


**Solidarité Internationale
sur les Transports et la Recherche
en Afrique Sub-Saharienne
(SITRASS)**



**LA NON-PLANIFICATION DES TRANSPORTS
COLLECTIFS URBAINS
ET SES CONSÉQUENCES EN TERMES D'USAGES :
LES CAS DE NIAMEY (NIGER) ET DE PUEBLA (MEXIQUE)**

Emmanuel RAVALET et Enrique BUENO CEVADA

Laboratoire d'Économie des Transports

Lyon

Institut National de la Recherche Scientifique, Urbanisation, Culture et Sociétés

Montréal

Emmanuel.Ravalet@ucs.inrs.ca

Enrique.Bueno@ucs.inrs.ca

Introduction

La plupart des grandes villes des pays du Sud ont dû faire face ces dernières années à de grandes mutations dans leur forme. Celles-ci peuvent être associées à leur forte croissance, spatiale et démographique. Un certain nombre de problèmes sociaux se posent alors, parmi lesquels la question de la mobilité quotidienne. Lorsque les distances à effectuer s'accroissent, l'accessibilité des populations est questionnée, surtout dans des contextes où l'équipement individuel est relativement faible. Les transports collectifs urbains jouent alors un rôle de première importance dans la mise en relation des territoires attractifs de la ville avec les lieux où les citoyens résident, parfois sans équipement ni service.

Deux villes seront au cœur de cette recherche, Niamey au Niger et Puebla au Mexique. On ne peut pas parler dans ces agglomérations d'une planification des transports collectifs, le choix plus ou moins assumé étant de laisser jouer la concurrence entre transporteurs privés (individus ou petites entreprises) dans l'acheminement des citoyens. L'objectif de cet écrit est de faire le point sur le fonctionnement de ces deux systèmes de transports collectifs, en pointant les avantages qu'ils offrent et les inconvénients qui leur sont associés. Nous nous baserons pour ce faire sur des données issues de deux enquêtes-ménages réalisées dans le milieu des années 90 et sur notre connaissance des aires urbaines en question. Le cadre théorique dans lequel cette recherche s'inscrit sera présenté dans une première partie.

En abordant la ville mexicaine (plus étendue et caractérisée par une part modale très forte des transports collectifs), nous affinons notre compréhension du cas niaméen en pointant ses spécificités, les tendances fortes (communes aux deux villes) et ses perspectives dans l'hypothèse d'une poursuite du « laisser-faire » dans la planification des transports collectifs. Nous cherchons ainsi à cibler les avantages et les insuffisances d'un système de transports collectifs dont la seule planification est celle que sous-tend le jeu de l'offre et de la demande. Un certain nombre de propositions en termes de politiques urbanistiques seront finalement présentées sous forme de conclusion.

I. Problématique et méthodologie

A. *Le contexte urbain dans les pays du Sud*

Avec des nuances et des exceptions, l'ensemble des spécialistes s'entend sur la forte croissance de la population dans les villes du Sud. En un siècle, la population totale de la zone subsaharienne a été multipliée par dix pendant que sa population urbaine l'était par cent ! [SAH/DLR, 2000]. Au Niger, la ville de Niamey a crû tout particulièrement à partir de l'indépendance (en 1960). Les taux de croissance urbaine, certes déjà rencontrés à certaines périodes aux États-Unis ou en Grande Bretagne, ont été exceptionnellement élevés dans les années 80 et ont conduit à une conjoncture urbaine délicate. L'accroissement naturel en est aujourd'hui le facteur explicatif prépondérant, c'était auparavant l'arrivée de personnes en provenance des campagnes, des centres urbains secondaires ou de l'étranger. Face à la rapidité des mutations urbaines, on assiste à la mise en place d'un « urbanisme de rattrapage », avec un transfert tardif de compétence de l'État vers les collectivités locales (qui ont souvent des moyens modiques). En Amérique Latine, la situation est différente mais tout aussi préoccupante. La croissance effrénée des villes fait partie du passé (proche) et la situation est plus contrôlable pour les responsables urbanistiques. Jusque dans les années 60, la population urbaine mexicaine a augmenté de manière impressionnante, elle a ralenti

ensuite. Avant 1975, la composante migratoire (surtout de la campagne vers la ville) en était le principal moteur, elle trouve depuis sa source dans la structure même de la population (encore très jeune).

Les politiques d'ajustement structurel (centrées sur une ouverture au commerce extérieur et une limitation du rôle de l'État) n'ont rien arrangé à la situation sanitaire et sociale des citadins du Sud [Antoine, 1997]. En Afrique, mais également en Amérique latine, nombre d'entre eux sont mis à l'écart d'un certain nombre de « services de base » parmi lesquels parfois l'électricité ou l'eau courante. Les quartiers dans lesquels ces « laissés pour compte » résident sont souvent situés en périphérie, et la faiblesse des moyens interdit une certaine partie de leur mobilité quotidienne, à savoir une mobilité qui ne se réduit pas à la proximité du quartier. Les conséquences sociales sont souvent dramatiques pour ces familles, en marge de l'activité urbaine et des bienfaits que l'on peut lui associer [Diaz Olvera et al, 2002]. Du fait de l'effondrement des investissements urbains, les conditions de vie se dégradent (les réseaux d'assainissement datent souvent de la période coloniale, les services de santé ne sont pas en mesure de répondre aux besoins de la population urbaine) et le nombre d'emplois que ceux-ci génèrent est de plus en plus faible [Dubresson, 1996].

B. Les modes de transport

« La ville, l'espace vécu, ces territoires du quotidien sont d'abord l'œuvre du marcheur ou de l'automobiliste » (Di Méo, 1999:86).

Tel que nous l'évoquions dans la partie précédente, l'accession aux services et aux activités par les citadins périphériques peut être extrêmement difficile. Dans les villes latino-américaines, ils sont dans l'obligation de pratiquer de très grandes distances à pied, ou de rester dans leur quartier... (Henry, 1994). On note également que les prix des transports collectifs ont augmenté (ainsi que la part des revenus qui leur est réservée), ce qui exclut les plus pauvres, ou demande de leur part un gros sacrifice (Prévôt-Shapira, 2003). « La crise se traduit pas une pauvreté endémique des populations » (Diaz Olvera et Kane, 2002). Une part très importante de la population urbaine en Afrique subsaharienne se voit dans l'obligation de se déplacer à pied, dans des conditions parfois très difficiles (pollution, saleté, bruit, agressions, chaleur, forte accidentologie, etc...). Ces citadins sont alors astreints au quartier ou contraints en ville [Plat, 2003]. Rappelons ici que la part modale de la marche à pied est de plus de 70% à Niamey.

