



HAL
open science

Transports et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger

Issa Abdou Yonlihinza

► **To cite this version:**

Issa Abdou Yonlihinza. Transports et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger. Economies et finances. Université Toulouse le Mirail - Toulouse II; Université Abdou Moumouni, 2011. Français. NNT : 2011TOU20134 . tel-00675205

HAL Id: tel-00675205

<https://theses.hal.science/tel-00675205>

Submitted on 29 Feb 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Université
de Toulouse



THÈSE

En vue de l'obtention du DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE TOULOUSE

Délivré par :
Université Toulouse 2 Le Mirail (UT2 Le Mirail)

Discipline ou spécialité :
Géographie

Présentée et soutenue par :
Issa ABDOU YONLIHINZA

le : lundi 5 décembre 2011

Titre :

Transports et désenclavement dans la problématique du développement local
à Téra au Niger

Ecole doctorale :
Temps, Espaces, Sociétés, Cultures (TESC)

Unité de recherche :
GEODE

Directeur(s) de Thèse :
Dominique LAFFLY, Professeur, Université de Toulouse 2 Le Mirail
Hamidou AROUNA SIDIKOU, Professeur, Université Abdou Moumouni de Niamey

Rapporteurs :
Denis RETAILLE, Professeur, Université de Bordeaux 3
Jérôme LOMBARD, Chargé de Recherches (HDR), IRD

Autre(s) membre(s) du jury

Jean-Pierre WOLFF, Professeur, Université de Toulouse 2 Le Mirail
Abdou BONTIANTI, Chargé de Recherches, Université Abdou Moumouni de Niamey

THÈSE

En vue de l'obtention du
DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE TOULOUSE

Délivré par :

Université Toulouse 2 Le Mirail (UT2 Le Mirail)

Discipline ou spécialité :

Géographie

Présentée et soutenue par :

Issa ABDOU YONLIHINZA

Le :

5 décembre 2011

Titre :

Transports et désenclavement dans la problématique du
développement local à Téra au Niger

Ecole doctorale :

Temps, Espaces, Sociétés, Cultures (TESC)

Unité de recherche :

GEODE

Directeurs de Thèse :

Dominique LAFFLY, Professeur, Université de Toulouse 2 Le Mirail

Hamidou AROUNA SIDIKOU, Professeur, Université Abdou Moumouni de Niamey

Rapporteurs :

Denis RETAILLE, Professeur, Université de Bordeaux 3

Jérôme LOMBARD, Chargé de Recherches (HDR), IRD

Autres membres du jury

Jean-Pierre WOLFF, Professeur, Université de Toulouse 2 Le Mirail

Abdou BONTIANTI, Chargé de Recherches, Université Abdou Moumouni de Niamey



À papa et maman, pour tout ce que je sais leur devoir !

Résumé

Les difficultés dans la mobilité des personnes et des biens constituent l'un des obstacles majeurs à l'amélioration des conditions de vie des populations des pays sous-développés en général et celles de l'Afrique en particulier. Cette situation est particulièrement vraie pour la République du Niger. En observant la carte de l'Afrique on peut déjà imaginer les contraintes que peuvent induire la position géographique du pays pour ses échanges avec l'extérieur. Aussi, autant son isolement externe est criant, autant à l'intérieur du territoire national, l'enclavement est réel et pose un véritable problème de développement. L'étendue du territoire, son enclavement et une situation de fragilité économique constituent les éléments fondamentaux du contexte dans lequel évolue le secteur des transports au Niger. À l'échelle du territoire nigérien, le département de Téra permet d'appréhender les difficultés que pose le dysfonctionnement d'un système de transport et de voir comment la mobilité s'inscrit dans le processus du développement local. La faiblesse de l'offre des services de transport, la vétusté des infrastructures et le difficile accès aux moyens de transport sont des problèmes récurrents pour les populations. Les stratégies des acteurs n'ont eu qu'un impact limité sur l'amélioration de la mobilité dans l'espace départemental. Cet important dysfonctionnement dans la mobilité des personnes et des biens devra être résolu.

Mots-clés : Transport, Développement local, Mobilité, Désenclavement, Enquêtes, Emprunts culturelles, Opérateurs de transport, Discontinuités.

Abstract

Difficulties in people's mobility and in the flow of goods are one of the major obstacles to better the living conditions of populations in less-developed countries generally speaking, and particularly in Africa. That is true indeed for the Republic of Niger. As far as foreign trade is concerned, one can easily notice the constraints linked to the geographical location of the country, just by looking at the map of Africa. Not only its striking external isolation, but also its land-locked situation focuses a serious development issue. The size of this land-locked state and its economic weakness are the basic context for transportation in Niger. The department of Téra, which represents Niger well, allows understanding malfunctions in the transportation system and how mobility is part of the local development process. The low level of the services of transportation, the ageing infrastructures and the difficult access to means of transport are recurring problems for populations. The different stakeholders' strategies have had limited impact on the improvement of mobility within the department. Those important malfunctions concerning people's mobility and the flow of goods must be solved.

Keywords : Transportation, Local development, Mobility, Improved access, Surveys, Cultural aspect, Transport operators, Discontinuities.

REMERCIEMENTS

Ce travail n'aurait pu aboutir sans le soutien de Dominique Laffly qui a accepté de le diriger. Sa disponibilité pour les nombreuses rencontres de discussions et de réflexions, a permis, par touches successives, un constant enrichissement des recherches menées. Aussi, je tiens à adresser à lui et à sa femme Myrtille, ma plus grande reconnaissance et toute ma gratitude pour leur soutien qui est allé au delà de cet encadrement.

J'exprime mes sincères remerciements aux membres du jury, Denis Retailé, Jean-Pierre Wolff et Jérôme Lombard pour avoir accepté de participer à l'examen de ce manuscrit.

Mes remerciements vont également au Département de Géographie et Aménagement de l'Espace de l'Institut de Recherche en Sciences Humaines (IRSH), pour m'avoir servi de cadre d'accueil au Niger pendant toute la durée de mes enquêtes de terrain. C'est l'occasion pour moi de remercier Hamidou Arouna Sidikou pour avoir accepté de codiriger cette thèse.

Je témoigne ma reconnaissance à Abdou Bontianti, chercheur à l'IRSH pour ses conseils avisés. C'est avec lui que j'ai fait mes premiers pas dans la recherche en maîtrise. On retiendra dans ma petite histoire que c'est lui qui m'a progressivement transmis cet enthousiasme géographique, cet intérêt quotidien pour la lecture de l'espace.

Merci à Saadatou, qui a été de tous les combats, depuis notre première rencontre à l'université Abdou Moumouni de Niamey jusqu'aujourd'hui. Ensemble, nous avons sillonné le département de Téra et c'est avec son aide que j'ai collecté l'essentiel de mes données de terrain.

Plusieurs personnes, parents amis et connaissance m'ont d'une façon ou d'une autre apporté leur appui : les membres de ma famille dans leur ensemble, mes amis Hamadou Issaka, Issoufou Souna, Amadou Dioffo Finidjan, Abdoul Aziz Boureima, Ibrahim Yaji, Ibrahim Bassakoy pour ne citer qu'eux sans oublier la petite communauté nigérienne à Pau avec une mention spéciale à Abdoukader Hamidou Amadou.

Je n'oublie pas les étudiants qui se sont fortement impliqués dans l'administration de mon questionnaire d'enquête et de son dépouillement : Moussa, Tidjani, Habibat, Ibrahim, Saïdou et Hassan. Qu'ils en soient tous remercié.

Nos recherches sont aussi et surtout des rencontres des discussions partagées de travail, d'amitié, de vie. Merci à tout le monde donc, et plus particulièrement :

À Marie-Ange Brivezac, à laquelle j'adresse ma déférente reconnaissance. Avec Christian et Camille ils m'ont offert cette atmosphère familiale qui aurait pu manquer à l'africain.

Merci également à Sandra, Marianne, Agnès, Delphine et Célia, pour leur soutien.

À Monique Morales du Laboratoire « SET » de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour pour l'aide inestimable qu'elle n'a cessé de m'apporter.

À Frédéric Tesson pour les intéressantes discussions que j'ai eues avec lui qui m'ont guidés au cours de mes recherches.

À Viviane Muscianisci dont le soutien n'a jamais manqué.

À Claire Bethmont, la savoyarde qui se dévoue depuis plusieurs années pour Téra dans le cadre de la coopération Nord-Sud. C'est elle qui m'a fait découvrir la Haute Savoie.

À tous les agents et responsables des services techniques que j'ai rencontré à Niamey et à Téra. Ce sont entre autre Amadou Ali Yéro de la DGTP, Iddé Zibo du Ministère des Mines, Mamoudou Amadou administrateur du GIE Goy Ga Zaada, Sama Seïni directeur départemental du développement communautaire de Téra, les responsables et agents du CNUT et Adamou Ousseïni directeur de l'école fille de Téra.

À toutes les autorités administratives et coutumières ainsi qu'à la population locale j'adresse mes remerciements les plus sincères.

Sommaire

Introduction générale.....	12
PREMIÈRE PARTIE : MOBILITÉ ET DYNAMIQUE TERRITORIALE EN AFRIQUE SAHELIENNE.....	17
1.1. LA PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE ET LA MÉTHODOLOGIE DE LA RECHERCHE.....	18
1.2. LE NIGER, SON ENCLAVEMENT DANS SA CONTINENTALITÉ	74
1.3. LE TRANSPORT DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES AU NIGER.....	114
DEUXIÈME PARTIE : LE TRANSPORT ET LA MOBILITÉ DANS L'ÉCONOMIE DU DÉPARTEMENT DE TÉRA	146
2.1. UNE ÉCONOMIE RURALE EN MUTATION.....	147
2.2. L'OFFRE ET LA DEMANDE DE TRANSPORT DANS LE DÉPARTEMENT DE TÉRA	183
2.3. PRATIQUE ET REPRÉSENTATION DE LA MOBILITÉ DANS LE DÉPARTEMENT DE TÉRA	213
TROISIÈME PARTIE : LE DÉPARTEMENT DE TÉRA, UN ESPACE CIRCULATOIRE ENTRE DISCONTINUITÉS ET ENJEUX	261
3.1. LE DÉPARTEMENT DE TÉRA ENTRE CIRCULATION ET RUGOSITÉS	262
3.2. LE TRANSPORT FACE AUX ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT À TÉRA.....	301
Conclusion générale	356

Liste des acronymes

AFC : Analyse Factorielle des Correspondances
ALG : Autorité du Liptako Gourma
ALENA : Accord de Libre Echange Nord Américain
AOF : Afrique Occidentale française
BCEOM : Bureau de Central d'Etude pour l'Equipement d'Outre Mer
BDT : Bilan Diagnostic de Téra
BRGM : Bureau de Recherche Géologique et Minière
CAFER : Caisse Autonome de Financement et de l'Entretien Routier
CADELT : Cellule d'Appuis au Développement Local à Tillabéry
CAP : Connaissance et Aptitude Pratique
CEA : Commission Economique Africaine
CEAO : Communauté Economique Ouest Africaine
CEDEAO : Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CEG : Collège d'Enseignement Général
CESAO : Centre d'Etudes Economiques et Sociales de l'Afrique de l'Ouest
CNUT : Conseil Nigérien des Utilisateurs de Transports
CNUCED : Commerce et le Développement
CND : Conseil National de Développement
CRS : Catholic Relief Service
CRGM : Centre de la Recherche et de la Géologie Minière
CSP : Catégories Socioprofessionnelles
CSI : Centre de Santé Intégré
DEMPEC : Direction des Exploitations des Mines à Petite Echelle et des Carrières
DDE/T : Direction départementale de l'Élevage de Téra
DGTP : Direction Générale des Travaux Publics
DGAT : Direction Générale de l'Aménagement du Territoire
DDTP : Direction Départementale de Travaux Publics
DDA/A : Direction Départementale de l'Agriculture de Téra
DRTP : Direction Régionale des Travaux Publics
DSCN : Direction de la Statistique et des Comptes Nationaux
DTT/MF : Direction des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux

FCFA : Franc de la Communauté Financière Africaine
FCD : Fond Communautaire de Développement
FCD : Fond de Coopération et de Développement
FED : Fonds Européen de Développement
FOSIDEC : Fonds de Solidarité et d'Intervention pour le Développement
GIE : Groupe d'Intérêt Économique
IDH : Développement Humain
IDE : Investissement Directe à l'Étranger
IES : Inspection de l'Enseignement Secondaire
INACOM : Industries Navales et Constructions Métalliques du Mali
INS : Institut National de Statistique
LNBTP : Laboratoire National de Bâtiment et de Travaux Publics
LPC : Lagos Port Complex
LUCOPTI : Lutte Contre la Pauvreté à Tillabéry
MARP : Méthode Accélérée de Recherche Participative
ME/AT : Ministère de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire
MIT : Moyens Intermédiaires de Transport
MME : Ministère des Mines et de l'Énergie
MRA : Ministère des Ressources Animales
NEPAD : New Partnership for African's Development
NITRA : Niger Transit
NPA : Nigéria Port Authority
OCBN : Organisation Commune Bénin Niger
OMD : Objectifs du Millénaire pour le Développement
OHADA : Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
ONG : Organisations Non Gouvernementales
ONAREM : Office Nationale de Recherche Minière
ONT : Observatoire National des Transports
OSS : Observatoire du Sahara et Sahel
OUA : Organisation de l'Unité Africaine
PA : Piste Améliorée
PAC : Port Autonome de Cotonou
PDC : Plan de Développement Communautaire
PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement

PRN : Présidence de République du Niger
RDT : Rapport Diagnostique de Téra
RGP : Recensement Général de la Population
RGAC : Recensement Général de l'Agriculture et du Cheptel
RTM : Routes en Terre Moderne
RTS : Routes en Terre Sommaires
SDR : Stratégie de Développement rural
SML : Société des Mines du Liptako
SNAT : Schéma National d'Aménagement du Territoire
SNT : Stratégie Nationale des Transports
SAP/GC : Système d'Alerte Précoce et de la Gestion des Catastrophes
SSATP : Programme de Politique des Transports en Afrique subsaharienne
SRAT : Schémas Régionaux d'Aménagement du Territoire
SDAL : Schémas Directeur d'Aménagement Local
SRP : Stratégie de Réduction de la Pauvreté
STV : Souna Transport Voyageur
TCR : Taxe de Coopération Régionale
TEC : Tarif Extérieur Commun
TRIE : Transit Routier Inter-État
TMJ : Trafic Moyen Journalier
QUIBB : Questionnaire Unifié des Indicateurs de Base du Bien-être
UAC : Union des chemins de Fer
UAM : Université Abdou Moumouni
UBT : Unité Bétail Tropical
UDAO : Union Douanière de l'Afrique de l'Ouest
UDEAO : Union Douanière et Economique de l'Afrique de l'Ouest
UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

Introduction générale

Au Niger, la permanence de l'enclavement extérieur du pays et de ses régions sur le territoire national est un obstacle majeur pour le progrès économique et social. Cette réalité est à l'origine ce travail de réflexion sur les questions de transport et de désenclavement au Niger qui a véritablement commencé avec un mémoire de maîtrise que nous avons soutenu en 2005 à l'université Abdou Moumouni de Niamey. Il y était question des transports terrestres dans le processus de désenclavement et d'intégration du Niger dans la sous-région ouest-africaine, à travers l'exemple de la Route Nationale n°6 (RN6). Cette période du mémoire coïncidait avec un moment où le Niger commençait à éprouver beaucoup de difficultés à communiquer avec l'extérieur dans ses opérations portuaires. Au fil du temps, ces difficultés ont continué d'être vécues de manière récurrente par les opérateurs économiques nigériens utilisant le port de Cotonou au Bénin.

Du fait de sa proximité avec le territoire nigérien, ce port était considéré jusqu'à une période récente comme le port naturel de désenclavement du Niger et il était devenu le principal lieu de débarquement des produits importés destinés au Niger en provenance du monde entier et d'embarquement des produits destinés à l'exportation. Depuis quelques années, le corridor béninois pose beaucoup de problèmes : encombrement du port de Cotonou, dysfonctionnements dans l'application des clauses communautaires en matière de libre circulation des personnes et des biens, tracasseries routières pour ne citer que ceux-là.

Au Niger, l'absence du rail, le caractère embryonnaire du transport aérien et la médiocrité de la navigation fluviale font de la route l'instrument privilégié par lequel le pays échange avec ses voisins. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la politique logistique en matière de transport du pays s'inscrit d'abord dans la priorité accordée à la route. La politique actuelle joue en faveur de l'ouverture de nouvelles voies en vue d'une diversification des possibilités du pays à exporter et à s'approvisionner.

C'est dans cette optique que la RN6, ou la voie burkinabé que nous avons étudiée, se présente comme un maillon important de la chaîne de l'import-export nigérien. Une analyse approfondie de cette voie nous a permis de mettre en évidence son importance dans le désenclavement du pays. Avec la réhabilitation de cette route, les activités de transport se fluidifient de plus en plus. Aujourd'hui, l'ampleur des transports sur cet axe fait de la RN6 un des cordons ombilicaux de l'ouverture du territoire de la République du Niger sur la sous-région ouest-africaine. L'intérêt de plus en plus affiché par le Niger pour la route Niamey-

Torodi-frontière Burkina Faso est en train de créer une recomposition de l'espace des transactions des opérateurs économiques nigériens, qui délaissent de plus en plus la voie béninoise (la RN7) au profit de la voie burkinabé. Cette dernière offre au Niger plus de possibilités d'accès à la mer : ports d'Abidjan en Côte d'Ivoire, de Téma et de Takoradi au Ghana, de Lomé au Togo. Les retombées économiques de la recomposition spatiale sont évidentes. Par exemple, en 2004, 26,67% des recettes douanières du Niger proviennent des transactions effectuées par la voie en question. Tout porte à croire que si elle est de plus en plus empruntée, c'est effectivement parce qu'elle présente beaucoup plus d'avantages pour les opérateurs économiques. Eu égard à cette nouvelle dynamique, on serait tenté de mettre en cause l'idée longtemps véhiculée selon laquelle la voie béninoise est la voie naturelle de désenclavement du Niger. En comparant les performances de la voie burkinabé et celle du Bénin, cette étude, nous a permis de comprendre que la distance ne suffit pas pour juger de l'importance économique d'une voie de désenclavement. Il faudra adjoindre à la distance d'autres critères tels que, par exemple le bon état de la voie, l'absence d'entraves tarifaires ou administratives.

Il est aujourd'hui d'une importance capitale de réfléchir, à partir de l'exemple nigérien, sur le transport terrestre et le désenclavement au Sahel occidental. Nous avons essayé de comprendre comment la concomitance de processus historiques, politiques et même climatiques a joué dans l'enclavement au Sahel occidental. Le constat a été fait que dans les recompositions contemporaines, l'espace ouest-africain se trouve fragmenté par le biais de circulations hiérarchisées : les pays du littoral Atlantique et du golfe de Guinée concentrent l'essentiel des infrastructures de transport et des flux d'échange avec le reste du monde alors que, l'hinterland composé de pays comme le Niger est voué à une marginalité périphérique. Le découpage politique fait obstacle à la libre circulation avec en plus des services chargés de la régulation des flux inter étatiques des personnes et des biens qui déploient des pratiques qui produisent des discontinuités. Vient s'ajouter la vétusté des infrastructures de transport qui reste un défi majeur face au dysfonctionnement du principe de libre circulation des personnes et des biens à l'échelle ouest africaine. Tout cela fait système et les distances sont ainsi allongées. Les différents acteurs qui s'inscrivent dans cet espace de circulation appliquent les clauses communautaires d'une manière sélective qui leur est profitable. Au point où l'on pourrait dire que ce système de dysfonctionnement est paradoxalement produit par un système de fonctionnement. Reste que l'absence de réponses efficaces à une telle contrainte produit

un enclavement caractérisé par une rupture de continuité dans le projet de mobilité de tous les opérateurs particulièrement pour ceux des pays enclavés.

L'exemple du Niger en Afrique de l'ouest permet donc de construire une compréhension des difficultés du désenclavement. La distance qui l'éloigne ou qui le rapproche du littoral suivant les corridors de désenclavement résulte essentiellement du jeu des acteurs. Autant le pays rencontre des difficultés à communiquer avec le reste du monde, autant à l'intérieur les populations de certaines contrées ont du mal à rallier le reste du pays. De ce fait, sur le territoire nigérien, l'enclavement de plusieurs localités devient un obstacle majeur pour son progrès économique et social. Dans ces conditions leur désenclavement est indispensable pour entreprendre toute action de développement. Il tient essentiellement aux possibilités qu'il offre pour développer les échanges socioéconomiques. Ceci, en mettant en contact les différentes entités territoriales par l'élargissement des marchés locaux, en tirant parti de l'échelle de production rendue possible par l'élargissement des débouchés. Il a également un impact indéniable sur les possibilités pour la population d'avoir facilement accès aux services sociaux de base (santé, enseignement, marché, etc.).

À ce niveau et sur le territoire de la république du Niger, le département de Téra qui fait l'objet de notre étude permet d'appréhender les difficultés que pose le dysfonctionnement d'un système de transport en matière de libre circulation des personnes et de leurs biens au niveau local. Cela permet surtout de comprendre le caractère indispensable d'un tel système pour la mobilité de la population dans le processus du développement local.

À Téra, avec le fleuve Niger qui le traverse sur le $\frac{1}{3}$ de son parcours, le département concentre l'essentiel des périmètres hydro-agricoles du pays destinés à la production de riz. On y trouve également plusieurs importants marchés ruraux qui étendent leurs zones d'influence au-delà des frontières nationales. Ces marchés ruraux tiennent leur réputation d'un important cheptel qui les anime. Téra dispose aussi d'importantes réserves d'or dont l'exploitation industrielle a débuté en octobre 2004. On peut donc se rendre à l'évidence qu'il peut jouer un rôle important dans le développement économique du Niger pour autant que les obstacles à la mobilité soient levés à l'intérieur du département et entre ce département et le reste du pays. En plus du dysfonctionnement des services départementaux de gestion du transport, l'infrastructure demeure très insuffisante, d'où le fait que l'offre ne satisfait pas la demande. Or le département de Téra du point de vue démographique est le plus peuplé de la

région de Tillabéry avec 425 824 habitants dont 19 508 habitants pour la seule commune urbaine de Téra.

La décentralisation est porteuse de trois dimensions fondamentales dans la gestion de la mobilité des populations au niveau local. La première est administrative et recouvre le transfert de compétences de l'État au nombre desquelles le domaine des transports à un niveau territorial plus opérationnel qu'est la commune. La deuxième dimension est sociale notamment par délégation de certaines responsabilités à des acteurs non étatiques tels que les Organisations Non Gouvernementales (ONG) à l'image de l'ONG *Goy Ga Zaada*¹ qui intervient à Téra dans l'amélioration de la mobilité dans un cadre participatif de la population à la construction de routes rurales. Et enfin, la troisième dimension est économique avec pour objectif de faire émerger un secteur privé par la libéralisation et le départ de l'État des secteurs dits concurrentiels. C'est le cas des compagnies privées de transport dont celle de Sounna transport, première compagnie de transport privée qui dessert actuellement le département de Téra.

Dans ces conditions, il est évident qu'une population si nombreuse induit des besoins énormes d'infrastructures socio-économiques notamment en matière de transport. De ce fait, à Téra, les difficultés de communication deviennent un handicap majeur pour le développement socio-économique du département.

Au vu de ces considérations deux questions centrales mobilisent notre recherche :

- Comment fonctionne le système de transport dans département de Téra ?
- Comment se pose le problème de l'enclavement pour le département de Téra ?
- Quelle serait la place d'un système intégré de transport pour le département de Téra ?

Pour répondre à ces questions, la structure de notre travail comporte trois parties organisées en huit chapitres :

- une première partie qui présente la mobilité et la dynamique territoriale en milieu sahélien ;
- une deuxième partie traitant du transport et de la mobilité dans l'économie locale du département de Téra ;
- une troisième partie qui est une présentation du département de Téra en tant qu'espace circulatoire entre discontinuités et enjeux.

¹ Signifie en langue Zarma, entreprendre pour prospérer.

La première partie (les trois premiers chapitres) met d'abord en contexte la thématique de l'étude. Elle place l'Afrique en tant que continent sous-développé, dans la réalité du sous-équipement dans le secteur du transport par rapport au reste du monde. À travers la méthodologie, elle expose la démarche ayant conduit à l'élaboration de ce travail. Elle est également l'occasion de la présentation du cadre conceptuel de la recherche qui s'articule autour des principales notions de la thématique et du département de Téra en tant que champ spatial de l'étude. Ensuite, dans cette même partie, ressortent les caractéristiques de l'enclavement de la république du Niger. Il s'agit en fait de quelques éléments qui concourent à expliquer cet enclavement du territoire nigérien en tant que phénomène physique, économique et politique. Et enfin, est mise en relief la place accordée au secteur des transports au Niger dans la définition des politiques publiques.

La deuxième partie (les trois chapitres suivants) présente l'économie locale du département de Téra dominée par l'agriculture et l'élevage qui cohabitent avec le commerce et l'artisanat. Il ressort aujourd'hui que l'exploitation aurifère artisanale et industrielle en cours tend à changer la donne en insufflant une nouvelle dynamique au développement local. À l'échelle du département de Téra, on peut voir la proportion de la demande de transport par rapport à l'offre. L'accent est mis sur les moyens de transport en rapport avec les besoins de mobilité de la population. C'est l'occasion d'un état des lieux à la fois infrastructurel et organisationnel du système de transport pour une meilleure compréhension de son fonctionnement.

La troisième partie (les deux derniers chapitres) fait ressortir le trafic généré par le réseau routier du département de Téra. En mettant en parallèle les moyens de transport et les besoins de mobilité de la population et de l'acheminement des marchandises, cette partie touche du doigt les obstacles à la libre circulation des personnes et des biens qui influent sensiblement sur le processus de développement local. Il s'agit, dans cette dernière partie de notre travail, de mettre en parallèle les enjeux en matière de désenclavement intérieur et extérieur du département de Téra et les différentes options d'aménagement qui se profilent. Ces options nous ont permis de dégager des perspectives à court, moyen et long terme qu'il faut prendre en considération dans l'amélioration future de la mobilité à Téra.

PREMIÈRE PARTIE

Mobilité et dynamique territoriale en Afrique sahélienne

1.1. La problématique générale et la méthodologie de la recherche

La mobilité est un facteur primordial pour la mise en valeur des territoires et pour tout dire du développement humain. Et dans ce cas précis le transport se présente comme un secteur clé. Dans une économie moderne, il joue un rôle prépondérant pour faciliter les échanges entre agents économiques. Mieux, en cette ère de globalisation, il constitue un des plus importants véhicules d'échange d'idées et de raffermissement des liens entre les peuples. Il est à la fois facteur et reflet des activités économiques et sociales pour son rôle majeur dans les relations spatiales entre lieux géographiques. On conviendrait alors avec Michel SAVY (1993) que : « *l'expansion des transports est à la mesure du développement d'un pays et de ses régions* ». Dès lors, en tant qu'outil d'aménagement du territoire, les transports touchent toutes les personnes et affectent leur bien-être. C'est dans un exercice de démonstration de la mobilité en tant qu'élément important du développement local que nous engageons à travers le département de Téra au Niger.

1.1.1. Problématique générale

Les difficultés dans la mobilité des personnes et des biens constituent un des obstacles majeurs à l'amélioration des conditions de vie des populations des pays sous-développés en général et celles de l'Afrique en particulier. Cette situation est particulièrement vraie au Niger et spécifiquement pour le département de Téra où la faiblesse de l'offre des services de transport, la pauvreté des infrastructures et le difficile accès aux moyens de transport sont des problèmes récurrents pour les populations. On s'accorde de ce fait avec Jean Louis CHALEARD et Charles JABEUR (2006) quand ils soutiennent que : « *l'amélioration des conditions de transport constitue sans aucun doute l'un des enjeux majeurs pour les pays en développement et spécialement les pays d'Afrique dont beaucoup sont parmi les plus pauvres du monde* ».

À travers l'étude de cas du département de Téra, il s'est agit pour nous d'estimer l'importance du transport en tant qu'outil de désenclavement au Niger afin de comprendre la manière dont cet outil s'intègre dans le processus de lutte contre la pauvreté.

1.1.1.1. Le contexte général du transport et de la mobilité en Afrique

Les statistiques de la Commission Économique Africaine (CEA, 2004) montrent qu'en Afrique les routes qui permettent une mobilité permanente représentent 1 500 000 km, soit 50 % de l'ensemble du réseau routier dont la densité de 6,84 km/100 km² est la plus faible du monde (12 km/100 km² en Amérique Latine et 18 km/100 km² en Asie). Cette densité est de 177 km/100 km² en France, 69 km/100 km² aux USA et 311 km/100 km² au Japon. De plus et selon les mêmes sources de la CEA, il y a seulement 24,56 % de routes revêtues. Le réseau ferroviaire africain est dans la même situation, le moins dense du monde. Il est estimé à 89 390 km de lignes pour une superficie de 30 050 000 km². Sa densité est d'environ 2,96 km/1 000 km² alors que l'Europe compte 60 km/1 000 km². Elle est de 59,31 km/1 000 km² en France, 21,25 km/1 000 km² aux États Unis d'Amérique et 19,32 km/1000 km² en Inde. Ici, il est important de noter qu'à l'échelle du continent, une douzaine de pays dont le Niger ne disposent d'aucune voie ferrée.

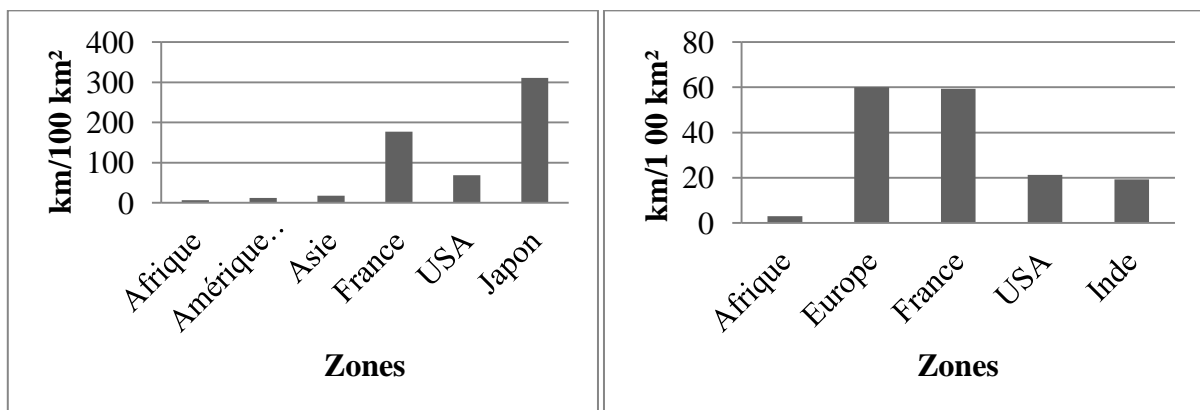


Figure 1.1.1 (A et B) : densités de route et rail dans le monde

En considérant ces principaux indicateurs sur les infrastructures, les pays de l'Afrique subsaharienne sont très en retard par rapport autres pays en développement. C'est dans cette situation que la Banque Mondiale (2004) prédit une augmentation des coûts de production. Ainsi, l'institution de Breton Wood révèle que la totalité des besoins non satisfaits de l'Afrique en matière d'infrastructures de transport est estimée à environ 22 milliards de dollars par an. À cette enveloppe viennent s'ajouter 17 milliards de dollars supplémentaires pour les dépenses de fonctionnement et d'entretien.

L'insuffisance d'infrastructures et de services de transport reste donc un obstacle majeur au développement en Afrique. Le manque d'accès aux infrastructures de transport figure désormais parmi les indicateurs de pauvreté sur le continent. Conscients du problème, les chefs d'États et de gouvernements des États membres de l'Union Africaine (UA), réunis en juillet 2005 à Syrte en Libye, ont décidé d'inclure le transport parmi les priorités dans le cadre des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD). Ceci à travers des cibles et indicateurs² de transports adoptés en avril 2005 par les ministres africains en charge des transports et des infrastructures, en vue d'accélérer la réduction de la pauvreté. Mais bien avant, la même préoccupation a fait inscrire le secteur des transports parmi les dix priorités du Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD). D'autres rencontres de réflexion ont eu lieu afin de poser la problématique du rôle du transport en tant que secteur de développement en Afrique subsaharienne. Ainsi, du 5 au 7 novembre 2007 s'est tenue à Ouagadougou, au Burkina Faso, la réunion de l'Assemblée générale du Programme de Politique des Transports en Afrique subsaharienne (SSATP) dans le but de promouvoir des politiques et des stratégies de nature à favoriser l'intégration économique des pays concernés. Dans un article publié le 8 janvier 2008, un ambitieux projet de construction d'autoroute est en cours d'élaboration. Ce projet, dont les contours ont été définis en septembre 2007, desservira huit capitales ouest-africaines (Cotonou, Ouagadougou, Abidjan, Accra, Bamako, Niamey, Lagos et Lomé) ainsi que quelques villes phares dans les échanges commerciaux régionaux. La construction de l'autoroute coûtera 16 milliards de FCFA (environ 24 millions d'euros) et concernera une première phase de 5 257 km et une seconde de 3 950 km. Tous ces projets convergent vers la recherche d'une solution aux difficultés qui entravent la libre circulation des personnes et des biens, précisément sur les axes routiers inter-états à l'heure où la régionalisation semble être l'option stratégique adoptée par les États ouest-africains notamment.

² Les principaux cibles et indicateurs pour le secteur des transports sélectionnés par les ministres des transports et des infrastructures le 6 avril étaient :

- proportion de la population rurale à moins de deux kilomètres d'une route praticable en toute saison ;
- réduction des coûts de transport ;
- amélioration des connexions interafricaines et des échanges.

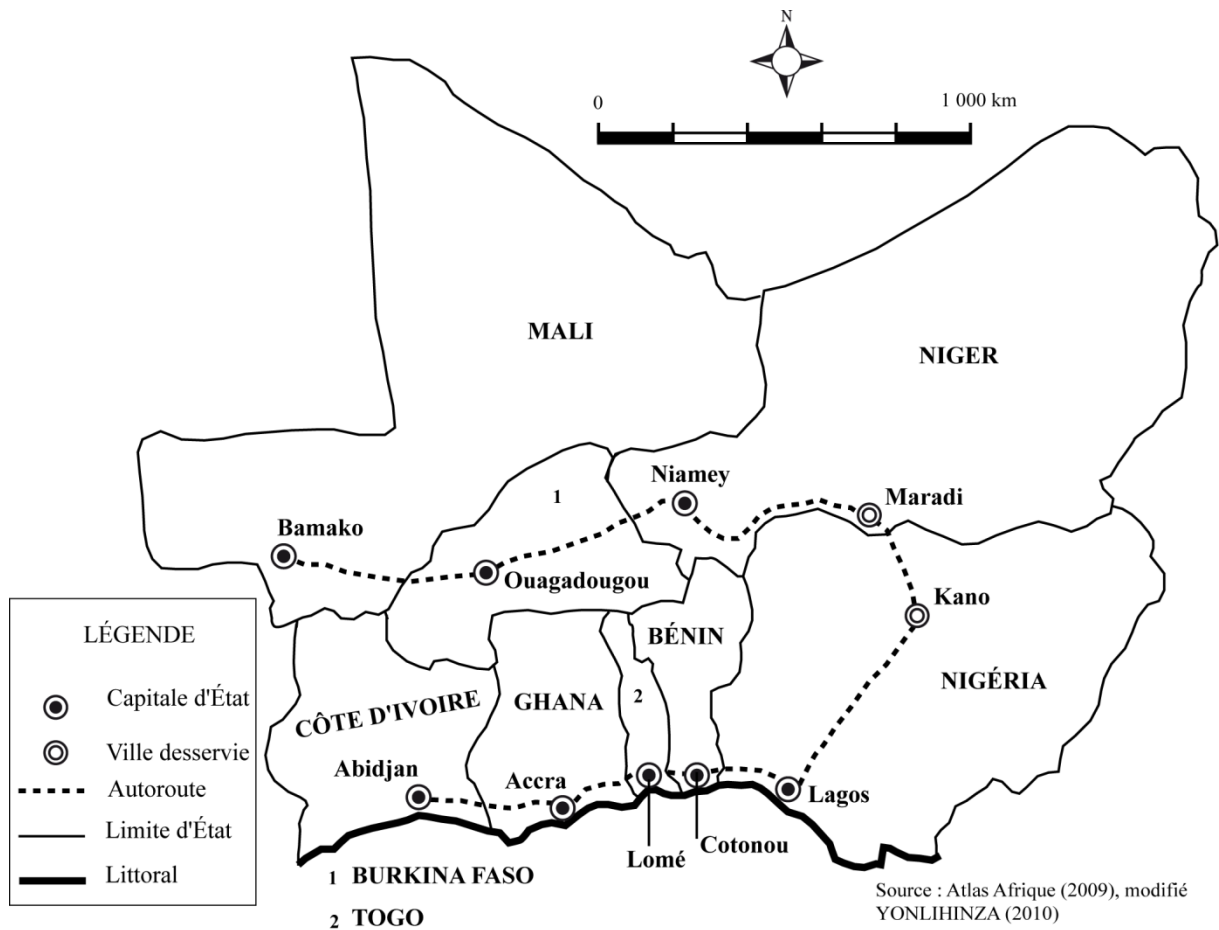


Figure 1.1.2 : projet d'autoroute en Afrique de l'Ouest

Au sujet du déficit très important en infrastructures routières, il faut noter que l'espace ouest africain hérite d'un maillage routier faible en 1960. Sur le Golfe de Guinée, l'absence de liaison côtière entre la Côte d'Ivoire et le Ghana témoignait de l'antagonisme des systèmes coloniaux. Il ressort d'une analyse faite dans l'Atlas régional des transports et la communication dans la CEDEAO (2005) que seul l'espace côtier sénégalais qui abritait la capitale occidentale française abordait l'indépendance avec un réseau routier revêtu relativement dense. Jusqu'en 1975, la situation de la trame routière n'a guère connu d'évolution sensible. Le pôle sénégalais restait isolé du reste de la région. Bien qu'il y ait eu entre temps quelques avancées avec le golfe de Guinée qui commença à s'équiper et avec la liaison routière entre la Côte d'Ivoire et le Ghana qui vit le jour. Cependant, les pays sahéliers restent enclavés en dehors du Burkina Faso qui était connecté au Ghana. Il est tout même important de préciser qu'à cette époque déjà, le Nigeria a entrepris une structuration de son territoire à travers la construction de certains grands axes nord-sud et sud-ouest. Aujourd'hui, la situation routière ouest africaine a certes évolué, les pays dits enclavés sont désormais

reliés à la mer grâce à des corridors par lesquels ils effectuent l'essentiel de leur échanges avec l'extérieur. Cependant, comme dans l'ensemble de l'Afrique subsaharienne, la région est caractérisée par la faiblesse de la densité de son réseau d'infrastructures de transport. La route qui est le mode de transport dominant ne présente que 22,6 % de routes bitumées en Afrique (CEA, 2007).

Le Niger est l'un des pays de l'Afrique occidentale classé parmi les derniers sur l'Indice de Développement Humain (IDH) dans le monde : 174^{ème} place sur 177 (PNUD, 2007). D'une superficie de 1 267 000 km², il est le plus grand pays enclavé de l'Afrique de l'ouest. L'absence de voie ferrée, l'impossibilité d'utiliser le fleuve (qui traverse le pays sur 550 km) en tant que voie navigable régulière et l'insuffisance des activités aéronautiques font que les transports intérieurs et extérieurs reposent pour plus de 90 % tous modes confondus sur le transport routier. Autant l'isolement externe du pays est évident autant à l'intérieur du pays l'enclavement est criant et pose de ce fait un véritable problème de développement. Dès lors, la nécessité de désenclaver le territoire national s'est imposée à l'État nigérien qui a mis en place des infrastructures de transport en donnant la priorité à la route pour relier les différentes contrées du pays. D'où l'évolution qu'a connue le réseau routier national de 1960 à 2008 selon les statistiques de la Direction Générale des travaux publics (DGTP) du ministère de l'Équipement du Niger. Il est passé en terme quantitatif, de moins de 3 000 km à 18 949 km soit une augmentation de 332 km de route par an toutes catégories confondues et en terme qualitatif, de moins de 100 km à 3 912 km de route bitumée soit 80 km par an. Dans le même ordre d'idée, le parc automobile de transport de marchandises a évolué de 5 133, en 2000 à 10 966, en 2008, tout type³ confondu. Dans la même période le parc automobile de transport de voyageurs est passé de 2 611 à 4 404 autocars de 17 à 22 places, de bus de plus de 30 places et de taxis collectifs.

Malgré les efforts consentis, deux principaux problèmes se posent encore au désenclavement du territoire national. Il y a, entre autre, l'absence ou la mauvaise qualité des routes reliant l'arrière-pays (le milieu rural) et les centres urbains. À cela s'ajoute la vétusté du parc automobile d'où la mauvaise qualité du service de transport rendu. Tout cela se traduit pour les populations par des difficultés énormes à se déplacer et ce particulièrement en milieu rural. Milieu rural nigérien reconnu précisément par tous les acteurs comme celui de la précarité vécue au quotidien.

