *Flux* n°34, pp 4-20.

https://www.persee.fr/doc/flux_1154-2721_1998_num_14_34_1233 (consulté le 12/05/2018)

Motcho K. H., Yayé Saidou H. (2011). Grandeur et décadence des taxis suburbains "Talladjé-talladjé" de la ville de Niamey. *Ahoho* (Revue de géographie du laboratoire de recherche sur la dynamique des milieux et sociétés de l'université de Lomé), N° 7, 5^{ème} année.

Motcho K. H. (2010). Niamey garin Captan Salma ou l'histoire du peuplement de la ville de Niamey. *In* : *Ville et organisation de l'espace en Afrique*. Dir Motcho K. H. et alii. Karthala (Coll. Maîtrise de l'espace et développement)

Motcho K. H. (2005). Comportements et attitudes de la population de Niamey, capitale du Niger, vis à vis des infrastructures publiques : l'invasion de la rue, une règle établie. pp. 177-192. *In* : *Vivre dans les milieux fragiles : Alpes et Sahel*. Hommage au Professeur Jorg Winistorfer. Lausanne, Université de Lausanne. Travaux et recherches n° 31, 348p.

Motcho K. H. (1991). - *Cadre de vie et systèmes de santé à Niamey (Niger)*. - Bordeaux, Université Michel de Montaigne de Bordeaux III, UFR de Géographie, 309 p. (Thèse : Géographie : Bordeaux III : 1991)

Nyirakamana C. (2015). *La décentralisation au Niger : cas de la mobilisation des ressources financières dans la ville de Niamey*. Montréal, Université de Montréal, Faculté des arts et des sciences, Maîtrise de sciences politiques, 118 p. (Maîtrise : Sciences politiques : Montréal : 2015)

Olivier de Sardan J. P. (2019). Conflits de proximité et crise de la démocratie au Niger. *Cah. d'études africaines*. LIX (2), 234, pp. 405 – 425.

République du Niger, Communauté urbaine de Niamey (2009). *Plan urbain de référence de Niamey et programme directeur d'investissement*. Rapport définitif. 225p.

République du Niger, Communauté urbaine de Niamey, Cellule d'adressage (2004). *Plan-guide de Niamey. Index des voies*. 52p. + plan de la ville de Niamey

Sidikou A.H. (1975). *Niamey : Etude de géographie socio-urbaine*. Rouen, Université de Haute Normandie, Faculté des lettres et sciences humaines, Institut de Géographie, 1975, 426p. (Thèse d'Etat : Géographie : Rouen : 1975).

Yayé Saidou H. (2014). *Se déplacer à Niamey, mobilité et dynamique urbaine*. Grenoble. Université de Grenoble/PACTE – Université Abdou Moumouni/FLSH. 337p. (Thèse : Géographie : Grenoble : 2014)