Nous nous devons alors de réfléchir spécifiquement aux modes de déplacements, qui peuvent être considérés comme une interface entre le citadin et sa ville. Chaque mode sous-entend un rapport particulier avec la ville. En développant le concept d'*adhérence urbaine des déplacements*, G. Amar [1993] réfléchit à la mobilité relativement aux espaces urbains où elle se déroule (ce ne sont pas pour lui des *non-lieux*). Il aborde alors l'interaction avec les territoires et les activités de la ville. La voiture par exemple aura une forte adhérence en périphérie et la marche à pied en centre-ville (milieux denses et activités accessibles facilement sans véhicule). Ce que nous voulons souligner ici, c'est que la *forme* de la ville et de ses territoires peut être associée avec l'utilisation de modes de déplacements spécifiques qui n'impliquent pas la même relation pour les citadins avec leur environnement physique et social proche. C'est la question que nous souhaitons aborder en considérant les transports collectifs urbains.

Tel que décrit par G. Amar [1993], le mode de transport ne peut se réduire à un objet purement technique. Pour comprendre ce que sont les modes de transport, il convient de composer ses éléments matériels avec des éléments socioculturels surtout, socioprofessionnels aussi. Selon les contextes, ils peuvent être associés à des représentations spécifiques (vélo=pauvreté dans plusieurs villes africaines, voiture=pollution pour une part croissante des citadins des pays occidentaux, etc...). Leur existence est associée à des métiers, des savoirs-faire et des habitudes qui varient également avec les pays et les cultures. Il est donc fondamental de décrire les contextes dans leur ensemble plutôt que de comparer directement certains aspects particuliers.

Nous considérons finalement que l'utilisation de certains modes de transport suppose une relation spécifique avec la ville et ses territoires. « *La diversité des modes de déplacements et de leur usage renvoie à des différences de consommation d'espaces et de ressources* » [Vasconcellos, 2001]. Nous étudierons donc ici le fonctionnement de la ville et l'articulation des territoires urbains relativement aux divers usages des transports collectifs urbains.

C. *Une approche des transports collectifs urbains, réflexion et méthode*

Contrairement aux agglomérations occidentales contemporaines, dites à *mobilité facilitée*, les citadins des villes que nous considérons dans cette étude sont fortement contraints dans leurs déplacements. Niamey au Niger et Puebla au Mexique sont des villes très étalées dans lesquelles les distances sont grandes et les moyens de les parcourir sont faibles. Dans la mesure où l'équipement individuel est relativement faible, les transports collectifs urbains jouent un rôle très particulier qu'il convient d'étudier. Souvent maladroitement considérés comme un tout, les *transports collectifs urbains* cachent sous ce même vocable une grande diversité de modes de transports différents. On peut ainsi rencontrer à Niamey des taxis collectifs, des *talladjé-talladjé* et quelques bus. A Puebla, la diversité est plus forte encore et circulent des taxis, des bus scolaires, des autobus, des microbus, des combis, et quelques véhicules pour le transport des actifs. Nous reviendrons bien évidemment sur l'ensemble de ces modes de transports en précisant leurs spécificités. Tel que nous l'évoquions dans la partie précédente, les modes de transports sont différents dès lors que l'on change de contexte. Les taxis n'ont donc pas du tout le même sens pour les citadins poblanais et niaméens, il en est de même pour les autobus.

Nous entamerons nos études de cas par une description de chacune des deux villes et de leurs transports collectifs. Nous pourrons alors revenir sur la diversité des modes concernés en précisant le rôle joué par chacun d'entre eux. Cette partie plutôt qualitative nous permettra d'être mieux armés pour aborder le traitement de données. Nous nous basons en effet sur deux enquêtes-ménages déplacements réalisées dans le milieu des années 90. A noter que l'intérêt de cet écrit n'est pas de faire un bilan de la situation actuelle mais de confronter deux situations très contrastées avec un questionnement original. En considérant la ville mexicaine (plus étendue, caractérisée par une part modale très forte des transports collectifs et une grande diversité des modes), nous affinons notre compréhension du cas niaméen en pointant ses spécificités et les tendances fortes communes aux deux villes.

Le traitement des données se déroulera en trois temps :

- La localisation des pôles attractifs de la ville par l'étude des « destinations préférées » par les citadins

- La localisation des flux en transports collectifs. On pourra alors parler d'exclusion spatiale dans le cas des zones non reliées avec les pôles attractifs précédemment décrits.
- La caractérisation sociale des usagers des transports collectifs, avec la mise en lumière d'une éventuelle exclusion sociale.

Nous précisons alors les conséquences de leur non-planification et quelques conclusions en forme de propositions pourront être esquissées.

II. Études de cas : Niamey (Niger) et Puebla (Mexique)

A. Les transports collectifs urbains à Niamey et Puebla

→ L'agglomération de Niamey

Du petit village précolonial à l'agglomération d'aujourd'hui, la ville de Niamey est passée d'un bon millier à 700 000 habitants en un siècle. Poste militaire puis capitale de colonie, Niamey devient à l'indépendance la capitale politique et économique de la République du Niger. Son taux de croissance annuel se maintient depuis la fin de la seconde guerre mondiale entre 10 et 12 %, fortement alimentée par l'exode rural. Sa forte extension géographique se décline alors en une diversité de paysages urbains. On y retrouve d'anciens villages rattrapés par la ville, de larges zones non loties au sein desquels les conditions sanitaires sont difficiles, ou encore des espaces lotis aisés¹. Au centre-ouest de l'agglomération s'étend le plateau, ancienne ville coloniale correspondant aujourd'hui aux quartiers résidentiels riches et aux ambassades. Le centre, très attractif, regroupe les trois marchés² principaux. A noter également que la ville est peu dense, l'habitat horizontal y domine.