³ Il s'agit ici de : tracteurs, remorques, citernes et camions.

Or, le Niger est actuellement engagé dans une logique de lutte contre la pauvreté. Dans le cadre de la mise en œuvre des recommandations du sommet du millénaire relatives à la prise en compte des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) comme points de repères pour les plans nationaux de développement, le Niger a élaboré une Stratégie de Réduction de la Pauvreté (SRP) à partir de 2002. De cette dernière découle en 2004, le projet de déclaration de politique sectorielle, route et transport routier, qui servira de base à la Stratégie Nationale des Transports (SNT) adoptée en mars 2005. Elle est fondée sur 3objectifs principaux. Le premier est relatif au développement des secteurs productifs. À ce titre, le secteur des transports est directement concerné du fait de son caractère indispensable pour l'évacuation des productions vers les zones de forte consommation. Le deuxième objectif est la garantie de l'accès des pauvres aux services sociaux de base. Pour y parvenir, outre la mise en place de services sociaux performants, la création de conditions adéquates de transports aux populations les plus défavorisées s'avère nécessaire. Le dernier objectif vise la promotion de la bonne gouvernance, le renforcement des capacités humaines et institutionnelles et la décentralisation. Dans ce cas précis, le Niger est engagé depuis quatre ans dans un processus de décentralisation. Très tôt les principaux acteurs de cette décentralisation reconnu la nécessité d'accorder une attention toute particulière au secteur des transports dans les plan de développement des nouvelles collectivités locales à l'image des huit entités communales du département de Téra, objet de la présente étude.

1.1.1.2. Les concepts de l'étude

Le déplacement, condition essentielle de l'être humain, est perçu comme une nécessité d'ordre économique et social. À ce titre, il est au centre des préoccupations à l'échelle internationale, nationale mais aussi locale. Aussi, le besoin de se mouvoir, d'aller et d'échanger est consacré par les discours sur le développement d'où l'importance des concepts de *transport* et de *désenclavement* dans la mise en valeur des territoires au service du *développement local*.

* Transport et développement, la logique d'une imbrication

« *Pourquoi les Hommes circulent-ils ?* » : « *pour trouver ce qui n'existe pas là où ils demeurent* ». Cette interrogation de Paul CLAVAL (2005) et la réponse qu'il donne en dit long sur l'importance du transport dans la mobilité des Hommes.

Dans le Dictionnaire : « *De la Géopolitique aux paysages* » (LACOSTE Y., 2003), le mot « *transport* » est composé du latin « *trans* » qui signifie par delà ou à travers et de « *portare* » qui veut dire porter. Le transport, précise le Petit LAROUSSE (2010) est donc l'ensemble des moyens et actions visant à déplacer quelque chose ou quelqu'un d'un lieu à un autre. Par conséquent, il y a transport dès qu'il y a déplacement. Les transports se caractérisent à la fois par la nature de l'objet transporté, par le mode de transport employé et le cheminement suivi entre un point de départ et un point d'arrivée. Du reste, pour Jacques LEVY et Michel LUSSAULT (2003) : « *Sans transport, pas de Géographie* ». Se déplacer, c'est être en action et toute augmentation de la mobilité, qu'elle soit spatiale, sociale ou professionnelle, est très souvent associée à l'idée de progrès. On peut dans ce cas affirmer avec Émilie MERENNE (2003) que, « *Si l'étude des transports concerne de nombreuses disciplines (l'Histoire, l'Économie, la Sociologie, les Sciences et Techniques, etc.), elle est au cœur des préoccupations du géographe : les infrastructures, la circulation, l'organisation spatiale et l'activité économique constituent autant de domaines d'investigations d'intérêt géographique* ». Dès lors, on convient avec l'auteur que le transport s'inscrit dans le territoire en termes de contraintes et d'impacts. Les activités liées à la production, au commerce et à la vie quotidienne reposent sur le mouvement des biens et des personnes. De ce fait, en tant qu'outil d'aménagement du territoire, les transports touchent toutes les personnes et affectent leur bien-être. Quand le système de transport est déficient, il peut être source de perte de mobilité, donc de pertes économiques, de bien-être, etc. Mais, lorsqu'il est efficace et performant, il fournit des opportunités et des bénéfices économiques et sociaux à travers les déplacements. Car comme l'a expliqué Jean-Pierre WOLFF (2008) : « *En général, on effectue un déplacement pour réaliser une activité x ou y* »⁴.

Les actes humains sont essentiellement marqués par un déplacement quotidien. La mobilité se présente donc comme la condition d'accomplissement des activités humaines. Maurice WOLKOWITSCH (1992) insiste par ailleurs sur le transport en tant qu'outil de maîtrise de la distance. On mesure à cet effet, son extrême importance dans son rôle de maîtrise de l'espace et de réponse à l'obstacle de la distance. Il est créateur de continuité permettant les liaisons, les contacts, les complémentarités et les interactions sans lesquels aucun système spatio-social ne pourrait fonctionner. C'est pourquoi on considère les transports comme un élément géographique de première importance qui concrétise l'emprise de l'homme et des systèmes économiques et politiques sur l'espace (RITTER J., 1971). Le champ circulatoire et la

⁴ Interview réalisé avec Jean-Pierre WOLFF sur Canal U le 19/08/2008 sur le thème des déplacements et des transports urbains

mobilité constituent les composantes fondamentales dans les modèles de structuration spatiale.

De ce qui précède, on peut s'accorder avec Pascal BAUD, Serge BOURGEAT et Catherine BRAS (2009) pour qui : « *les transports au même titre que les communications jouent un rôle majeur dans l'organisation des espaces. Utilisés pour permettre le déplacement des hommes, de marchandises, d'information, de capitaux, etc. ; ils témoignent, par l'évolution de leurs caractères, de la mondialisation des économies, de la concentration ou de la redistribution spatiale des activités, de la course à la réduction des coûts et aux gains de production. Aussi, la compréhension d'un espace passe nécessairement par l'analyse des flux et des réseaux dont il est le support* ».

De toute évidence, les interactions entre le transport et l'organisation de l'espace et plus précisément les rapports complexes entre transports et territoires revêtent un intérêt pour les géographes.

Pour un pays sans littoral comme le Niger et dont, à l'intérieur du territoire national, les différentes régions ont du mal à communiquer entre elles, les infrastructures routières demeurent l'outil indispensable pour le désenclavement interne et externe (ANKOURAO K., 1990). Dès le lendemain des indépendances de 1960 le secteur des transports apparaîtra rapidement comme une priorité dans les préoccupations des acteurs politiques.

À ce propos, en 1977, une enquête sur le trafic routier diligentée par le Ministère du Plan révélait que la route est le principal facteur de rentabilité des activités économiques au Niger. Convaincu qu'un secteur des transports performant est une des conditions du développement social et économique et de la lutte contre la pauvreté, le gouvernement nigérien a adopté une politique sectorielle en matière de transport en 2005. Cette politique repose sur six principes :

- Assurer la pérennisation des investissements ;
- Désenclaver le pays et particulièrement les zones rurales en priorité celles à potentialités économiques et à forte densité de population ;
- Faire participer les populations à la construction et à l'entretien des routes ;
- Améliorer la qualité des services, des performances et de la compétitivité de l'industrie des transports, en permettant une grande ouverture du marché du transport à la concurrence ;
- Améliorer la mobilité urbaine et développer le transport en milieu rural ;
- Améliorer la sécurité routière.

La primauté de la route pour le Niger est confirmée dans son désenclavement extérieur par la revue économique de l'Institut National de Statistique (INS) publiée en novembre 2007. Elle rapporte que 599 425 tonnes de marchandises ont été importées au Niger par la route à partir de son port considéré comme voie naturel de désenclavement à savoir celui de Cotonou au Bénin, soit 55,5 % de l'ensemble des importations pendant l'année 2006. Par ailleurs, dans le document de la stratégie de développement pour la réduction de la pauvreté élaboré en avril 2007 pour la période 2008-2012, on considère le développement du transport comme un des supports indispensables pour une amélioration de la mobilité au Niger. Ceci, en vue de lutter efficacement contre la précarité, particulièrement dans le milieu rural et dans les centres urbains.

* L'idée d'enclavement et de désenclavement

Pour comprendre le concept du *désenclavement*, il est nécessaire de comprendre celui de l'enclavement. C'est ainsi que, le mot enclavement est relatif à enclaver qui en est la racine. *Enclave* est considérée ici comme un territoire ou une fraction de territoire entièrement située à l'intérieur d'un autre. On retrouve avec Roger BRUNET (1993) dans le dictionnaire « *Les mots de la géographie* », l'idée de clé et de fermeture. Le terme enclavement devient de ce point de vue synonyme d'isolement et même de marginalisation. En ce sens, on peut percevoir en l'enclavement une contrainte négative, un vecteur et un facteur supplémentaire des difficultés rencontrées par les populations africaines. L'enclavement est considéré généralement comme une absence de façade maritime, autrement dit d'accès à la mer pour certains pays. Pour ces pays souvent en quête d'intégration dans le circuit commercial international, c'est une véritable difficulté. Certes, il ne doit pas être considéré comme un obstacle absolu au développement économique, mais il s'avère suffisamment pénalisant pour les États les plus pauvres. Un constat mérite d'être mentionné, en 2008, la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) évalue les pays en développement sans littoral ou pays en développement enclavé au nombre de 31. Ces pays représentent 4 % de l'humanité mais ne produisent que 0,3 % du Produit Intérieur Brut (PIB) mondial et ne reçoivent que 0,3 % des Investissements Directs à l'Étranger (IDE). Ce constat n'est pas une simple coïncidence : il signifie dans une certaine mesure que l'enclavement, c'est-à-dire l'isolement ou encore le cloisonnement d'un territoire ou d'une localité par rapport à d'autres, est un obstacle majeure à son développement.

Pour Jean DEBRIE et Benjamin STECK (1996), « *l'enclavement, inscrit nécessairement dans un champ de circulation, se définit alors comme ce qui rend impossible la réponse au défi que*

constitue la contrainte. Il se définit comme une rupture de continuité dans un projet de mobilité. Faire référence à l'enclavement, c'est donc s'engager à mettre au jour et à identifier les discontinuités spatiales qui perturbent un projet ou une stratégie d'acteur ».

La position géographique du Niger répond au concept de l'enclavement autant que celle de Téra par rapport au reste du territoire national et les différentes localités de ce département entre elles.

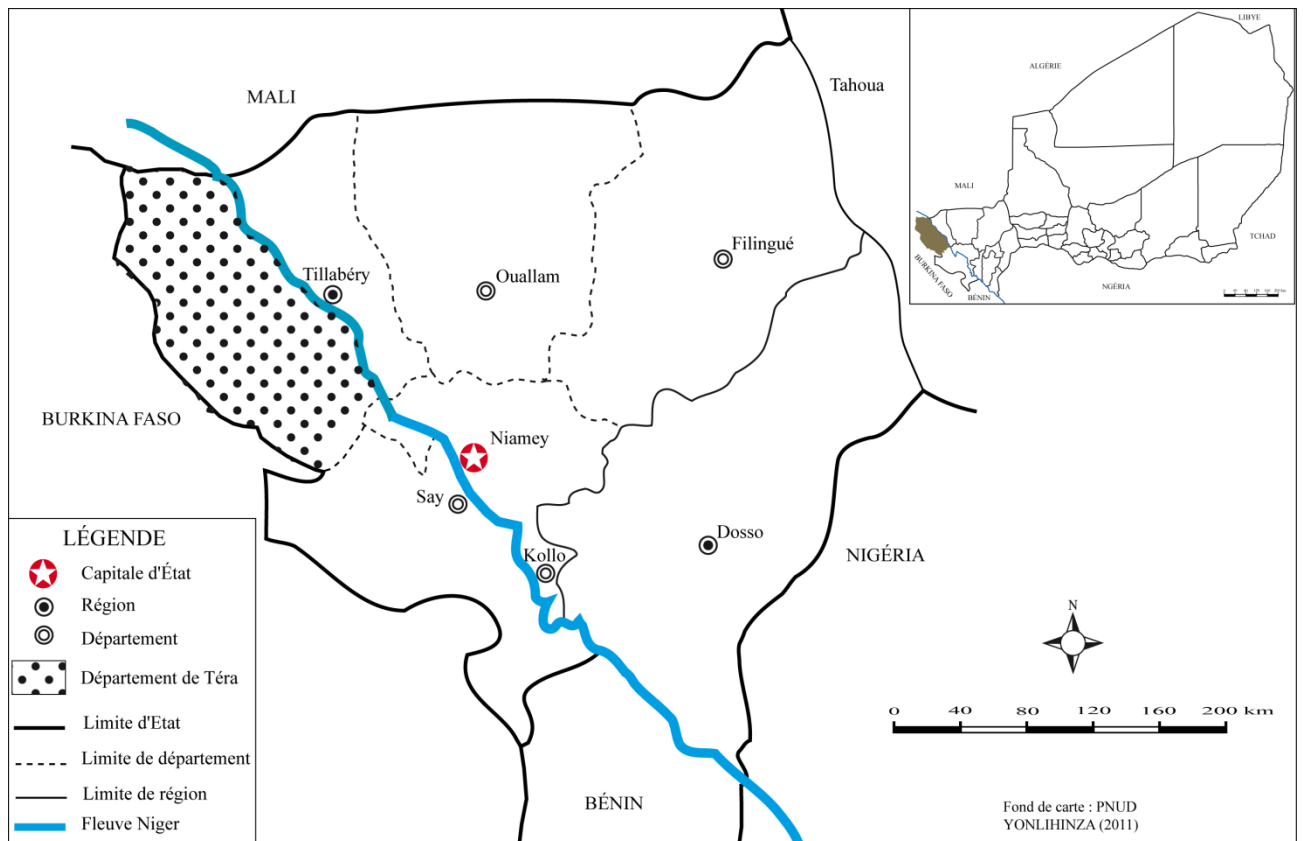


Figure 1.1.3 : Téra, une enclave au Niger

Le Niger est le plus grand pays enclavé en Afrique de l'ouest, Téra est un département enclavé au Niger. Ce sont des constats largement partagés. Cependant, si pour le territoire du Niger, l'absence de façade littorale est une des premières acceptions du terme d'enclavement, force est de constater que son utilisation n'a pas le même sens lorsque l'on parle d'un pays comme la Suisse. D'où l'importance de la précision qu'apporte Jean Jacques BAVOUX (2005) : « l'enclavement est un isolement relatif d'un lieu par rapport à des lieux proches ou de même importance, conséquence de son inaccessibilité ou de sa mauvaise accessibilité par manque d'infrastructures et/ou d'offre de transport. L'éloignement par rapport à un réseau

dynamique, l'absence de façade maritime, un cloisonnement géopolitique peuvent constituer autant de formes d'enclavement ». Pour corroborer les dires de BAVOUX, la Suisse est un bon exemple en Europe ; en ce sens que c'est un pays enclavé mais pas pour autant pauvre. Ce qui nous fait dire que l'enclavement ne peut pas s'expliquer uniquement par un déterminisme physique, mais aussi par la stratégie des acteurs impliqués dans la gestion de la mobilité.

L'enclavement est à n'en point douter une catégorie spatiale de référence (DEBRIE J. ; STECK B., 2001). En Afrique subsaharienne d'une manière générale, au Niger en particulier et à l'échelle du département de Téra plus localement, il trouve un champ d'application fécond. Il pose de ce fait, le problème de l'accessibilité des lieux. Car l'enclavement est avant tout une conséquence de la mauvaise accessibilité.

Jean Jacques BAVOUX (2004) ajoute par ailleurs que : « *l'inaccessibilité d'un lieu est la plus ou moins grande facilité avec laquelle ce lieu peut-être atteint à partir d'un ou plusieurs lieux, à l'aide de tout ou partie des moyens de transports existants* ». Il faut croire ici que dans le contexte du département de Téra, dans un pays sous-développé comme le Niger, cette notion d'accessibilité ne renvoie pas uniquement à la seule possibilité d'atteindre ou non un lieu donné. Elle traduit aussi la pénibilité dans la mobilité des personnes et de leurs biens autrement dit les conditions dans lesquelles se déroule le déplacement et donc la mise en relation des lieux. Les indicateurs qui en découlent reflètent la performance intrinsèque du système de transport étant entendu que les transports n'ont d'intérêt que parce qu'ils répondent à des besoins de déplacement. En tant que support des activités humaines, ils doivent satisfaire au mieux la demande. Du reste les attributs (biens, services, etc.) Deviennent dans ce contexte plus intéressant que les lieux en eux-mêmes. L'accessibilité est au centre des pratiques de déplacement dans le fonctionnement de la société. De privilège l'accessibilité tend à devenir progressivement dans les pays développés un droit fondamental de chaque individu, au point où, ne pas pouvoir accéder à un transport de qualité est un facteur d'exclusion. En France, une loi (la loi 82-1153) dite d'orientation des transports intérieurs a même été instaurée par le législateur le 30 décembre 1982. Elle consacre le droit au transport pour tous, ce qui n'est autre qu'un droit à accéder.

L'accessibilité représente donc un effort à faire dans les pays africains. L'acuité du problème est encore plus forte dans les pays africains au sud du Sahara pour lesquels l'accessibilité relève clairement du privilège. La desserte par des transports souvent inadaptés et en constant décalage avec le rythme de la croissance des besoins. C'est ce qui explique l'enclavement de parties entières de territoires et des difficultés énormes pour les populations à se déplacer.

En influençant l'organisation et la dynamique des territoires et de ce fait la localisation des activités et des hommes, l'accessibilité est devenue un enjeu majeur des politiques d'aménagement de l'espace. Dans ce contexte, une politique de transport, quel que soit l'échelon décisionnel considéré, doit satisfaire au mieux les besoins du plus grand nombre. Elle doit répondre en cela à l'un des objectifs premiers de l'aménagement qui est d'accompagner le développement économique des territoires. Cela passe par une adaptation du système aux nouvelles exigences de mobilité et d'organisation des échanges afin de rendre compétitifs les territoires concernés.

Au Niger, autant le pays est enclavé par rapport à ses voisins, autant à l'intérieur du territoire national, le milieu rural éprouve des difficultés à communiquer avec les centres urbains et les zones de production avec les grands centres de consommation. Pour le territoire nigérien, la notion de désenclavement prend tout son sens.

Par opposition à l'enclavement, le désenclavement ou décloisonnement consiste à rompre l'isolement d'un lieu ; à l'ouvrir sur l'extérieur en le rattachant à un ou des réseaux afin d'améliorer ses conditions de circulation et à corriger les disparités de desserte grâce au progrès des moyens de transport. Ceci implique des corrections qui relèvent du volet des transports dans les politiques d'aménagement du territoire. Le désenclavement est devenu progressivement vital pour de nombreuses régions de plus en plus dépendantes d'autres échelles territoriales. Du reste, les investissements d'infrastructures de transport constituent sa composante première. Car le développement des potentialités naturelles, économiques et humaines se confrontent nécessairement aux besoins de circuler. Dans ce cas, les réseaux de transport se présentent comme les vecteurs indispensables de toute prise de possession et de toute mise en valeur des territoires. Ils assurent l'organisation des territoires et conditionnent leur devenir.

Il faut reconnaître que la question du transport en tant qu'outil de désenclavement s'inscrit dans un débat. Certes, l'outil *transport* n'est pas forcément vecteur de désenclavement (DEBRIE J., 2001). Autrement dit, le transport n'est pas la solution toute trouvée pour désenclaver. Mais l'auteur reconnaît cependant son caractère indispensable pour la compétitivité dans tout projet économique de mise en relation des lieux. Dans cette réflexion, la question de l'aménagement et des choix à faire dans l'amélioration des dessertes devient au bout du compte la problématique centrale de la question d'une accessibilité facilitée : « *Que relier et pourquoi ?* »

Les conceptions de l'aménagement du territoire qui en découlent sont très divergentes selon les spécialistes. Pour les uns, l'aménagement est avant tout une politique d'équipement,

condition initiale du développement. Pour les autres, l'équipement n'est pas un préalable mais au contraire une conséquence de l'aménagement. Autrement dit, pour les tenants de cette vision, c'est le développement des territoires qui provoque un appel d'air venant se concrétiser par la construction d'infrastructures.

Toujours est-il que dans le contexte nigérien, le terme désenclavement sert principalement à souligner la nécessité de permettre à la population de circuler dans des conditions qui ne soient ni trop lentes ni trop onéreuses. À ce titre d'ailleurs, le désenclavement est certes une action avant tout économique (GEORGE P. ; VERGER F., 1996) mais aussi politique.

* Cette notion de développement local

La notion de développement local recouvre celle d'une stratégie et d'une action dans laquelle les acteurs sont bénéficiaires. On comprend ici les préoccupations de Bernard PECQUEUR (2000) quand il définit les dynamiques territoriales comme une rencontre entre des stratégies d'entreprises et un potentiel local de ressources que révèlent ou activent ces stratégies. Pour lui, le territoire ne saurait être considéré comme une donnée statique, un simple stock ou réservoir disponible en l'état. Cependant, il admet tout de même que ceci ne signifie pas que le territoire se crée à partir de rien. Tout concourt à montrer donc que les mécanismes du développement sont basés sur des conditions locales.

Cette vision locale du développement est apparue vers la fin des années 50 avec John FRIEDMAN et Walter STÖHR sous la forme de théorie du développement endogène. Le développement local est cette approche volontariste axée sur un territoire restreint qui conçoit le développement comme une démarche partant du bas, privilégiant les ressources locales. Il possède en ce sens une référence politique et économique car touchant le devenir même d'un territoire. Le développement local doit être compris avant tout comme une façon de penser, une manière d'aborder la question du développement social, humain, économique et technique. C'est en fait une façon d'ouvrir l'éventail des possibilités pour une bonne gouvernance territoriale.

C'est ainsi que le développement local est devenu ces dernières années, le concept clé de l'aménagement du territoire et de la gouvernance territoriale. D'où, selon Pierre HAMEL cité par Abdoul Hamet BA (2007), « *Le local est devenu un lieu pertinent pour gérer la société de partenariat. Le développement local est le modèle de développement qui donne aux acteurs la possibilité de se réapproprier leur identité* ».

Cependant, cette connotation localisée du développement ne signifie pas que le local doit évoluer de façon isolée. Car le local fait partie d'un ensemble plus vaste (national, régional et

même international) dont on doit tenir compte dans toute entreprise de développement. Mieux, le développement du local peut-être perçu comme la contribution qu'un petit territoire apporte au mouvement général du développement en termes de plus-value économique, sociale, etc. Le département de Téra qui fait l'objet de notre étude cadre parfaitement avec cette vision dans le rôle qu'il pourrait jouer à l'avenir compte tenu de ses potentialités. Du reste, la mise en œuvre des conditions indispensables dans un processus de développement local nécessite des outils et des moyens tels que les équipements et infrastructures de transport sans lesquels il n'y a pas d'actions possibles (VACHON B., 2002).

Téra, comme tout le milieu rural africain au sud du Sahara, subit les effets lourdement négatifs d'un équipement défaillant en voies de communication. Rudimentaires, lacunaires et inégalement réparties dans l'espace, elles freinent le processus de développement en limitant la fluidité des trafics.

1.1.1.3. Le terrain d'étude

Sous-région nigérienne du Liptako-Gourma dans la région de Tillabéry, Téra est le département (figure 1.1.4) le plus à l'ouest du Niger à la frontière avec le Burkina Faso, le Mali au nord, le département de Tillabéry dont il est séparé par le fleuve (au nord-est et à l'est), le département de Kollo à l'est et celui de Say au sud. Il forme un grand quadrilatère dans la partie nord-ouest de la région de Tillabéry entre 13° et 15° de latitude nord, et entre 0°10' et 1°40' de longitude est, et couvre une superficie de 20 220 km². Le département de Téra par sa position sur la rive droite du fleuve Niger fait partie du grand ensemble géographique et culturel de la boucle du Niger.

Il est important de comprendre les conditions dans lesquelles s'est effectué le peuplement de Téra. Il y va de la compréhension de la fonction de refuge qu'a joué ce territoire pour lequel l'enclavement est devenu aujourd'hui un véritable problème de développement.

Le passé historique du département de Téra, relève d'une problématique générale en Afrique. La connaissance de l'histoire précoloniale est qu'elle reste très souvent tributaire des témoignages vernaculaires transmis de génération en génération. Or, la tradition orale a ce désavantage de ne pas résister à l'usure du temps et se perd souvent dans les contes et les légendes. L'histoire de Téra s'inscrit dans cette difficulté de décryptage de l'histoire africaine à travers la tradition orale.

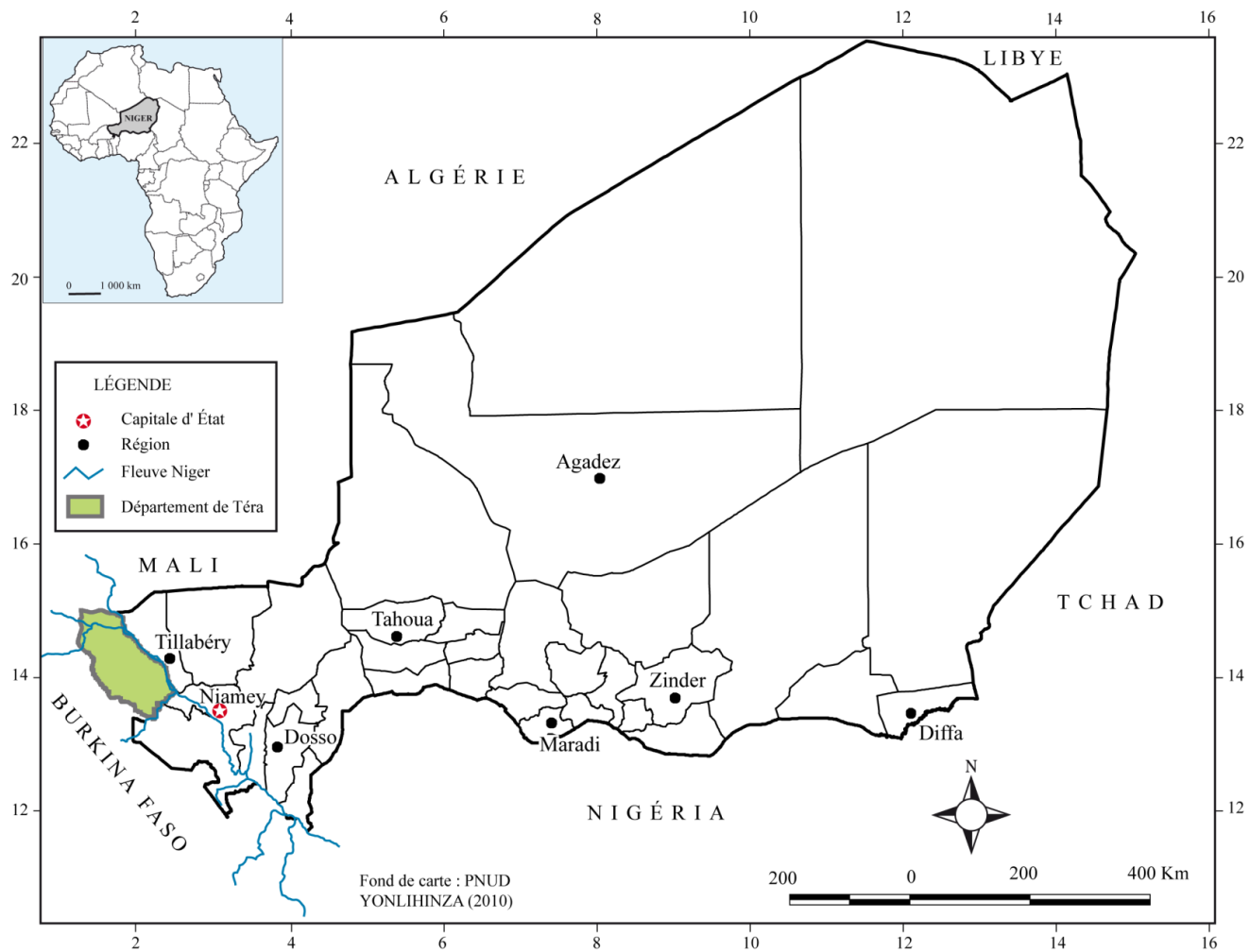


Figure 1.1.4 : localisation du département de Téra au Niger

C'est avec toute la prudence⁵ requise en cette circonstance que pour ce bref aperçu sur l'histoire du département de Téra nous nous appuyons sur des rapports, études disponibles sur la zone au Niger. Nous nous sommes aussi référés à des ouvrages et articles scientifiques un peu plus généraux sur l'organisation sociale et politique des différents groupes de populations en présence. Les archives coloniales des Archives Nationales du Niger à Niamey, celles disponibles au service départemental des archives de Téra, du poste administratif de Bankilaré ont été d'une grande utilité. Ces informations ont souvent été corroborées par des témoignages recueillis surplace.

Cette population est issue de plusieurs ethnies, nomades et sédentaires attirées à l'origine par les richesses naturelles de la zone et par son enclavement. Cet isolement physique de Téra faisait de ce territoire un refuge à la population résidente et lui confèrerait une certaine protection contre l'insécurité qui régnait dans cette région. C'est ainsi que le fleuve Niger était perçu à cette époque comme le meilleur rempart, par exemple, contre les incessantes razzias des touaregs venus du nord.

* La période d'avant la pénétration coloniale

Il semble qu'avant la pénétration française, le territoire était occupé par le groupe ethnique « *Gourmantché* » (Monographie de Téra, 2006). Cette source trouve toute sa crédibilité dans la signification même du terme « *Téra* » qui signifie justement grenouille en « *Gourmantchéma*⁶ ». Selon une version du commandant de cercle rapportée en 1961 dans un Rapport des Archives de Téra, « *Avant la pénétration française, le territoire était à l'origine occupé par des gourmantchés. Ces Gourmantchés anciens, que les gens du pays ont appelés Zalanghés, se sont confondus avec les Kado et les Songhaïs, ils ont adopté leur religion, leurs coutumes, et les femmes leurs coiffures* ». Ce qui veut dire d'après toujours cette source, qu'il faut les dissocier des Gourmantchés actuels qui peuplent le Gourma venus plus récemment et qui correspondent au type de Fada n'gourma au Burkina Faso. Elle ne remet pas en cause la préséance des gourmantchés dont la présence est aujourd'hui plus marquée dans un village comme Doumba à une dizaine de kilomètre à l'entrée de la ville de Téra sur la Route

⁵ En cette ère de démocratisation au Niger, à Téra, l'histoire du peuplement présente aujourd'hui des enjeux socio-économiques mais aussi politiques. Ceci dans la mesure où la préséance sur les terres est un argument décisif dans l'appropriation foncière et donc de la délimitation des nouvelles communes. Aussi, depuis l'adoption du décret N°014 du 11 juin 2001 portant sur la communalisation intégrale au Niger, la constitution des nouvelles collectivités impliquant des délimitations territoriales créent des tensions communautaires. Ces tensions sont souvent dopées par les difficultés de cohabitation entre nomades et sédentaires dans le cas du canton de Gorouol ou bien par la présence de richesses minières, notamment aurifère, sur le site d'orpaillage de Komabangou, objet de litige entre le canton de Kokorou et celui de Dargol.

⁶ Langue de l'ethnie Gourmantché

Nationale N°4. Ils sont aussi présents dans le canton de Diagourou notamment dans villages de Bangaré, Pogwa et Tchantchaga pour ne citer qu'eux. Actuellement on rencontre encore les Zalanghé à Taratako, village situé au nord du canton de Téra.

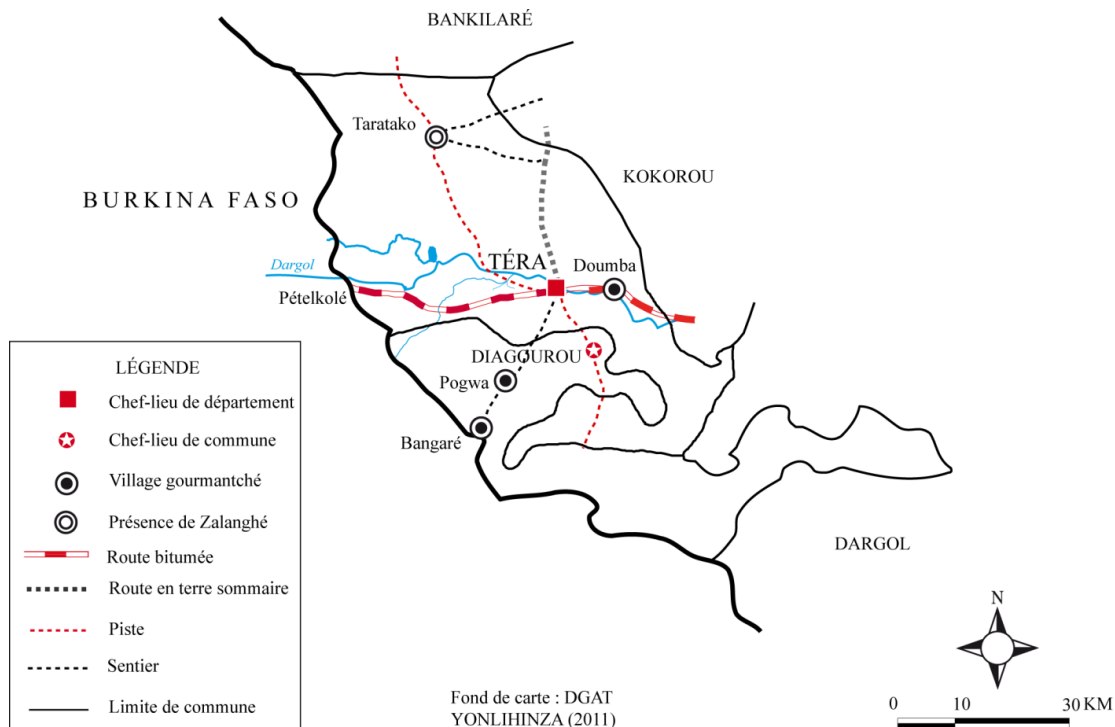


Figure 1.1.5 : zone de présence gourmantché et zalanghé

Le passé de Téra est dans une large mesure lié à celui de l'un des derniers et plus grands empires qu'a connu le continent africain. Nous faisons allusion ici à l'empire du Songhoy. On ne peut donc parler du passé de son peuplement sans évoquer certains événements qui ont marqué l'histoire du Songhoy. Cela permet de comprendre l'origine géographique du plus important groupe ethnique du département de Téra que constituent les Songhoy.

- *La mort de Soni Ali Ber, un tournant dans l'histoire du Songhoy*

C'est sous le règne de Soni Ali Ber dit « *Ali le Grand* » que la puissance du Songhoy atteignit son apogée. Son règne dura 27 ans. Cependant, à peine Soni Ali Ber est-il mort en 1492 que le Songhoy connaît un changement de dynastie. Son fils Soni Baro qui lui succéda et qui voulut perpétuer l'œuvre de son père fut évincé par une faction islamique de son armée en

1493. Cette faction était dirigée par deux des neveux⁷ de Soni Ali Ber : Amar et Mamar plus connu sous le nom d'Askia Mohamed. Ces derniers, pour avoir fréquenté l'école coranique et inspirés par la culture islamique, contestèrent la méthode de gouvernance en vigueur dans le Songhoy en la qualifiant d'idolâtrie. Ils réunirent leurs compagnons et ensemble ils décidèrent de ne pas cautionner toute manifestation relevant de l'idolâtrie dans le royaume. Ils entrèrent de facto en rébellion contre le pouvoir central installé à Tombouctou. Cette rébellion se transforma aussitôt en conflit fratricide qui tourna à l'avantage des insurgés sous le commandement d'Amar et Mohamed. Après que l'armée de Tombouctou fut défaite, les partisans du pouvoir central commencèrent à se disperser. On estime que c'est à partir de cette époque que partit la première vague de réfugiés de guerre. Les *Si Hamey* descendants de Soni descendirent Gao et traversèrent le fleuve pour s'installer à Wenzerbé dans le Gourouol après avoir fait halte à Ayorou (ISSA SEYNI Z., 1982) où ils trouvèrent déjà sur place une forte communauté Gourmantché installée de longue date.

- *L'âge d'or de l'empire Songhoy*

Selon Diallo BOUBACAR SÉGA (1997), l'empire Songhoy est la dernière grande formation étatique du Soudan occidental. Il a connu un rayonnement économique, culturel, social sans précédent sous le règne de deux de ses souverains en l'occurrence Soni Ali qui régna de 1464 à 1492 et surtout Askia Mohamed dont le règne dura 35 ans de 1493 à 1528. Héritier des empires du Mali et du Ghana, il a su profiter au maximum des acquis de ces États sur le plan de l'organisation politique, économique et sociale.

Après la défaite de l'armée du pouvoir central installé à Tombouctou, Mohamed accède au pouvoir et prend le titre d'*Askia*. Il procède au transfert du pouvoir central de l'empire Songhoy de Tombouctou à Gao. Il prend le contrepied de la politique de Soni Ali Ber et fonde une nouvelle dynastie. Askia Mohamed fut un monarque en tous points remarquable, sut rendre ses États prospères et y développer une civilisation qui fit l'admiration de Léon l'Africain⁸ lequel visita le Songhoy sous son règne vers 1507. Il fut tellement impressionné par le niveau de développement du royaume qu'il le rapporta dans son célèbre livre intitulé « *Une description de l'Afrique* » publié en 1526. Cet ouvrage fut longtemps la source principale pour l'étude du Soudan.

⁷ Selon Hammadou SOUMAILA dit Bonta présenté comme l'un des meilleurs traditionnistes de Téra rapporté par Moussa HAMIDOU et Diouldé LAYA, Amar et Mamar sont les enfants de Kassèye la sœur de Soni Ali Ber.

⁸ *Léon l'Africain* de son vrai nom Al-Hassan Ibn Mohamed Alwazzan est un écrivain de Cordoue. Il fit à partir de 1492 des voyages en Afrique du Nord et en Asie occidentale. Saisie par des Corsaires chrétiens en 1517, il fut envoyé par eux au Pape Léon, mais revint plus tard à l'islam. Il se fixa en Italie, apprit l'italien et le latin et enseigna l'arabe. Il écrivit « *Une description de l'Afrique* » en 1526.

Le rayonnement de l'empire du Songhoy fut sans précédent. Askia Mohamed réussit à faire de Gao, Oualata et surtout Tombouctou et Djenné des centres intellectuels qui jetèrent un vif éclat. Des lettrés de haut niveau, notamment des écrivains du Maghreb, n'hésitèrent pas à venir y compléter leurs études. Toute une littérature se développe dont les produits sont révélés par des ouvrages fort intéressants rédigés en arabe tels que le *Tarikh el-fattach* et le *Tarikh es-Soudan*⁹.

Le Songhoy, empire de la bordure méridionale du Sahel prospère pendant plusieurs décennies en servant d'intermédiaire entre l'Afrique noire et le monde arabo-berbère. De Tombouctou, sa principale ville, partaient vers le Maghreb des caravanes chargées de sel, d'or, de gomme arabique, de peaux, d'esclaves, etc. Elles revenaient avec des produits manufacturés composés de bijoux, armes et étoffes, etc. C'est justement ce rayonnement économique qui attira les convoitises des marocains qui l'envahissent en 1591.

- *La chute du Songhoy*

Askia Mohamed devint aveugle et, vers 1529, il fut détrôné par son fils Moussa. Avec celui-ci commença une série de luttes intestines qui désolèrent le Songhoy et ruinèrent peu à peu le magnifique édifice élevé par le premier Askia. L'un des fils de ce dernier, Askia Daoud qui régna de 1549 à 1583 essaya de réagir et sut redonner de l'essor à l'empire.

Mais c'est du royaume marocain que viendra le coup fatal pour l'empire Songhoy. Attiré par l'or du Soudan, le Sultan du Maroc envahit le royaume Songhoy. Il s'en suit une grande bataille à Tondibi sur les bords du fleuve Niger. Elle met aux prises une armée marocaine composée en majorité de mercenaires espagnols armés de mousquets, arme jusqu'alors inconnue au Soudan et des milliers de soldats songhaïs armés de sabres, arcs et de flèches. La défaite était inévitable et signe le déclin du Songhoy tout en ouvrant au Soudan Occidental une grande période d'instabilité politique. Ce fut le tour des Mamar Hamey, descendants d'Askia Mohamed de migrer vers Téra.

À la suite de la chute de l'empire Songhoy plusieurs familles songhay se réfugièrent sur le territoire de Téra avec à leurs tête des princes déchus, rejoignant ainsi la première vague d'immigrés dont nous avons fait cas précédemment.

Les Songhay arrivèrent à Téra au début du 17^{ème} siècle, ayant tenté de se fixer en plusieurs points après avoir été chassés de Gao par les envahisseurs marocains. Ceux du canton de

⁹ Le *Tarikh el-Fattach* et le *Tarikh es-Soudan* sont des manuscrits arabes relatifs à l'histoire du Sahel au Moyen-Âge.