Il est difficile de parler de planification concernant les transports collectifs urbains à Niamey tant le laisser-faire est de mise. Une des seules tâches prise en main par la communauté urbaine de Niamey (entité responsable des transports dans l'agglomération) est le contrôle du nombre de taxis collectifs (un certain nombre de permis est délivré). Les contrôles de police réalisés aujourd'hui sont suffisamment fréquents pour dissuader les taxis sans permis de rouler (ce n'était pas nécessairement le cas il y a 15 ans). La communauté urbaine œuvre également pour un maintien du prix de base de la course malgré l'augmentation du prix du pétrole en particulier (elle n'a été ré-évaluée qu'une seule fois depuis l'enquête, passant de 150 FCFA à 200 FCFA). Ce prix de base ne concerne que les courses de courte distance, lorsqu'il s'agit d'aller vers les quartiers périphériques lointains, le prix peut doubler voire tripler. Ces taxis se sont alors organisés assez naturellement dans la ville, avec l'apparition de *lignes* et de *stations*... Pour traverser le fleuve Niger, il faut par exemple aller jusqu'au Petit Marché dans le centre-ville car c'est de ce lieu que partent les taxis vers Harobanda (« *de l'autre côté* » en Djerma). Ce sont toujours les mêmes chauffeurs qui s'y trouvent. Les taxis qui n'ont pas de lieux de regroupement particuliers sont appelés les taxis-rallye (dans le jargon des chauffeurs), ils errent dans la ville à la recherche de passagers. On ne monte dans le taxi que si notre destination est à peu près compatible avec celle des autres passagers. Libre au chauffeur de ne pas vous prendre s'il considère que la destination est trop lointaine ou qu'il

¹ On y retrouve des maisons avec murs d'enceinte et gardien.

² Le petit marché (alimentaire), le marché Katoko (ferraileries et autres outils) et le grand marché (tissus et denrées diverses) forment cette zone très animée de la ville.

y a un risque de ne trouver personne pour compléter son taxi à l'aller et au retour (il convient dans ce cas de négocier le prix). Ces « taxis têtes-rouges » représentent la grande majorité de l'offre en transports collectifs urbains. Ils sont complétés par quelques *Talladjé-Talladjé* (du nom du premier quartier desservi par ces véhicules). Ces véhicules se sont développés à cause de l'insuffisance de la desserte en taxis collectifs de certains quartiers (principalement les quartiers périphériques). Ce sont des camionnettes transportant citadins et marchandises sur des parcours radiaux et pour un prix assez modique (les conditions de transports restent difficiles à cause des arrêts fréquents et de la surcharge des véhicules). Ces véhicules jouent un rôle de première importance dans le système de transports collectifs de la ville car ils permettent de desservir des quartiers périphériques où les taxis collectifs ne vont que rarement.

On peut enfin noter la présence de quelques bus. Au moment de l'enquête, c'est une entreprise publique, la Société Nationale des Transports Nigériens (S.N.T.N.) qui opérait, c'est aujourd'hui une entreprise semi privée, la SOTRUNI, mais le manque de matériel en bon état et de moyens financiers a contraint l'offre et a largement terni l'image de ces bus, très peu utilisés encore aujourd'hui...



Source : Emmanuel RAVALET

Cette offre de transports collectifs est associée avec une desserte finalement assez faible des quartiers périphériques. Pour rejoindre le centre en taxi collectif, il faut généralement en appeler un par téléphone pour le faire venir car on n'en croise quasiment aucun par hasard, et le prix s'en ressent immédiatement... Cette organisation des transports collectifs urbains ressemble à celle de beaucoup de villes ouest-africaines, avec une importance énorme jouée par les taxis-collectifs.

→ L'agglomération de Puebla

La ville de Puebla, quatrième ville mexicaine du point de vue de sa population, a été fondée au XVI^e siècle par les Espagnols selon un principe d'aménagement orthogonal s'étendant vers les quatre points cardinaux [Polèse et alii, 1994]. La ville s'est développée à partir des années 20 autour de l'industrie textile, puis à partir des années 60, en particulier grâce à l'implantation des usines Volkswagen [Germain et Polèse, 1995]. Située à deux heures de route de Mexico, cette ancienne ville coloniale est sur l'axe Mexico/Veracruz, qui fait d'elle un centre industriel important avec une position stratégique. La construction de l'aéroport de Mexico et le développement du réseau routier va alors renforcer son dynamisme industriel. La tertiarisation de l'économie est en cours mais reste relativement faible encore aujourd'hui, la

grande tendance des années 80 est celle du développement du secteur informel. On trouve aujourd'hui à Puebla une grande université, un centre historique classé patrimoine mondial par l'U.N.E.S.C.O. mais assez peu d'équipements culturels majeurs. Le centre-ville se confond avec le centre historique et n'a rien d'un *central business district* mais la périphérie, sans bidonville majeur et avec ses quelques centres commerciaux, peut renvoyer une image de modernité à l'américaine. En 2003, le nombre d'habitants était proche de 2 millions³.

Le transport collectif à Puebla est composé d'un grand nombre d'acteurs privés. L'activité principale du gouvernement de l'État de Puebla⁴, responsable dans ce domaine, est d'accorder les demandes de permis de transport de passagers (concessions) faites par des entreprises et des individus. Plusieurs modes de transport différents sont utilisés par les transporteurs privés, parmi lesquels les taxis, les bus (véhicules de 44 places généralement utilisés pour les grandes distances), les microbus (véhicule de 24 places utilisés sur des moyennes et grandes distances, selon les lignes) et les combis (petits véhicules de 14 places utilisés sur tous les types de routes). Comme à Niamey, le prix de base est réglementé par l'autorité publique qui gère les transports publics.



Source : Enrique BUENO-CEVADA

On peut considérer le prix comme assez faible relativement à d'autres villes latino-américaines (0,40 US\$), les ménages *poblanos* qui utilisent les transports collectifs y consacrent tout de même entre 10% et 30% de leur revenu [Islas, 2000]. En 2004, le prix des transports collectifs a augmenté à Puebla, autorisation donnée par le gouvernement en contrepartie de la montée des prix du pétrole et du renouvellement promis par les transporteurs des véhicules les plus vétustes. Malgré son utilisation très forte par les citoyens de l'agglomération, le système de transport collectif de Puebla est sujet à fortes critiques. Dans un premier temps, et comme dans plusieurs autres villes latino-américaines, aucune étude complète confrontant la demande de transport collectif à l'offre existante en termes de lignes et d'horaires n'a jamais été réalisée par les autorités publiques compétentes. Un diagnostic de ce type serait d'autant plus utile que plusieurs entreprises opèrent sur des lignes similaires pendant que certains secteurs de la ville ne sont aucunement desservis... Une forte accidentologie est également notable dans l'agglomération poblanaise, sans doute liée à la vétusté des véhicules, la sous-qualification de nombre de conducteurs et la concurrence directe et physique entre opérateurs pour s'assurer les clients attendant à l'arrêt suivant...

³ United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division

⁴ à travers son « Secretaria de Transportes y Comunicaciones »



Source : Secretaria de Transportes y Comunicaciones. Gobierno del Estado de Puebla

On note à ce propos une augmentation des conflits de trafic dans la ville car il n'existe pas ou peu de lieux spécifiques pour l'arrêt des véhicules. Un certain nombre de transporteurs informels, qui roulent sans autorisation, viennent compléter cette description, ce sont les taxis et combis *piratas*.

Les systèmes de transports collectifs que nous venons de décrire se sont développés au fil du temps entre les quelques réglementations des autorités publiques et les adaptations, réactions et innovations de la part des citoyens eux-mêmes (dans un cadre entrepreneurial ou non). Que ce soit dans le cas de Puebla ou de Niamey, on ne peut pas parler de planification des transports collectifs urbains, qui, faute de moyens, de volonté ou de compétence, caractérise un très grand nombre de villes du Sud.

B. Les déséquilibres territoriaux

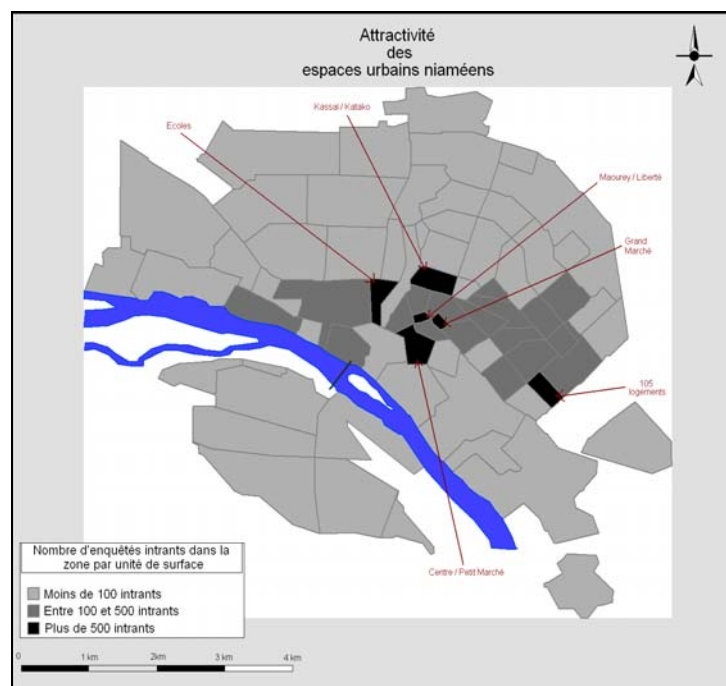
Les villes du Sud sont les lieux dans lesquels les contrastes frappent le plus. Cohabitent des quartiers économiques aux grands buildings ou résidentiels suréquipés et des zones précaires dépourvues du minimum d'infrastructures et de services [Diomande, 2001].

La littérature sur les villes du Sud aborde très largement alors les questions de ségrégation socio-spatiale et laisse souvent de côté une autre tendance très forte, à savoir les déséquilibres en termes d'attractivité des territoires urbains. Dans les villes du Sud, les centres urbains sont généralement des lieux grouillant d'activité, où se retrouvent des citoyens de plusieurs quartiers de l'agglomération. C'est le cas du grand et du petit marché à Niamey mais aussi du *Centro historico* à Puebla. D'autres espaces structurent également la ville et ses activités, comme les hôpitaux, universités et autres établissements dont l'aire d'influence correspond à la ville entière. Mais qu'en est-il alors des autres espaces de la ville, ces lieux qui n'attirent pas ou peu ? Ils font pourtant partie intégrante de la ville et de la vie de certains des citoyens, et font l'objet de connotations diverses de la part de la population urbaine. Nous considérons ce déséquilibre dans l'attractivité des territoires comme une tendance fondamentale des villes contemporaines situées dans les pays du Sud, avec des conséquences sociales importantes.

La direction centripète des déplacements est manifeste à Niamey lorsque l'on observe l'inscription spatiale des déplacements réalisés à l'extérieur du quartier d'habitation. Six territoires ressortent comme les plus attractifs de la ville. Comme dans beaucoup de villes ouest-africaines, les marchés jouent un rôle très fort. Le petit marché, le grand marché et le

marché Katako rassemblent en leur sein un grand nombre de citoyens venant de divers quartiers de la ville.

Les fonctions de ces territoires diffèrent cependant assez largement. La zone du petit marché (de loin la plus attractive) rassemble nombre d'emplois formels (banques, communauté urbaine, centre culturel franco-nigérien, etc...) et informels (marchés et vendeurs de rue). C'est également le lieu où beaucoup de citoyens viennent faire leurs achats (principalement en fruits et légumes). Deux autres marchés sont particulièrement attractifs à l'échelle de la ville, le grand marché et le marché Katako (spécialisé dans les accessoires et ferronneries). Les centres d'enseignements tels que le Lycée Kassai (proche du marché Katako), le quartier École (à l'Ouest du talweg du Gounti Yena) et la zone « 105 logements » (pour son lycée musulman) attirent également des jeunes de plusieurs quartiers de l'agglomération. La zone Maourey/Liberté, très centrale, attire finalement les citoyens niaméens pour des raisons plus variées (travail formel, informel, achats ou écoles...). Le centre est finalement très représenté puisque cinq des six quartiers les plus attractifs y sont situés. Cette même importance du centre peut être observée à Puebla.