Kokoro sont venus à la suite de Forimonzon, petit fils de l'Askia Daouda, ceux du Gorouol à la suite de Foni pour ne citer que ceux-là.

Au milieu du 18^{ème} siècle, sous la pression des Touareg Oullimenden de la rive gauche du fleuve Niger, d'autres Touaregs considérés comme leurs esclaves en l'occurrence les Dagha et des Bella rejoignirent la rive droite et s'installèrent au nord de Kolman dans le canton de Gorouol. La poursuite des harcèlements des Ouillimenden les conduisit à descendre un peu plus au sud ce qui sera plus tard à l'origine de la création du poste administratif de Bankilaré. Le 19^{ème} siècle verra l'arrivée des Peuls du Macina qui s'installèrent à Diagourou. Enfin plus récemment on note l'arrivée de haoussas et d'arabes.

* La période coloniale

Au Niger, la pénétration coloniale a débuté par l'Ouest à la fin du 19^{ème} siècle. L'historien nigérien Kimba IDRISSE (2001) explique que les centres de pouvoirs militaires puis administratifs furent établis en premier lieu dans les régions du fleuve. Les premiers impacts de la colonisation française à Téra furent le découpage territorial et de l'administration locale. Les populations furent regroupées dans des entités territoriales (cantons) au nombre de six : Téra, Gorouol, Diagourou, Kokorou, Dargol et Loghmaten. En 1936, une réorganisation de la subdivision de Téra fera disparaître le canton de Loghmaten. Plus tard, sur proposition du Ministre de l'intérieur de la république du Niger Monsieur Djambala YANSAMBOU MAÏGA, le 18 juillet 1959, il est créé par décret n° 59-127 le poste administratif de Bankilaré dont la compétence s'exerce sur les ressortissants des groupements nomades et qui, d'une certaine manière remplace le canton de Loghmaten.

Dans l'organisation de la subdivision de Téra, une importance toute particulière a été accordée par les administrateurs coloniaux au désenclavement qui fut l'une des priorités de l'administration coloniale. Dans la logique d'exploitation des ressources locales, l'essentiel des travaux d'intérêt général était concentré dans la réalisation de routes et ouvrages pouvant faciliter la mobilité des personnes et des biens. Cela est confirmé par le rapport annuel de la subdivision de Téra de 1946. Jusqu'à cette date, la plupart des chantiers de l'administration coloniale locale qui fonctionnaient sur la base du travail obligatoire étaient destinés à l'amélioration de la desserte de Téra.

* À partir des indépendances

Quand le Niger accéda à l'indépendance le 3 août 1960, les empreintes de l'administration coloniale ne disparaîtront pas. Elles serviront de base à la réorganisation administrative du

pays. Les autorités de la première république qui venaient de prendre les rênes du pays vont d'abord s'appuyer sur ces empreintes laissées par l'administration coloniale pour organiser le territoire. Cette organisation territoriale était celle des cercles et subdivisions en vigueur depuis 1900. Les nouvelles autorités ne tarderont pas à engager de nouvelles réformes à travers une série de lois en vue d'une réorganisation administrative du territoire de la république du Niger. C'est ainsi que dès le 31 décembre 1961, par la loi 61-50, les cercles et les subdivisions furent érigés en collectivités territoriales. Le 17 juillet 1964, une loi consacre la répartition du pays en départements, arrondissements et communes. C'est à travers cette loi que la collectivité territoriale de Téra devient arrondissement du département de Niamey. La loi 64-039 du 5 novembre 1964 fixa les limites de l'arrondissement avec comme chef-lieu la commune urbaine de Téra actuelle. Bankilaré conservera son statut de poste administratif.

L'organisation du territoire national a fonctionné sur la base de cette loi jusqu'au coup d'état du 15 avril 1974 qui porta les militaires au pouvoir. Ces derniers à travers l'ordonnance 83-26 du 4 août 1983 impriment une nouvelle dynamique à l'administration territoriale en mettant en place un nouvel organe de type participatif qu'est le Conseil National de Développement (CND). Cet organe est représenté au niveau local par la « *Samaria* » (mouvement des jeunes). Le CND sera démantelé en 1991 par une décision de la conférence nationale et remet en selle la loi 64-23 du 17 juillet 1964 de la première république. Mais avant l'arrondissement de Téra sera rattaché à Tillabéry élevé au rang de département en 2005.

À la veille de l'adoption de la loi sur la décentralisation intégrale au Niger, l'organigramme du territoire administratif de Téra se présente comme suit :

- Un chef-lieu de l'arrondissement basé à Téra avec à sa tête un sous-préfet nommé par décret et qui coiffe tous les services administratifs de l'arrondissement ;
- Deux postes administratifs : Bankilaré et Gothey dirigés chacun par un chef de poste administratif nommé par décret ;
- Cinq cantons (Téra, Gorouol, Kokorou, Diagourou et Dargol) avec chacun à sa tête un chef de canton élu par les chefs de village, gérant les affaires coutumières et exerçant son autorité sur l'ensemble des villages établis dans les limites territoriales du canton ;
- 208 villages administratifs dirigés respectivement par des chefs de village élus par les villageois. Les campements nomades et les hameaux sont rattachés aux différents villages.

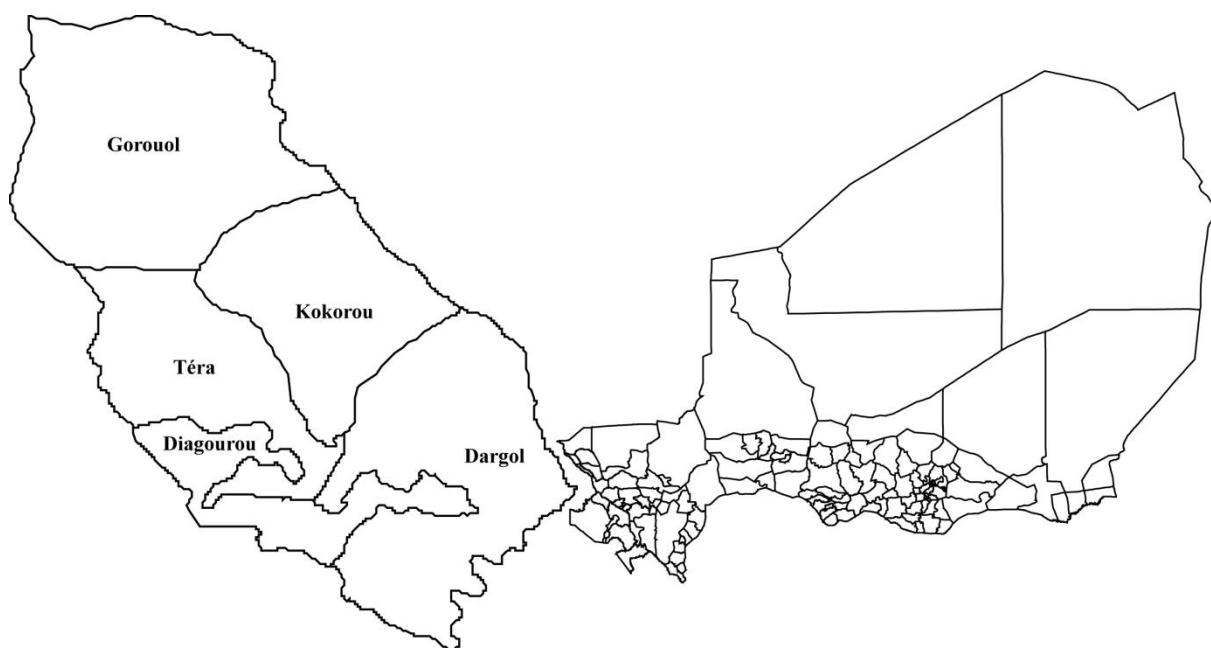


Figure 1.1.6 : les cantons du département de Téra

1.1.1.4. Le département de Téra dans le processus de la décentralisation au Niger

La décentralisation est un processus ancien au Niger. Son principe a été posé par la première constitution¹⁰ du pays et repris par toutes les autres. Elle a même connu un début de mise en œuvre au cours de la première décennie de gestion de l'État post-colonial. L'année 1964 a vu la mise en place des conseils d'arrondissements et municipaux comme premiers jalons d'un cadre de participation des populations à la gestion des affaires locales. Cependant, dans son évolution, ce processus a été tributaire des turbulences politiques et des difficultés économiques et financières qu'a connues le pays.

Tirant les leçons des premières tentatives inachevées et capitalisant les principes et idées fortes de la conférence nationale dont il est une des recommandations pertinentes, le processus de décentralisation devra connaître une nouvelle impulsion à partir de 1991. Il s'articule autour d'objectifs nobles et volontaristes comme l'approfondissement et l'enracinement de la démocratie à la base, la responsabilisation des populations dans la gestion de leur développement, et la promotion d'un nouveau type de gouvernance.

¹⁰ La constitution du 8 novembre 1960 a posé pour la première fois le principe de la création des collectivités territoriales au Niger indépendant.

La dimension politique de la décentralisation a été consacrée au plan juridique par un important dispositif adopté à partir de 1996. Le 6 février de cette année verra la promulgation de deux lois :

- La loi N° 96/05 portant création de circonscriptions administratives et des collectivités territoriales ;
- La loi N° 96/06 du 6 février 1996, déterminant les principes fondamentaux des régions, des départements et des communes ainsi que leurs compétences et leurs ressources.

Cet important dispositif sera renforcé en 2002 à travers la promulgation de plusieurs textes de lois¹¹ datant du 11 juin 2002 consacrant les principes de base devant encadrer la gestion et le fonctionnement des nouvelles collectivités territoriales.

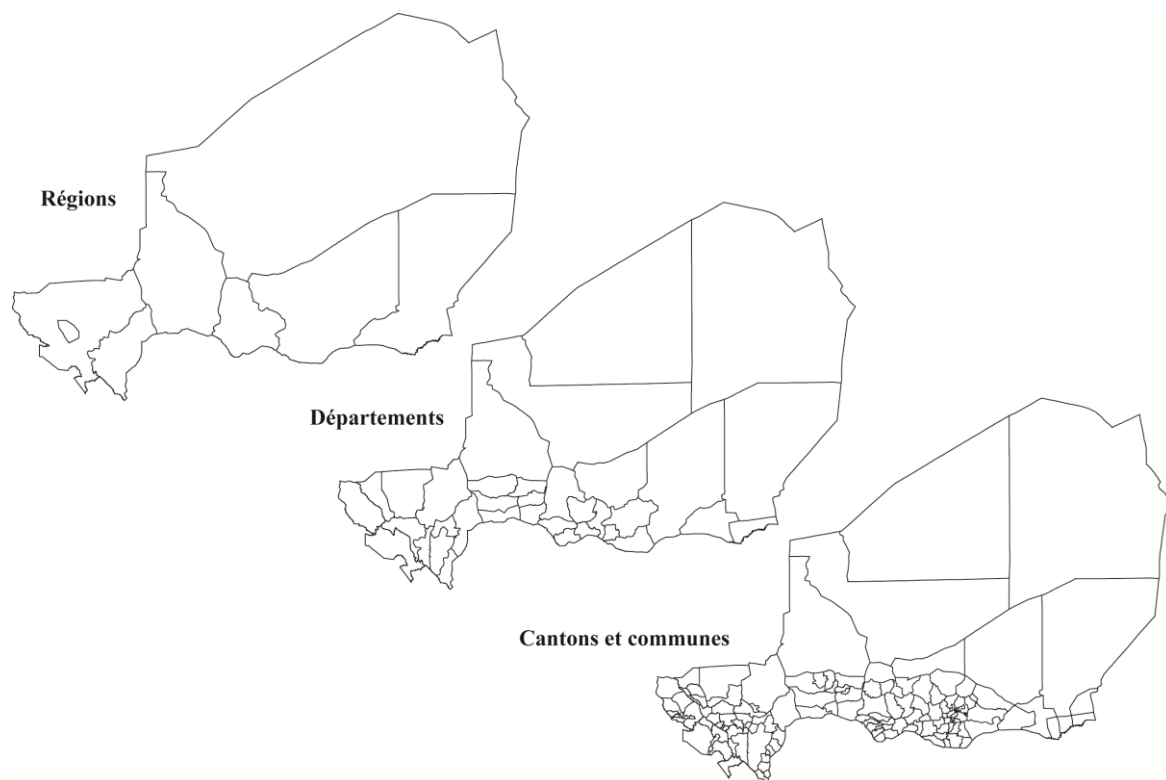


Figure 1.1.7. : le découpage administratif du Niger

¹¹ Parmi ces textes, les plus importants se réfèrent à : (1) la loi 2002-12 du 11 juin 2002 déterminant les principes fondamentaux de la libre administration des régions, des départements et des communes ainsi que de leurs compétences et de leurs ressources ; (2) la loi 2002-13 du 11 juin 2002 portant transfert de compétences aux régions, aux départements et aux communes ; (3) la loi 2002-17 déterminant le régime financier des régions, des départements et des communes.

Relativement à sa mise en œuvre, il convient de relever que cette réforme très attendue par les divers acteurs intervenant en milieu rural n'a connu un début de concrétisation qu'en 2004 avec l'organisation des premières élections municipales de juillet 2004, qui ont vu l'installation de la première génération des conseillers municipaux.

À la suite de la mise en marche du processus de décentralisation, schématiquement, la nouvelle carte administrative du Niger (figure 1.1.7) comprend : 8 régions au sommet, 36 départements au niveau intermédiaire et 266 communes à la base dont 52 communes urbaines et 214 communes rurales.

Suite à ce processus de communalisation intégrale, le département Téra a été divisé en 8 communes (figure 1.1.8) dont une commune urbaine (canton de Téra) et 7 communes rurales (les cantons de Gourouol, Kokorou, Diagourou, les postes administratifs de Bankilaré et Gothey ainsi que le village de Méhenna). Enfin, au titre des villages administratifs on en compte 365 (PDC des communes, 2005).



Figure 1.1.8 : les communes du département de Téra

Il ya lieu de noter que relativement au développement local, en l'absence d'une politique nationale clairement définie, au Niger, la décentralisation trouve sa légitimité et sa pertinence dans le cadre des programmes sectoriels et diverses expériences menées avec l'appui des partenaires bilatéraux et multilatéraux.

1.1.1.5. Les caractéristiques démographiques du département de Téra

La population de Téra est estimée en 2010 à 563 506 habitants dont 286 623 hommes et 276 883 femmes (INS, 2010). Elle a connu une évolution remarquable. En effet, de 210 089 habitants en 1977 (RGP, 1997), elle passe de 293 682 habitants en 1988 (RGP, 1988) et pour atteindre 425 824 habitants en 2001 (RGP, 2001) soit une augmentation de 259,87 % en 33 ans et 86,62 % tous les 11 ans. Au titre de l'évolution démographique récente en l'espace de 10 ans, c'est-à-dire de 2001 à 2010, le département a reçu un gain de 137 682 personnes soit 1 201 individus par an.

- La composition ethnique et le style de vie

La composition ethnique est d'abord la résultante des différents mouvements migratoires historiques. C'est le cas des Songhay après le déclin de l'empire Songhoï au début du 17^{ème} siècle. Les Bella arrivèrent de la rive gauche du fleuve Niger au milieu du 18^{ème} siècle. Les Peul débarquèrent au 19^{ème} siècle venant du Macina. Ils trouvèrent sur place les Gourmantché considérés à l'époque comme les maîtres des lieux. Ces 4 groupes ethniques seront rejoints plus récemment par les Haoussa et les Arabe. Selon les chiffres rapportés dans le Rapport Diagnostic de Téra, en 2009, la représentativité de chaque groupe ethnique se présente comme suit :

Il ressort que les Songhay constituent l'ethnie majoritaire. Sa présence est vérifiée sur l'ensemble du département. Elle est suivie par les Bella dont l'essentiel du groupe est localisé dans la commune rurale de Bankilaré et au nord de la commune rurale du Gorouol. On les rencontre également en petit nombre et un peu partout dans les autres communes. Les Peul occupent surtout la commune de Diagourou. Les Gourmantchés se repartissent dans la commune urbaine de Téra et les communes rurales de Diagourou, de Gorouol et de Gothèye. Les Haoussa présents sur l'ensemble du département sont originaires d'autres régions du Niger : Tahoua, Maradi, Zinder, Dosso et Tillabéry. Enfin, on note la présence de pasteurs arabes au nord de la commune urbaine de Téra et d'autres au chef-lieu du département.

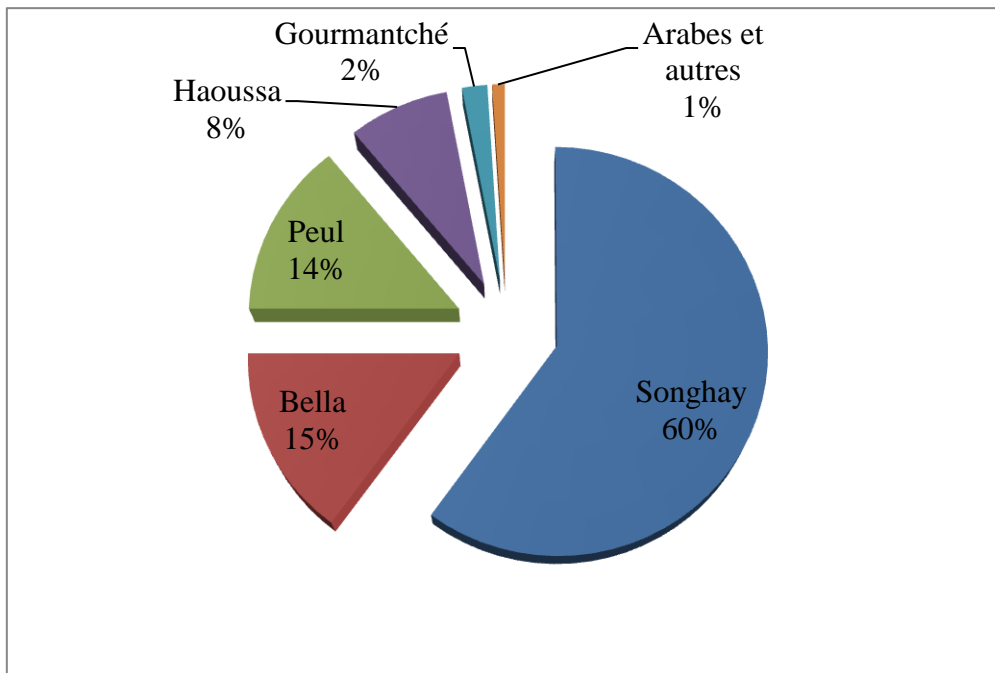


Figure 1.1.9 : représentativité ethnique de Téra

Le style de vie, qui nomade, sédentaire, est très souvent lié à l’ethnie. Par exemple les Songhay sont en majorité sédentaires et agriculteurs alors que les Peul et les Bella sont de tradition nomade. Les Haoussa sont plutôt sédentaires mais plus présent dans le commerce.

- *Une population marquée par sa jeunesse*

La composition par âge de la population du département de Téra est importante dans la thématique que nous étudions. Nous le montrerons plus tard, les groupes d’âges jouent un rôle important dans l’animation de la mobilité. Ainsi, les moins de 20 ans représentent 55,8 %, de 20 à 49 ans ils sont 31,2 % et enfin à plus de 50 ans ils ne sont que 8,92 % t la population.

La forte proportion des jeunes est de ce fait avérée et caractérisée par la base assez large de la pyramide des âges (figure 1.1.20). Le sommet effilé est la marque d’une faible proportion de personnes âgées traduisant en même temps une fécondité et une natalité élevées au niveau du département. Notons aussi que les femmes en âge de procréer c’est-à-dire âgée de 15 à 49 ans est importante pour 42,01 % de la population féminine totale. Ce qui présage du maintien du rythme de l’évolution actuelle de la population du département de Téra.

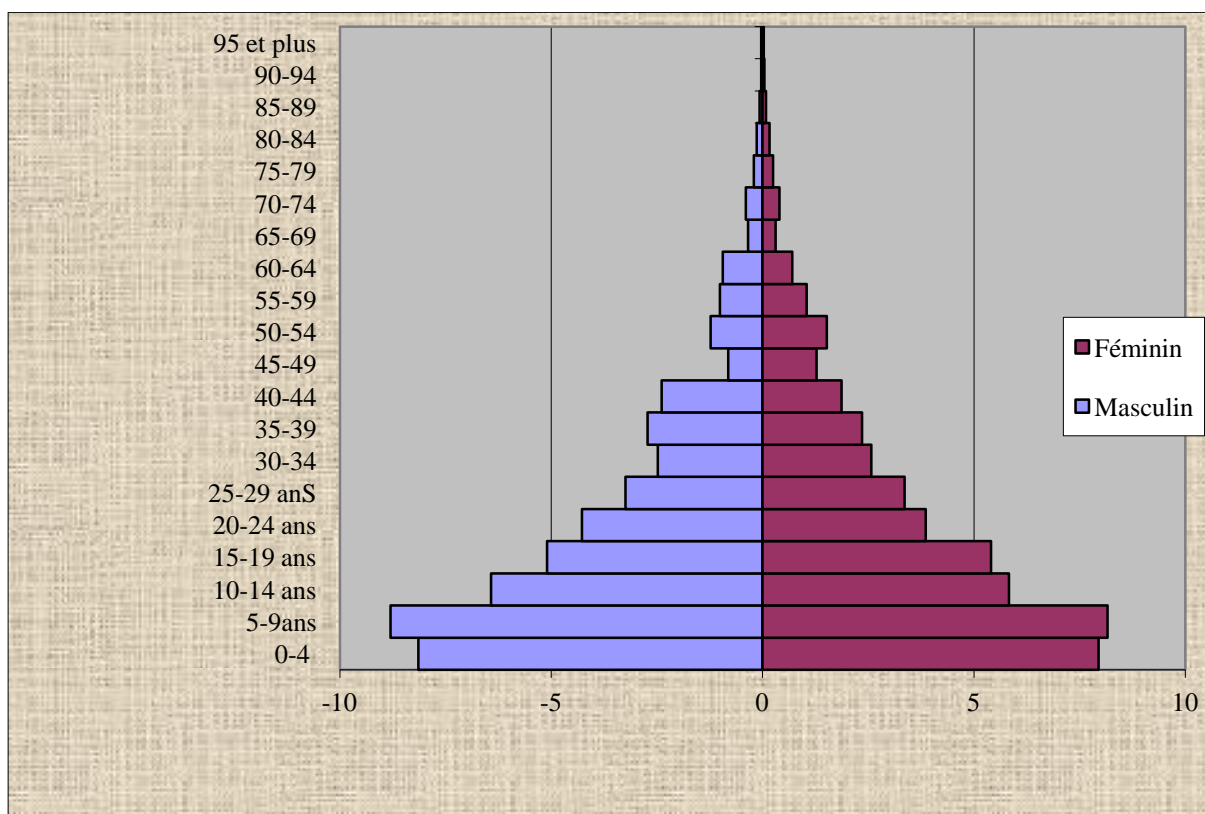


Figure 1.1.20 : la pyramide des âges de la population de Téra d’après RGP (2001)

Source : INS (2001)

- *La répartition spatiale de la population*

La répartition de la population de Téra était jusqu’alors lue à travers les cinq cantons qui le composent. La densité moyenne du département est de 27,86 hbts/km². Comme nous l’avons évoqué précédemment, après l’aboutissement du processus de décentralisation au Niger, le département de Téra à été subdivisé en huit communes. Cette nouvelle subdivision consacre une nouvelle répartition de la population qu’il est important de souligner ici.

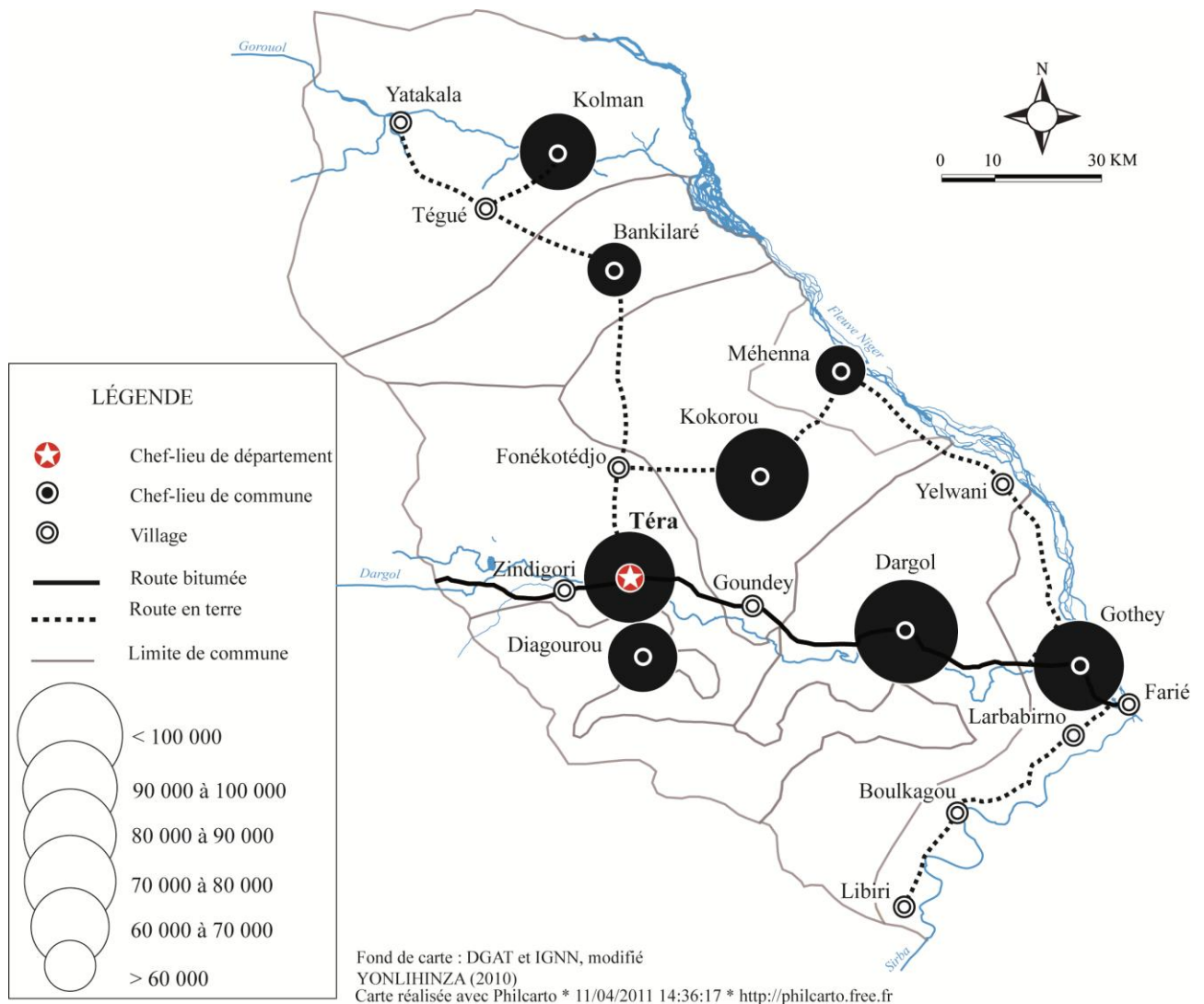


Figure 1.1.21 : les communes par nombre de population

En 2010 et en terme de nombre d'habitants, ce sont les communes rurales de Dargol et de Kokorou qui viennent en tête. Elles concentrent 20,73 % et 16,73 % de la population pour 116 843 et 94 302 habitants. Ensuite suit la commune urbaine de Téra avec 15,96 % pour 89 966 habitants. Et enfin les communes rurales de Gothey, Gorouol, Diagourou, Bankilaré et Méhenna avec respectivement 15,71 %, 11,40 %, 9,36 %, 5,71 % et 4,90 % de la population totale du département de Téra pour 85 226, 48 570, 32 186, 27 660 et 52 765 habitants.

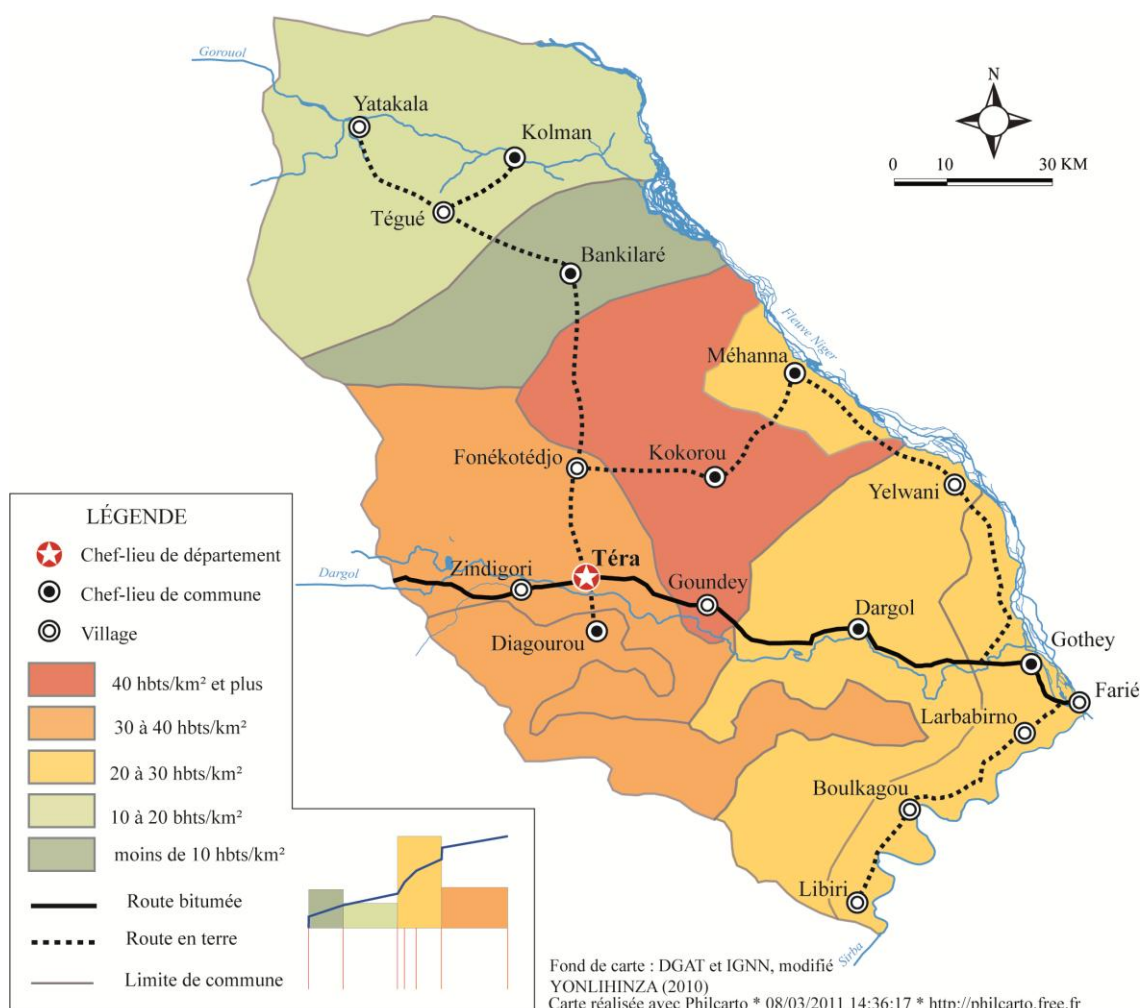


Figure 1.1.22 : les densités communales de population

Cependant si l'on considère les communes en terme de densité de population, la distribution spatiale de la population tel que présentée sur la figure 1.1.22 fait ressortir trois niveaux de densités correspondant à 3 zones de peuplement :

- La première zone concerne la partie centrale limitée à l'est par le fleuve, à l'ouest par la frontière nigéro-burkinabé, au nord par la limite sud du canton de Gorouol et au sud par le canton de Dargol. Elle a une densité de 40,19 hbts/km², largement au dessus de la moyenne départementale. Les communes qui la composent se résument à Kokorou (53,79 hbts/km²), Téra (37,80 hbts/km²), Diagourou (37,67 hbts/km²) et Méhenna (31,53 %) ;
- La deuxième zone occupe le Sud du département, c'est le domaine de la Sirba à la limite entre le fleuve à l'est, le Burkina Faso à l'ouest, la zone centrale au nord et au sud les départements de Say et Kollo. Elle présente 27,81 hbts/km² de densité et réunit

les communes moyennement denses avec Dargol (28,63 hbts/km²), et Gothey (27 hbts/km²) ;

- La troisième et dernière zone est le Nord du département de Téra. Il s'agit de la zone d'influence du fleuve le Gorouol à la limite nord de la zone centrale au sud, à l'est, au nord et à l'ouest on a respectivement le fleuve Niger, la frontière nigéro-malienne et la commune rurale de Markoye au Burkina Faso. C'est la moins peuplée pour une densité de 9,58 hbts/km². Les communes de Gorouol (13,81 hbts/km²) et de Bankilaré (5,36 hbts/km²) qui la compose présentent par conséquent les plus faibles densités, en dessous de la moyenne générale.

1.1.2. L'intérêt de la thématique pour un département de Téra au Niger

« Les enjeux d'une politique de transport sont complexes. Ils sont de moins en moins techniques. Il ne revient donc pas à l'ingénieur d'imposer seul ses choix au décideur ». Dans cette affirmation de Pierre MERLIN (1992), le géographe est en droit de revendiquer sa juste place. En matière de transport, l'importance du domaine justifie qu'il fasse l'objet d'une planification rigoureuse. La nécessité de la constitution d'outil d'aide à la réflexion s'impose pour renforcer celle de l'aide à la décision. Cela est d'autant plus important pour Téra où l'enclavement du département est un obstacle majeur pour son progrès économique et social. Les désenclavements interne et externe sont indispensables pour entreprendre toute action de développement. Le rôle important du transport est reconnu dans toute stratégie de lutte contre la pauvreté au niveau départemental. La faiblesse des données relatives à ce secteur du transport routier à Téra est aussi connue. Pourtant le réalisme impose que toute action de développement impliquant une collectivité territoriale doit être précédée et accompagnée de la réflexion sur des données et des informations les plus complètes possibles. De ce fait, la nécessité d'une réflexion sur la problématique de la mobilité à l'échelle du département de Téra s'impose. Il est impératif que certains objectifs à l'œuvre au sein des programmes sectoriels en matière de transport soient guidés par un souci d'« *équité spatiale*¹² » (BAVOUX J.-J. *et al.*, 2005) dans la desserte du territoire national. Au même titre que les besoins en eau, en soins de santé et d'éducation considérés comme essentiels dans

¹²*Équité spatiale* : Principe décisionnel en planification des transports consistant à offrir des chances comparables de développement aux territoires urbains ou ruraux. L'équité spatiale repose sur une conception égalitaire de l'espace qui vise à corriger des disparités territoriales de desserte en résorbant du mieux possible les déficits d'accessibilité. Cela implique la définition d'une qualité minimale de service à offrir aux habitants des territoires concernés.

l'amélioration des conditions de vie des populations, celle-ci ont un besoin important à être désenclavées. C'est la condition pour leur permettre de développer des activités génératrices de revenus, à travers par exemple l'écoulement rapide de leurs productions vers les centres de consommation et l'accès aux centres socio-économique (centres de santé, écoles, marché, etc.).

1.1.3. Les hypothèses de travail

Dans cette étude, nous partons de l'idée que le développement économique d'un territoire est tributaire des échanges. Or, il n'existe pas d'échange qui ne suppose des déplacements de personnes et de biens dans les conditions les meilleures et les plus efficaces. Aussi, les interactions indispensables aux échanges s'appuient sur un système de transport efficace.

Dans cette assertion, notre travail repose sur les hypothèses suivantes :

- L'enclavement est l'un des principaux facteurs qui limitent le développement local dans le département de Téra ;
- Les difficultés de circulation des personnes et des biens sont liées à un dysfonctionnement du système de transport à l'échelle du département de Téra ;
- Les infrastructures prévues dans le cadre de la nouvelle politique de désenclavement de Téra auront pour effet de rendre plus fluide la circulation entre le département et l'extérieur. Mais, elle n'est pas sans risque : une coupure avec le développement local.

1.1.4. Les objectifs de l'étude

Dans ce travail de thèse, une meilleure compréhension de la mobilité dans la problématique du développement dans un département comme Téra mérite que l'on s'intéresse à un contexte au général de l'enclavement du Niger : à quoi faut-il attribuer l'enclavement au Niger ?, quelle est la place accordée au transport dans la définition des politiques publiques notamment en matière d'aménagement du territoire ?

Plus spécifiquement, pour comprendre la place de la mobilité dans la dynamique territoriale au niveau local, nous partons de l'exemple du département de Téra en essayant de :

- Mettre en relief les ressources réelles et potentielles du département de Téra en résonnance avec les effets limitant leur l'exploitation optimum en rapport avec la situation d'enclavement ;
- Evaluer le rôle des Moyens Intermédiaires de Transport (MIT)¹³ dans l'amélioration de la mobilité et la résolution des contraintes de transport à l'échelle du département de Téra ;
- Appréhender les difficultés auxquelles les populations du département de Téra sont confrontées sur le plan de la mobilité à partir d'une photographie actuelle du système de transport dans la vie quotidienne au niveau local ;
- Relever les enjeux sociaux, économiques et politiques dans le développement local à Téra en rapport aux perspectives liés au transport et les options de désenclavement pour le département.

1.1.5. Méthodologie de la recherche

La recherche dans le domaine des transports associé au développement local mobilise plusieurs méthodes pour collecter l'information : *« pour le géographe qui tente d'appréhender le poids de chaque phénomène (culturel, politique, économique, écologique, etc.) Dans l'évolution globale des espaces, la principale difficulté consiste à trouver une méthode capable d'inscrire chaque phénomène à l'intérieur d'une échelle géographique pertinente »*. Par cette affirmation d'Abdoul Hameth BA (2007), il est question pour nous de montrer la nécessité de la prise en compte du transport, notamment routier, en tant qu'outil de développement local. Plus précisément, il s'agit de voir en cet outil, un levier pour le désenclavement intérieur et extérieur du département de Téra. C'est une condition pour la création d'une économie locale. En d'autres termes, l'amélioration des infrastructures et de la qualité des services dans le domaine du transport peut contribuer efficacement à la lutte contre la pauvreté.

Nous avons procédé à un diagnostic de l'économie locale de Téra à partir d'un état des lieux des ressources réelles et potentielles de l'espace départemental. Nous avons mis en exergue les contraintes liées à l'enclavement associés les infrastructures de transport, à travers, notamment, l'impact du bac Farié dans la mobilité des personnes et des biens entre le département de Téra et le reste du pays. Le but était de faire ressortir l'importance du trafic

¹³ Il faut entendre par Moyen Intermédiaire de Transport, les moyens de déplacement qui constituent une alternative à la voiture et à la marche à pied : moto, vélo, charrette, pirogue, âne, cheval et dromadaire.

drainé par le bac, ses limites et les recompositions spatiales qui vont s'opérer après l'aboutissement du projet de construction de la route Téra-Dori.

1.1.5.1. La recherche documentaire

Nous avons tout d'abord mené une réflexion à l'échelle du Niger à partir des informations collectées (grille en annexe 5) au niveau des services techniques. Notre analyse a porté sur :

- La stratégie nationale des transports routiers ;
- Le réseau routier national et départemental ;
- La politique nationale en matière d'aménagement du territoire ;
- Les documents de politique régionale en matière de transport comme le dispositif réglementaire sur la libre circulation dans l'espace ouest-africain ;
- Le système de transport national et départemental ;
- La gestion des trafics routiers du département de Téra.

Nous nous sommes adressés à la Direction Générale des Travaux Publics (DGTP) du ministère de l'équipement et des infrastructures et la Caisse Autonome de Financement et de l'Entretien Routier (CAFER). Nous avons eu une idée précise du réseau routier national en général et celui du département de Téra en particulier. Ces investigations à la DGTP nous ont renseigné également sur la construction de la route Téra-Dori. Cette route aurait un impact réel sur le trafic à travers le bac Farié à partir de certains pays ouest-africains, notamment ceux du Golf de Guinée qui abritent l'essentiel des ports concernés par les opérations d'import-export du Niger. Le rôle probable qu'elle jouera dans l'intégration économique régionale nous a incité à orienter nos recherches sur des organisations d'intégration régionale telles que la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et l'Autorité du Liptako Gourma (ALG). La collecte d'informations documentaires et statistiques s'est poursuivie au Conseil Nigérien des Utilisateurs de Transports (CNUT) en charge la gestion du bac Farié. Là, nous nous sommes intéressés au fonctionnement technique du bac et à l'évolution quantitative du trafic drainé par le bac Farié.

La Direction des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DTT/MF) a été également une des étapes des nos investigations. Le fond documentaire de cette direction est très instructif sur la stratégie nationale en matière de transport en particulier en ce qui concerne le désenclavement du monde rural à travers le sous secteur du transport routier. Au niveau des

directions nationales du développement communautaire, de l'agriculture et de l'élevage, les informations sur les ressources réelles et potentielles du département de Téra ont constitué nos centres d'intérêts. Pour évaluer l'économie du département de Téra, des informations sur le complexe des activités (secteur primaire, secondaire et autres) ont été nécessaires. Nous retenons des critères statistiques tels que le revenu ou le produit national brut par habitant au niveau local, les indicateurs démographiques (taux de croissance, taux de fécondité, taux de natalité, taux de mortalité infantile, etc.) et les indicateurs de scolarisation ou d'alphabétisation.