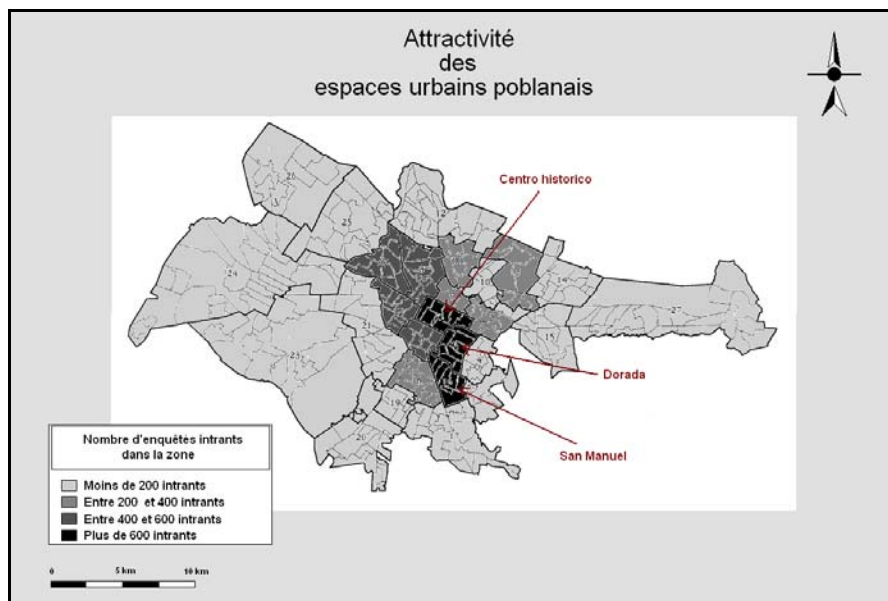


A Puebla, le découpage réalisé au moment de l'enquête nous handicape pour décrire avec une précision suffisante les territoires attractifs et les fonctions associées. Trois grandes zones ressortent tout de même, avec le *Centro Historico*, la zone *Dorada* et la zone *San Manuel*.

On note plusieurs points communs entre les citoyens allant dans le *Centro Historico* et dans la zone *Dorada*. Si plus de gens viennent dans le centre pour y faire leurs achats (respectivement 18% et 10 % des intrants⁵), les autres motifs renvoient à une certaine diversité entre le travail (respectivement 36 et 38%) et les études (respectivement 25 et 26%). Le pouvoir économique se situe dans cette zone avec le Congrès Local, les bureaux du Gouvernement Local (El Ayuntamiento) et de l'État (gouverneur, etc...). La zone *Dorada* (où se situe la Plaza Dorada, centre commercial important) regroupe cependant des citoyens en moyenne un peu plus aisés

⁵ Les intrants correspondent à des citoyens qui viennent dans le quartier considéré pour y exercer une activité quelconque, mais qui n'y habitent pas.

que le *Centro Historico*. Quant à la zone *San Manuel*, elle attire surtout parce que l'Université Autonome de Puebla (B.U.A.P.) s'y trouve. On notera d'ailleurs que cette zone est très bien desservie par les transports collectifs.



Cette étude de l'attractivité des territoires basée sur les comportements effectifs des citoyens dans l'espace nous permet de rendre compte de l'importance des centres-villes dans le fonctionnement de Niamey et Puebla. On peut alors se poser la question de l'accès à ces centres par les populations périphériques défavorisées (l'accroissement de ces villes se fait par leurs périphéries). Dans un contexte de faible équipement individuel et de fort étalement urbain, une étude des transports collectifs est pertinente.

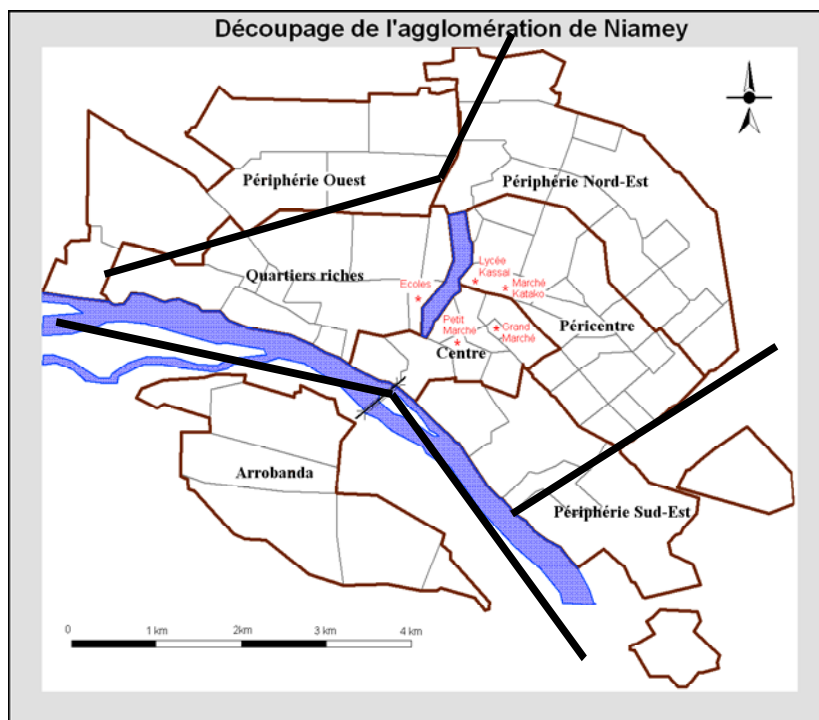
C. La desserte en transports collectifs, points forts et insuffisances

Les transports collectifs, décrits dans la partie II A., permettent-ils à tous les citoyens niaméens et poblanais d'accéder aux territoires attractifs où se concentre l'activité ?

Tel que nous l'avons décrit précédemment, trois modes de transports doivent être considérés à Niamey, les cars/bus, les *Talladjé-Talladjé* et les taxis collectifs. Les bus sont très peu utilisés (très irréguliers, souvent en panne, etc...). Les quelques citoyens prenant le bus sont surtout des enfants qui se rendent à l'école. On retrouve dans les destinations des centres d'enseignements importants. Les écoliers concernés résident surtout quant à eux à Goudel (périphérie Ouest) ou à Talladjé (périphérie Est). Le système de bus, qui ne se réduit pas nécessairement à ces deux lignes, est donc très peu développé et ne concerne quasiment que des scolaires. Les *Talladjé-Talladjé* ne desservent pas uniquement le quartier Talladjé puisque le quartier Kouara Tégui en périphérie Nord est aussi concerné au moment de l'enquête et quelques autres aujourd'hui. Ce système est largement informel et n'est pas géré par la communauté urbaine. Pour qu'un quartier soit desservi par quelques-uns de ces véhicules, des gens du quartier doivent le développer eux-mêmes en organisant tant bien que mal le service. Les quartiers les plus à même de s'organiser seront les mieux armés pour développer le système (ce qui n'est pas le cas des zones non loties et des quartiers spontanés). Monter dans un *Talladjé-Talladjé* ou un bus n'est pas très cher, mais pour pouvoir les utiliser, il faut surtout habiter dans le bon quartier. C'est d'autant plus regrettable que les *Talladjé-Talladjé*

et les bus peuvent jouer, lorsqu'ils sont en nombre suffisant, un rôle de première importance au niveau de la desserte des quartiers périphériques (où les taxis collectifs sont peu nombreux). C'est le cas par exemple des *Gbakas* (équivalents des *Talladjé-Talladjé*) à Bouaké [Aloko-N'Guessan, 2002].

Le système de transports collectifs le plus développé à Niamey est celui des taxis collectifs. Les chauffeurs visent avant tout la rentabilité de leur véhicule, ce qui signifie d'une part qu'ils évitent les routes en trop mauvais état (routes ensablées, nids de poule et tôles ondulées que l'on retrouve surtout dans les quartiers périphériques) et d'autre part qu'ils visent les cheminements au cours desquels ils pourront trouver des clients (ce qui favorise les zones où il y a le plus d'activité, c'est-à-dire le centre...).



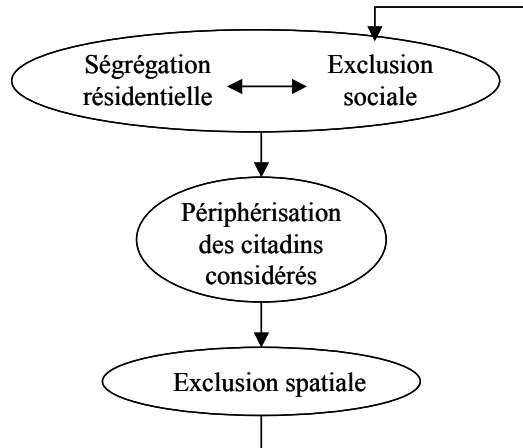
Frontières au-delà desquelles les taxis collectifs ne vont que peu

On observe donc sans grande surprise que les déplacements en taxis collectifs concernent surtout les zones centrales (44% et 41% ont pour origine ou destination respectivement le centre et le péricentre de l'agglomération niaméenne). A l'inverse, les taxis collectifs vont beaucoup moins vers les zones périphériques, à l'exception de la périphérie Nord-Est (sans doute parce qu'il n'y a pas avec le centre de discontinuité à proprement parler dans le construit). On notera à ce point de vue que le découpage de l'agglomération de Niamey en 7 zones a été réalisé en tenant compte des ruptures dans le paysage urbain et les représentations des citoyens (le fleuve Niger, le talweg du Gounti Yena, le boulevard Mali Béro entre les quartiers riches et la périphérie Ouest et entre le péricentre et la périphérie Nord-Est, etc...). Un certain nombre de zones périphériques de la ville sont finalement dans une situation d'exclusion spatiale, du fait de l'absence d'une desserte en transports collectifs.

Lorsque l'on cherche à mieux connaître les utilisateurs des taxis collectifs, on se rend compte immédiatement que ce sont des citoyens qui ont un certain niveau de revenu ; Les plus défavorisés n'ont pas les moyens de payer la course. On peut parler dans leur cas d'exclusion sociale. On retrouve parmi les usagers 50 % d'actifs, 25% d'étudiants et 24 % de sans activité (contre respectivement 43%, 24% et 32% dans la population totale). L'exclusion sociale et l'exclusion spatiale sont liées dans la mesure où la forte proportion dans certains quartiers de

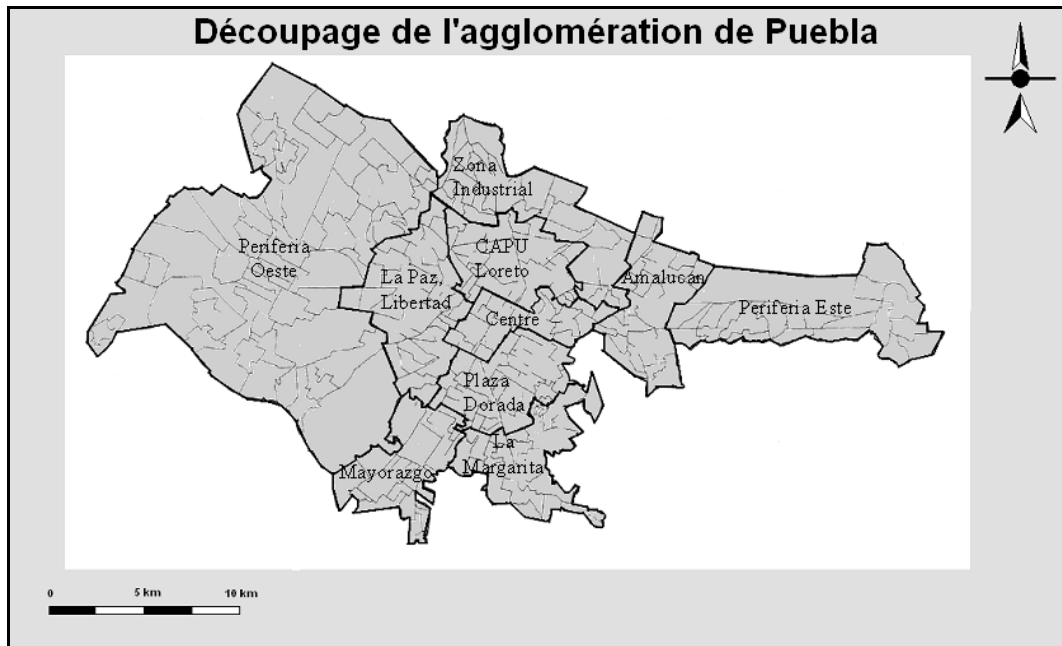
citadins très défavorisés fait que les taxis collectifs ne s'y rendent pas (ou rarement). C'est précisément le défaut de ce type de système de transports collectifs non-planifié, qui s'associe à un cercle vicieux de l'exclusion.