1.1.5.2. Les enquêtes et entretiens *in situ*

À l'échelle du département de Téra et des communes qui le constituent, nous avons complété le processus d'investigation par une série d'entretiens semi-directifs et une enquête, seules méthodes habilitées à la prise en compte des réalités du terrain au niveau local et aux pratiques socio-spatiales.

*** Méthodologie des enquêtes, entretiens et l'analyse des données**

L'enquête et l'entretien semi-directif sont des approches complémentaires qui font appel à une méthodologie statistique commune pour exploiter au mieux les contenus des informations collectées *in situ*. Nous verrons en détail plus bas les choix retenus pour fixer un échantillon représentatif tant du point de vue géographique que thématique.

Notons d'ores et déjà qu'à la différence de l'enquête, les entretiens semi-directifs consistent à sélectionner un nombre réduit d'individus (ici : autorités administratives et coutumières, responsables des services techniques, élus locaux, etc.) en fonction de critères de compétence et/ou d'administrations reconnus en rapport avec le sujet d'étude. À ce petit nombre sera donc demandée une grille d'investigation très poussée et complète (annexe 4).

À contrario, l'enquête repose sur un questionnaire moins fouillé, plus succinct mais elle concernera en revanche le plus grand nombre d'individus (400 dans le cas précis). On privilégie dès lors les questions fermées¹⁴ ou qualitatives qui se prêtent facilement à un codage adapté à une population importante. Les entretiens en revanche reposent sur un discours, de la sémantique approfondie qui nécessite une l'analyse du contenu poussée, exigeante et délicate à mener. En quelque sorte, il faut extraire la « *substantifique moelle* » du

¹⁴ Question qui renvoie à un nombre réduit et imposé de réponses possibles

discours pour le résumer en une liste de points saillants, d'idées clés qui composent dès lors un champ nouveau de variables qualitatives et quantitatives qui se prêtent au codage et donc à l'analyse des données. On peut dire qu'à une translation près, nous sommes en présence de matrices identiques tel que traduit dans la figure 1.1.23.

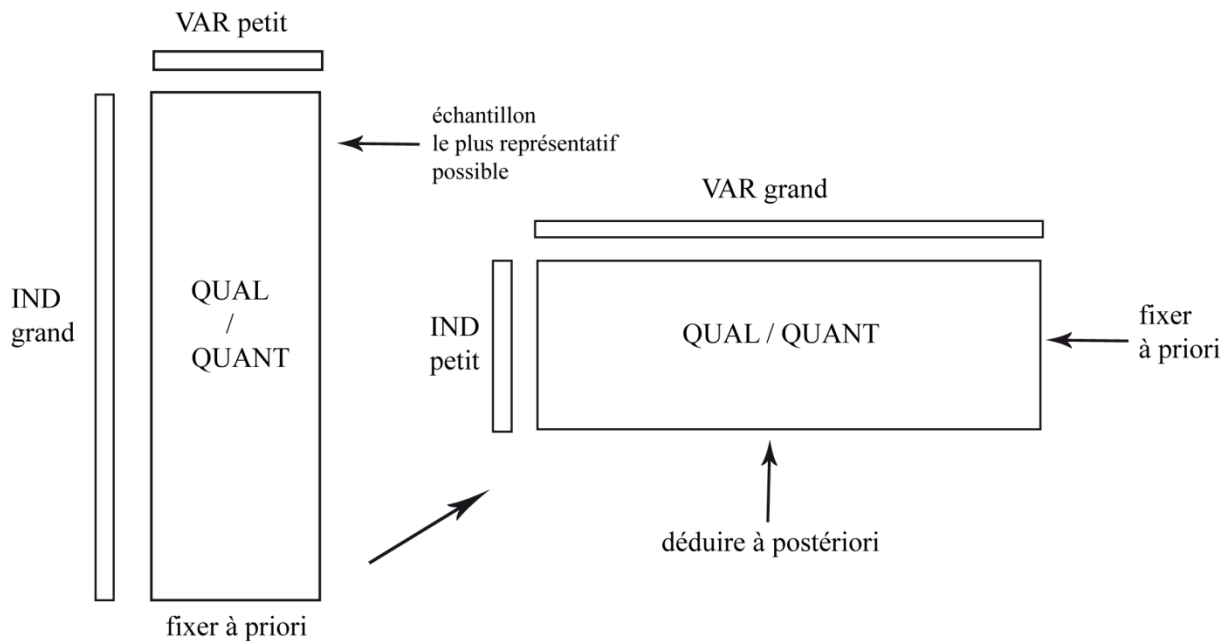


Figure 1.1.23 : les matrices issues de l'enquête et des entretiens

D'un point de vue statistique, outre la phase de dépouillement c'est-à-dire de description univariée, on se trouve face à deux matrices à n et m^{15} dimensions pour lesquelles on cherche une quelconque structure qui sous-tend l'organisation des données. On a recours à toute la batterie de la statistique déductive, les analyses : univariée ; bivariée ; multivariée de type variable indépendante et variables dépendantes ; multivariée plus global de type analyse factorielle en général. C'est la nature des données qui imposera *in fine* le choix des éléments statistiques comme le résume la figure 1.1.24.

¹⁵ n lignes ou individus et m variables ou colonnes

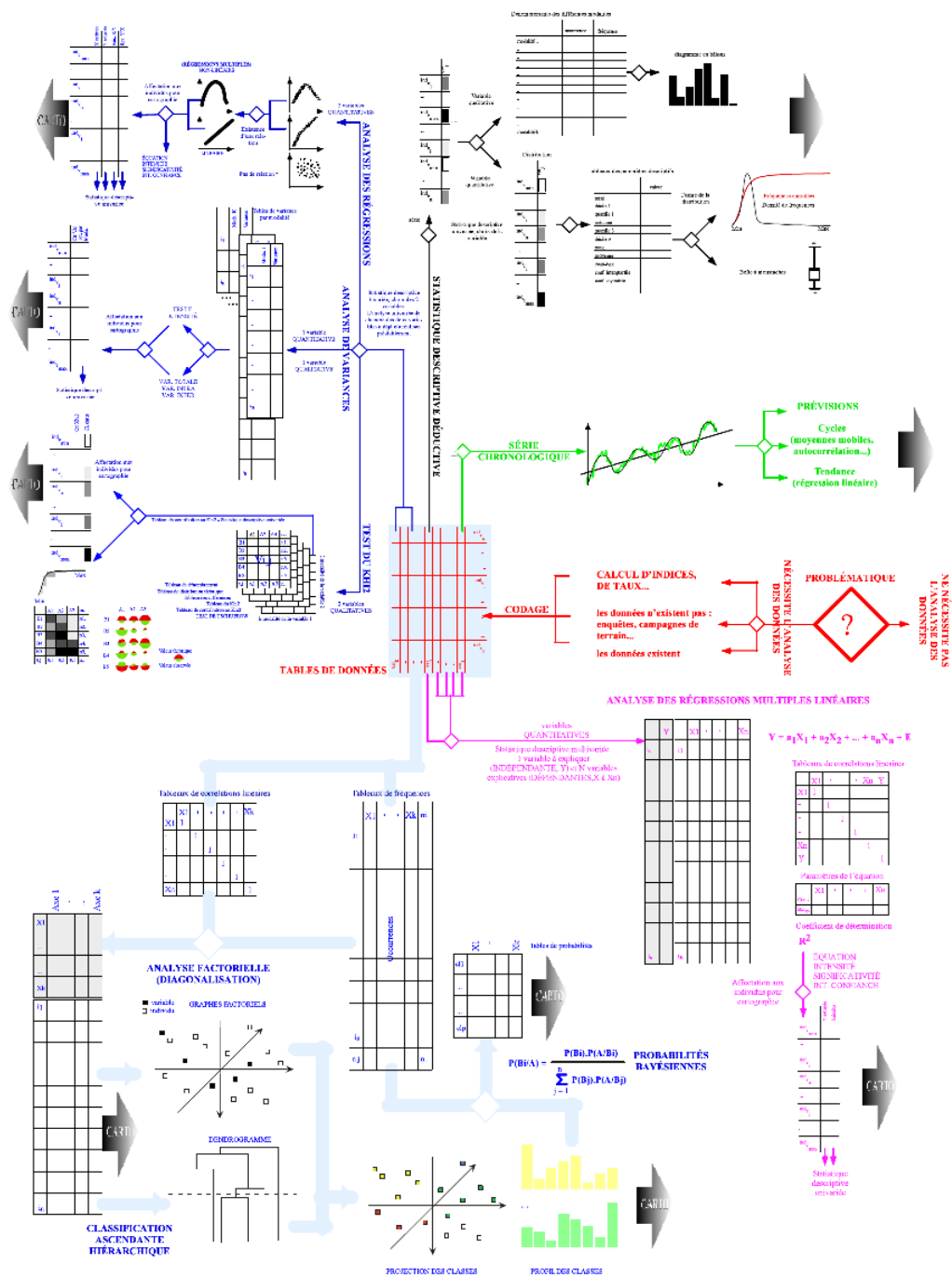


Figure 1.1.24 : chaîne méthodologique de traitement de l'information

Source : LAFFLY D. (2005)

Au-delà des méthodes statistiques on cherche à réduire le nombre de dimensions initiales du nuage de points formés par les données dans le but d'y voir plus clair, tout simplement. C'est-

à-dire déterminer comment les variables et les individus, au sens statistique, s'organisent mutuellement.

Dans le cas de l'enquête, le grand nombre d'individus assurent la meilleure représentativité des variables (questions) arrêtés *à priori*. On connaît en premier le contenu thématique attendu et en second la ou les relations des individus à ce contenu avec comme garant de représentativité du nombre élevé de personnes enquêtées.

Dans le cas des entretiens on connaît à l'inverse les personnes enquêtées, au nombre réduit, mais au « *savoir* » supposé « *reconnu* ». C'est de l'analyse du contenu de leur discours qu'un nombre important de variables sera déterminé pour fixer *a posteriori* la sémantique de la thématique. On compte comme garant la présupposée connaissance des interlocuteurs.

Enquêtes et entretiens sont des protocoles robustes complémentaires mais extrêmement délicats à mobiliser. Il est beaucoup plus difficile de mesurer une opinion qu'une distance, par exemple, mais cela n'empêche en rien d'y appliquer *in situ* une métrique statistique. Pour le questionnaire on tente généralement un test au cours d'un premier essai exploratoire.

Les méthodes présentées plus bas résument notre investigation statistique mais nécessiteraient un renvoi à des ouvrages spécialisés pour une formalisation rigoureuse de la mathématique mobilisée. De plus, nous avons focalisé l'analyse statistique sur les données issues de l'enquête, les entretiens sont pour l'heure exploités uniquement au niveau du discours.

* L'analyse univariée

Également appelée dépouillement ou tri à plat des enquêtes. On cherche à déterminer les caractéristiques propres à chaque variable :

- *Quantitative* (âge, poids, densité, taux, etc.)

On cherche à définir les paramètres statistiques qui permettent de mesurer au mieux les variables : position (minimum, maximum, moyenne arithmétique, etc.), amplitude (amplitude, interquartile, etc.), dispersion (variance, écart-type, etc.) et forme (coefficient d'asymétrie).

On génère également des graphes donnant à « voir » la forme de la distribution :

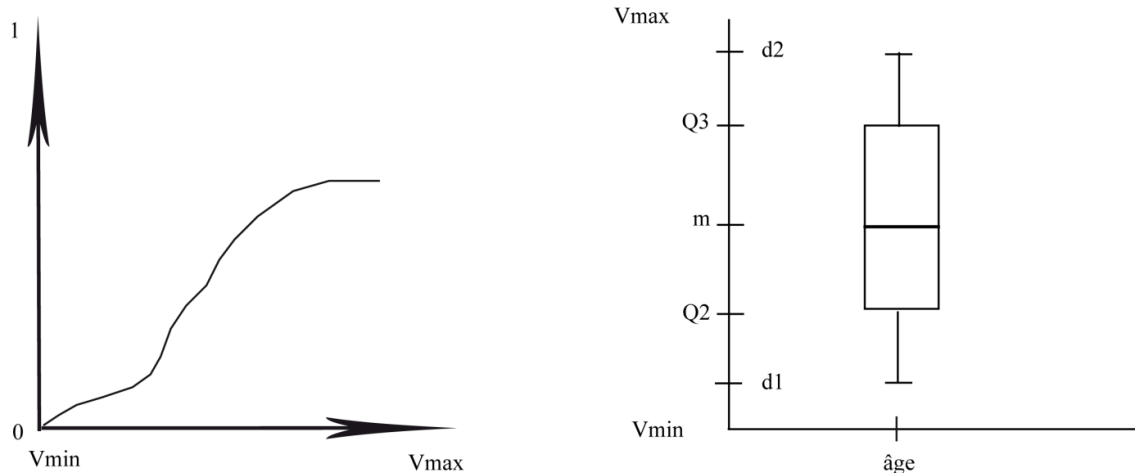


Figure 1.2.25 : graphe de distribution de fréquences cumulées et boîtes à moustaches

- *Qualitative* (variable à choix unique, choix multiple avec ou sans préférence, etc.)

On cherche à déterminer le nombre de modalités différentes. Pour chaque modalité, leur occurrence et/ou fréquence ainsi que les graphes suivants :

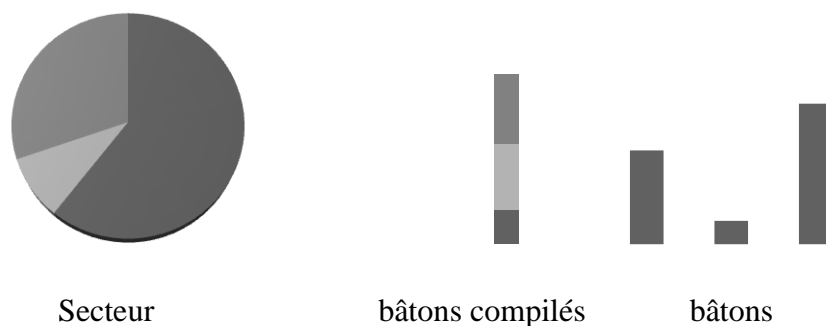


Figure 1.1.26 : représentations des occurrences

* Analyse bivariée

On distingue trois méthodes selon la nature des données mises en relation (cf. tableau .1.11). Toutes ont en commun la même question : existe-t-il un lien entre les variables et, si c'est le cas, quelle est sa représentativité voire sa forme ?

	Quantitative	Qualitative
Quantitative	Régression	ANOVA
Qualitative	ANOVA	Chi ²

Tableau 1.1.1 : analyse bivariée

* Régression et ajustement polynomial

Bien que difficile à présenter en détail d'un point de vue mathématique, la méthode de régression s'explique assez facilement d'un point de vue graphique (figure 1.1.27). Si un lien statistique existe entre une variable X et une autre Y, ce lien doit se « voir » dans un graphique de type nuage de points. À l'inverse, s'il n'y a pas un lien entre les valeurs de X et celles de Y, là aussi, cela doit s'exprimer clairement d'un point de vue graphique.

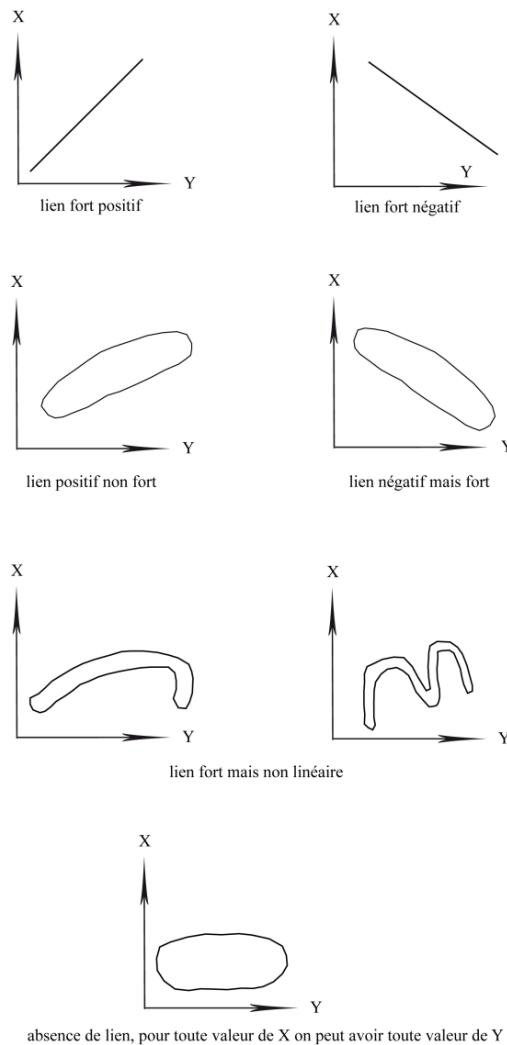


Figure 1.1.27 : graphes de régression

La différence entre la valeur observée (X ou Y) et la valeur estimée ou théorique (X' ou Y') est appelée résidu, elle s'exprime graphiquement comme suit :

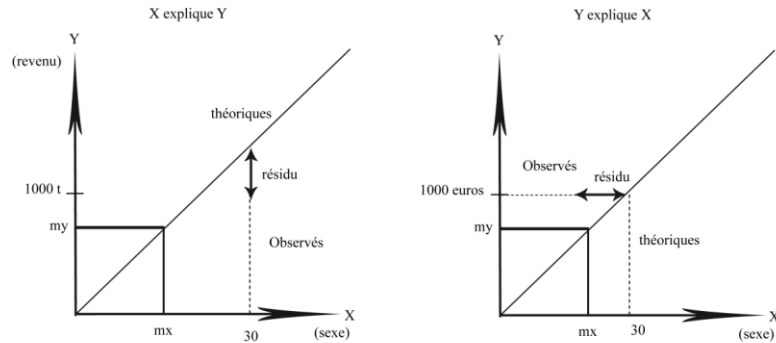


Figure 1.1.28 : graphe de résidu

La variable explicative est dite indépendante, la variable à expliquer est dite dépendante. Les résidus sont toujours perpendiculaires à la variable indépendante.

Une liaison linéaire signifie que les valeurs de la variable Y varient de manière croissante ou décroissante en même temps que varient les valeurs de la variable X. On traduit cela par une équation affine ou polynôme de degré 1 :

$$Y' = a_1X + b_1 \text{ ou } X' = a_2Y + b_2$$

La position de la droite la plus significative est celle qui minimise le carré de la somme des résidus, c'est l'ajustement par le moindre carré.

Notons que les droites passent obligatoirement par les moyennes de X et de Y en statistique régressive linéaire. Le cosinus de l'angle $\hat{\alpha}$ formé entre les deux droites (X explique Y et Y explique X) correspond au coefficient de corrélation :




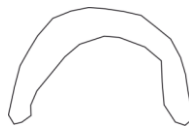
$\acute{\alpha}$	0	90°	180°
cos $\acute{\alpha}$	1	0	- 1
graphe			

Tableau 1.1.2 : coefficient de corrélation

L'intensité de la relation est donnée par le coefficient de détermination qui est le carré du coefficient de corrélation (exprimé de 0 à 1 ou de 0 à 100 %). On peut généraliser le raisonnement à des dimensions non linéaires lorsque la forme sur laquelle s'aligne les points est curviligne. On porte alors le polynôme de degré n :

$$\text{degré 2 } X' = a_1X^2 + b_1X + \sigma_1$$



$$\text{degré 3 } X' = a_1X^3 + b_1X^2 + c_1X + \sigma_1$$



Les résidus sont calculés comme précédemment et on parle de coefficient de corrélation et de détermination non-linéaires.

* Analyse de Chi²

Avec deux variables qualitatives la solution retenue consiste en quelque sorte à prêter le faux pour connaître le vrai. Il n'existe pas de méthode pour définir un lien statistique entre deux variables qualitatives mais on sait en revanche démontrer leur indépendance totale donnée par la formule suivante :

$$Théo. i, j = \frac{(n. i \times n j.)}{n..}$$

Avec : n.i : somme des occurrences de la ligne i ;

nj. : somme des occurrences de la colonne j ;

n.. : somme de toutes les occurrences.

La différence entre valeur théorique et valeur observée est sujette à mauvaise interprétation du fait que dans le travail avec des effectifs (10 de différence ne peut s'interpréter de façon identique avec N = 100 ou N = 10 000), on calcule donc une différence pondérée comme suit :

$$chi_{i,j}^2 = \frac{(obs - theo i,j)^2}{theo i,j}$$

On obtient un Chi2 total :

$$Vchi^2 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m chi_{ij}^2$$

Cette valeur est comparée à celle théorique U donnée par la distribution du Chi² en fonction de n et m par un risque α : Si $VChi^2 > U$: l'hypothèse n'est pas vérifiée, il y a donc dépendance ; si $VChi^2 < U$: l'hypothèse est vérifiée, il y a donc indépendance

Enfin, l'intensité de la relation est donnée par la formule de Tschuprow :

$$T = \sqrt{\frac{chi^2}{N - \sqrt{(n-1)(m-1)}}$$

* Analyse de variance ou ANOVA

La méthode retenue pour analyser l'existence d'un lien entre une variable qualitative ou quantitative repose sur la décomposition de la variance sachant que :

$$var_{tot} = Var_{intra} + Var_{inter} + \sigma$$

La variance intraclasse se décompose elle-même en étant la somme des variances calculées pour chaque classe. D'où il est facile de déduire :

$$V_{\text{intra}} = V_{\text{tot}} - V_{\text{intra}}$$

L'intensité de la relation est donnée par le coefficient de Fischer

$$F = \frac{V_{\text{tot}}}{V_{\text{Intra}}}$$

Méthode multivariée

On distingue au sein des méthodes d'analyse multivariée celles qui ont pour but d'expliquer une variable dépendante à partir de n variables indépendantes des méthodes qui intègrent simultanément toutes les variables. Les premières consistent en l'analyse multiple de variance ou MANOVA, la régression logistique ou la régression multiple. Nous n'insisterons pas sur leur particularité n'ayant pas à les utiliser. En revanche, les secondes méthodes reposent sur l'analyse factorielle et sont un des piliers de l'analyse des enquêtes.

Les méthodes factorielles consistent à extraire des axes principaux du nuage de points initial dans le but de réduire le nombre de dimensions significatives exprimées par un % d'inertie mais surtout pour valeur propre. On distingue l'analyse factorielle en composantes principales ou ACP appliquée à des variables exclusivement quantitative de l'analyse factorielle des correspondances ou correspondances multiples (AFC ou AFCM) appliquées à des tableaux de contingence ou de contingence multiple (BURT). Ces dernières sont celle auxquelles nous avons recours dans notre travail d'analyse des enquêtes.

L'appareillage mathématique mis en œuvre avec ces méthodes est relativement compliqué et dépasse largement nos compétences. Retenons cependant que, contrairement à une droite de régression qui minimise le résidu de la variable dépendante dans le cas d'une régression à 2 dimensions, un axe principal minimise les résidus des variables présentes simultanément.

L'AFC permet selon ce principe de réduire considérablement les dimensions de l'espace initial pour ne retenir que deux voire trois dimensions, rarement plus, tout en donnant la meilleure représentativité de l'information. Comme toutes les techniques factorielles, l'interprétation thématique est réalisée a posteriori, ce qui n'est pas toujours évident. Il est alors nécessaire de traquer dans la disposition des individus et des variables ce qui fait sens. Car et c'est là un des fait saillants de l'AFC, les individus et les variables sont représentés dans un même espace, sans déformation contrairement à l'ACP, par exemple. On parle également d'équivalence distributionnelle et des métriques du χ^2 . Les matrices soumises à l'AFC sont par définition des tableaux de contingence, des tableaux de contingence multiple et par extension des tableaux booléens. C'est-à-dire qu'on traite des effectifs qui sont pondérés pour éviter les pièges liés à ce type de données. Comme pour un test de χ^2 en analyse bivariable, on pondère les contingences pour les sommes marginales ; d'où la notion de métrique du χ^2 .

L'extraction des axes est dénommée diagonalisation. Retenons que cette opération est un fait des calculs matriciels et qu'une matrice diagonalisée n'est rempli que de zéro à l'exception de la diagonale. Ces valeurs sont les valeurs propres qui permettent de déterminer les équations appliquées pour calculer les coordonnées des variables et des individus sur les axes factoriels.

L'interprétation des axes repose sur les principes suivants :

1. Les points individus et variables proches du centre de gravité ne sont pas significatifs car ils n'ont pas une dimension significative dans la détermination mathématique des axes qui repose sur le principe de moment d'inertie. Soit on les élimine, cela veut dire en statistique les recoder et/ou les supprimer de la matrice soumise à l'AFC. Soit et c'est plus rare et délicat on saute l'axe marqué par l'effet unijambiste pour travailler sur les autres axes.
2. Les points éloignés du centre de gravité sur chacun des axes sont ceux qui ont le plus de signification thématique à analyser.
3. Un point variable et un point individu proches signifie que l'individu en question possède la variable ou enregistre un fort score avec cette variable.
4. Des points variables proches signifient qu'elles ont un profil identique sur les individus.

5. Des points individus proches signifient qu'ils sont caractérisés par à peu près les mêmes variables.
6. Axe par axe, déterminons ce que les points groupés à une des extrémités ont en commun qui les oppose à ce qu'ont en commun d'autres points groupés à l'autre extrémité de l'axe. Très rapidement l'interprétation est complexe puisque des points peuvent avoir en commun des caractéristiques sur un axe mais au contraire s'opposer sur un autre et de nouveau avoir des points communs sur un troisième, etc.

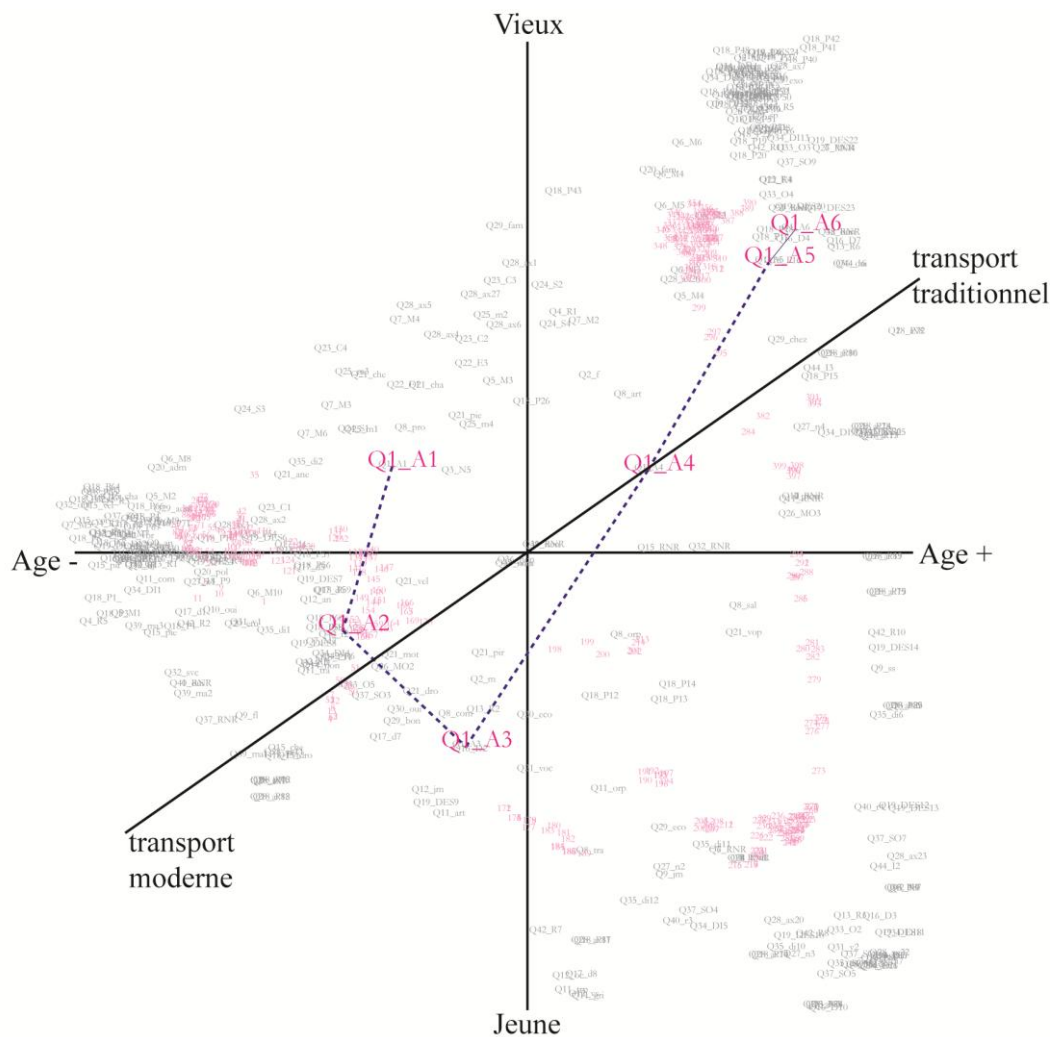


Figure 1.1.29 : les classes d'âges dans la mobilité

* Classification associée aux AFC

La double représentation des données, nous l'avons vu, permet une lecture graphique aisée des espace factoriels où la proximité visuelle traduit aussi une proximité thématique. La

distance entre tous les points peut être calculée de manière à les ordonner des plus proches aux plus éloignés. En d'autres termes, des plus semblables aux plus différents.

En statistiques on parle de classification hiérarchique ascendante et plusieurs distances d'agrégation peuvent être envisagées. Les points sont regroupés dans un arbre hiérarchique ou dendrogramme et un graphe des distances d'agrégation lui est également associé (figure 1.1.29).

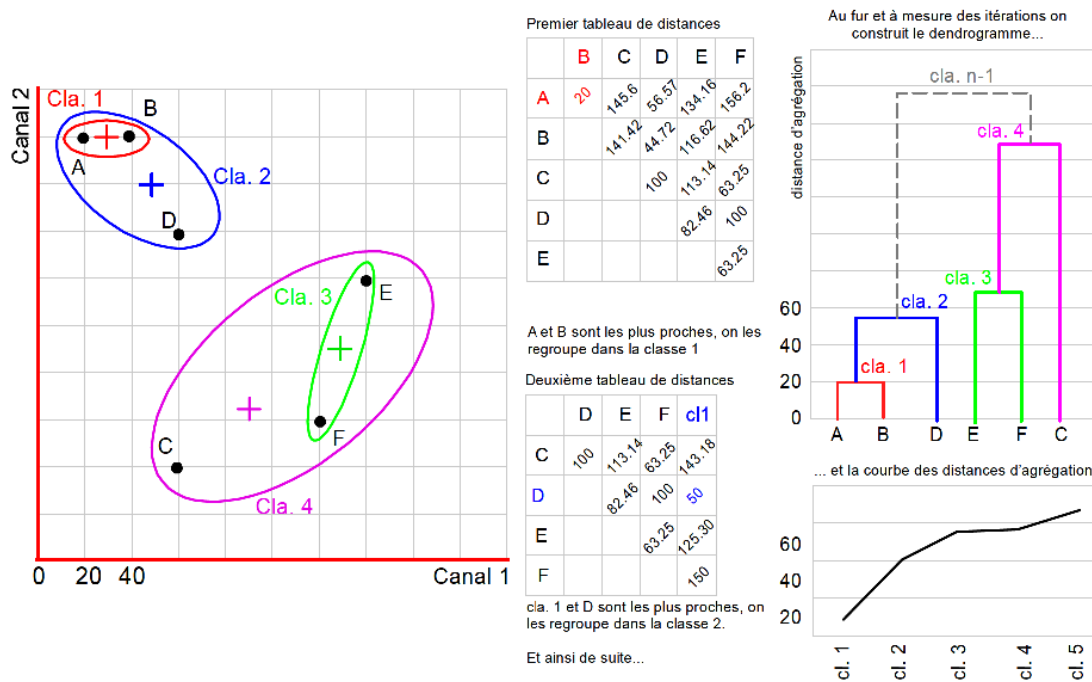


Figure 1.1.30 : principe d'une CAH¹⁶ (d'après LAFFLY D, 2005)

On seuille le diagramme généralement à une distance correspondant au point d'inflexion de la courbe des distances d'agrégation. On obtient ainsi une typologie en n classes qui peuvent se positionner dans l'AFC pour faciliter les interprétations.

¹⁶ Classification Ascendante Hiérarchique

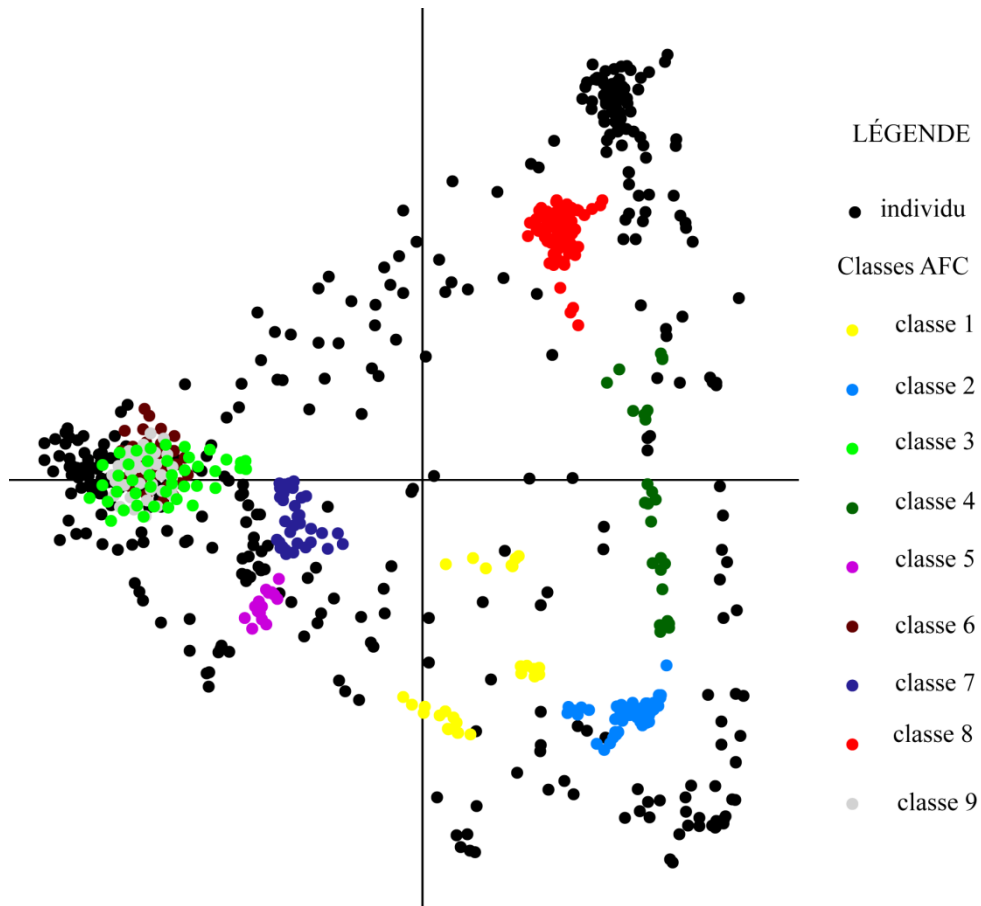


Figure 1.1.31 : classes AFC d'après enquête de terrain (2009)

Enfin, chaque classe étant composée d'un nombre arrêté d'individus, on peut dès lors produire le profil thématique comme illustré ci-dessous :



Figure 1.1.32 : le profil de classe1 AFC d'après enquête (2009)

* La pré-enquête

La préoccupation première a été d'élaborer une statistique d'échantillonnage la plus efficace possible aux vu des contraintes du terrain et de la disponibilité des populations. Pour cela, un séjour d'une semaine a été nécessaire dans deux localités du département de Téra. La première est le village de Farié, situé sur les deux rives du fleuve Niger. Les investigations ont été effectuées directement sur le quai d'embarquement et de débarquement du bac Farié qui constitue à l'heure actuelle le principal mode de jonction de Téra avec le reste du pays. La seconde localité est la commune rurale de Gothey où tous les lundis se tient l'un des plus importants marchés hebdomadaires du département de Téra.

À partir des groupes socioprofessionnels, un questionnaire de 42 questions (annexe 2) reparti en cinq rubriques a été mis en place. Il a ensuite été testé avant de le valider et de l'appliquer à l'échantillon.

* Les lieux de l'enquête

Plusieurs séances d'entretiens avec des responsables des services techniques et des chercheurs de l'Institut de Recherche en Sciences Humaines (IRSH). Ces discussions ont été menées à partir de la carte topographique de Téra au 1/200 000 de l'Institut Géographique Nationale du Niger (IGNN) et des informations collectées dans le fond cartographique de l'IRSH.



Figure 1.1.33 : carte topographique de l'IGNN (2008)

Cela nous a permis de scinder le département en quatre zones en fonction des potentialités économiques et des modes de mobilité dominant :

- La zone du fleuve où dominent les cultures irriguées le transport fluvial ;
- La zone des affluents du fleuve caractérisée par le maraîchage, l'arboriculture, le pastoralisme dans le nord et l'exploitation industrielle de l'or dans la Sirba ;

- Le centre du département, le domaine des cultures sous pluie ainsi que les marchés hebdomadaires les plus florissants du département qui drainent l'essentiel des moyens moderne de transport : la voiture et la moto ;
- Les zones du Gourma et du Goro caractérisée par leur isolement physique et la prédominance des Moyens Intermédiaires de Transport : vélo, charrette, âne, dromadaire.

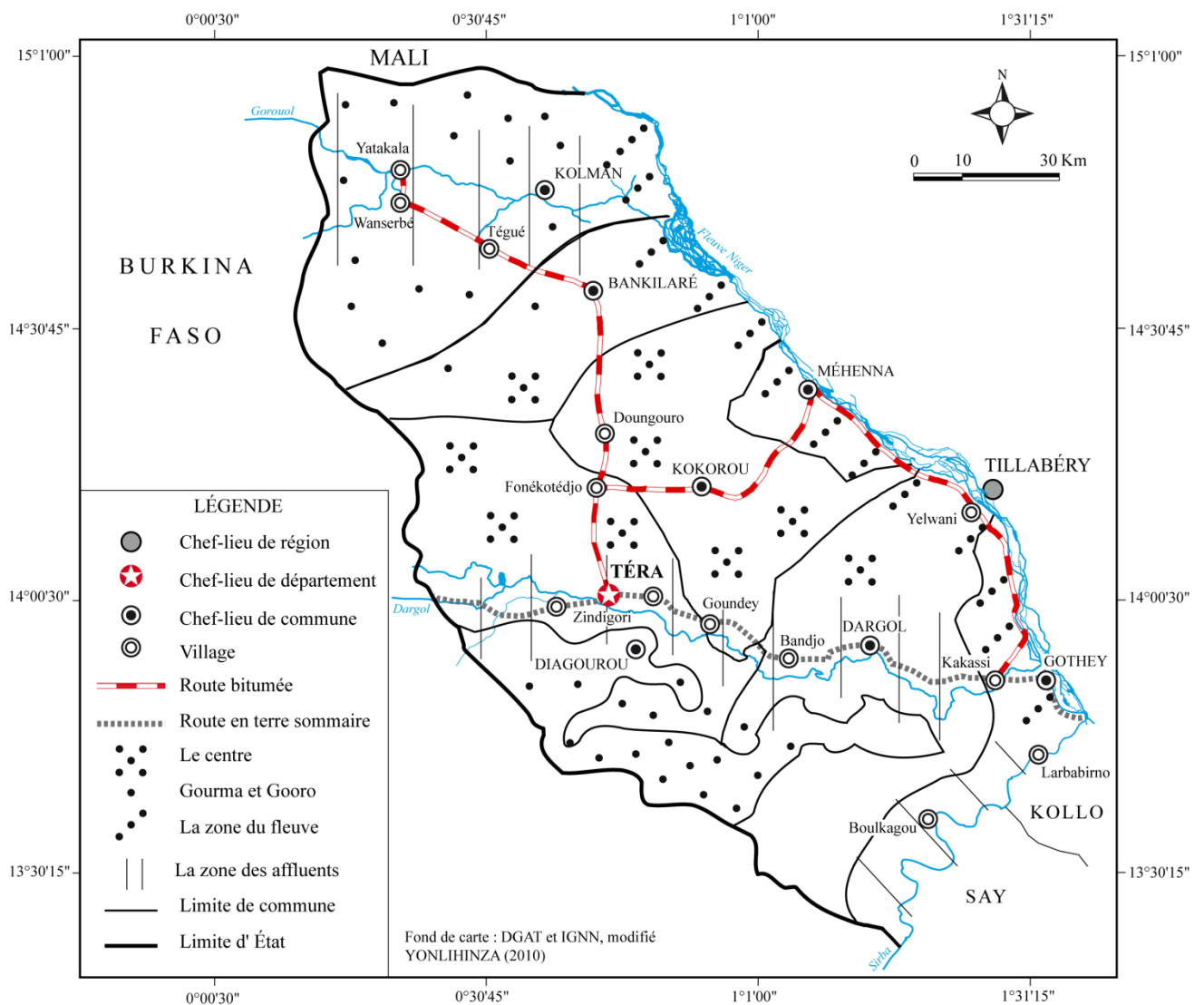


Figure 1.1.34 : les zones d'enquêtes

Ces zones ont servi de base à la détermination des postes d'enquête qui sont :

- Les chefs-lieux des communes ;

- Les marchés hebdomadaires ;
- Les sites d'orpillage ;
- Les gares routières ;
- Les ports fluviaux ;
- Les centres sociaux de base (santé, école, etc.).