Cercle vicieux de l'exclusion



Les citadins périphériques défavorisés, très généralement non motorisés, souffrent directement des déséquilibres territoriaux. Du fait de la faible adhérence urbaine des transports collectifs dans les zones périphériques, et de l'absence d'incitation de la part de la puissance publique, la desserte de ces quartiers ne se fait pas et une exclusion spatiale se met en place. Cette exclusion spatiale ne fait alors que renforcer la situation d'exclusion sociale d'une partie de leur population.

Comme pour l'agglomération de Niamey, nous avons découpé l'aire urbaine de Puebla en zones relativement grandes (10 zones en l'occurrence) pour situer les grandes tendances en termes de flux de transports collectifs. Ce découpage a été réalisé en considérant les fonctions assumées par les différentes aires urbaines (commerciales, résidentielles, industrielles) et les classes sociales des populations y vivant. Le système de transport collectif est beaucoup plus développé à Puebla qu'il ne l'est à Niamey. La multitude d'acteurs privés concernés et la nécessité de rentabilité qui concerne chacun d'eux pose toutefois un certain nombre de problèmes. Tel que nous l'expliquions lors de la présentation des transports collectifs de l'agglomération de Puebla, les bus sont plutôt utilisés pour les grandes distances. On les retrouve principalement entre les zones attractives centrales et les zones périphériques (*Periferia Oeste, Periferia Este* et *Mayorazgo*). La gare centrale des autobus, située dans la zone CAPU Loreto est un passage obligé pour une grande partie d'entre eux. Les combis et des microbus fonctionnent quant à eux en proportion inégale selon les quartiers. Les microbus sont ainsi majoritairement utilisés pour relier le centre à l'Est de l'agglomération mais aussi à la zone Sud de Mayorazgo. Le Combi est finalement le mode le plus utilisé dans l'agglomération et parfois pour des distances assez longues. Assez logiquement, on retrouve une offre dense en transports collectifs sur les trajets radiaux, avec de plus en plus de véhicules au fil du rapprochement du centre. Il est évident que les transporteurs vont préférer desservir des zones et des trajets rentables pour eux, ils s'accordent donc avec la demande de transport, créant une forte inertie dans son évolution (l'offre répond à la demande mais la demande peut être induite et/ou soutenue par l'offre ...)



Sur la base des données de l'enquête-ménages, les usagers des transports collectifs ressortent comme étant des citoyens de classe moyenne. A défaut d'avoir les revenus des enquêtés, nous disposons d'un certain nombre de proxys tels que le niveau d'éducation, la localisation résidentielle, le type d'emploi occupé, etc... On notera par exemple que les individus les plus instruits sont plus nombreux à utiliser la voiture particulière tandis que les moins instruits utilisent plus largement la marche à pied. C'est parmi les étudiants et les jeunes que l'on trouve le plus d'utilisateurs des transports collectifs (à l'exception des bus), mais la proportion d'utilisateurs ne s'effondre pas après 25 ans comme c'est le cas dans les villes occidentales. Il est également possible de constater que 8% seulement des usagers des transports collectifs se sont aussi déplacés à pied le même jour (contre 59% des non-usagers). L'usage des transports collectifs permet donc pour beaucoup de citoyens poblanais de s'affranchir de la marche à pied.

Conclusion

Le système de transports collectifs à Puebla est intéressant à plusieurs points de vue. Nous avons pu mettre en évidence dans cette étude que sans intervention particulière de l'État, et sans planification précise, les transports collectifs poblanais assurent quotidiennement un service important en termes de passagers, qui fonctionne plutôt bien... Des problèmes subsistent cependant, avec des conflits sur l'espace de voirie (dus au grand nombre de transporteurs sur certaines voies) et quelques zones périphériques dans une situation de relative exclusion spatiale. Une intervention éventuelle des pouvoirs publics (à définir) pourrait permettre de limiter ces désagréments. D'autres zones périphériques semblent quant à elles relativement bien desservies. Cela nous permet d'avancer la nécessité pour la ville de Niamey de développer son système de Talladjé-Talladjé, avec un appui éventuel de la communauté urbaine.

Réduire l'exclusion spatiale à travers la résolution de certains problèmes au niveau de la desserte en transports collectifs est une tâche importante, mais insuffisante, car la mobilité reste problématique pour une grande part de la population n'ayant pas la possibilité de payer

les déplacements (exclusion sociale). Rappelons ici que près de 24% des enquêtés à Puebla ne se sont pas déplacés la veille du jour d'enquête, et que certains déplacements à pied sont très longs. Le développement du réseau de transports collectifs n'est qu'une partie des efforts urbains à envisager pour lutter efficacement contre les problèmes de mobilité dans les villes du Sud. A Niamey, plus de 68% des déplacements se font à pied, on comprend que les transports collectifs ne concernent et ne concerneront qu'une certaine partie de la population, et pas nécessairement les plus défavorisés... Pour limiter la part de la population qui ne peut utiliser les transports collectifs, il s'agira en particulier pour la puissance publique de réussir à maintenir le prix de base de la course en taxi collectif à 200 FCFA à Niamey, et ce malgré la montée des prix du pétrole. Il conviendra sans doute à un moment donné de subventionner le système de taxis collectifs (les conducteurs, les propriétaires ou les usagers) plutôt que d'imposer sans contrepartie le maintien du prix de base. Au-delà du système de transports collectifs, il convient de garder à l'esprit l'intérêt d'une amélioration des cheminements piétons, un des grands enjeux d'aménagement pour la ville [Plat, 2003].

Le déséquilibre dans l'attractivité des territoires est sans doute le problème le plus difficile à appréhender mais il s'agit selon nous du principal enjeu qu'ont à affronter les villes du Sud. Si ce déséquilibre est des plus naturels, il convient aussi bien à Puebla qu'à Niamey de créer de l'activité dans des zones plus éloignées du centre, tenter de développer des pôles attracteurs pour rapprocher l'activité des populations les moins mobiles. L'effort porté par la communauté urbaine de Niamey sur le quartier Wadata doit être maintenu pour que les résultats commencent à se faire sentir, et d'autres quartiers pourraient être concernés.