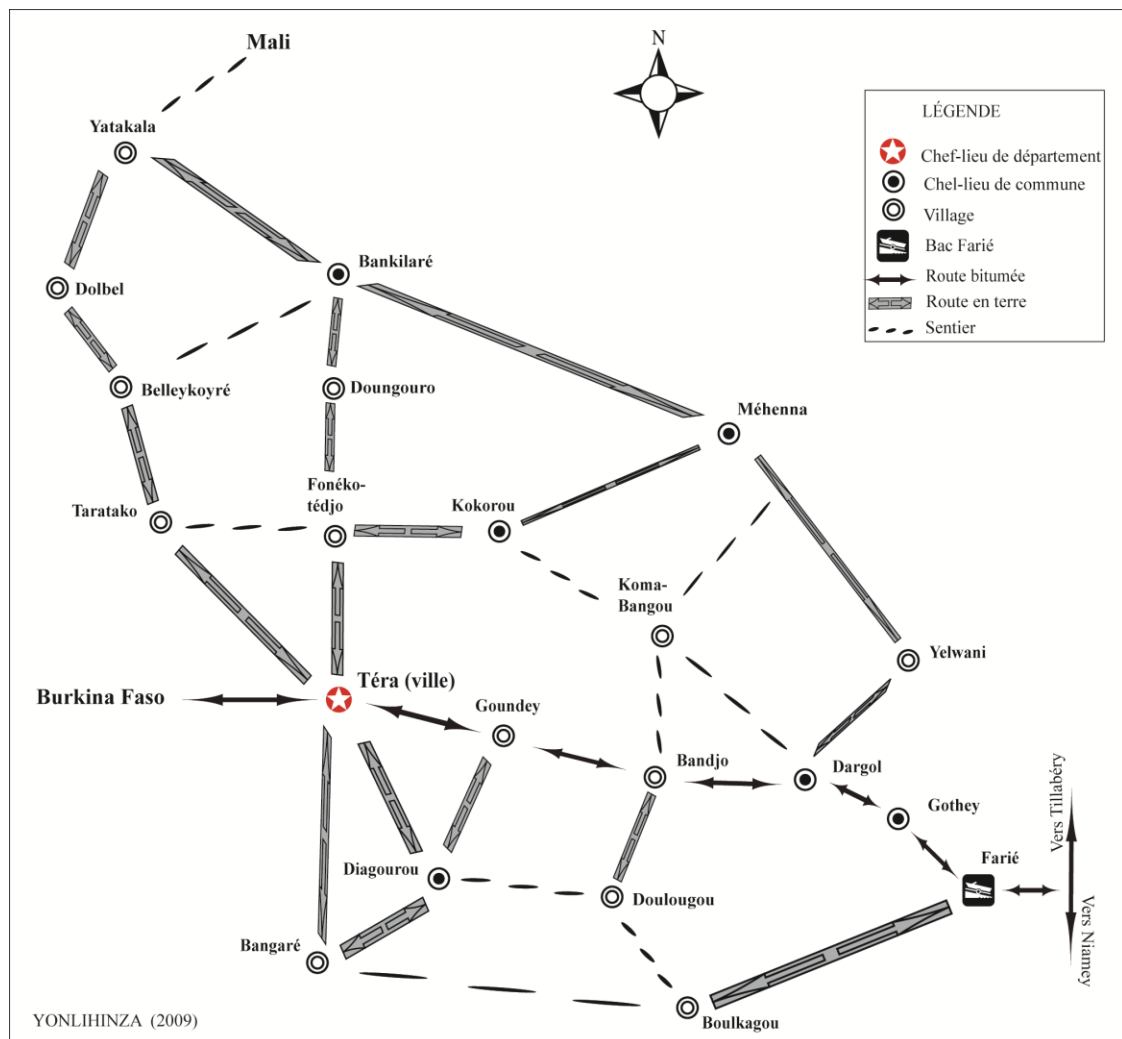


Figure 1.1.35 : schéma des postes-témoins de l'enquête

Nous avons également intégré les postes d'enquêtes aux quatre zones précitées de façon à répartir au mieux les types de postes d'enquête dans chacune de ces zones. Les activités développées dans les zones identifiées supposent la présence d'un réseau de communication dont il est important de connaître l'état et la nature. Pour cela nous avons tenu compte de la position des postes par rapport aux principaux axes routiers du département de Téra. Enfin, 20 postes-témoins ont été retenus pour effectuer les enquêtes sur le terrain.

- *L'organisation de l'enquête*

Un calendrier de passage dans les postes-témoins de l'enquête fut établi en tenant compte notamment des cycles des marchés hebdomadaires qui coïncident avec les périodes de plein trafic dans le but d'avoir une meilleure appréciation de la mobilité.

Ces périodes ont été déterminées lors de l'identification des postes-témoins pendant la pré-enquête. Pour nous, chaque poste-témoin (village, marché, ville, etc.) est un « *hub* » (Pascal B. *et al.*, 2008) c'est-à-dire, un nœud principal du réseau routier à partir duquel s'effectuent le rabattement, le transbordement et la distribution des flux en provenance de lieux différents et gagnant un ensemble de destinations.

Le choix des marchés hebdomadaires est motivé par le fait que ce sont justement eux qui animent la mobilité à l'échelle du département de Téra. Autrement dit, à Téra, le jour de marché est d'abord un moment d'activités économiques intenses. Mais c'est aussi, le jour où il est possible d'avoir accès aux moyens de transport pour se rendre dans les centres de santé et dans l'administration publique. C'est aussi le jour où l'administrateur se sent proche de l'administré, le politicien de son électorat et les familles de leurs proches. Les informations collectées sont riches d'une diversité de réponses et d'une évaluation du poids et des contraintes que l'enclavement fait peser sur le département de Téra en termes de développement économique et social. Ce fut enfin l'occasion d'appréhender les potentialités économiques à mettre en valeur et qui pourraient à terme guider les décideurs à améliorer les conditions de transport.

- *L'administration du questionnaire dans les postes-témoins de l'enquête*

En filigrane, cette enquête vise à vérifier les hypothèses émises quant à la place du transport dans le fonctionnement du territoire départemental de Téra. La démarche suivie a consisté à administrer le questionnaire en un lieu (poste d'enquête) et à un groupe d'individus donné (catégories socioprofessionnelles identifiées) ; et à suspendre son déroulement lorsque les informations collectées sont redondantes. Ce principe est celui de la Méthode Accélérée de Recherche Participative (MARP). Il a permis d'administrer en moyenne respectivement une centaine de questionnaires dans les quatre zones d'enquête et une vingtaine dans chacun des 20 postes-témoins de l'enquête. 400 individus ont donc été enquêtés au niveau :

- du port fluvial de Farié ;
- des villages de Dolbel, Yatakala, Fénékotédjo, Belleykoyré, Doulogou et Goundey ;
- des marchés de Doungouro, Méhenna, Yelwani, Gothey, Boukagou, Bangaré, Bandjo et de la ville de Téra ;

- des chefs-lieux des communes de Dargol, Kokorou, Diagourou et Bankilaré ;
- de site d'orpillage de Komabangou.

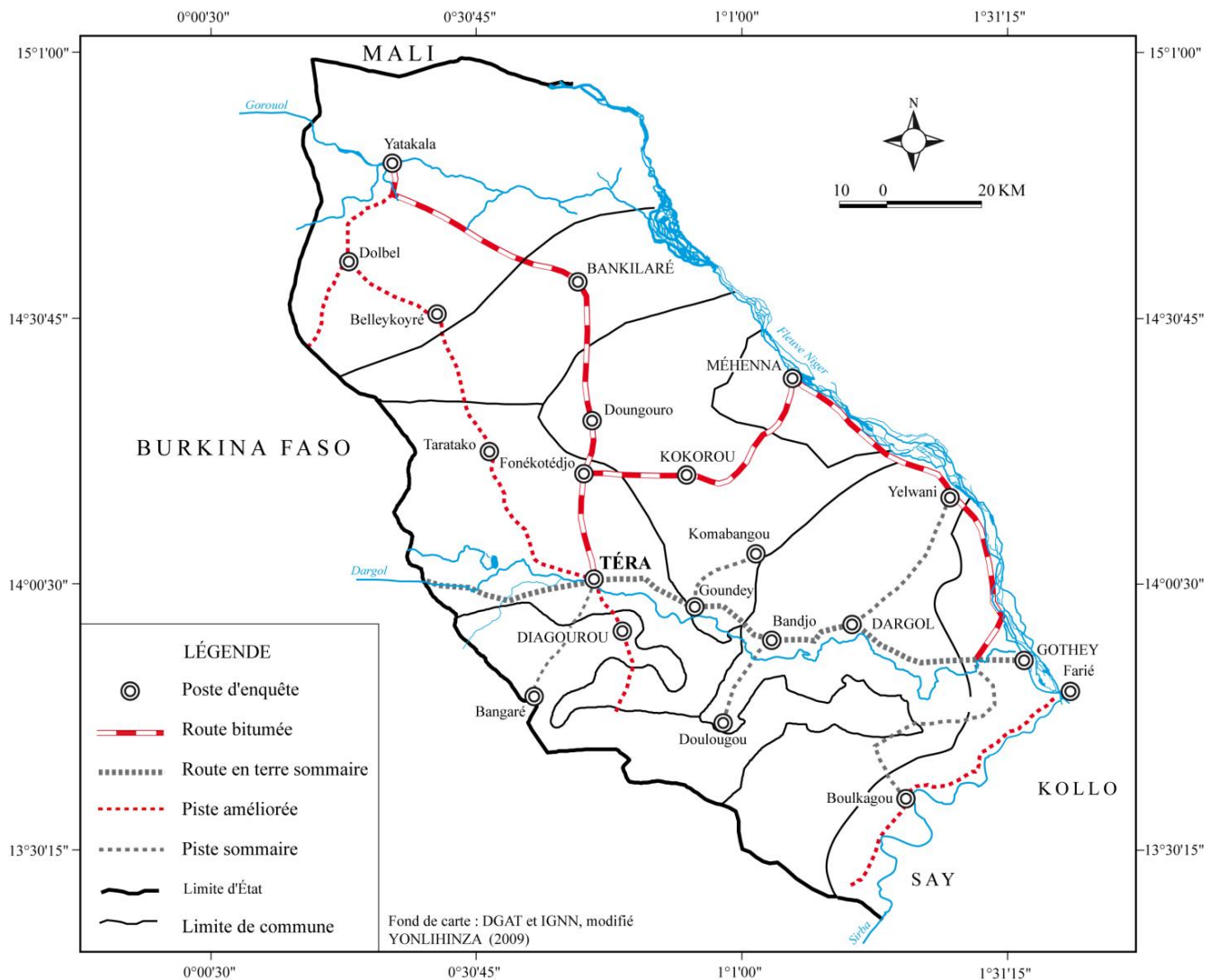


Figure 1.1.36 : localisation des postes-témoins de l'enquête

1.1.5.3. Le pointage manuel de la fréquentation du bac Farié

En plus des informations statistiques recueillies au niveau des services compétents, le pointage a aussi été la méthode par laquelle des informations pertinentes ont été obtenues. Cette méthode (grille en annexe 6) a surtout été appliquée au port fluvial du village de Farié où mouille le bac. Les renseignements recueillis ont servi de complément à ceux fournis par les gestionnaires du bac qui présentaient des défailances surtout dans l'estimation des flux de voyageurs et des véhicules : les individus transportés par les véhicules de transport de

voyageurs et les véhicules officiels n'apparaissent pas dans les statistiques. N'apparaissent pas non plus les clandestins et certains habitants du village de Farié qui font du petit commerce à bord du bac.

Toujours est-il que les informations que nous avons collectées permettent d'apprécier la mobilité induite par les mouvements des personnes et de leurs biens à Téra à travers :

- Les produits transportés ;
 - L'importance du trafic voyageur ;
 - La saisonnalité des trafics ;
 - L'influence des marchés hebdomadaires sur la demande de transport ;
 - Les provenances et les destinations des flux des personnes et des marchandises.
- *La cartographie statistique*

En complément de l'analyse des données de terrain, la cartographie statistique a été d'une grande importance. Christine ZANIN et Marie-Laure TRÉMÉLO (2002) diront que : « *la carte est l'instrument privilégié de la Géographie, c'est son langage* ». C'est donc à juste titre qu'elles pensent que les prémisses de la Géographie se confondent avec ceux de la cartographie.

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

découpage administratif avant la décentralisation



découpage administratif à l'issu de la décentralisation



Figure 1.1.37 : le découpage administratif du département de Téra avant et à l'issu de la décentralisation

En effet, ce découpage n'a pas tenu compte de la réalité territoriale et l'a bouleversé dans bien des cas. C'est ainsi que les postes administratifs de Gothey et Bankilaré qui faisaient partie des cantons de Dargol et Gourouol ont été érigés en communes rurales autonomes. Or, dans la pratique, le Poste Administratif¹⁷ ne contrôle pas un territoire sur lequel il exerce spécialement son autorité. De plus, la commune de Bankilaré pose deux autres problèmes. Il s'agit d'abord du territoire sur lequel il est installé et dont la propriété foncière revendiquée par le Gorouol. Ensuite, nous avons des groupes de population installés sur les territoires d'autres communes et qui se réclament de Bankilaré constituant des enclaves autonomes à l'intérieur de ces communes. C'est le cas des villages de Chatoumane et de Pételkolé dans la commune de Téra.

À l'occasion de ce même découpage, le village de Méhenna a été érigé en commune autonome, amputant le canton de Kororou d'une partie de son territoire.

C'est pour toutes ces raisons non exhaustives que nous avons été amenés à corriger certaines anomalies flagrantes que comportent les fonds de carte du département de Téra dressés par la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire (DGAT) et de l'Institut Géographique Nationale du Niger (IGNN). Tout de même, les limites des communes restent toujours approximatives.

¹⁷ Le statut du Poste Administratif au Niger est basé sur la loi 64-023 du 17 juillet 1964. Cette loi consacrait un découpage territorial du pays comprenant des départements, des arrondissements, des postes administratifs et communes, qui restaient au rang de circonscriptions administratives. Ces entités étaient uniquement déconcentrées, étant administrées par des représentants nommés par l'État. La loi de 2001 portant sur la décentralisation intégrale au Niger n'apporte aucun changement véritable au statut du Poste Administratif.

1.2. Le Niger, son enclavement dans sa continentalité

1.2.1. Les attributs de l'enclavement du Niger

Comme nous l'avons déjà souligné dans le premier chapitre, les difficultés de communication représentent un frein important au développement économique des pays à faible indice de développement humain. Elles le sont beaucoup plus pour ceux sans littoral souvent voués à une marginalité périphérique. Cette situation est un processus des discontinuités dans la circulation des personnes et des biens produites par des mécanismes (historique, politique, climatique, etc.) Qui ont abouti à l'enclavement du Sahel occidental qui correspond aux pays actuellement dits enclavés notamment le Burkina Faso, le Mali et le Niger.

Les réalisations sont en deçà des espérances au regard des besoins exprimés par les populations en raison d'un contexte économique défavorable qui n'a pas permis de faire des investissements conséquents. Ce contexte est accentué par une absence de coordination entre les organes de décision qui ont en charge la gestion de la mobilité entre les pays. D'où le fait que les stratégies des acteurs n'ont eu qu'un impact limité sur les conditions d'une quelconque forme de désenclavement, un dysfonctionnement de la mobilité des personnes et des biens auquel il faut remédier.

C'est le cas du territoire de la république du Niger qui pâtit de son enclavement et qui doit s'en remettre à ses voisins pour ses échanges de pondéreux avec le reste du monde. Il faut préciser que le transport fluvial est médiocre malgré l'existence d'un fleuve qui traverse le pays sur 550 km du nord-ouest au sud-est. De plus, la voie aérienne déjà embryonnaire s'est considérablement rétrécie depuis la disparition de la compagnie Air Afrique¹⁸.

¹⁸ La compagnie aérienne Air Afrique a vu le jour le 28 mars 1961 par la volonté de onze États Africains francophones. Cette volonté résultait du constat qu'aucun de ces pays n'avait les moyens financiers de financer seul une compagnie aérienne nationale, mais aussi de la nécessité de créer une grande compagnie africaine. Détenant la majorité du capital, les onze États fondateurs étaient : le Cameroun, la République Centrafricaine, le Congo-Brazzaville, la Côte d'Ivoire, le Bénin, le Gabon, le Burkina Faso, la Mauritanie, le Niger, le Sénégal et le Tchad. Une autre partie du capital était détenue par la compagnie belge UTA et Air France. Le siège de la compagnie était installé à Abidjan. Cependant, Air Afrique fut durement touchée par les chocs pétroliers et ses derniers directeurs généraux (Yves ROLAND-BILLECART, Harry TIRVENGADUM et Pape THIAM) ne parvinrent pas à rétablir l'équilibre financier. Elle dut suspendre ses activités en novembre 2001. Déclarée en faillite le 7 février 2002, la compagnie aérienne panafricaine sera mise en liquidation le 26 avril 2002.

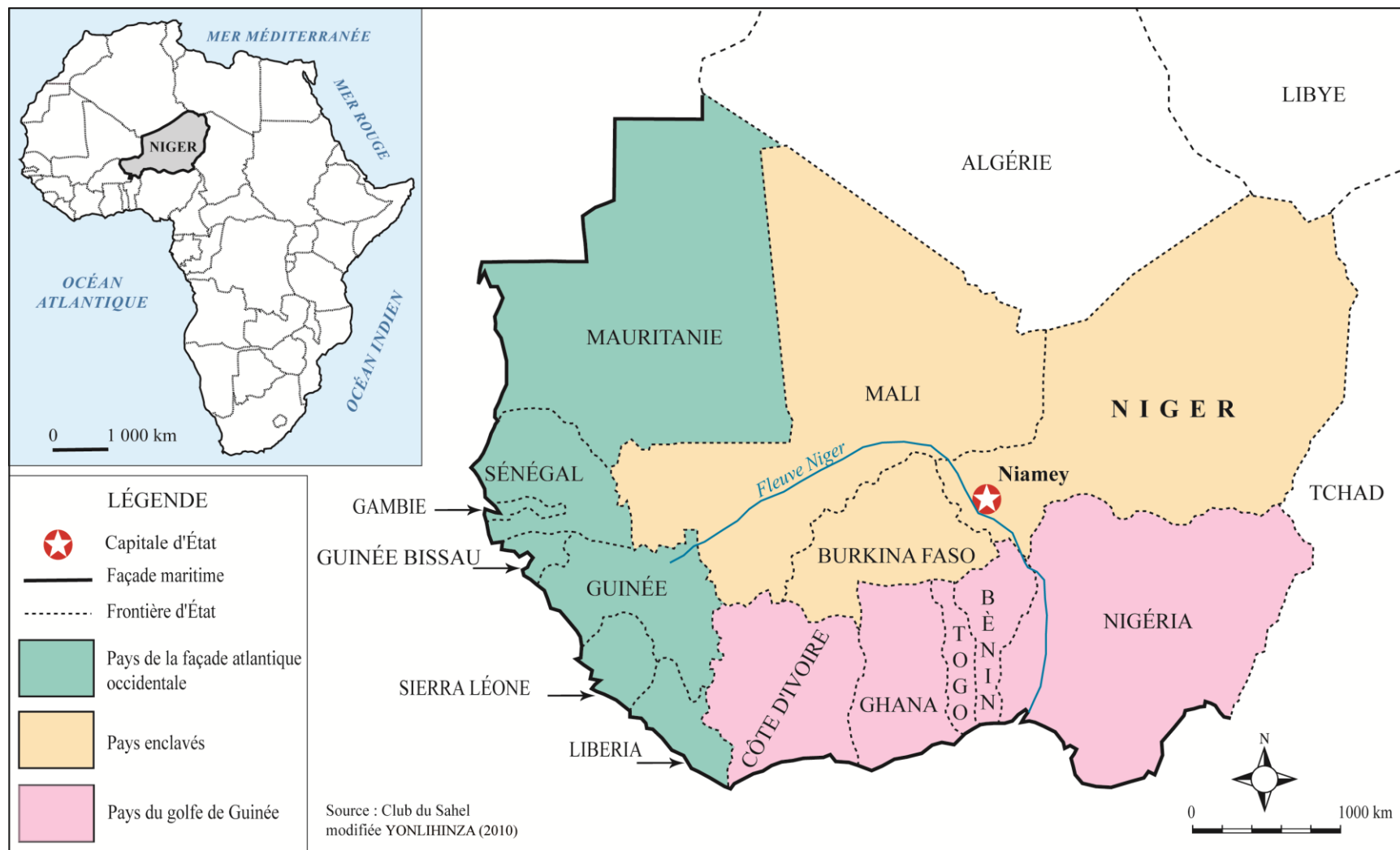


Figure 1.2.1 : position géographique du Niger

Aux difficultés du pays à développer une alternative s'ajoute l'absence de chemins de fer. D'où, l'importance du transport routier dans le désenclavement du Niger dont le port le plus proche (celui de Cotonou) se trouve à 800 km de la frontière et à 1 056 km la capitale, Niamey. On ne s'étonne donc pas quand les statistiques de l'Observatoire National des Transports estiment que l'essentiel (environ 80 %) des importations est d'origine maritime et rentre au pays par la route à partir des ports du golfe de Guinée. Cet éloignement du territoire nigérien du littoral atlantique que Ginette PALLIER (1982) considère comme un handicap de position est un enjeu pour les échanges extérieurs.

En observant la carte de l'Afrique (figure 1.2.1) on peut imaginer les contraintes que peut poser la position géographique d'un pays comme le Niger pour ses échanges avec l'extérieur. De plus, autant l'isolement externe du pays est évident, autant à l'intérieur du pays l'enclavement est réel et pose un véritable problème de développement. L'étendue du territoire, son enclavement et une situation de fragilité économique constituent les éléments fondamentaux du contexte dans lequel évolue le secteur des transports au Niger.

À ce sujet d'ailleurs, il est important de noter que le territoire nigérien appartient à l'espace sahélien. Sahel qui est au centre d'échanges florissants et où la libre circulation des personnes et des biens était déjà une réalité avant l'époque coloniale.

1.2.2. Le sahel, espace de mobilité historique

Sahel est un terme d'origine arabe dérivé du mot « *sahil* » qui signifie « *rivage* ». C'est ainsi qu'il est dénommé par les caravaniers à l'époque médiévale pour désigner la bordure du Sahara. Il était le domaine des grandes routes transsahariennes à la base de la mise en connexion de l'Afrique subsaharienne au Maghreb mais aussi au reste du monde. Cela déboucha sur l'émergence d'une vaste zone économique animée par le commerce transsaharien que la continentalité sahélienne n'a pas entamée.

Il semble que le commerce transsaharien n'aurait pu être possible sans l'introduction au II^{ème} siècle avant J-C et surtout la généralisation au III^{ème} siècle après J-C du dromadaire en Afrique du nord, permettant la traversée du grand désert. Les possibilités de franchissement du désert rendues possibles par le dromadaire, animal résistant au climat désertique, fera du sahel le carrefour de la mobilité transsaharienne.

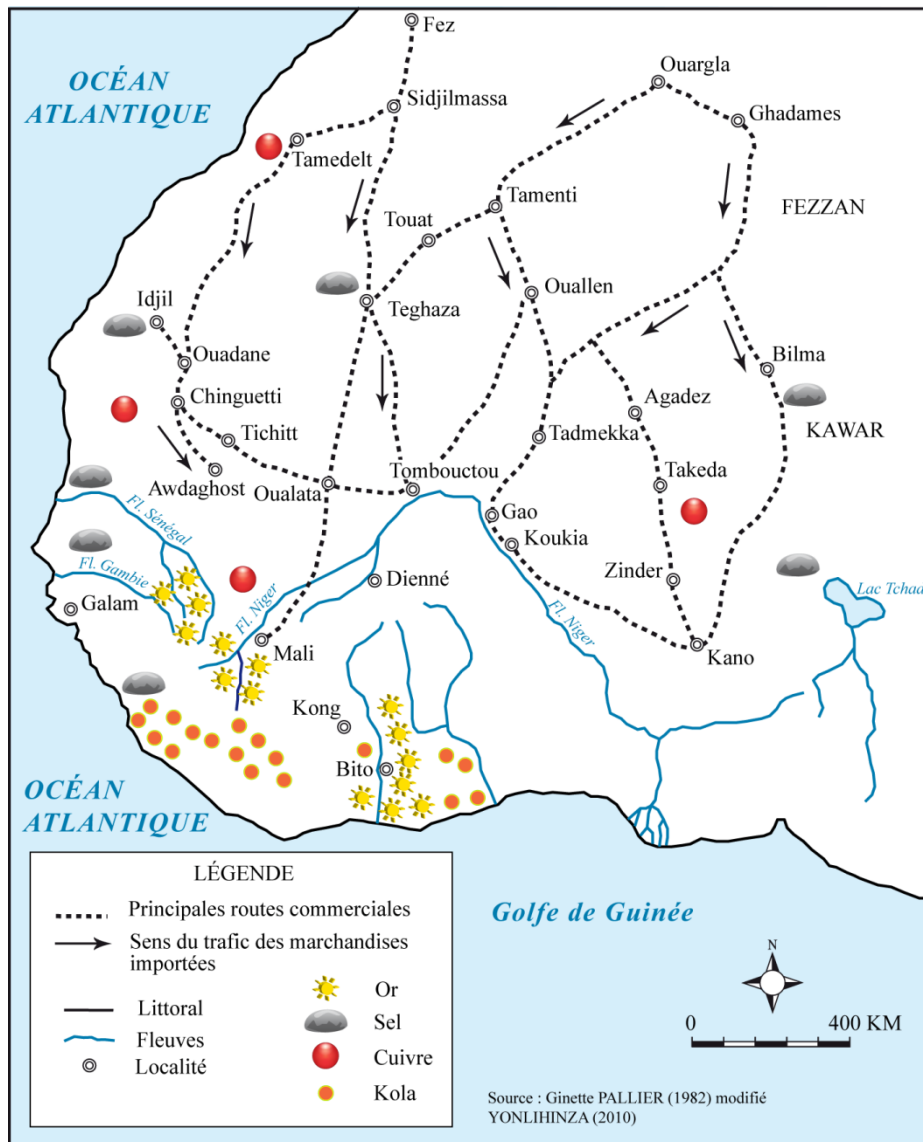


Figure 1.2.2 : les pistes caravanières

Les contacts commerciaux et culturels se sont mis en place progressivement produisant à partir du IX^{ème} siècle un vaste espace d'échange. Avec Michel MUSEUR (1977), on peut constater que vers 1660, il existait un courant commercial important à travers le Sahara se traduisant par l'inscription de pistes faisant du Sahara un réel axe de transit. À cet égard, Ginette PALLIER (op cite) a identifié trois principaux axes (figure 1.2.2) correspondant à trois empires ouest-africains. Il y a d'abord l'axe du Ghana lié au commerce par l'itinéraire de Sdjilmassa-Awdaghost. Ensuite nous avons l'axe du Mali dont les principaux points de passage sont Sidjilmassa, Oualat et Tombouctou et enfin celui de l'empire Songhoy qui part de Ouargla vers Tombouctou, Gao et Koukia. Les échanges sont essentiellement fondés sur

des marchandises dont principalement l'or et le sel. Des régions forestières du sud de l'Afrique occidentale sont exportées des noix de cola, de l'huile de palme, des peaux, des épices, de l'ivoire et de l'ébène. Les régions sahéliennes exportent des gommés arabiques, des cotonnades, du mil et de l'or. Le commerce d'esclaves constitue également un des flux majeurs de ces échanges.

Un vaste ensemble économique s'est ainsi constitué au sein duquel Julien BRACHET (2004, 3) rapporte qu'« *un certain nombre de villes-caravanières, de villes marchandes, apparurent progressivement, parallèlement à la constitution des réseaux humains, constituant des points de rupture de charge, d'échange ou de vente de marchandises. Il s'agissait de grandes cités portuaires d'Afrique du Nord (Alger, Tunis, Tripoli, etc.), en lien avec l'Europe et l'Orient, des villes marchandes de la partie nord du Sahara (Ouargla, Mourzouk, Ghadamès, etc.) Et de la frange nord du Sahel (Tombouctou, Djenné, Agadez, etc.), et des villes des « empires du sud » (Zinder, Katsina, Kano, etc.), liées en partie aux « empires forestiers »* ». À Jean-Louis MIEGE (1981) d'insister sur l'importance séculaire des échanges transsahariens en soulignant leur caractère international et la participation de l'Europe à ces échanges. Ainsi, précise-t-il qu'au delà des échanges régionaux de compensation nés des déséquilibres permanents ou temporaires et de l'existence d'économies complémentaires, les échanges transsahariens présentent les traits d'un commerce international. Et comme tout marché, celui-ci n'échappait pas aux lois de l'offre et de la demande. À cet effet, un certain nombre de ports européens ont contribué à repousser les limites de ce commerce caravanier : Marseille pour la gomme arabique, Gibraltar pour le thé, et Livourne pour les plumes d'autruches.

À l'époque médiévale, « *on est bien loin de la connotation négative accrochée de façon récurrente aux espaces sahéliens aujourd'hui, semble-t-il, marginalisés de façon presque définitive* » assure Jean DEBRIE (2001). Cette remarque apporte plus de lumière sur le fait que le Sahel n'a pas toujours été cet espace souffrant de marginalité périphérique. Les distances qui l'éloignent des façades maritimes, considérées de nos jours comme facteurs limitant le développement des pays qui le composent, notamment ceux qui n'ont pas d'accès à la mer comme le Niger, n'avaient guère de sens dans les logiques d'échange entre lieux géographiques.

On est dès lors en droit de s'interroger sur :

- Comment en est-on arrivé là ?
- Comment est-on passé d'une centralité à un cloisonnement ?

En d'autres termes, comment est-on parti d'un espace où la libre circulation des personnes et des biens était une réalité vécue, à un territoire dont l'isolement est devenu un facteur limitant son développement ?

1.2.3. La logique coloniale et l'inversion territoriale

Après des siècles de prospérité, le commerce transsaharien tombe en déclin. Plusieurs raisons ont été avancées pour expliquer la fin de cet important échange par les chercheurs (PALLIER G., RETAILLÉ D., BRACHET J., DEBRIÉ J.).

L'insécurité serait un des facteurs ayant joué contre la caravane. Il semble que le XIX^e siècle a vu l'intensification de la pratique des razzias¹⁹ et ce surtout avec l'introduction d'armes modernes venues d'Europe. L'incapacité des autorités à endiguer cette insécurité a fini par dissuader les commerçants à s'engager sur les pistes caravanières.

C'est surtout l'irruption de l'Europe sur la scène géopolitique africaine qui a attiré l'attention des chercheurs à travers la conquête coloniale. La pénétration européenne en Afrique, ou ce que Denis RETAILLÉ (1993) appelle : « *la mise en connexion de l'Europe et de l'Afrique* », marque le déclin progressif du commerce transsaharien et, surtout, la production des centres littoraux fortement polarisateurs d'où une forte dépendance des pays comme le Niger aux ports du golfe de Guinée. De la mer à la terre, la logique coloniale s'inscrit dans cet intervalle développant un nouvel espace d'échange. À la fin du XIX^e siècle cette conquête coloniale a été justifiée par le ministre français Jules FERRY (1832-1893) en ces termes : « *la politique coloniale est fille de la politique industrielle. La consommation industrielle est saturée ; il faut faire surgir des autres parties du globe de nouvelles couches de consommateurs, sous peine de mettre la société européenne en faillite* »

Il faut noter que la conquête coloniale coïncide avec des avancées remarquables sur les techniques de la navigation maritime. Elles permirent aux puissances européennes d'ouvrir une autre porte d'entrée en Afrique autre que le Sahara à travers la côte ouest-africaine ; « *c'est là le point d'entrée d'un commerce qui deviendra colonial, inversant profondément les dynamiques africaines* » (DEBRIÉ J., 2001). C'est ainsi que la logique coloniale s'est traduite par une inversion de l'espace sahélien à cause de la redirection des échanges vers l'Atlantique. À ce propos, on note avec Julien BRACHET (2004) que « *les ouvertures de*

¹⁹ De l'arabe *rhazwu*, la razzia selon le dictionnaire *les mots de la géographie*, est l'équivalent de raid ou rapt définissant une incursion soudaine au détriment des biens et des personnes d'une bourgade, d'une oasis ; jadis pratiquée volontiers par les nomades comme source de revenu.

nouvelles routes d'échange entre les zones sahélo-soudaniennes et l'Afrique du Nord, permettant de contourner le Sahara. Les administrations coloniales (française et britannique), tout en cherchant à accaparer les rentes du commerce transsaharien qui subsistaient, avaient la volonté de détourner les flux d'échanges en direction du sud, afin de faciliter conjointement la pénétration des produits manufacturés européens et l'exportation des productions locales. Pour cela, elles développèrent des infrastructures ferroviaires (le chemin de fer arrive à Kano en 1912), portuaires (Cotonou, Lagos, etc.) et routières, facilitant l'utilisation de ces nouvelles voies de commerce. Les réseaux de négociants et de marché, qui permettaient l'exercice prospère des échanges caravaniers, furent rompus ».

La logique coloniale finit donc par avoir raison du commerce transsaharien dans sa pratique séculaire. Il fut capturé et redirigé vers le sud du Sahara notamment sur la côte ouest-africaine.

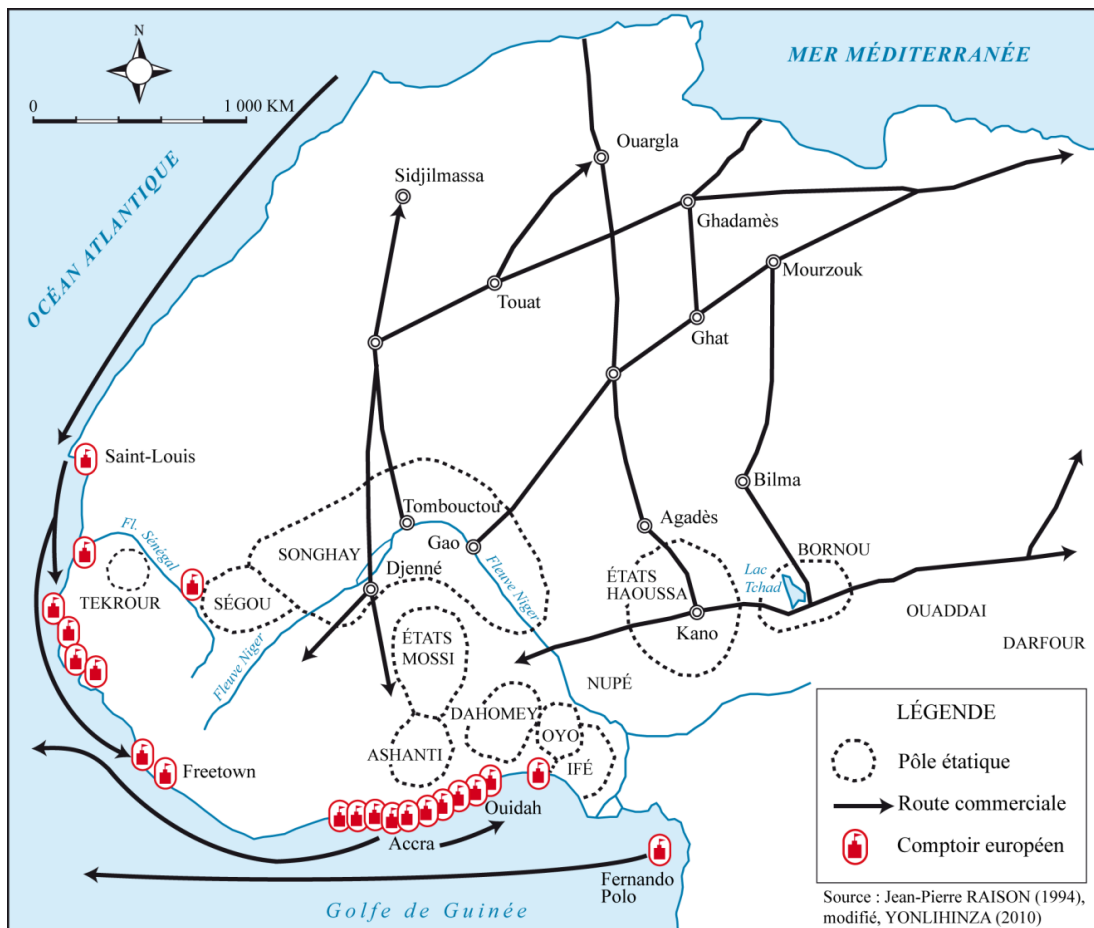


Figure 1.2.3 : les routes commerciales de 1500 à 1800

Pour autant, le Niger n'a pas cessé d'être au centre d'une mobilité en Afrique. En effet, la position charnière du territoire nigérien entre l'Afrique subsaharienne et le Maghreb fait de lui une porte ouverte vers l'Europe, les sécheresses récurrentes que connaît le sahel ainsi que des raisons économiques font qu'il est également de plus en plus au centre d'une mobilité transfrontalière en croissance.

1.2.4. La résurgence d'une autre forme de mobilité transsaharienne

Depuis le début du XX^{ème} siècle, les populations nigériennes ont participé aux mouvements migratoires notamment en direction des pôles économiques côtiers de l'Afrique occidentale. Mais si, au départ, les migrations ont suivi les routes ouvertes tout au long du XIX^{ème} siècle par les commerçants, progressivement des filières migratoires se sont construites en direction des principaux pôles urbains côtiers. Essentiellement saisonniers, ces mouvements migratoires se dirigeaient surtout vers le Ghana, le Nigéria, la Côte d'Ivoire, le Togo et le Benin.

La période post-coloniale a vu un renforcement de cette tendance. Après la succession des sécheresses parmi lesquelles les plus marquées furent celles de 1966, 1973, 1984, et 2005 ; des migrations au départ de certaines régions du Niger telles que Tahoua et Agadez vers les pays du Maghreb se sont développées.

Hormis ces mouvements de migration, les pays du Maghreb entretiennent de solides relations commerciales avec l'Afrique subsaharienne à travers le désert. Les exportations algériennes, dont la majeure partie échappe aux circuits officiels, transitent via le désert, vendues ou échangées dans les villes nigériennes, Agadès en tête, contre différents produits provenant principalement du Nigeria (arachides, sésames, gingembre, épices) doublés d'échanges des marchandises de réexportation que sont les matériaux de construction, les vêtements, les cigarettes ou encore les boissons alcoolisées. De la Libye sont exportés des marchandises diverses, des produits alimentaires (pâtes, semoule, riz, huile, farine de blé, boîtes de conserve venant d'Europe), des produits électroménagers, des pièces détachées d'automobile, des vêtements. Les convois de camion traversent le Ténéré et déchargent leurs marchandises principalement à Agades, les rechargeant d'arachides, de mil, de cigarettes, de pagnes, d'ovins et des produits importés du Nigeria. Le système d'échanges révèle ces imbrications multiples entre les flux officiels et ceux illégaux, entre des complémentarités locales, des échanges régionaux, connectés aux marchés mondiaux.