Bibliographie

Adamou A., 2005, *Parcours migratoires des citadins et problème du logement à Niamey*, Mémoire de D.E.A., département de Géographie, Université A. Moumouni de Niamey, 157 pages.

Aloko-N'Guessan J., 2002, « Les relations difficiles entre le transport collectif et l'espace urbain à Bouaké », dans *Recherche, Transports et Sécurité*, no 74, pages 67-88.

Amar G., 1993, « Pour une écologie urbaine des transports », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, no 59-60, 15 pages.

Antoine P., 1997, « L'urbanisation en Afrique et ses perspectives », *Revue Aliments dans les villes*, Programme FAO, 21 pages.

Bassand M., 1997, *Métropolisation et inégalités sociales*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Science, Technique, Société, 245 pages.

Bussière Y., Madre J.L., 2002, *Démographie et Transport : villes du Nord et villes du Sud*, l'Harmattan, 477 pages.

Bussière, Y., 2005, *Transporte urbano en Latinoamérica y el Caribe : Estudios de casos (San José, Puebla, Puerto España, Puerto Príncipe*, Editions FLACSO, Costa Rica et GIM, 236 pages.

Clément C., 2000, *Espaces de vie, espaces en ville*, Université Lumière Lyon II, thèse de doctorat en Sciences Économiques, 354 pages.

Del Rio F., Vargas C., 1998, « Historia de las comunicaciones y de los Transporte en México » dans *El autotransporte*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pages 27-54.

Di Méo, 1999, « Géographies tranquilles du quotidien », dans *Les Cahiers de Géographies du Québec*, Volume 43, numéro 118, pages 75-93.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 2002, « Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines » in *Démographie et Transport : villes du Nord et villes du Sud*, l'Harmattan, pages 289-315

Diaz Olvera et Kane, 2002, « M comme marche ou crève », dans Godard X. (éd.), *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara*, Karthala-Inrets, coll. Économie et Développement, pages 191-202.

Diomande M., 2001, *Péril social et réurbanisation en Afrique*, L' Harmattan, 128 pages.

Dubresson A., 1996, « Crise (s) et peuplement des villes en Afrique au Sud du Sahara » In *Crise et population en Afrique*, dir. Coussy J. et Vallin J., Les Études du CEPED n° 13, pages 375-405

Dureau F., Dupont V., Lelièvre E., Lévy J.-P., Lulle T. (dir.), 2000, *Métropoles en mouvement, une comparaison internationale*, Édition Economica, IRD, 656 pages.

Germain A., Polèse M., 1995, « La structure sociorésidentielle de Puebla, Mexique : essai d'écologie urbaine », *Cahiers de géographie du Québec*, no 107, pages 309-333.

Groupe Interuniversitaire de Montréal (GIM), 1994, *Enquête ménages-transport, Puebla (Mexique), 1993-94*. Rapport final. (sous la dir. de R. G. Rice, Y. Bussière, R. Chapleau), réalisé pour le Gouvernement de l'État de Puebla, 61 pages.

Godard X. (dir.), 2002, Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, Le temps de la débrouille et du désordre inventif, Karthala, INRETS, 408 pages.

Hanson S., Hanson P., 1981, « The travel-activity patterns of urban residents : dimensions and relationships to sociodemographic characteristics », dans *Economic geography*, numéro 4, pages 332-347.

Henry E., 1994, « Le défi des transports urbains : contrastes latino-américains et brésiliens » dans *Problèmes d'Amérique Latine*, numéro 14, juillet-septembre 1994, pages 217-233.

Islas V.R., 2000, *Llegando tarde al compromiso: La crisis del Transporte*, El Colegio de México, 118 pages.

Jaillet, M.C., 1998, A propos de la mixité. *Les cahiers de la DSU*, 21, pages 38-43.

Mignot D., 2001, *Mobilité et Grande Pauvreté*, Rapport final, recherche financée par le PREDIT et l'UTP, Laboratoire d'Économie des Transports - Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise - Observatoire Social de Lyon, 150 pages.

Motcho H.K., 1991, *Cadres de vie et systèmes de santé à Niamey (Niger)*, Thèse de doctorat en Géographie des Espaces Tropicaux, UFR de Géographie et de Gestion des Espaces, Université Montaigne de Bordeaux3, 310 pages.

Motcho H.K., 2006, *La réforme de la Communauté Urbaine de Niamey*, Working Paper no. 16, Centro Citta del Terzo Mondo, Politecnico de Torino, 19 pages.

Orfeuil J.P., 1999, *La mobilité : Analyses, représentations, controverses*, Université Paris XII-Val de Marne, Institut d'urbanisme de Paris, thèse d'habilitation à diriger des recherches, 345 pages.

Pérez- Mendoza S., Castañón Herrera A., Romo Romero E., Hernandez Cruz J., 2002, *Analisis de la demanda del Transporte Publico en Puebla*, Facultad de Economía, B.U.A.P, 20 pages.

Plat D., 2003, *Mobilités quotidiennes en Afrique subsaharienne*, Université Lumière Lyon 2, Dossier de candidature en vue de l'obtention de l'habilitation à diriger des recherches, 140 pages.

Polèse M., Pérez S., Baragan C., 1994, *Estructura urbana interna y desarrollo nacional : la localizacion de la actividad economica en la ciudad de Puebla, Mexico*, Cahier/discussion paper 5-94-E, Série Recherche, Villes et développement, 17 pages.

Prévôt-Shapira M.-F., 2003, « Buenos Aires dans les années 1990 : métropolisation et nouvelles configurations spatiales », dans Osmond et Goldblum (dir.), *Villes et citadins dans la mondialisation*, Karthala-GEMDEV, pages 119-134.

SAH/DLR, 2000, *Urbanisation, liens entre milieu rural et milieu urbain et implications stratégiques pour le développement rural et agricole : Etude de cas en Afrique de l'Ouest*, 17 pages.

Vasconcellos E.A., 2001, *Urban transport, environment and equity, the case for developing countries*, Earthcan, London, 333 pages.

Wirth L., Wirth L., 1938 (1979), « Le phénomène urbain comme mode de vie », dans Grafmeyer Y. et Joseph I., *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Ed. du Champ urbain, pages 251-277.