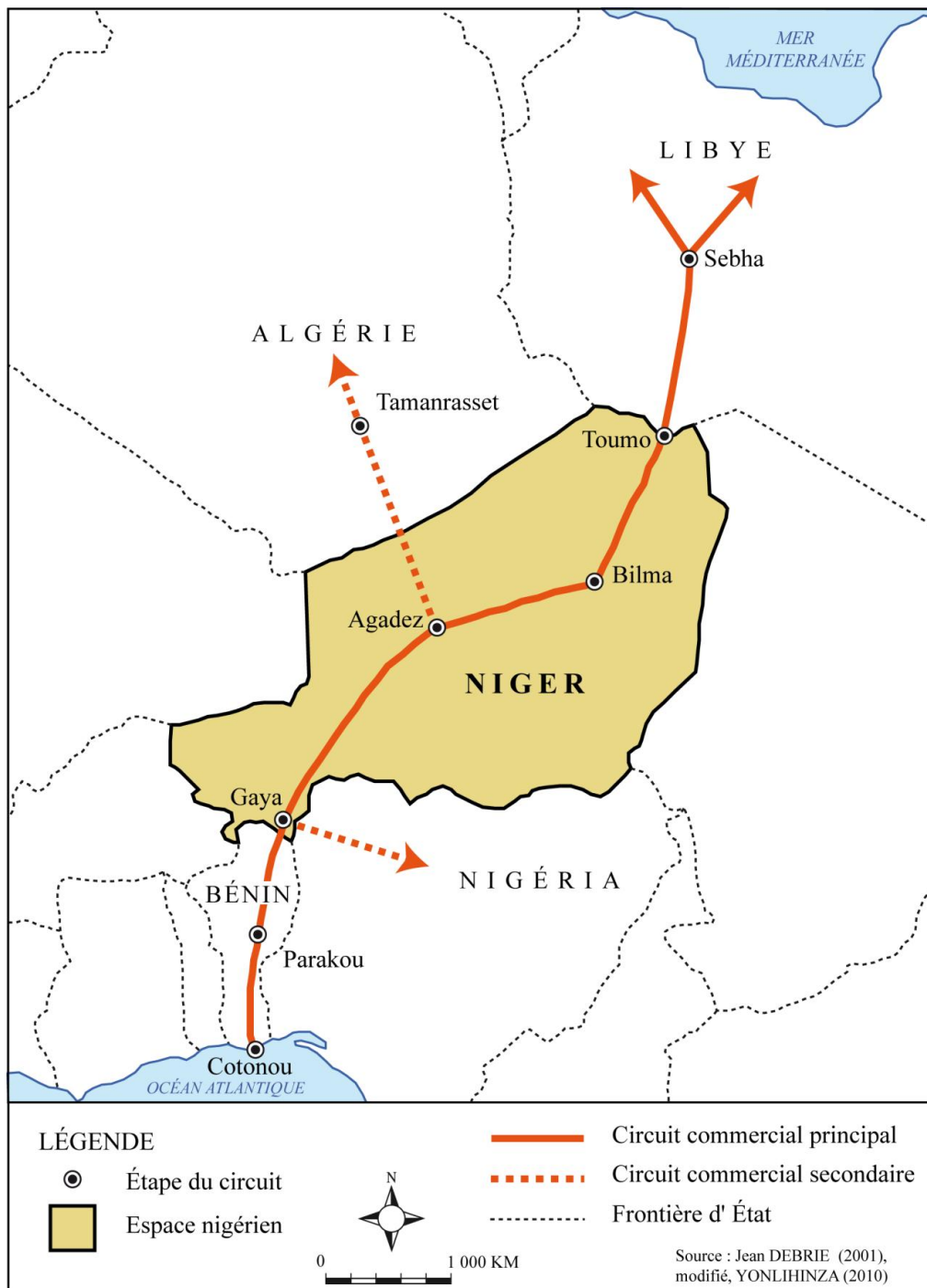


Figure 1.2.4 : circuit de transit de cigarette vers le Maghreb

L'exemple du transit de cigarettes dont le circuit est rapporté par la figure 1.2.4, organisé par une société de droit nigérien mais à capitaux libanais (SOBIMEX), de 1991 à 1996, synthétise ces interactions entre les différentes entités spatiales. Un véritable circuit commercial pénétrait l'ensemble de l'espace ouest africain. Les conteneurs de cigarettes étaient déchargés à Cotonou, transités par voie ferrée jusqu'à Parakou puis par voie routière vers Agadès, Bilma puis Sebha en

Libye, ventilés ensuite dans l'ensemble du pays. Graduellement, le prix des cigarettes augmentait au fur et à mesure des pénétrations continentales. L'exemple est significatif de ces opportunités de profit. Il est surtout révélateur d'une séparation inexistante entre commerces légal et illégal. Les camions étaient protégés par l'armée nigérienne jusqu'à Bilma, mais continuaient le reste du trajet vers Sebha sans escorte, et en fraude, les importations de cigarettes étant fortement taxées et réglementées en Libye. Mais comme le fait remarquer Jean DEBRIE (op. cite), les relations entre les acteurs politiques et les acteurs privés sont cependant peu stables. Les autorités nigériennes qui ont longtemps appuyé ce commerce, légal au Niger, illégal en Libye, ont fini par fermer en 1996 la société SOBIMEX condamnée pour pratiques frauduleuses. Le commerce lucratif de cigarettes n'a pourtant pas cessé d'exister, assuré par d'autres intermédiaires, dans d'autres circuits difficiles à cerner.

Par ailleurs, le durcissement des conditions d'accès aux pays d'Europe seront à la base de la création de filières clandestines de migration de nombreux ressortissants des pays d'Afrique subsaharienne vers l'Europe via les pays du Maghreb. C'est ainsi que le Niger devient un espace de transit pour de nombreux migrants d'autres pays d'Afrique noire (ghanéens, nigériens, maliens, sénégalais, béninois, burkinabé etc.) En direction de l'Europe. L'ampleur du phénomène est importante si l'on se réfère aux écrits d'Ali BENSAD (2003). Ainsi, la ville d'Agadez dont la région comptait 313 224 habitants au recensement général de la population de 2001 et qui est au Niger, le carrefour migratoire sahélo-maghrébin, enregistre chaque année le passage d'environ 65 000 migrants d'Afrique subsaharienne vers le Maghreb soit l'équivalent de 20,75 % de la population de la ville. Plus au nord, la ville de Dirkou se positionne comme le point de passage obligé pour tous les migrants se rendant en Libye. Plus au sud, Niamey, la capitale du Niger a une position particulière. Elle abrite les gares routières où se fait la jonction entre le transport pour la côte et le transport vers le Sahara. Également, elle est l'une des villes de repli possible en cas d'échec à Agadez ou Dirkou, notamment parce qu'elle abrite de longue date une population migrante originaire des mêmes pays côtiers.

1.2.5. Le contexte politique ouest-africain

L'évolution politique de l'espace ouest-africain a produit les instruments d'une circulation établissant une discontinuité entre les espaces devenus territoires d'État et les interfaces littorales. Cette discontinuité a produit un ensemble de contraintes techniques, politiques et économiques qui sont autant de freins à la libre circulation des personnes et des biens.

C'est ainsi qu'avec l'évolution de la géopolitique africaine qui verra la constitution des territoires d'État, certains États n'ayant pas accès à la mer comme le Niger, devront avoir recours aux territoires de leurs voisins pour leurs échanges avec le reste du monde.

1.2.5.1. Le tracé des frontières, une des dimensions de l'enclavement

L'occupation européenne du continent africain a eu pour résultat un tracé soudain de frontières pour séparer les possessions des différentes puissances coloniales. Si l'on admet qu'avant la pénétration coloniale il existait des entités organisées à l'intérieur de limites territoriales, Christian BOUQUET (2003) estime à 87 % la longueur des frontières, soit 70 000 km sur un total de 80 000 km, directement héritées des partages coloniaux. Ce tracé a abouti à une nouvelle trame dans l'organisation territoriale africaine. Ce découpage est considéré par Jean-Pierre RAISON (1994) comme hâtif : il révèle que 69 % de la longueur des frontières ont été délimitées entre 1885 et 1909. La conséquence immédiate a été une balkanisation qui a abouti à la construction d'États sans toujours tenir compte de certaines réalités du terrain.

Le cas de l'Afrique de l'ouest s'intègre dans la situation globale du continent. Le tournant marquant est celui de la conférence de Berlin (1885). Il en résulte des frontières esquissées pour séparer les zones d'influence. La conséquence directe est un renforcement de la situation d'enclavement. Du reste, dans un article traitant des différents stéréotypes entravant la lecture des espaces africains, Denis RETAILLÉ (op. cite) relève une rupture historique coloniale et un découpage vecteur d'une fermeture enclavante. C'est cette fermeture qui allait fortement entraver les traditionnelles mobilités sahéliennes. Ici, le cas de la frontière méridionale du Niger (frontière du Niger avec le Nigéria) est une illustration des conditions dans lesquelles les frontières ont été tracées en Afrique. Elle a connu plusieurs modifications : d'abord, en août 1890, une convention franco-britannique consacra le tracé de la ligne Say-Baroua. C'est une ligne imaginaire entre Say sur le fleuve Niger et Baroua sur le lac Tchad. Ensuite, le 14 juin 1898, une deuxième convention modifia ce tracé, car, pour la France, la viabilité économique de la colonie du Niger dépendra de son désenclavement par le fleuve.

Après la conquête coloniale, les différents plans de réorganisation des colonies françaises feront que le territoire qui correspond actuellement à celui du département de Téra se retrouve au centre d'une recomposition de la frontière nigéro-voltaïque.

1.2.5.2. La frontière nigéro-voltaïque, un exemple d'une recomposition territoriale

Comme le Niger, le Burkina Faso est une ancienne colonie française connue à cette époque sous le nom de Haute Volta. Les deux pays sont frontaliers au niveau du département de Téra au Niger et de Dori au Burkina Faso. Cet espace frontalier a été au centre d'une recomposition de la frontière entre les deux colonies.

Les Archives Nationales du Niger nous renseignent que c'est par un décret datant du 20 décembre 1900 que fut créé le territoire militaire du Niger au sein de l'AOF (Afrique Occidentale Française), englobant les régions comprises entre le fleuve Niger et le lac Tchad. Le décret du 18 octobre 1904 consacra la réorganisation du gouvernement civil du Niger en colonie autonome dirigée par un lieutenant gouverneur placé sous la haute autorité du gouverneur général de l'AOF avec résidence à Dakar. On comprend aisément qu'à cette époque le territoire de Téra ne faisait pas partie du territoire de la colonie du Niger mais de celle de la Haute Volta comme il ressort sur la figure 1.2.5. Toujours selon les sources des Archives Nationales du Niger on sait que le 21 janvier 1910, quand Téra a été érigé en subdivision administrative, il était rattaché à Dori donc à la Haute Volta. En fait, selon un rapport du chef de division administrative de Téra, Monsieur LA RUE, le cercle de Dori créé en 1898 comprenait les postes de Sinder, Doulousou et Yatakala. Le poste de Sinder était formé sur la rive droite de Kokorou, Dargol, Namaro ainsi que le groupement de Tinguerguédeche. Sur la rive gauche il comprenait les villages songhay depuis l'Anzourou jusqu'à la hauteur de la Sirba.

Par la suite, par arrêté du gouverneur général de l'AOF, du 21 janvier 1927, les cantons du cercle de Dori formant la partie de Téra sont rattachés au Niger. Enfin, un autre arrêté du 22 janvier de la même année stipule que la partie du cercle de Dori attribuée au Niger est rattachée au territoire de la subdivision de Tillabéry pour constituer le cercle de Tillabéry.

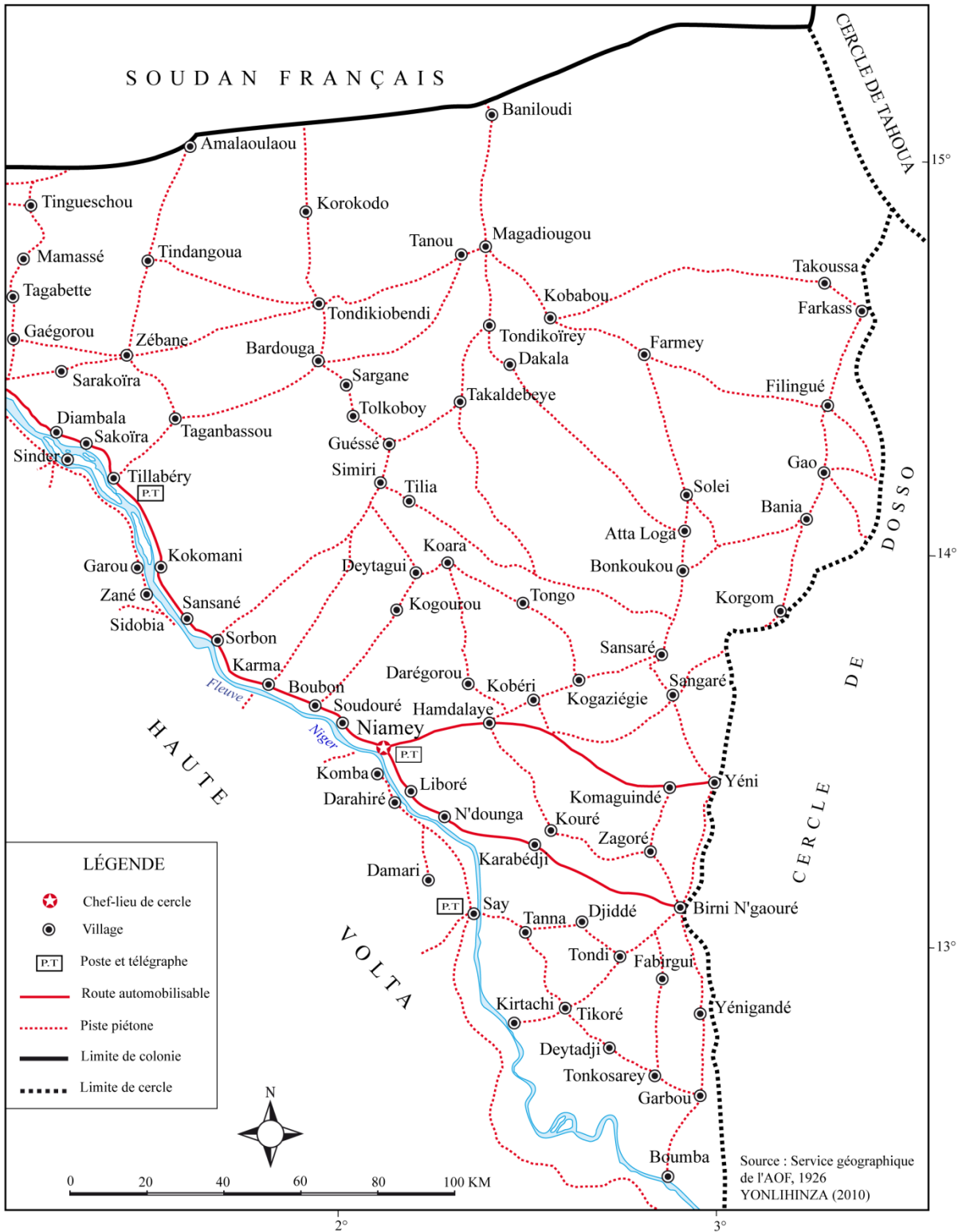


Figure 1.2.5 : le cercle de Niamey en 1926

D'autre part, pour des raisons de difficulté de gestion des colonies française de l'AOF, une réorganisation fut opérée. À l'issue de cette réorganisation, la colonie de la Haute Volta a été

jugée non viable et démembrée en 1932. Elle sera de ce fait écartelée entre la Côte d’Ivoire, le Mali et le Niger. C’est ainsi qu’au delà de la subdivision de Téra, des territoires comme ceux de Dori, Fada n’gourma et une bonne partie de la province du Sahel du Burkina Faso actuel se retrouvent rattachés à la colonie du Niger (figure 1.2.6.). Puis en 1947, changement de situation, la Haute Volta sera reconstituée dit-on pour remercier ses habitants de leur effort de guerre (BERNUS E. *et al*, 1994).

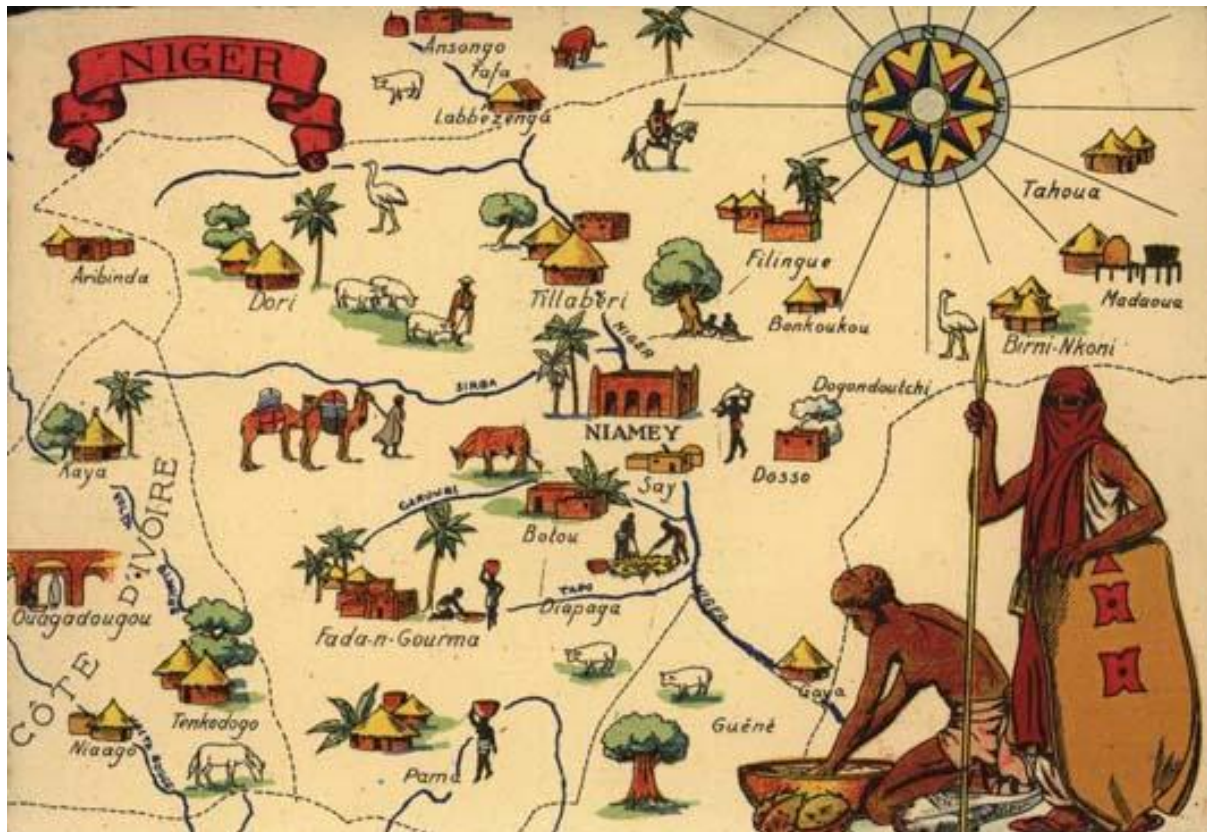


Figure 1.2.6 : représentation de l’Ouest de la colonie du Niger de 1932 à 1947

Source : Archives Coloniales

On pense que cette recomposition n’est pas étrangère aux problèmes de délimitation de la frontière nigéro-burkinabé qui se posent actuellement. Notons que ce problème est tellement aigu qu’il n’a pas pu être réglé de façon bilatérale. Le Niger et le Burkina Faso ont récemment introduit l’affaire au niveau de la cour internationale de justice de la Haye qui doit trancher. Il nous semble que l’origine de ce litige entre les deux pays peut être cherchée dans le caractère trop mouvant de la frontière durant la période coloniale. Cette fluctuation du statut politique

du territoire de Téra par rapport à la colonie du Niger est un paramètre à prendre en compte parmi les facteurs qui ont contribué à l'enclavement de Téra.

S'il est incontestable que l'absurdité du tracé des frontières africaines a joué dans l'enclavement de certaines entités territoriales, cette triste réalité doit être nuancée. L'isolement des entités actuellement dites enclavées relève aussi de l'évolution politique dans la gestion de l'espace ouest africain dans le cas précis.

Pendant la période coloniale, la création de la fédération de l'Afrique Occidentale Française (AOF) avait induit une situation d'enclavement physique mais qui, il faut le reconnaître, n'était pas politique puisque la gestion de l'espace restait global. Certes, les distances ont toujours été une charge pour des territoires enclavés correspondant aux pays actuels du Burkina Faso, du Mali et du Niger ; mais les frontières étaient perméables. Tout se passait dans un espace contrôlé par la même puissance coloniale, la France. À l'époque, pour les populations, les découpages territoriaux n'avaient guère de signification puisque les frontières n'étaient pas surveillées. Elles ont donc continué à se déplacer comme auparavant pour trouver de nouveaux pâturages ou pour vendre leurs productions.

1.2.5.3. Les Indépendances et la difficile insertion des États enclavés dans les échanges

Pour Léandre Edgar NDJAMBOU, (2004) : « *Les indépendances ont changé bien des choses. Elles ont cristallisé les frontières nationales et ajoutent à l'enclavement physique un enclavement de nature politique* ». Cette observation montre qu'en accordant l'indépendance non à l'ensemble fédéral (ici l'AOF) mais individuellement aux États qui le composent, le colonisateur a contribué à enfermer les populations dans des limites issues d'un découpage qu'il a imposé. Alors que rien dans les conditions naturelles, sociales et culturelles ne prédisposait la région à un tel morcellement, l'indépendance des anciennes colonies a contribué ainsi à enclaver de nombreux États qui dépendent désormais de leurs voisins pour leurs relations maritimes. D'où, « *l'enclavement, posé comme condition des difficultés de développement qui y sont concentrées, n'est pas un attribut spatial qui conformerait l'identité des territoires concernés à l'absolu d'une position continentale. C'est un processus relatif fondé sur des discontinuités produites par des inversions territoriales* » (DEBRIE J. ; STECK B., 2001).

Pierre GOUROU (1970), a évalué la superficie des États enclavés à 22 % de la superficie totale du continent. En considérant la superficie de l'Afrique qui s'élève à 30 050 000 Km² et celle

de ses 15 pays enclavés qui est de 8 015 794 Km², soit 26 % de surface enclavée en 2008. Cette progression fait suite à l'indépendance de l'Érythrée en 1993 qui a fait perdre à l'Éthiopie sa façade maritime.

Dans cet enclavement politique, la situation de l'Afrique de l'ouest est tout aussi édifiante. Les États enclavés notamment le Burkina Faso, le Mali et le Niger représentent à eux seuls 54,86 % de la superficie totale ouest-africaine.

Avec les indépendances, l'obligation d'utiliser des langues européennes dans les relations officielles (l'exemple du français au Niger et de l'anglais au Nigéria) et la ferme volonté de défendre l'intangibilité des frontières issues de la colonisation par les responsables africains contribuent à fixer les nouvelles limites territoriales. Cette volonté a été exprimée le 21 juillet 1964 au sommet du Caire en Egypte par les chefs d'État et de gouvernement de l'Organisation de l'Unité Africaine. Lors de ce sommet, à travers une résolution, l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) imposa de respecter les frontières existantes au moment où les États ont accédé à l'indépendance. Désormais, « *pour les États, les frontières sont des lignes à l'intérieur desquelles ils exercent leur souveraineté* » (BOYER F., 2003). L'OUA reconnaît donc implicitement le découpage politique du continent. Les frontières finissent par devenir alors le lieu de manifestation des nationalismes au point où Nassirou BAKO ARIFARI (2005) rapporte qu'il arrive même que « *Lorsqu'un ressortissant d'un pays frontalier informe les agents de contrôle de son pays des tracasseries qu'il a subies de la part de leurs homologues du pays en face, il y alors une sorte de réciprocité automatique* ».

Cependant, Philippe DECRAENE (1960) reconnaît que la prise en compte du poids de la situation coloniale dans les échanges entre entités étatiques a provoqué la naissance d'une conscience nationale. Les États réagissent en s'engageant au lendemain des indépendances dans un processus de regroupement politique. Il serait la voie indiquée permettant de surmonter le problème que pose l'étroitesse des marchés intérieurs afin de créer une dynamique d'ensemble.

1.2.5.4. Les premières tentatives de regroupement d'États en Afrique de l'Ouest

Au lendemain des indépendances, les Africains, à travers leurs leaders politiques, se sont aperçus très tôt des déséquilibres économiques qui caractérisaient l'espace géographique sous-régional.

Dès le 9 juin 1959, fut créé l'Union Douanière de l'Afrique de l'Ouest (UDAO), l'une des premières tentatives d'intégration économique par les Africains de l'Ouest. L'acte constitutif prévoyait « *une union douanière*²⁰ » entre les États membres avec un mécanisme de perception de droits et taxes à l'importation aux frontières de l'union et de transfert de recettes aux États de destination des marchandises.

Le 3 juin 1966, à l'instigation du Mali, les mêmes États prennent la décision de remplacer l'UDAO par l'Union Douanière et Economique de l'Afrique de l'Ouest (UDEAO). Cela fait suite à l'échec de l'UDAO née de la mauvaise répartition des recettes. Une divergence de vue sur les traitements a surgi, entraînant un blocage du fonctionnement de l'union. L'UDEAO qui siégeait à Ouagadougou projetait d'instaurer un tarif extérieur commun (TEC). De plus, elle envisageait l'application :

- D'un tarif préférentiel²¹ pour les échanges entre les États membres de produits originaires²² ;
- D'une législation douanière.

En dépit des dispositions de l'UDEAO instaurant un commerce équitable, cette deuxième organisation d'intégration économique sous-régionale échoue dans le même espace géographique.

Avec le concours du Fonds Européen de Développement (FED), une troisième expérience de regroupement économique naîtra. Le 17 avril 1973, la Communauté Économique Ouest Africaine (CEAO) vit le jour. L'organisation sous-régionale dont le siège se trouvait à Abidjan devait réussir là où les précédentes avaient échoué. Elle avait pour objectif de réactiver une politique de coopération et d'intégration amorcée par les précédentes organisations. Elle mettra l'accent sur des secteurs considérés comme étant les piliers de l'économie, notamment celui des transports. La logique était qu'une politique d'intégration économique gagnerait dans un espace doté d'un système de transport bénéficiant d'une libre circulation de biens et des personnes à l'abri de toute barrière tarifaire ou non tarifaire. Ces dispositifs devaient permettre le développement des échanges des produits agricoles et industriels des États membres en établissant entre eux une zone d'échange organisée et réglementée.

²⁰ Une zone de libre échange dans laquelle les membres appliquent le même tarif vis-à-vis des produits extérieurs.

²¹ Un régime de taxation avantageuse accordée aux produits originaires de l'un des États membres.

²² Les produits qui sont fabriqués ou produits dans les États membres de l'union économique.

Pour parvenir à la réalisation de ses objectifs, la CEAO s'est dotée de deux instruments de gestion financière : la Taxe de Coopération Régionale (TCR) et le Fond Communautaire de Développement (FCD). La taxe de coopération régionale est un tarif douanier préférentiel. Cette taxe accorde une exonération à hauteur de 1/3 par rapport à la taxation de droit commun²³. Elle s'applique aux produits industriels fabriqués dans l'union.

La mise en œuvre de la TCR en faveur des produits originaires lors de leur importation dans les autres pays de l'union a engendré des pertes de recettes douanières pour ces pays. Pour y remédier, la structure de la CEAO a prévu un mécanisme de compensation financière à hauteur des 2/3 du manque à gagner par chaque État importateur, étant entendu que les pertes de recettes étaient occasionnées par l'application de la TCR en faveur de leurs produits. La différence, soit 1/3 des pertes de recettes remboursées, alimentait le Fond de Coopération et de Développement (FCD). Les fonds FCD devaient servir à financer des projets de développement en vue d'arriver à un développement équilibré du territoire communautaire. La capacité de financement du développement sera renforcée par la création en 1978 du Fonds de Solidarité et d'Intervention pour le Développement (FOSIDEC).

Néanmoins, malgré ces succès perceptibles, la CEAO n'a pas pu éviter l'échec qui s'explique par le fait que les ressources servant au fonctionnement de l'organisation dépendaient de la contribution des trésors publics des États membres. Dès lors que ces derniers étaient confrontés à des problèmes conjoncturels liés à des crises de trésorerie, la structure s'est trouvée asphyxiée. Les États n'arrivaient plus à honorer leurs engagements vis-à-vis de l'union et l'application de la TCR fut abandonnée pendant que la CEAO tombait dans la léthargie.

Le processus d'intégration économique sous-régionale ne tardera pas à être relancé. Car, à l'avenir, certains faits le rendront inéluctables : l'interdépendance des États ; la nécessité impérieuse d'une synergie des moyens et des capacités pour faire face aux défis et aux besoins ; deviennent des facteurs permanents de la vie.

1.2.6. Le contexte actuel de regroupement d'États en Afrique de l'Ouest

L'intégration économique en Afrique de l'Ouest s'inscrit dans une dynamique mondiale marquée par un renforcement du mouvement de la mondialisation avec la création de

²³ Un régime tarifaire habituellement appliqué dans les opérations de dédouanement.

nouveaux regroupements régionaux (par exemple, l'ALENA²⁴) ou par l'impulsion d'une nouvelle dynamique aux regroupements déjà existants (par exemple, l'UE²⁵).

L'Afrique de l'Ouest ne tardera pas à s'inscrire dans cette logique d'intégration économique. Elle est d'autant plus importante que les exportations et les importations au sein de cet espace sont entravées par la fragmentation des économies et l'enclavement des pays de l'hinterland en rapport avec l'insuffisance d'infrastructures de transport. Pourtant, le système de transport apparaît comme le facteur essentiel de la localisation des activités économiques. Aujourd'hui, l'organisation de l'espace à l'échelle de la région ne se conçoit qu'en fonction d'une utilisation rationnelle des réseaux de transport. Cela explique la nécessité d'atteindre un seuil approprié concernant l'infrastructure de manière à faciliter la diversification économique. Du coup, l'intégration régionale n'a jamais été aussi présente dans les préoccupations en Afrique de l'ouest. Car, comme l'a si bien dit Daniel BACH (1998), l'époque n'est plus où : « *Promouvoir le dépassement des contraintes frontalières nationales apparaît relever du registre de l'utopie* » et Jérôme LOMBARD (2003) de préciser que : « *Les marchés intérieurs étant souvent étroits, leur élargissement à un espace plus vaste contient les ferments d'une dynamisation des relations commerciales, entre pays voisins d'une part, et entre cet ensemble régional et d'autres regroupements en Afrique ou ailleurs d'autre part* ». Pour les acteurs politiques ouest africains, la coopération régionale y compris les investissements communs dans les infrastructures pourrait accroître les possibilités d'échanges commerciaux et offrir une assise déterminante à une croissance économique soutenue. Cela va motiver la création de plusieurs institutions à l'échelle ouest-africaine.

Nous faisons référence à la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) qui font actuellement figure d'organisations leaders, et pour lesquelles la mobilité des personnes et des biens occupe une place importante dans les plans d'action.

1.2.6.1. La Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)

Créée à Lagos le 28 mai 1975 par l'ensemble des États de l'Afrique de l'ouest (figure 1.2.7), son objectif est d'améliorer le niveau de vie des populations par la promotion de la coopération et de l'intégration. Pour y parvenir, les actions qu'elle mène s'articulent autour de

²⁴ Accord de Libre Échange Nord Américain.

²⁵ Union Européenne.

l'harmonisation et de la coordination des politiques sectorielles en matière de transport routier en appui à la création d'un marché commun qui consacre la libéralisation des échanges.

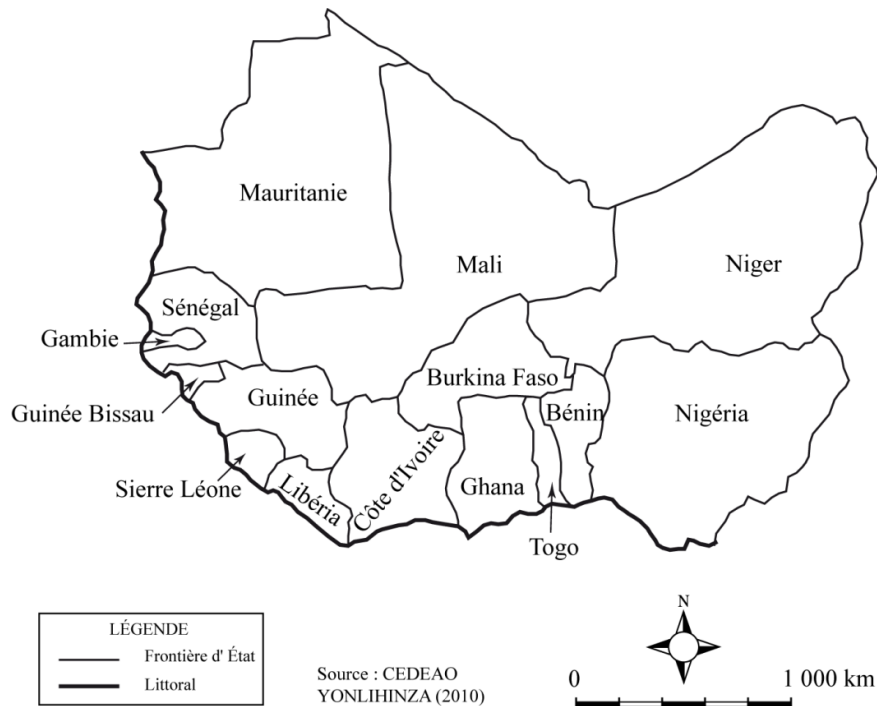


Figure 1.2.7 : les pays membres de la CEDEAO

Le 27 juillet 1993, le traité qui a créé la CEDEAO fut révisé en vue de la mise en œuvre d'un programme de libre circulation des personnes et des biens dans l'espace de la dite organisation. Dans cette révision le marché commun est considéré comme un gage de développement (article 3 du traité révisé). La réalisation d'un tel projet n'est possible qu'à travers la libéralisation des échanges par l'élimination entre les États membres des droits de douane à l'importation et à l'exportation. C'est une des conditions préalables à la création d'une zone de libre échange. Dans cette optique, les États membres ont adopté dès le 29 mai 1979, un protocole sur la libre circulation des personnes. Le protocole consacre le droit d'entrée des citoyens dans l'espace CEDEAO. Il stipule que son entrée en vigueur sera suivie immédiatement par l'abolition de tout obstacle à la libre circulation des personnes. Pour cela, il est prévu la suppression des visas et permis d'entrée.

De même, des mesures applicables à la circulation des véhicules de transport sont édictées avec par exemple l'instauration de la Carte Brune couvrant la responsabilité civile automobile pour tout véhicule en transit dans un état membre. En ce qui concerne le mouvement des marchandises, il est prévu une union douanière entre les états membres (article 54 du traité révisé). Au sein de cette union, les droits de douane et les autres taxes d'effet équivalent

appliqués aux importations des produits originaires des États de la communauté seront éliminés. En outre, il est prévu de mettre en place un TEC qui consiste en une frontière douanière applicable à l'ensemble du territoire communautaire en ce qui concerne tous les produits importés dans les états membres en provenance des pays tiers.

1.2.6.2. L'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)

Le retard pris par la CEDEAO dans la mise en œuvre des programmes de développement communautaire a amené les états francophones de l'Afrique de l'ouest (figure 1.2.8) ayant en commun l'usage du Franc CFA à se réorganiser. Le 10 janvier 1994, le traité créant l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) a été signé par le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo. Ils seront rejoints par la suite par la Guinée Bissau en 2000. La carte de l'UEMOA est donc celle de la CEDEAO privée des cinq pays anglophones de l'Afrique de l'ouest : Nigéria, Ghana, Libéria, Sierra Léone et Gambie. C'est une marque de détermination de ces États à donner à leur monnaie un support économique conséquent à travers une zone commerciale de 3 509 125 km² peuplée de 86 700 000 de consommateurs (Nations Unies, 2007). Ce marché est capable d'attirer des investissements nouveaux et de générer des économies d'échelle au bénéfice des populations en termes de croissance économique. Ceci est possible, pour peu que la libre circulation des personnes et de leurs biens soit une réalité. D'où la mise en place d'un programme en matière de transport.

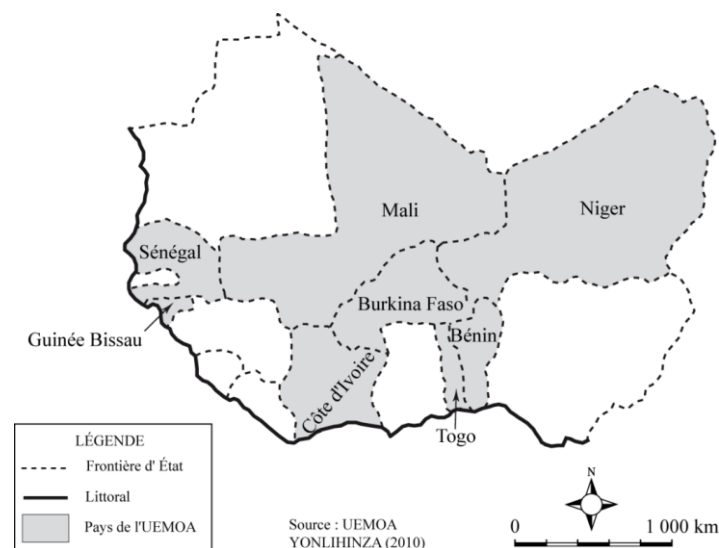


Figure 1.2.8 : les pays membres de l'UEMOA

L'UEMOA s'est illustrée dans la mise en œuvre d'un programme de facilitation de transits routiers inter-états. Il a pour objectif de rendre fluide les échanges communautaires. Le transport routier est celui qui domine à l'heure actuelle dans les mouvements d'échange au sein de l'Afrique de l'ouest. Aussi, si nous avons évoqué au début de ce chapitre le caractère embryonnaire du transport aérien, c'est pour donner à la route toute son importance dans la constitution d'un marché commun en Afrique de l'ouest.

Pour une meilleure fluidité sur les routes communautaires, l'UEMOA a prévu dans son programme de transport un dispositif (figure 1.2.9) qui organise les transits routiers inter-états. L'objectif est de réglementer la procédure afin de faire de la libre circulation routière une réalité.

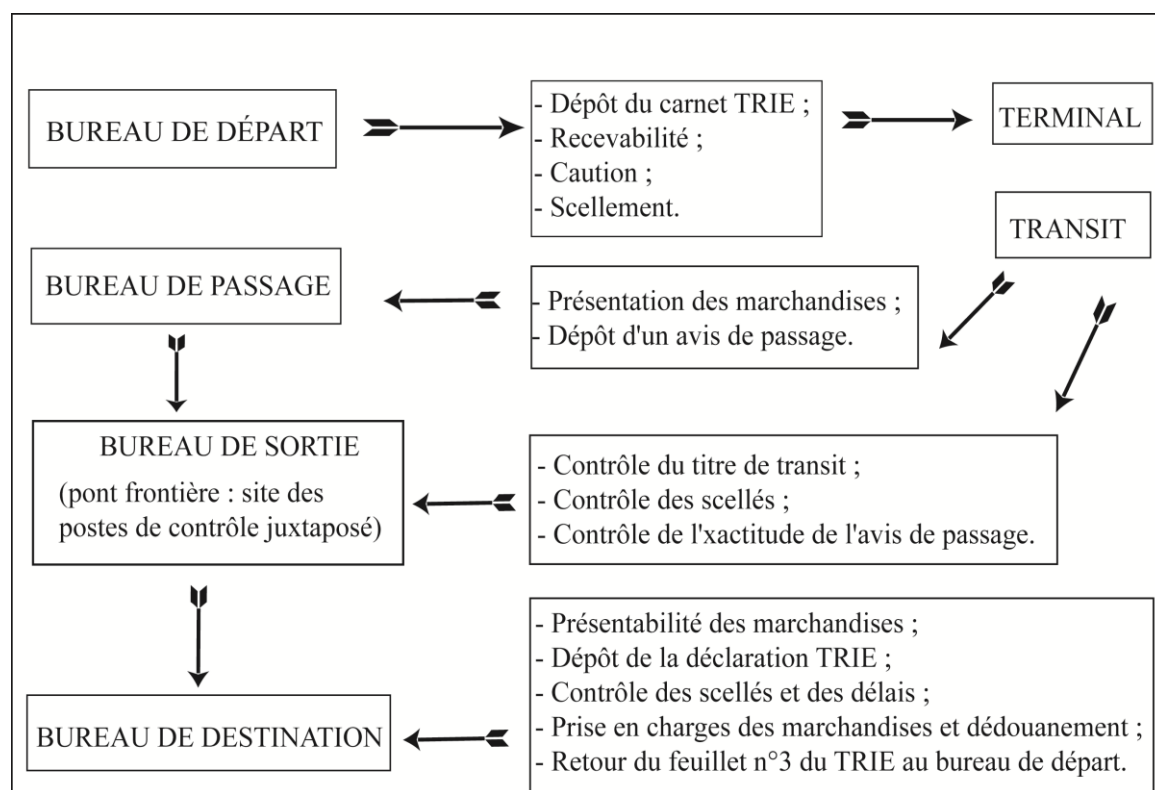


Figure 1.2.9 : schéma de l'organisation du transport inter-état

Source : UEMOA

À la lecture du dispositif de l'UEMOA, pour être admise à circuler sous le régime inter-états, toute marchandise doit faire l'objet d'une déclaration TRIE²⁶. Celle-ci est produite au niveau du bureau de départ où débute l'opération de transit. Muni d'un carnet dit de TRIE, le

²⁶ Transit Routier Inter-états.

transporteur qui, par une déclaration en douane demande à effectuer une opération de transit, signe une déclaration TRIE. Celle-ci est numérotée et porte la mention des engagements auxquels le transporteur a souscrits. Elle contient des feuillets de prise en charge et de décharge. Sur ces feuillets sont mentionnés le nombre, la nature, la destination, la quantité, le poids et la valeur des marchandises ainsi que les pays de départ, de passage et de destination. Après le paiement de la caution en vigueur, les agents chargés des contrôles du bureau de départ procèdent au scellement des marchandises avant de les laisser passer.

Le transporteur se présente aux bureaux de passage. Les marchandises présentées ici sont accompagnées d'un avis de passage. Après enregistrement, cet avis de passage est rendu au transporteur avec obligation de suivre l'itinéraire indiqué et de présenter les marchandises intactes au bureau de destination dans les délais prescrits. Il doit respecter les mesures d'identification prises par les autorités compétentes du pays de transit et respecter les dispositions relatives au régime du transit de chacun des états membres dont le territoire est emprunté lors du transport.

Les bureaux de sortie qui seront érigés en postes de contrôle juxtaposés constituent les prochaines étapes. Là, sont effectués le contrôle du titre de transit et celui des scellés (les marchandises mises sous scellés) ainsi que l'exactitude de l'avis de passage. Ici, sont également effectuées les opérations de contrôle de conformité des tonnages des véhicules. Le bureau de sortie appose un cachet sur le feuillet de l'avis de passage et restitue le carnet au transporteur.

L'opération de transit inter-états prend fin au niveau du bureau de destination où les feuillets de la déclaration TRIE sont annotés en fonction du contrôle effectué. Le transporteur se trouve ainsi libéré de son engagement à l'égard des autorités douanières.

En ce qui concerne les mouvements des personnes, les agents de police effectuent des contrôles de visas pour les non ressortissants de l'espace communautaire.

1.2.6.3. Le décalage entre les discours et les pratiques : le bilan des actions

S'il y a un domaine dans lequel les organisations d'intégration ont été actives, c'est bien la conception et l'élaboration des dispositifs réglementaires en matière de libéralisation des échanges. Cependant, la pratique sur le terrain montre que la libre circulation est loin d'être une réalité. La CEDEAO et l'UEMOA ont respectivement 35 et 16 ans. Les réalisations sont en deçà des espérances au regard des objectifs qui leur étaient assignés. L'intégration,

potentiellement porteuse d'une levée des contraintes techniques, politiques et économiques reste du domaine du discours ; ou du moins n'a eu qu'un impact très limité sur les conditions d'une quelconque forme de désenclavement des pays sans littoral en Afrique de l'ouest.

Pourtant, l'article quatre, paragraphe C du traité de l'UEMOA stipule que l'un des objectifs visés par les États signataires est de créer un marché commun. Il serait fondé sur la liberté des échanges. Un tarif extérieur commun et une politique commerciale commune seraient les instruments pour assurer une plus grande fluidité du transport international des marchandises notamment entre la façade maritime et l'hinterland et entre pays de l'espace de l'union.

Pour y parvenir, par recommandation n°04/97/CM du Conseil des Ministres de l'UEMOA en sa session du 21 juin 1997, il a été retenu la création de postes de contrôle juxtaposés aux frontières afin de réduire les entraves à la libre circulation des personnes et des marchandises.

1.2.6.4. La créations des postes de contrôle juxtaposés

Un poste de contrôle juxtaposé est un dispositif qui permet d'effectuer les contrôles routiers d'usage simultanément par les agents de deux pays. Il réduirait le temps d'attente des usagers des routes. Il est donc prévu de construire des postes juxtaposés (tableau 1.2.1) Aux frontières des États membres dans le cadre d'un programme de facilitation de la fluidité routière de l'UEMOA.

La logique qui a prévalu au choix de ces localités est de permettre aux administrations chargées de la régulation de la circulation des flux des personnes et des biens des différents pays de l'UEMOA de pouvoir travailler ensemble.

La création de ces dispositifs de contrôle aurait permis d'améliorer substantiellement la fluidité sur les corridors de désenclavement par la réduction des délais d'attentes et des perceptions illicites. Pour le président de la commission de l'UEMOA, Soumaïla CISSÉ, « *Les postes juxtaposés devront être les seuls points de contrôle dans les différents pays de l'UEMOA*²⁷ ». On peut constater dans le tableau indicatif ci-dessus, qu'en ce qui concerne le Niger, il est prévu la construction d'un poste à Kankiari du côté du Burkina Faso et un autre à Ayorou sur le territoire nationale. De ces postes de contrôle juxtaposés on convient avec

²⁷ ESPACE UEMOA diffusée sur Télé Sahel le dimanche 27 mars 2005, cité par ABDOU YONLIHINZA Issa (2005).

Moussa DIAKITÉ (1997) que « *la caractéristique fondamentale est d'ignorer les frontières des États et de mettre en communication les peuples par le biais des échanges* ».

FRONTIÈRES	LOCALITÉS
Côte d'Ivoire-Burkina Faso	La Léraba (Burkina Faso)
Togo-Burkina Faso	Cinkansé (Burkina Faso)
Côte d'Ivoire-Mali	Zégoua (Côte d'Ivoire)
Burkina Faso-Niger	Kankiari (Burkina Faso)
Bénin-Burkina Faso	Tindangou (Bénin)
Bénin-Niger	Malanville (Bénin)
Burkina Faso-Mali	Koloko-Hérémanfono (Mali)
Sénégal-Guinée Bisseau	Mpack (Sénégal)
Sénégal-Mali	Kidira (Mali)
Togo-Bénin	Hillicondji (Togo)
Mali-Niger	Ayorou (Niger)

Tableau 1.2.1 : indicatifs des postes de contrôle juxtaposés

Source : UEMOA

En dépit de l'inauguration des postes de contrôle de Makalondi et Cinkansé en 2009 et 2011 respectivement aux frontières Niger-Burkina Faso et Burkina Faso-Togo les choses n'ont pas beaucoup évolué. Les postes de contrôle traditionnels demeurent pléthoriques et le plus souvent sont de simples lieux de taxations informelles qui n'alimentent aucun fond officiel.

La lecture de du tableau 1.2.2 traduit la réalité du terrain. Rallier les ports du golfe de Guinée relève d'un véritable parcours du combattant pour les usagers de la route. Ainsi, pour rallier le port de Lomé à Niamey d'une distance de 1 326 km il faut franchir 54 postes de contrôle soit un arrêt tous les 25 km. De même le parcours de la distance Accra-Niamey, de 1 309 km, exige un arrêt tous les 38 km. La même situation est vécue par les transporteurs entre le port de Cotonou et la ville de Niamey avec un poste de contrôle à chaque 30 km de route.

Ce contrôle incessant témoigne du retard dans l'application des textes réglementant la libre circulation des personnes et des biens. Dans ces conditions, on ne s'étonne pas de la persistance des obstacles à la mobilité dans l'espace ouest-africain.

PARCOURS	DISTANCES (km)	NOMBRE DE POSTES DE CONTROLE	FRÉQUENCES (km)
Lagos-Abidjan	992	69	14
Niamey-Ouaga	337	20	17
Lomé-Ouaga	989	34	29
Cotonou-Niamey	1 056	35	30
Abidjan-Ouaga	1 122	37	30
Accra-Ouaga	972	15	65

Tableau 1.2.2 : fréquences des postes de contrôle sur les axes routiers

Source : CEDEAO

Au Niger, une timide mise en œuvre de certaines directives communautaires est désormais amorcée vers la lutte contre la corruption des agents chargés de réguler le transport inter-État. Elle a abouti à la mise en place d'une brigade spéciale de trois équipes composées d'agents des corps militaires et paramilitaires (Armée, Gendarmerie, Police et Douane). Cette unité mixte placée sous la supervision du Directeur Général des Douanes est dotée de seulement trois véhicules tout terrain. Elle a pour mission d'assurer la fluidité du trafic des marchandises et de minimiser les effets négatifs des contrôles sur les différents postes. Les résultats de cet organe de contrôle n'ont jamais été à la hauteur des attentes. Il semble d'ailleurs qu'il ait vécu car toutes les tentatives pour retrouver les véhicules ou pour prendre contact avec les animateurs de la brigade sont restées vaines et sans réponse.

1.2.6.5. Du respect des dispositions communautaires

La concrétisation du dispositif portant libre circulation des personnes et des biens dans l'espace régional ouest-africain exige que les règles édictées dans le domaine des transports terrestres inter-états soient appliquées. Car, dans toute entité qui se veut fonctionnelle, c'est

moins l'existence des lois que leur application effective qui est importante. Mais dans ce cas précis on peut aussi se demander : pourquoi les règles édictées ont justement du mal à être appliquées ? S'agit-il seulement d'un manque de volonté politique ou des problèmes d'incompatibilité avec les réalités du terrain ?

S'il faut admettre l'existence du manque de volonté de la part de certains responsables politiques des États, les difficultés d'application des textes pour certains pays sont importantes à souligner. À ce niveau, l'absence d'un système de compensation efficace entre pays qui entrave la mise en œuvre de certaines mesures de libéralisation des échanges est un exemple illustratif. En effet, dans l'UEMOA il est prévu de mettre en place un mécanisme par lequel les pertes de recettes occasionnées par l'application du Tarif Extérieur Commun (TEC) aux États membres seront compensées. Le Niger est un pays dont les finances publiques sont fortement tributaires des recettes douanières. Par exemple, en 2004 les recettes douanières représentaient 21,67 % du budget national. Or, l'objectif du processus d'intégration économique régional est d'arriver à une union douanière. Une union douanière rappelle le fait qu'il s'agit d'une zone de libre échange dont tous les membres appliquent le même tarif vis-à-vis de l'extérieur (d'un pays tiers). C'est un marché commun dans lequel les personnes et les biens sont libres de circuler. C'est ainsi qu'en théorie, depuis le 1^{er} janvier 2000, le Niger constitue avec les sept autres États membres de l'UEMOA un seul et unique territoire douanier²⁸. C'est l'objectif essentiel recherché par l'article 76 du traité constitutif de l'organisation.

La libéralisation des échanges entraîne donc un « *désarmement tarifaire*²⁹ » qui débouche inévitablement sur une diminution des recettes douanières qu'il faut compenser. Face aux moins values en recettes entraînées par la mise en œuvre du TEC, le gouvernement nigérien n'a eu d'autres choix que de rehausser le taux de la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) qui est passé à 17 %. Sont exclus de la liste des exonérations, certains produits habituellement classés produits de première nécessité notamment le riz, le sucre, la farine de blé.

Ces mesures ont débouché sur une crise sociale qui a atteint son point culminant le 15 mars 2005 avec l'organisation d'une gigantesque manifestation contre la vie chère à Niamey par la société civile. C'est une parfaite illustration de la difficulté de l'application du TEC dans un pays à économie précaire comme le Niger.

En fait, de l'avis des responsables de la direction centrale de la législation douanière du Niger ce sont moins les pertes de recettes que l'incertitude de les récupérer qui constitue le problème fondamental. C'est donc à juste titre que le Premier ministre, Chef du Gouvernement Hama

²⁸ À l'exception de la Guinée Bissau

²⁹ Baisse des tarifs

AMADOU, lors d'une rencontre avec les chefs des unités douanières le 05 février 2000, déclarait : «*Environ 50 % des ressources financières de l'État proviennent du cordon douanier. Si donc vous ne procédez pas aux correctifs nécessaires, l'entrée en vigueur du tarif extérieur commun risque d'être pour nos finances publiques un autre fardeau qui pourrait handicaper nos efforts de redressement économique* » (Bulletin de liaison des douanes nigériennes). Cette inquiétude du Chef de Gouvernement nigérien à l'époque est d'autant plus fondée que l'application du TEC à partir du 1^{er} janvier 2000 a provoqué des pertes de recettes de l'ordre de 10 milliards FCFA (15 244 924 €) avec seulement 2 884 893 450 FCFA (4 404 424 €) de compensation versée au Niger. Le cas du Niger est représentatif du caractère fiscal des budgets dans lesquels la part de la douane domine toujours. Elle est de 52 % en 1999 pour le Sénégal, 46 % au Bénin en 2000 et plus de 60 % au Niger dans la même période. Dans un tel environnement économique fragile, l'intégration régionale ne peut être viable que si chaque pays se perçoit comme un bénéficiaire net. Toute réforme communautaire se doit de tenir compte de la dépendance budgétaire structurelle envers les recettes douanières qui demeurent un indicateur important pour les finances publiques des États. Il y a urgence à mettre les textes en conformité avec les réalités du terrain. Car pour le Niger la fluidité de mobilités inter-états est une des conditions de son désenclavement. La position géographique qu'il occupe fait du pays un espace de mobilité transfrontalière fortement dépendant de la façade atlantique pour ses échanges en pondéreux avec le reste du monde. Cela ressort d'ailleurs dans la structure de son commerce extérieur.

1.2.7. La structure de l'import-export nigérien

Le commerce extérieur du Niger est caractérisé par un déséquilibre entre les importations et les exportations. Les importations sont de loin supérieures aux exportations en volume et en valeur. En 2009, par exemple, les importations et les exportations par voie terrestre s'élevaient respectivement à 1 207 300 et 501 600 tonnes de marchandises, soit un gap de 899 000 tonnes et une balance import-export à 42 % déficitaire (figure 1.2.10). De ce fait, l'Institut National de la Statistique évalue le déficit de la balance commerciale à 185 milliards de FCFA soit 282 793 358 €.

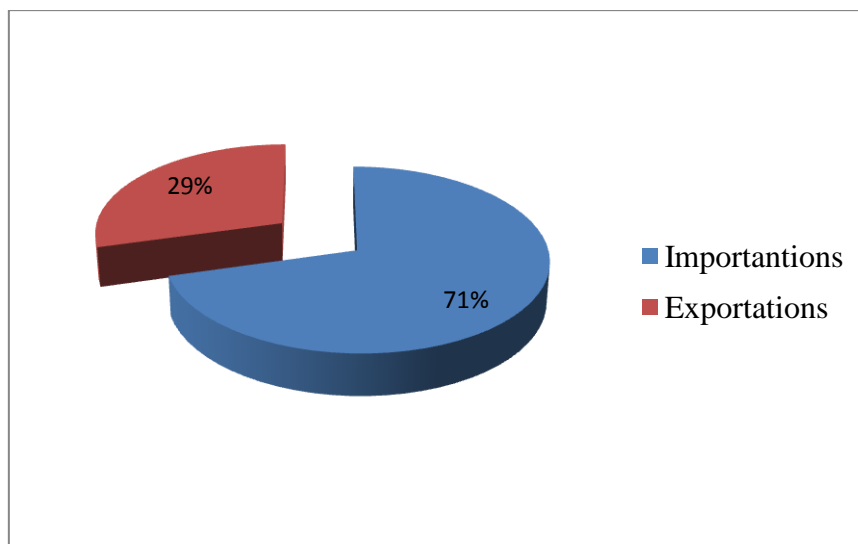


Figure 1.2.10 : situation du déséquilibre du commerce extérieur du Niger en 2009

Source : INS (2009)

1.2.7.1. Les importations

Le Niger importe presque l'ensemble des biens de consommation et d'équipement nécessaires à la satisfaction des besoins des populations. C'est la traduction d'un fort degré de dépendance de l'économie vis-à-vis de l'extérieur. Les principaux produits importés par le Niger classés selon la nomenclature de Bruxelles³⁰ sont composés de céréales (maïs, riz, etc.), de produits alimentaires (sucre, lait, farine de blé, etc.) ; de textiles (tissus, vêtements, friperies etc.), de matériaux de construction (ciment, fer, bois, etc.), d'hydrocarbures (gas-oil, essence, pétrole lampant, etc.) De produits chimiques (produits pharmaceutiques, engrais, insecticides etc.) Et d'autres produits tels que les cigarettes, les chaussures, les sachets plastiques, etc.

La lecture de la figure 1.2.11 montre l'importance des céréales et des produits alimentaires dans les importations nigériennes avec 53 % du total des importations en 2007. Elle traduit éloquemment la dépendance du pays sur le plan alimentaire vis-à-vis de l'extérieur.

³⁰ La nomenclature de Bruxelles est une classification des marchandises à l'import-export en 6 catégories dont les céréales, les produits alimentaires, les textiles, les matériaux de construction, les hydrocarbures et les produits chimiques.

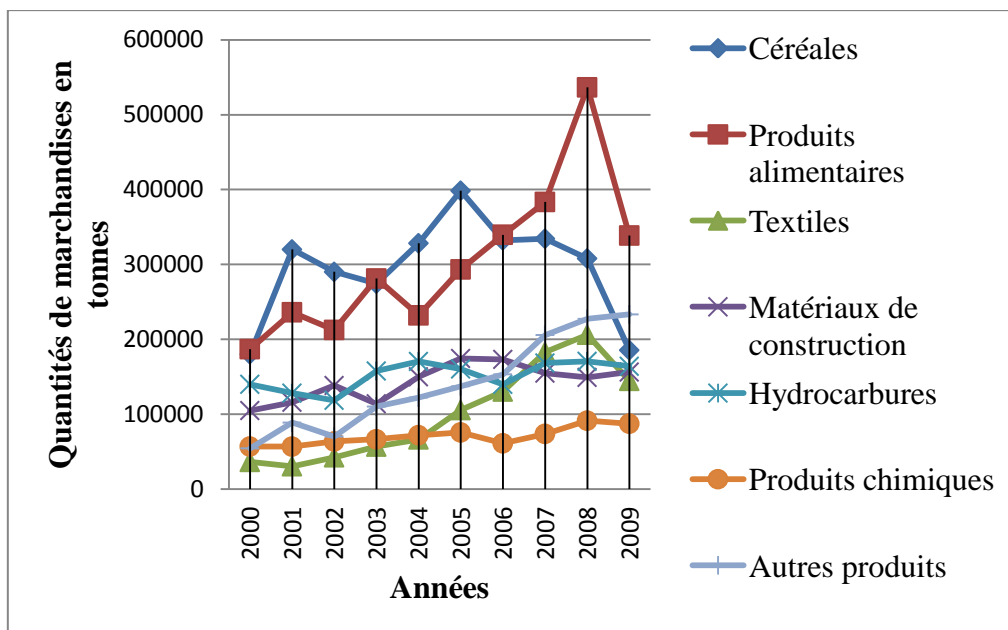


Figure 1.2.11 : évolution des importations par catégories de produits

Source : CNUT (2009)

Le Niger est un pays sahélien et comme tel, il est marqué par de fortes instabilités climatiques et par une très forte vulnérabilité sur le plan alimentaire. Pour autant, son économie est dominée par l'agriculture qui contribue pour 40 % à la richesse nationale et occupe 80 % de la population dont $\frac{3}{4}$ vivent dans la frange sud qui occupe 12 % du territoire national. Pour une production agricole qui augmente de 2,7 % par an, la forte croissance démographique au rythme de 3,3 % par an est dans une certaine mesure à l'origine du déficit alimentaire qui oblige à des importations massives de céréales et donc à d'importants transports internationaux et intérieurs.

Les importations nigériennes font ressortir trois tendances. La première est constituée de produits dont les importations présentent une tendance générale à la hausse : c'est le cas des produits alimentaires et des matériaux de construction. Ainsi de 187 032 tonnes en 2000, les importations de produits alimentaires sont passées à 338 705 tonnes en 2009 soit une augmentation de 81,09 %. Dans la même période, 105 045 et 156 432 tonnes de matériaux de construction sont importés soit une progression de 48,91 %. À prendre en compte pour cette même décennie une fulgurante augmentation de l'importation des textiles et des produits chimique pour respectivement 296,53 % et 53,58 %. Ensuite, les produits dont les importations ont tendance à se stabiliser : c'est essentiellement le cas des hydrocarbures qui

n'ont progressé que de 17,18 %. Enfin, les produits dont les importations connaissent des fluctuations importantes à l'image des céréales. Une mauvaise saison signifie une mauvaise récolte, et une mauvaise récolte débouche sur un déficit alimentaire qu'il faut combler. D'où une importation massive de céréales principalement du Ghana et du Togo. C'est ainsi si l'on compare les importations de céréales de 2000 et 2009, la différence n'est que de 2,96 %. Alors dans la décennie, les années de sécheresse se démarquent des autres. Par exemple, la sécheresse de 2005 a fait bondir les importations de céréales de 121,02 %. En 2009, l'amélioration de la situation alimentaire suite à une bonne pluviométrie a permis de faire reculer les importations en céréales de 53,41 %.

1.2.7.2. Les exportations

Les exportations du Niger sont peu variées et de faibles quantités. Elles sont essentiellement constituées de produits primaires. Il s'agit des produits agricoles dont les plus importants sont l'oignon et le niébé avec respectivement 50 000 et 200 000 tonnes. On retrouve ensuite les animaux sur pied et leurs sous-produits (cuirs et peaux, viande). Il y a enfin les produits miniers dont principalement l'uranate avec 79 632 tonnes exportées en 2006.

L'uranate, les animaux et l'oignon représentent à eux seuls 95 % des ventes à l'étranger. Il est à noter que les exportations occupent une place de choix dans la stratégie de développement économique du Niger. La promotion des exportations comme facteur de soutien à la croissance à travers la relance des secteurs traditionnels d'exportation apparaît comme une option opportune. Le Niger est un pays sahélien à vocation agro-pastoral, les produits agricoles représentent l'essentiel de ses ressources en devises, en plus de l'uranate. Depuis 2004, l'or jusqu'alors exploité artisanalement dans le département de Téra est désormais extrait de manière industrielle par la Société des Mines du Liptako (SML). En 2009, le cumul de la production industrielle et celle issue de l'orpaillage est estimé à 22 864 kg d'or.

Il faut noter que les produits nigériens d'origine agricole et animale sont surtout destinés aux pays de l'Afrique de l'ouest tandis que les produits miniers sont exportés essentiellement vers l'Europe et l'Asie.

La répartition des pourcentages des exportations nigériennes selon les zones de destination, donne la structure géographique à travers la figure 1.2.12.

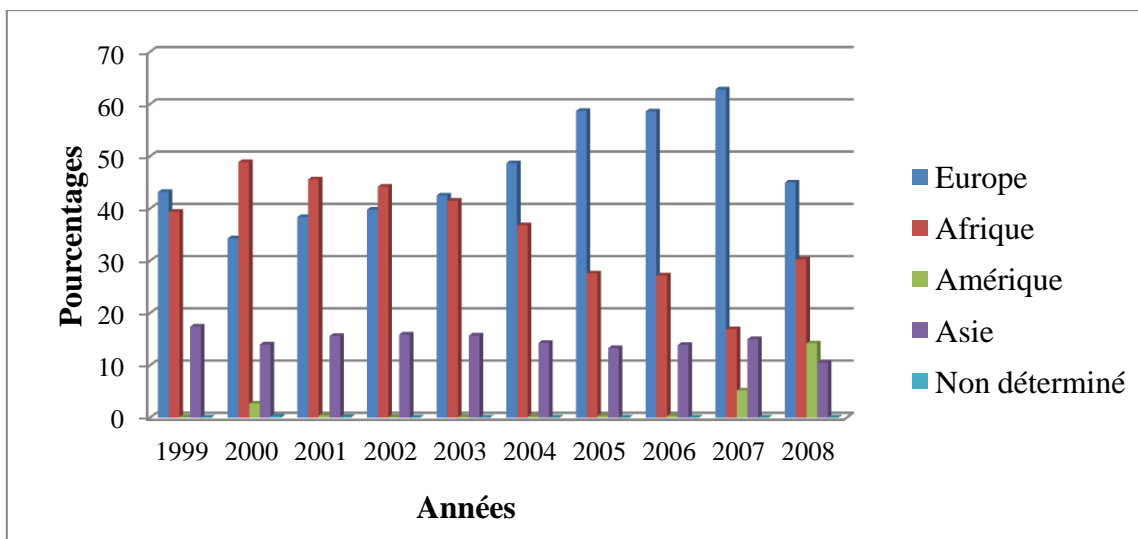


Figure 1.2.12 : répartition des exportations par zone de destination de 1999 à 2008

Source : INS (2008)

La prépondérance de la destination européenne est évidente avec 41,33 % d'exportations nigériennes dans la décennie 1999-2008. Ici, la position de la France domine. L'exemple de l'année 2008 est emblématique de la structure globale des exportations nigériennes en ce sens 81,85 % avaient pour destination la France. Elle s'explique par les achats importants d'uranate exporté par la voie béninoise et par port de Cotonou.

En considérant toujours cette répartition, on constate un recul dans la destination vers les pays africains qui renseigne sur le disfonctionnement du processus d'intégration économique en Afrique. Néanmoins, pour la même année 2008, le Nigeria reste le premier pays de destination des produits agricoles d'exportation avec 82,53 % loin devant le Ghana avec 9,16 % durant la même année.

1.2.7.3. Le Niger, pôle d'attraction pour les ports du Golfe de Guinée

Bien que les réalisations soient nettement en deçà des ambitions politiques affirmées, le Niger a toujours accordé une grande importance à son désenclavement externe. La présence de plusieurs corridors parmi la trame routière régionale qui desservent le pays en témoigne (figure 1.2.13). Il est de ce fait un pôle d'attraction pour les ports maritimes du golfe de Guinée.

Dès les premières années d'indépendance, le Niger a adopté une politique de désenclavement pour l'ouverture de son territoire sur l'Atlantique. Cela l'amène à privilégier la voie béninoise en raison de sa proximité et d'un héritage colonial sur lequel nous reviendrons plus en détail. Dans le même temps, le Bénin sentait la nécessité de rompre l'isolement de la partie nord de son territoire. Ceci a conduit les deux états à créer l'Organisation Commune Bénin-Niger (OCBN) pour coordonner les activités d'import-export du Niger et du Bénin, prouvant déjà la nécessité d'une coopération inter-états.

Avec le temps, la nécessité est venue d'offrir au pays plusieurs possibilités d'ouverture. Les différents gouvernements qui se sont succédé ont mené une politique de diversification des voies par lesquelles le Niger s'ouvre sur l'extérieur. Il existe à cet effet plusieurs tronçons qui contribuent fortement à son désenclavement. C'est ainsi qu'en plus de la voie béninoise considérée jusque là comme la voie naturelle d'ouverture du Niger sur le golfe de Guinée, les voies ivoirienne, ghanéenne, togolaise et nigériane demeurent aujourd'hui, les plus importantes.

* Le corridor béninois

Long de 1 056 km, le corridor béninois qui mène au Port Autonome de Cotonou (PAC), offre deux possibilités. La première est l'utilisation d'un transport en inter-modalité³¹ qui combine le rail et la route sur le parcours de Cotonou à la « *rupture de charge*³² » de Parakou sur une distance de 438 km et la route Parakou-Niamey sur une distance de 622 km. La deuxième possibilité est le parcours routier de bout en bout sans rupture de charge.

Par ce corridor transitent le plus souvent des céréales (maïs, riz), des produits alimentaires, des textiles, des hydrocarbures et des produits chimiques (soufre, engrais, uranate) et les « *véhicules à nu*³³ ». Il faut noter aussi que c'est par cette voie que transite l'uranate nigérien.

Le Port Autonome de Cotonou demeure actuellement le premier port utilisé par les opérateurs économiques du Niger. Cette place de leader du PAC dans l'import-export nigérien est en fait un héritage colonial. L'utilisation intensive du corridor béninois en tant que voie d'accès à la mer par le Niger a été inaugurée à partir de « *l'opération hirondelle* ». Au Conseil Economique Social et culturel (CESOC) du Niger dans une étude commanditée en 2009, on pense que : « *l'opération hirondelle conçue en 1954 est un exemple de stratégie d'accès à la mer qui n'a pas eu d'équivalent dans le Niger indépendant. Il est vrai que la puissance*

³¹ Complémentarité entre moyens de transport pour acheminer le fret.

³² Obligation de passer à un autre moyen de locomotion, d'un mode de transport à un autre (ici : passage du transport ferroviaire au transport routier).

³³ Véhicule usagé importé de l'Europe.

coloniale avait les moyens de sa politique mais l'expérience mérite de retenir l'attention tant cette opération a contribué à l'unité physique du pays et au brassage de populations ». Si cette affirmation trouve du crédit dans le fait que l'opération dite hirondelle est unique dans son genre dans l'histoire du transport au Niger, on est forcé de la nuancer dans un certains sens. En fait, l'objectif principal de cette opération conçue et mise en œuvre à l'époque par l'administration coloniale était d'évacuer l'arachide produite dans l'Est du Niger qui correspond aujourd'hui aux régions de Maradi et Zinder. Il s'agissait à cet effet d'éviter à tout prix l'utilisation du territoire nigérian qui est une colonie britannique mais pourtant frontalier de la zone de production arachidière. Or, à l'époque, le coût de transport par le Nigérian Rails était trois fois moins élevé que par la voie béninoise (marché coloniaux n°74, 1947). Mieux, dans un rapport de mission diligentée par le gouvernement général de l'AOF en 1955 sur la rentabilité de l'opération hirondelle, il est reconnu que : *« cette société est à la remorque de l'économie nigérienne dont elle contribue à alourdir les charges ».*

Donc, l'opération hirondelle au delà de son caractère économique a surtout une connotation politique, celle de la consolidation des zones d'influence coloniales. Pour le Niger, la conséquence a été le retard pris dans la diversification des possibilités dans la mise en connexion du pays à la mer. D'où la forte dépendance de l'import-export nigérian au port de Cotonou qui perturbe le processus des échanges avec l'extérieur.

* Le corridor ivoirien

Avec 1 660 km, le corridor ivoirien est l'un des plus longs dans la desserte du Niger. Tout comme celui du Bénin, il se compose d'un transport ferroviaire sur une distance de 1 145 km entre Abidjan et Ouagadougou combiné à la route Ouagadougou-Niamey, ou à la possibilité d'un transport routier de bout en bout entre Abidjan et Niamey utilisé par le fret nigérian.

Le port d'Abidjan est le port ayant la plus grande capacité de la côte ouest africaine. Ouvert à la navigation le 23 juillet 1950, ce port s'étend sur 6 km de quai avec près de 800 ha de terrains et 1 000 ha de plans d'eau d'une profondeur de 10 à 15 m. Il bénéficie de la meilleure couverture en lignes maritimes régulières. Cependant la crise politique qui secoue la Côte d'Ivoire depuis 2002 a eu des répercussions négatives sur le fret nigérian en provenance de ce port à l'instar de l'ensemble des pays enclavés ouest africains.

Le corridor ivoirien est surtout spécialisé dans les importations des produits ivoiriens (achats locaux). Le fret est constitué de produits alimentaires (huiles végétales, pâtes alimentaires, assaisonnements et fruits), d'acide oléique, de matériaux de construction et des produits nigériens d'exportation (oignon, bétail, etc.).

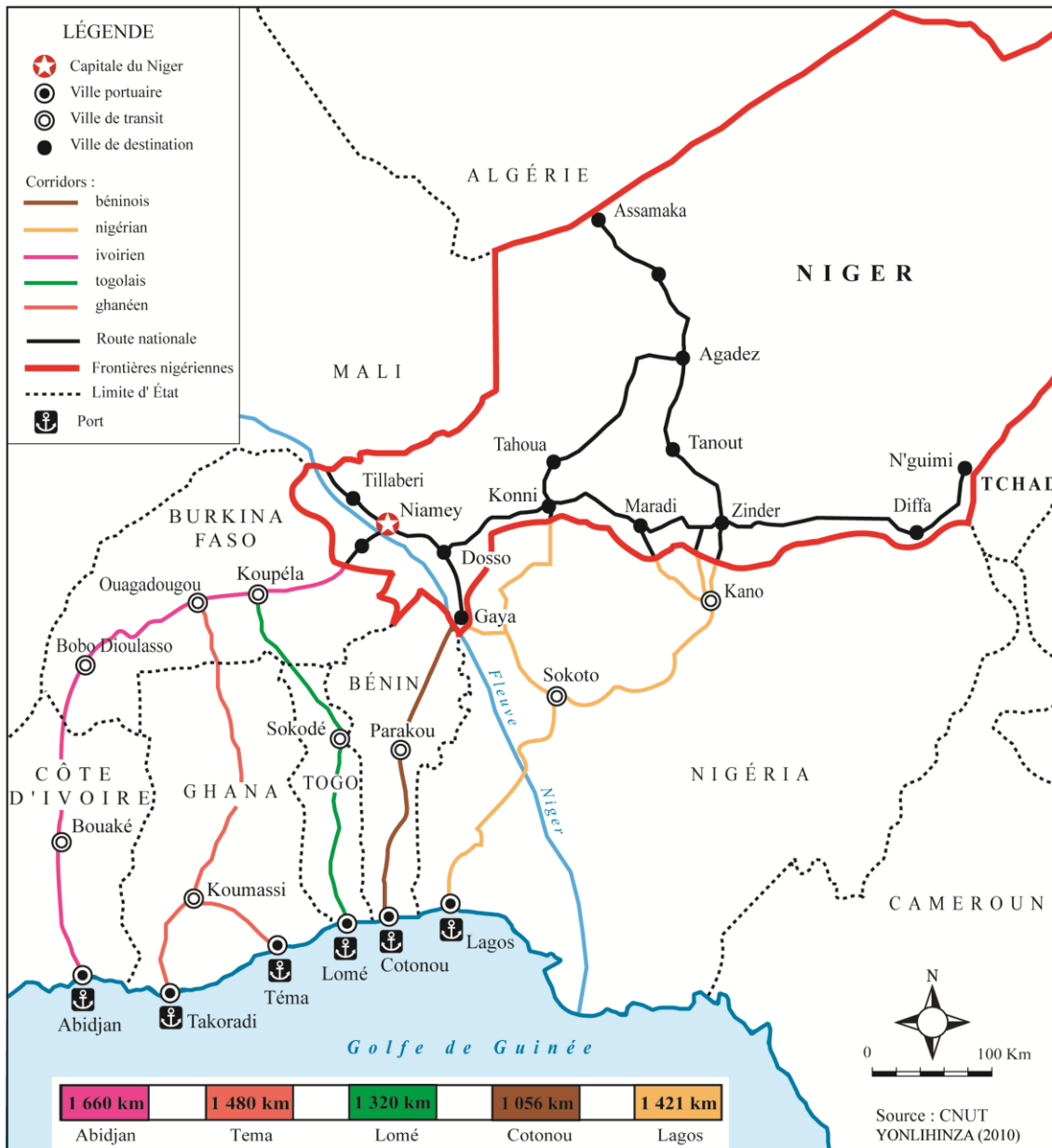


Figure 1.2.13 : les corridors de désenclavement extérieur du Niger

* Le corridor ghanéen

L'axe Ghana-Niger, d'une longueur de 1 480 km, est caractérisé par un transport routier de bout en bout de 900 km à l'intérieur du Ghana et de 460 et 120 km respectivement sur les territoires burkinabé et nigérien. L'état de la route est bon dans l'ensemble avec cependant une portion d'une centaine de kilomètres en piste entre Bolgotanga au Ghana et Bittou au Burkina Faso. En matière d'infrastructure portuaire, le Ghana est doté de deux importants ports (Téma et Takoradi) contrôlés par le Ghana Port and Harbours Authority. Pour les chargeurs nigériens, le corridor ghanéen tient sa réputation de la disponibilité des camions à

plusieurs essieux avec de grandes capacités. Toutefois, ce relatif avantage risque d'être remis en cause si les dispositions réglementaires en matière de respect de la charge à l'essieu sont mises en application sur les corridors, dans le souci de la préservation du patrimoine routier contre la dégradation prématurée due aux surcharges des camions.

Ce corridor enregistre le transit des importations nigériennes de céréales (riz principalement) des produits alimentaires, des matériaux de construction, des produits chimiques ainsi que des produits d'exportation (niébé, oignon, etc.). Le fret en transit à l'import destiné au Mali, au Niger et au Burkina a augmenté de 140 % en 2002 (suite à la crise en Côte d'Ivoire) avec un volume qui est passé de 261 251 tonnes en 2001 à 627 773 tonnes en 2002.

* Le corridor togolais

Le corridor togolais qui relie Lomé à Niamey, est entièrement routier, et est long de 1 320 km. Il se compose de la traversée du Togo sur 650 Km et de la ville de Bito à l'entrée du Burkina Faso jusqu'à Niamey sur une distance de 670 Km. Il enregistre un flux important des importations nigériennes de sucre, de farine de blé, des matériaux de construction, des hydrocarbures et des véhicules à nu. Le Port Autonome de Lomé (PAL) s'étend sur une superficie de 800 ha et dispose d'aires de stockage dont un magasin de 5 000 m² mis à la disposition du Niger et géré par la Nigérienne de Transit (NITRA).

* Le corridor nigérian

Le plus souvent utilisé pour l'approvisionnement des produits destinés aux régions du centre du Niger (Maradi et Zinder principalement), ce corridor offre la possibilité d'emprunter le chemin de fer de Lagos à Kano sur 1 150 km et la route de Kano à Zinder sur une distance de 250 km ou de Lagos à Maradi sur 1 421 km. Le Nigéria constitue le plus grand marché d'exportation des produits nigériens (bétail, niébé, cuirs et peaux, etc.). Les infrastructures portuaires sont constituées par un complexe, le Lagos Port Complex (LPC) créé en 1914 et contrôlé par Nigeria Port Authority (NPA). Les principaux ports de Lagos, à savoir Ten Can, Island et Apapa, disposent d'importantes capacités de stockage et de parkings de stationnement de véhicules. Comme les autres corridors, celui du Nigéria permet d'une part l'acheminement de céréales, de produits alimentaires, de matériaux de construction, d'engrais minéraux et d'autre part, l'expédition des produits nigériens destinés à l'exportation.

Enfin, après ce bref aperçu des principaux corridors de désenclavement du Niger, il est important de noter qu'il existe des perspectives d'utilisation de deux corridors d'accès à la

méditerranée à travers les ports d'Alger en Algérie et Tripoli en Libye. À cet effet, lors de la 52^{ème} session du comité de liaison de la route transsaharienne, tenue en avril 2009 à Alger, le ministre algérien des Travaux publics, Amar GHOUL, et celui chargé des Affaires maghrébines et africaines, Abdelkader MESSAHEL, ont annoncé pour bientôt l'achèvement des travaux de construction. Aussi la construction de la route entre la frontière algérienne et celle d'Agadez (au nord du Niger) distantes de 443 km, et la réhabilitation de celle qui mène d'Agadez à Zinder longue de 447 km, permettront de relier toute la zone nord du Niger à la Méditerranée.

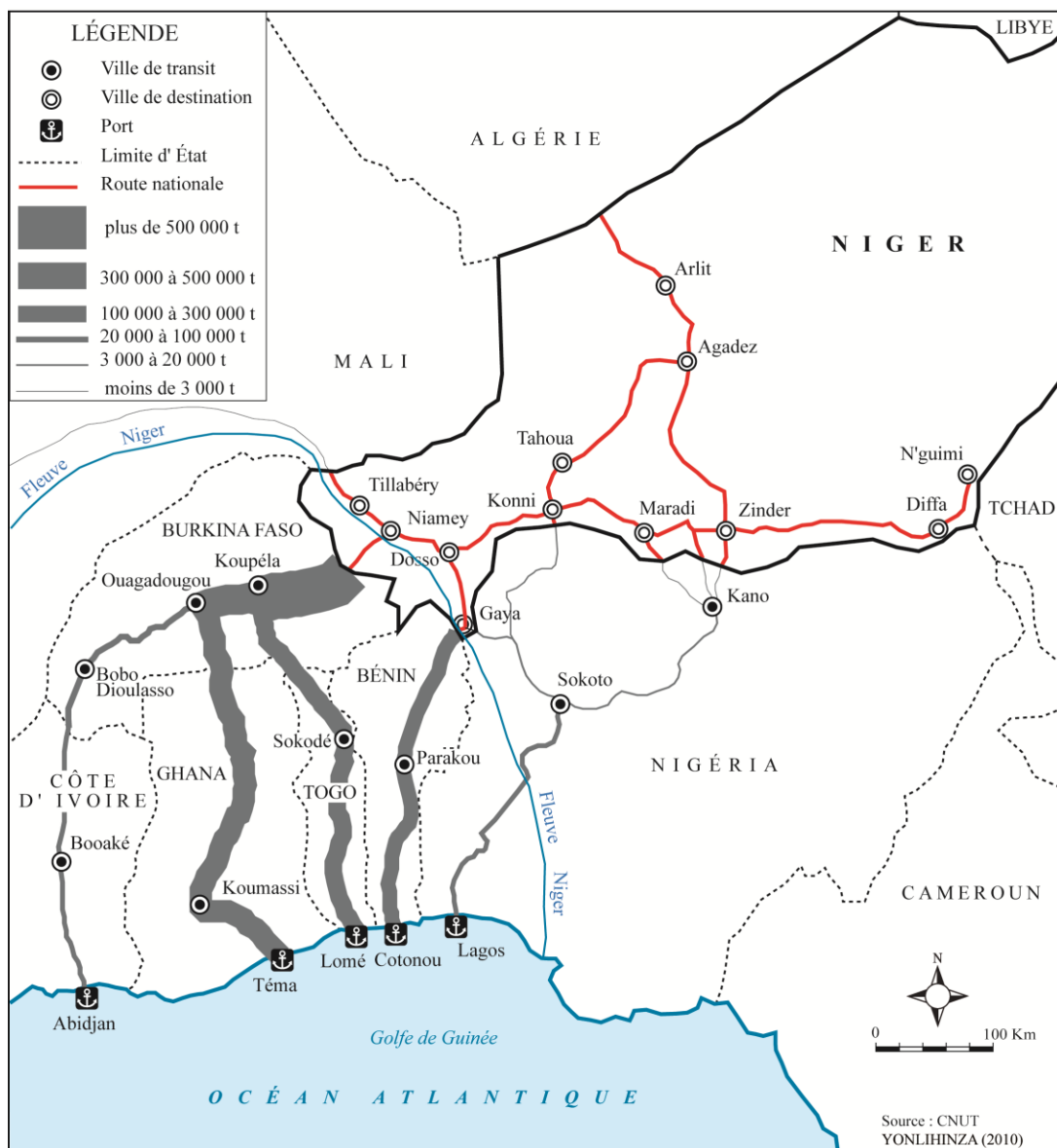


Figure 1.2.14 : les flux induits par les corridors routiers à l'importation en 2009

1.2.7.4. Bilan des importations à travers les corridors de désenclavement

Il ressort globalement de la figure 1.2.15, une faiblesse des quantités de flux de marchandises drainées par les principaux corridors de désenclavement du Niger. Ceci est consécutif à la crise politique en Côte d'Ivoire qui a rendu difficile le transit des marchandises par le corridor ivoirien. À cela, il faut ajouter une baisse de la consommation nationale. D'où la chute des importations constatée de 2000 à 2001.

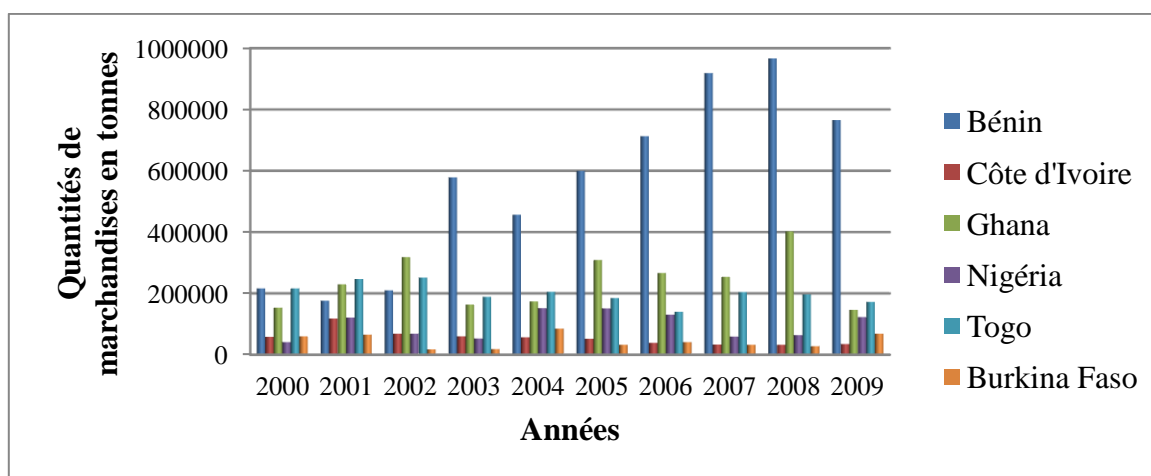


Figure 1.2.15 : le trafic à l'importation par corridor de 2000 à 2009

Source : CNUT (2010)

À partir de 2002, à la faveur des conditions favorables engagées par les autorités portuaires ghanéennes notamment des ports de Téma et de Takoradi, les importations reprennent du dynamisme et ce d'autant plus qu'au Togo un mécanisme incitatif est mis en pratique pour capter les pertes du port d'Abidjan. Ce mécanisme appelé « *Solidarité sur mer* » consiste à escorter les marchandises du port de Lomé jusqu'à la frontière. Il a pour objectif de protéger les camionneurs contre les tracasseries routières.

En 2009, la situation des importations nigériennes à travers les corridors place en tête le corridor béninois à hauteur de 58,40 %. Il est important de préciser que dans les importations du Niger en provenance du Nigéria, les chiffres officiels sont loin de refléter la réalité sur le terrain à cause du caractère fortement informel des échanges entre les deux pays.

Il est tout aussi intéressant d'apporter une précision en ce qui concerne les importations à travers les corridors du Niger et celles des ports de désenclavement du Niger. Les uns englobent les produits des ports et les produits originaires des pays côtiers ou de transit. Les

autres ne prennent en compte que les produits en provenance des autres continents débarqués aux ports et destinés au Niger. Dans ce dernier cas précis, en 2007 pour 1 251 834 tonnes le port de Cotonou cumule plus de la moitié des importations nigériennes avec 57,20 % suivi de Téma avec 18,21%. On trouve ensuite les ports de Lomé, Abidjan et Lagos avec respectivement 9,44 %, 7,56 % et 7,50 % des marchandises destinées au Niger.



Figure 1.2.16 : le fret nigérien au niveau des ports du Golfe de Guinée

1.2.8. Les coûts de transport à travers les corridors de désenclavement

Plusieurs déterminants interviennent dans la composition des coûts de transport à travers les corridors de désenclavement du Niger. Ceux dont nous faisons cas sont relatifs aux taxes

officielles prélevées dans toute la chaîne de transport et sont essentiellement composés des éléments suivants :

- Le maillon maritime concerne pour une cargaison donnée, le pays d'origine du port de débarquement, les frais de transport maritime et l'assurance maritime indépendamment du prix d'achat de la marchandise.
- Le maillon portuaire est caractérisé pour tous les corridors de desserte du Niger par l'existence d'une multitude de formalités au niveau des ports de débarquement des marchandises. Ces formalités portent essentiellement sur les procédures douanières et de sortie de la marchandise en transit.
- Le maillon terrestre, dans le cas de la desserte du Niger, se rapporte au transport par route. Il comporte plusieurs rubriques relatives au fonds de garantie dont le niveau de prélèvement dans chaque pays correspond à 0,25 % de la valeur de la marchandise transportée. Nous avons la levée de Carnet de Transit Routier (CTR) lors de la traversée des espaces douaniers par les marchandises. Puis, il y a également la levée des documents d'accompagnement (lettre de voiture, bon d'expédition etc.) De la marchandise. Ensuite, nous avons les frais d'escorte dont le montant varie selon les corridors. Enfin, le prix du transport routier varie selon la nature de la marchandise et selon le corridor emprunté. En 2006 par exemple, pour acheminer une tonne de riz des trois ports les plus utilisés (Cotonou, Lomé et Téma) par les chargeurs nigériens jusqu'à Niamey, les charges pour les maillons maritime, portuaire et terrestre s'élèvent respectivement à 81 313 FCFA (123 €) à Cotonou, 86 868 FCFA (132 €) à Téma et 95 837 FCFA à Lomé soit 63 %, 55 % et 76 % du prix d'achat de la tonne de riz.

Il ressort de ce qui précède qu'en termes de coût d'acheminement de marchandise, à destination du Niger, le maillon terrestre est le plus cher. Il faut préciser que si l'avantage de la voie togolaise est surtout fondé sur le traitement de faveur consenti par les autorités portuaires aux marchandises en transit pour les pays de l'hinterland (2 % des charges totales pour le maillon maritime), le corridor ghanéen tient sa réputation des coûts de transport routier réduits consécutifs à la grande capacité dont disposent les camions ghanéens. L'Observatoire National des Transports mentionnait en 2007 que le transport de la tonne au kilométrique jusqu'au Niger était de 20 CFA (0,030 €) au Ghana, 25 CFA (0,038 €) au Togo et 27 FCFA (0,041 €) au Bénin.

1.3. Le transport dans les politiques publiques au Niger

1.3.1. La politique d'aménagement du territoire

Au Niger, la politique d'aménagement du territoire est encore en phase de projet. Elle est régie par la loi n° 2001-032 portant orientation de la politique d'aménagement du territoire.

Dans les champs d'application de la politique d'aménagement du territoire, une place importante est accordée au désenclavement interne et externe du pays. Pour cela, le transport est considéré comme l'outil indispensable.

Sous-section 5³⁴ : Du désenclavement du pays.

Article : L'Etat s'oblige à atténuer les effets de l'enclavement intérieur et extérieur qui constitue une contrainte majeure pour le développement socio-économique du pays.

Article : L'Etat veille au développement et à l'entretien du réseau d'infrastructures de transport en vue d'une meilleure desserte du territoire national.

L'accent doit être mis sur :

- *Le développement du transport routier, aérien, fluvial ;*
- *Le parachèvement du désenclavement extérieur par la réalisation de routes et de lignes ferroviaire reliant le Niger aux autres pays voisins ;*
- *La desserte des zones rurales ;*
- *L'entretien régulier des infrastructures de transport.*

Pour y parvenir, il est prévu l'élaboration d'un Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT). Il devra être à terme le cadre de référence devant intégrer toute la politique nationale de transport. Il faut dire que cet outil sera en quelque sorte le résumé des Schémas Régionaux d'Aménagement du Territoire (SRAT). Ces schémas dont chaque région se dotera prendront en compte toutes les préoccupations un peu plus locales. En ce sens que la politique d'aménagement du territoire est le cadre d'orientation de toutes les politiques sectorielles et spatiales. De ce fait, son but est de veiller à une meilleure couverture des

³⁴ Projet de politique d'aménagement du territoire élaboré par la Direction de l'Aménagement du Territoire (DGAT) en 2001.

besoins essentiels des populations. Au titre de ces besoins, un secteur des transports performant est une des conditions du développement social et économique.

1.3.2. Le transport dans l'approche sectorielle de réduction de la pauvreté

L'analyse des caractéristiques de la pauvreté au Niger a commandé le choix d'une vision prospective du développement qui doit tenir compte des potentialités et des réalités du pays et être en adéquation avec les exigences d'une croissance économique durable. Cette vision sur la stratégie de la réduction de la pauvreté et du développement au Niger sera exécutée à travers des stratégies et politiques sectorielles qui serviront de base à sa mise en œuvre.

La politique nationale de lutte contre la pauvreté passe nécessairement par la lutte contre la marginalisation de la mobilité pour permettre aux femmes et aux hommes des couches défavorisées de développer leurs avoirs, de réduire leur vulnérabilité et de mettre en place des moyens d'existence durables particulièrement dans le monde rural où l'ampleur de la pauvreté n'est plus à démontrer. Dans cette optique, un réseau routier en bon état est un important moyen d'action de l'État dans son entreprise de développement. Pour parvenir à une intégration économique avec une dynamique propre, il faut que les régions puissent établir entre elles des relations significatives grâce à une fluidité dans la mobilité. Car, en l'absence de voies de communication performantes, les différentes localités restent enclavées et laissent se développer un circuit d'échanges très limité en volume et dans l'espace. Toute stratégie de développement doit s'appuyer sur une trame routière qui constitue le réseau de base sur lequel les projets doivent se greffer.

1.3.2.1. La Stratégie de Réduction de la Pauvreté (SRP)

À l'instar des autres pays africains, le Niger souffre de la pauvreté de sa population. Le document sur la stratégie pour la réduction de la pauvreté et du développement 2008-2012 présente cette pauvreté au Niger comme un état de dénuement individuel ou collectif qui place la majorité de la population dans une situation de manque ou d'insatisfaction de ses besoins vitaux essentiels. À ce sujet, la faible mobilité est perçue de plus en plus comme un handicap dans une société où l'aptitude à se déplacer prend de la valeur. D'où l'importance de la prise en compte de la dimension spatiale de la pauvreté. Sylvie FOL (2009) avance d'ailleurs à propos de la mobilité en milieu urbain que *« l'insistance de plus en plus grande sur la dimension spatiale de la pauvreté suggère que la concentration des pauvres dans un*

même lieu, d'une part, et les conditions dans lesquelles ils ont ou non accès aux autres espaces de la ville, d'autre part, sont déterminantes ». Cette caractérisation de la mobilité urbaine est emblématique des difficultés de circulation en milieu rural nigérien et plus spécifiquement du département de Téra.

1.3.2.2. Analyse spatiale de la pauvreté au Niger

Au Niger, la figure 1.3.1 montre que la pauvreté présente des disparités très marquées au niveau spatial. En effet, l'incidence de la pauvreté est plus élevée en milieu rural (65,7 %) qu'en milieu urbain, hors Niamey (55,5 %).

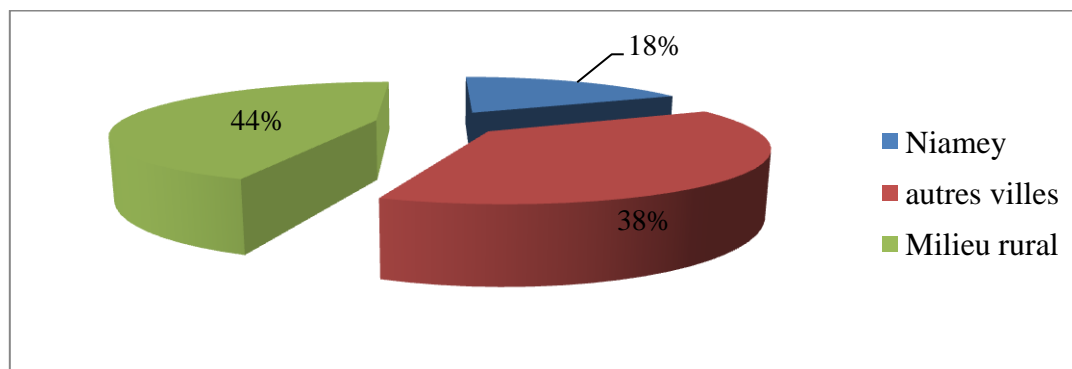


Figure 1.3.1 : incidence de la pauvreté selon le milieu de résidence en 2008

Source : INS (2009)

Selon les statistiques nationales (figure 1.3.1) rapportées par le journal gouvernemental nigérien *Le Sahel* dans sa livraison du 20 novembre 2008, il semble que c'est la région de Maradi qui présente la plus grande proportion de pauvres au Niger. À Maradi, près de six personnes sur huit, soit 73,4 %, vivent en dessous du seuil de pauvreté. Cette région est suivie par celles de Tillabéry, Dosso, Tahoua et Zinder avec respectivement 71,7 % et 66,9 %, 57,6 % et 53,8 %. Les autres régions ne sont pas épargnées bien que présentant des chiffres moins alarmants : Diffa et Agadez avec respectivement 18,3 % et 16,1 %. Enfin, cette proportion de personnes qui vivent en dessous du seuil de pauvreté est estimée à une personne sur trois soit 27,8 % au niveau de la communauté Urbaine de Niamey. De plus, les proportions de pauvres dont la dépense de consommation est éloignée du seuil de pauvreté (profondeur) sont plus élevées dans les régions de Maradi avec 35,1 % et de Tillabéry avec 26,1 %.

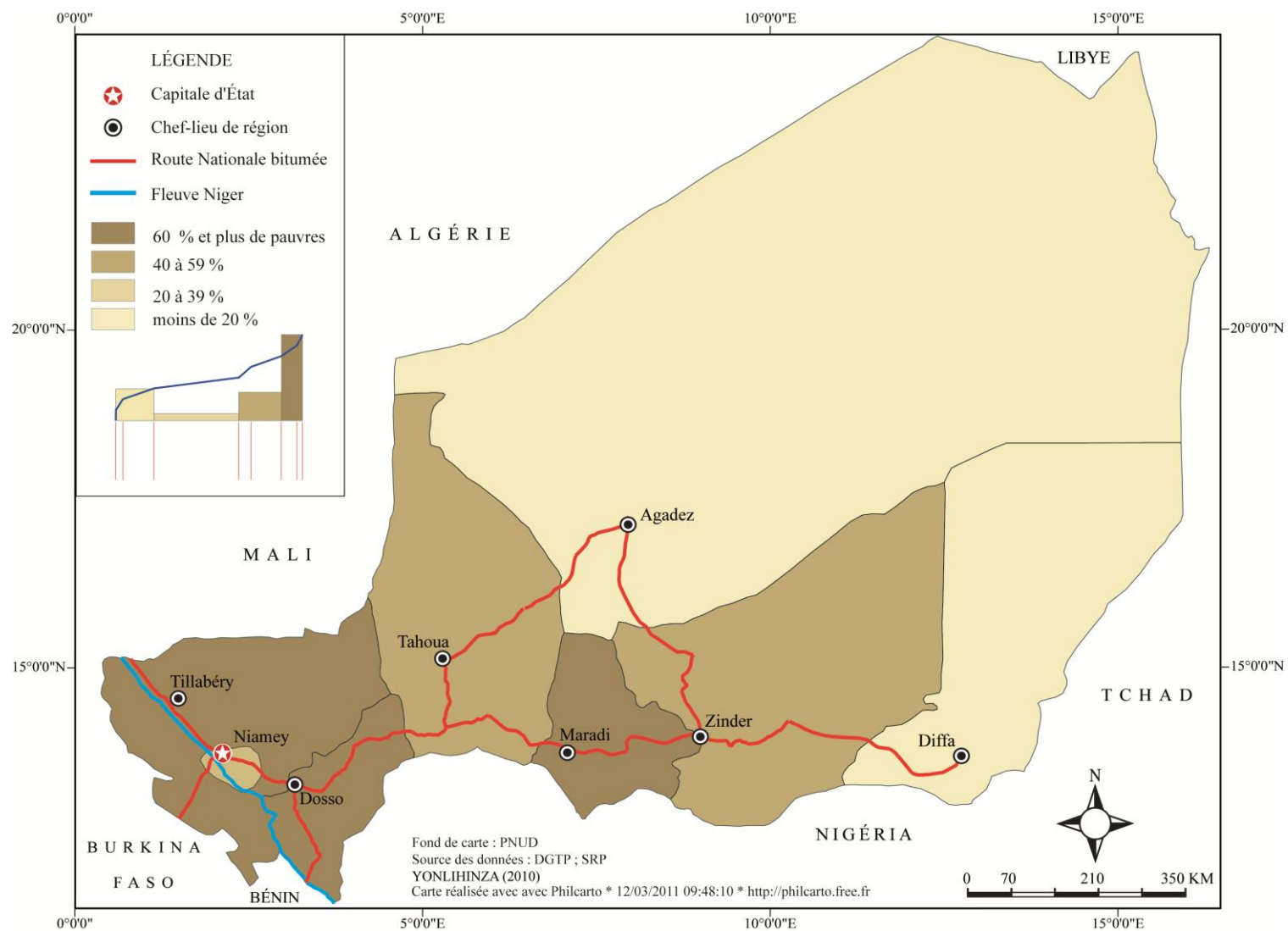


Figure 1.3.2 : aperçu spatial de la pauvreté au Niger

Dans le cadre de la Stratégie de Réduction de la Pauvreté, le secteur rural constitue le principal moteur de la croissance économique. Dans cette optique, il s'agit d'accéder à la croissance économique et de préserver la stabilité à moyen et à long terme grâce au développement des filières agro-sylvo-pastorales et à la diversification des activités non agricoles des ménages ruraux.

Une stratégie de promotion de la production en l'occurrence la Stratégie du Développement Rural (SDR), a été élaborée. Elle vise également la réduction de la pauvreté rurale et l'amélioration durable des conditions de vie des populations rurales.

1.3.2.3. Les infrastructures de transport et la pauvreté

L'insuffisance des infrastructures de transport constitue un frein pour le développement des capacités de production et pour l'accès aux services sociaux de base. L'infrastructure de transport est déterminante dans l'accès aux services sociaux et l'acheminement de la production vers les lieux de consommation. Si elle est déterminante dans la production, son insuffisance a des coûts de gestion élevés qui ont pour corollaire une faible productivité.

Les résultats de l'enquête QUIBB³⁵ de l'année 2005 révèlent des taux de détention de moyens de locomotions motorisés très faibles. Par ailleurs le peu de moyens qui existent est détenu par les ménages vivant dans les villes (3,9 % de voitures et 11 % de mobylettes), avec une concentration dans la communauté urbaine de Niamey (11 % de voitures et 15,1 % de mobylettes). Le service de transport en commun n'est pas accessible à la majorité des ménages : seuls 42,2 % des ménages ont accès au transport dont le plus proche est à moins de 30 minutes. Ce service est surtout accessible en milieu urbain (76,4 % contre 33,8 % en milieu rural).

Pour les populations rurales, les moyens de transport les plus couramment utilisés demeurent la marche à pied, les charrettes et les animaux de bât. On note par ailleurs que l'incidence de la pauvreté est plus élevée dans les villages enclavés et les quartiers périurbains que dans les villages et quartiers ayant accès aux routes et aux moyens de transport.

³⁵ Questionnaire Unifié des Indicateurs de Base du Bien-être de l'Institut Nationale de la Statistique du Niger

1.3.2.4. Le transport dans la Stratégie du Développement Rural (SDR)

Le développement rural a été constamment au cœur des préoccupations des responsables politiques du Niger. Les approches ont progressivement évolué depuis l'indépendance :

- 1960-1973 : mise en place des politiques sectorielles ;
- 1974-1987 : priorité de l'autosuffisance alimentaire ;
- 1987-1991 : libéralisation dans le cadre de l'ajustement structurel ;
- À partir de 1991 : vers un rôle accru des acteurs privés et la prise en compte de la lutte contre la pauvreté.

En 2003³⁶ le gouvernement nigérien a adopté un nouveau cadre stratégique pour le développement rural. La Stratégie de Développement rural (SDR) est une déclinaison sectorielle de la Stratégie Réduction de la Pauvreté (SRP). Elle a pour objectif principal de « réduire l'incidence de la pauvreté rurale de 66 % à 52 % à l'horizon 2015 » (Secrétariat exécutif de la SDR, 2006, 4)³⁷.

L'autopsie de la mobilité des personnes et de leurs biens dans les campagnes nigériennes est sans appel : un coût excessif du transport et une absence de desserte amenuisent les échanges et contribuent fortement à la diminution du taux de croissance économique ainsi qu'à l'aggravation des risques liés à la sécurité alimentaire.

Une lecture de la situation de la mobilité en milieu rural nigérien à travers une enquête menée en 1995 (figure 1.3.3) par la Direction Générale des Travaux Publics (DGTP) montre que les groupes les plus pauvres de la population notamment rurale restent sans service de transport. Seulement 1,7 % des ruraux nigériens utilisent l'auto pour aller au marché ; 1,4 % l'utilisent pour aller à l'école ; 5,6 % pour se rendre aux centres de santé et 0,7 % pour chercher de l'eau. La marche à pied est de loin le mode dominant. Dès lors, pour les zones enclavées où les lignes de transport sont commercialement non rentables, une forte implication publique est indispensable pour assurer une fréquence de service minimale. Il est également important qu'il y ait un engagement politique pour influencer les décisions, encourager l'utilisation des Moyens Intermédiaires de Transport (MIT) et décourager les pratiques non concurrentielles utilisées par les syndicats de transport.

³⁶ Décret n° 2003-310 PRN/MRA du 14/11/2003

³⁷ Il faut préciser qu'aujourd'hui, toutes les sources concordent sur la difficulté d'atteindre ses objectifs. La dernière évaluation de la SRP avait conduit à reconnaître que de grandes incertitudes existent sur l'atteinte des OMD à l'horizon 2015.

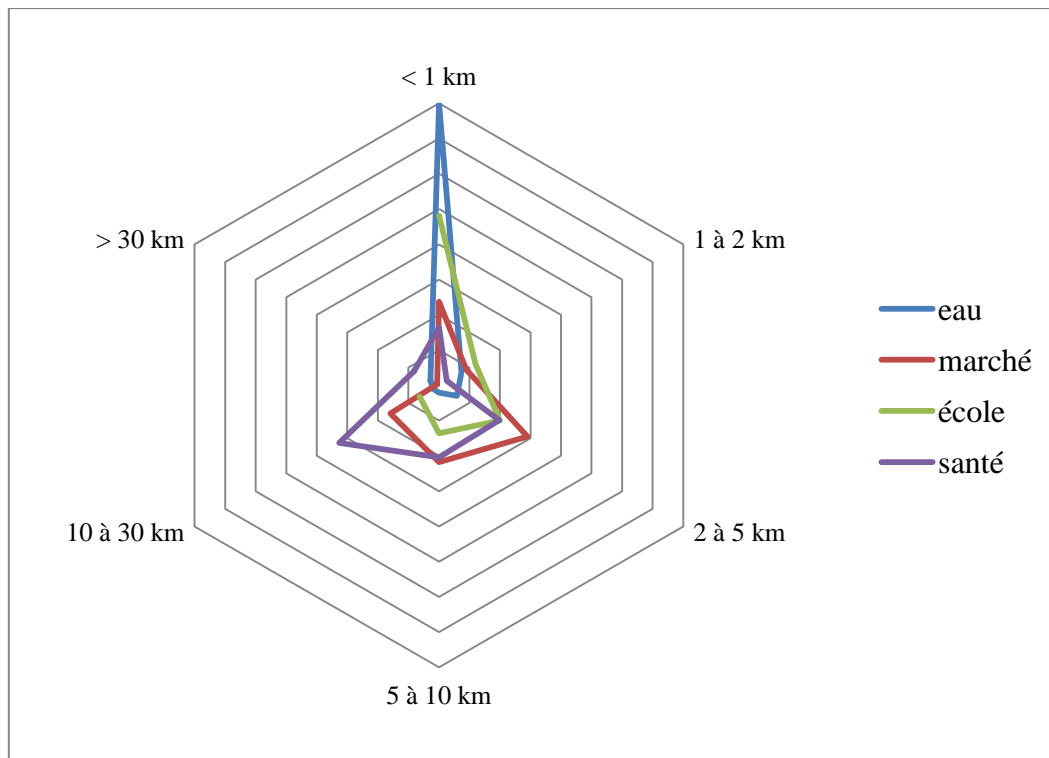


Figure 1.3.3 : distribution des parcours suivant la distance en milieu rural

Source : DGTP (1995)

Des interventions fondées sur un partenariat public et privé pour réaliser différentes formes de transport rural peuvent avoir un impact significatif et réduire le niveau de pauvreté. L'augmentation des services de transport réduira l'isolement des populations rurales et augmentera les possibilités d'accéder à d'autres sources de revenus. Une meilleure disponibilité des transports MIT permettrait d'entreprendre plus de déplacements de courtes distances et parfois même de longues distances vers les marchés locaux.

De ce constat, les défis à relever dans le cadre de la SDR sont :

- Le désenclavement des zones rurales par une extension/maintien du réseau des pistes rurales, en privilégiant les zones à fort potentiel économique, à forte densité de population ainsi que les zones vulnérables ;
- La prise en charge des infrastructures par les usagers grâce à leur implication dans la définition des tracés, la construction et l'entretien des pistes ;
- Le développement des Moyens Intermédiaires de Transport (MIT).

1.3.3. La Stratégie Nationale des Transports (SNT)

Au Niger, le domaine des transports est régi par la loi n° 65-08 du 09 septembre 1965. Elle détermine les principes fondamentaux du régime des transports terrestres et fluviaux sur l'ensemble du territoire national.

Les principes généraux de la loi de 1965 et ses décrets d'applications qui organisent le transport au Niger sont destinés à :

- Satisfaire les besoins des usagers ;
- Assurer la mise à la disposition du pays, des moyens de transport dans les meilleures conditions d'utilisation possibles.

Elle prévoit des textes subséquents concernant :

- L'accès à la profession de transporteurs ;
- Le contrôle global de la capacité du parc ;
- La création de bureaux de fret ;
- Les conditions de travail dans le secteur des transports.

C'est pendant les années 90 que le secteur des transports a traversé sa période la plus difficile. Les ressources financières de l'État du Niger se sont beaucoup réduites et par conséquent celles affectées au secteur des routes. Une nouvelle politique en matière de transport est adaptée à la nouvelle donne économique le 28 octobre 2004, il y a eu le décret n°2004-337/PRN/ME/AT portant sur une stratégie nationale des transports routiers couvrant la période de 2005-2010. Elle s'appuie sur trois principaux volets. Le premier volet des infrastructures consistant à améliorer substantiellement la gestion des réseaux routiers inter-urbain, urbain et rural. Celle-ci passe par l'apport de ressources financières conséquentes. D'où le fait que le renforcement des capacités de la Caisse Autonome de Financement de l'Équipement Routier est recherché tant au niveau du volume des ressources mobilisées que de l'efficacité de leur utilisation. Le deuxième volet intéresse la dynamisation de l'industrie intègre la modernisation de la réglementation des transports et de la circulation ainsi que le renforcement des capacités de l'administration ayant en charge la gestion des transports. Ce qui devait permettre la facilitation des transports et du transit dans les principaux corridors et l'amélioration de la chaîne logistique. Enfin, le troisième volet concerne les activités jointes qui concernent la lutte pour la sécurité routière. Il est prévu dans cette composante une participation de la population à la gestion du réseau routier. Dans cette rubrique, un accent

particulier est mis sur l'infrastructure rurale à travers un projet pilote initié par le service de gestion des routes rurales de la Direction Générale des Travaux Publics à travers le Ministère de l'Équipement.

1.3.4. Le transport routier dans l'économie nationale

Les infrastructures d'un pays et en tout premier lieu ses réseaux de transport sont considérés comme un facteur déterminant de son développement. Ce sont les moyens d'ouverture et d'échange indispensables à son essor économique et à l'accès de ses populations aux biens et services de première nécessité. Du reste, « *Les routes constituent pour un pays, ce que les vaisseaux sanguins sont pour l'organisme* ». Cette pensée du président malien Amadou TOUMANI TOURE dans un article paru dans le journal l'Intelligent du 29 mai 2005, résume toute l'importance que représente la route pour le Mali qui a les mêmes caractéristiques économiques que le Niger.

Le sous-secteur des transports routiers forme environ 95 % des transports au Niger. Il a contribué pour 47 634 000 000 FCFA (72 612 804 €) au PIB en 2006. Malgré l'importance que devrait avoir le transport routier dans l'économie nationale, ce secteur contribue très peu à la richesse nationale. La part dans le produit intérieur brut ne représentait que 5,66 % en 1996, elle est en baisse constante avec 3,91 % en 2006.

Cette situation fait suite à une régression dans l'emploi du secteur moderne. Certes, la Direction des Transports Terrestres (DTT) a enregistré 70 000 salariés réguliers (SNT, 2004) dont une majorité d'emplois publics (fonctionnaires et assimilés). L'emploi du secteur moderne a peu évolué au cours des dix dernières années. La même source indique que l'emploi de la branche du transport dans le secteur privé qui représentait 14 % en 1990 ne représentait que 8 % de l'emploi en 1998 (figure 1.3.4). Le secteur public en 1998 occupe encore les 2/3 des salariés.

L'enclavement interne est un facteur qui contribue à grever lourdement la vie économique en coût de transport. L'inadéquation, l'obsolescence ou souvent l'absence d'infrastructures face à l'étendue du territoire sont les éléments principaux du contexte dans lequel évolue le secteur du transport au Niger.

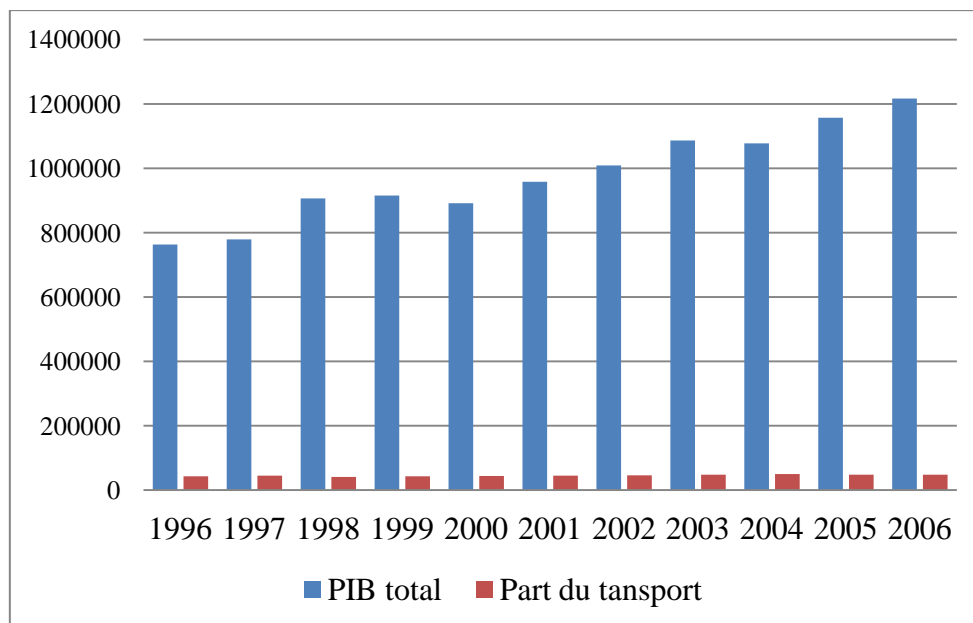


Figure 1.3.4 : part du transport dans le PIB

Source : INS (2006)

Pour autant, comme nous l'avons déjà souligné, au Niger, la route constitue le principal moyen de mobilité. Le transport routier constitue un important secteur d'activité économique à de nombreux égards. Dans l'agriculture, le transport routier joue un rôle essentiel dans l'approvisionnement en intrants et dans la commercialisation des produits agricoles. L'infrastructure est tout aussi importante pour assurer l'accès aux services de santé, d'éducation ainsi que pour l'approvisionnement en produits de base.

Le transport routier apparaît donc comme un des moyens d'action de l'État dans son entreprise de développement. Dès lors, dans toutes les politiques d'aménagement du territoire, une grande importance est accordée au secteur des transports. Aussi le Niger a réalisé des axes nationaux reliant les différentes parties de son territoire dans un contexte économique certes difficile mais dont les enjeux et les perspectives suggèrent la nécessité d'un réseau performant pour son désenclavement.

1.3.5. Les caractéristiques du transport et de la mobilité au Niger

La mobilité s'opère entre chefs-lieux de régions et à l'intérieur des régions avec des intensités très variables. Elle est généralement orientée vers le Sud et l'Ouest du pays. Au niveau des

flux de marchandises, la circulation marchande informelle d'une part avec le Nigeria, d'autre part avec la Libye et l'Algérie, dépasse en valeur les flux contrôlés, le Niger étant un immense espace de transit illégal entre le Golfe de Guinée et le Maghreb. La géographie des revenus et surtout les dynamismes urbains sont dépendants de ces réseaux. La capitale Niamey continue de drainer le gros des flux, suivie des régions de Maradi et de plus en plus Agadez : les premières pour leur vocation commerciale et la dernière pour l'exploitation minière mais surtout en tant que ville d'escale pour les candidats à l'émigration vers l'Europe. Le bitumage du tronçon reliant Zinder à Diffa a notamment permis de faciliter l'écoulement du poivron qui constitue la principale culture de rente de la région. Au niveau des flux migratoires, la région de Zinder accueille en premier lieu les flux de migrants en provenance des régions d'Agadez et de Diffa alors que les migrants originaires de Dosso et de Tillabéry convergent généralement vers Niamey. Enfin, il est important de préciser que la région de Tahoua est la principale pourvoyeuse de flux migratoires (31 % du volume des migrations) suivie des régions de Tillabéry, Dosso, et Zinder. Le plus faible niveau de flux migratoires est observé au niveau de Diffa.

Au Niger, les déplacements sont en général mal connus. Il n'existe pas de statistiques régulières sur la question. Néanmoins, une enquête de 1995 du ministère des transports estimait la mobilité en milieu urbain à 1,7 déplacement par personne et par jour tous modes confondus. On note l'importance du transport individuel qui est du même ordre que le transport collectif à l'exception du cordon extérieur pour lequel il est nettement plus faible.

Le transport rural forme une catégorie particulière car présentant des caractéristiques spécifiques. Du fait de la faible concentration de la population rurale, la demande est dispersée par les grandes distances à parcourir. De plus, la population est pauvre donc la demande moderne se manifeste par un prix de transport faible. En revanche, cette demande peut plus facilement se concrétiser avec des moyens de transport plus traditionnels (charrette, âne, dromadaire). Dans ces conditions, la demande manifestée ou concrétisée par un trafic moderne (véhicule à moteur) est marginale par rapport aux autres demandes (traditionnelles).

Il faut souligner que si la marche à pied est de loin le mode prédominant dans les villes et campagnes du Niger, les Moyens Intermédiaires de Transport (MIT) qui sont : motocycles, bicyclettes, charrette, etc. pourraient jouer un rôle important car ils représentent un bon compromis coût de transport/commodité du transport. Leur importance est révélée par une étude du Ministère de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire dont nous avons déjà fait cas et qui indique qu'en 1995 ils sont 11,8 % et 27,5 % des ruraux qui les utilisent respectivement pour se rendre au marché et dans les centres de santé.

Ces MIT présentent un intérêt économique certain. Leurs coûts initiaux bas les rendent plus accessibles que les véhicules. En plus ils sont adaptés au transport de petites charges sur de courtes distances. Enfin, ils sont adaptés aux conditions physiques qui prévalent dans les campagnes. Néanmoins, ils présentent un facteur limitant pour le développement d'une économie moderne dès lors qu'il s'agit de transporter de grandes quantités sur de longues distances.

1.3.5.1. Les infrastructures routières

Au lendemain des indépendances (1960), le Niger comptait moins de 100 km de routes bitumées et un linéaire de 4 000 km de routes en terres et de pistes. Selon les dernières statistiques, le réseau routier national a une longueur de 18 949 km en 2008 (DGTP, 2009). Ce réseau national permet une classification en 2 catégories distinctes de routes : les routes revêtues ou routes bitumées et les routes non-revêtues.

*** Les routes revêtues**

Ce sont celles ayant bénéficié de revêtement bitumineux (enduit superficiel ou béton bitumineux). Elles relient les chefs-lieux de régions entre eux ainsi qu'avec les frontières internationales, les routes reliant des centres urbains à l'intérieur d'une même région et à l'intérieur des centres urbains eux-mêmes. En termes d'importance, en 2008 elles représentent 36,48 % du réseau routier national.

Le réseau des routes bitumées d'une longueur de 3 912 km est composé des principaux itinéraires suivants :

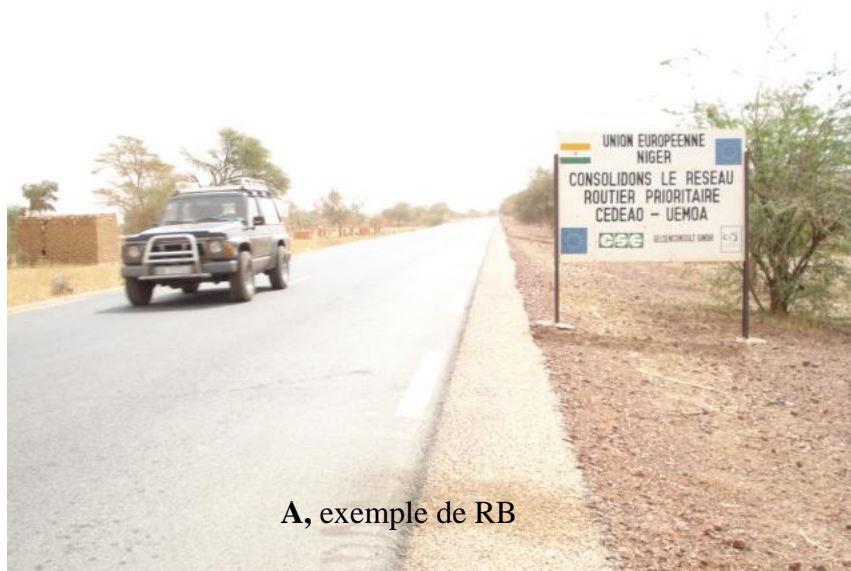
- La RN1 E qui relie Niamey-Dosso-Maradi-Zinder-Diffa : 1 488 km ;
- La RN 1 W qui relie Niamey-Tillabéry-Frontière Mali : 238 km ;
- La RN 26 et la RN 25 reliant la RN1 E (Dabnou)-Tahoua-Agadez-Arlit : 721 km ;
- Les liaisons internationales reliant les principales villes de la RN1 E aux frontières du Sud : 572 km ;
- Les autres routes : 891 km.

*** Les routes non-revêtues**

Elles sont classées en trois groupes qui sont les Routes en Terre Moderne (RTM), les Routes en Terre Somaïres (RTS) et les pistes et représentent 63,52 % du réseau routier national.

Les RTM sont celles dont la chaussée est mise hors d'eau, les ouvrages d'assainissement sont définitifs et une couche de roulement en matériaux sélectionnés est établie en continu. La route en terre moderne permet un bitumage sans reprise des terrassements ou des ouvrages. Le réseau entretenu par la DGTP comporte 2 564 km.

La RTS est le premier niveau d'aménagement de la route définitive. Son profil reste très proche du terrain naturel. Une couche d'amélioration est établie sur toute la longueur. La longueur totale des RTS au Niger s'élève à 4 246 km.



A, exemple de RB



B, exemple de RTM

30/09/2007



C, exemple de RTS

Figure 1.3.5 (A, B et C) : type de route au Niger

Source : YONLIHINZA (2007, 2010)

Il convient également de prendre en compte les pistes avec une estimation de 8 227 km de linéaire routier national. Elles sont des axes de circulation qui n'ont souvent été viabilisés qu'au niveau des points critiques de la couche de roulement. Enfin, le réseau routier national est complété par les sentiers qui ne bénéficient d'aucun investissement de l'État et qui supportent en général un trafic faible ou temporaire. Elles sont caractéristiques des couloirs de mobilité des villages à l'intérieur des cantons et de fait sont un maillon essentiel de la mobilité au quotidien.



Figure 1.3.6 : exemple de piste

Source : YONLIHINZA (2010)

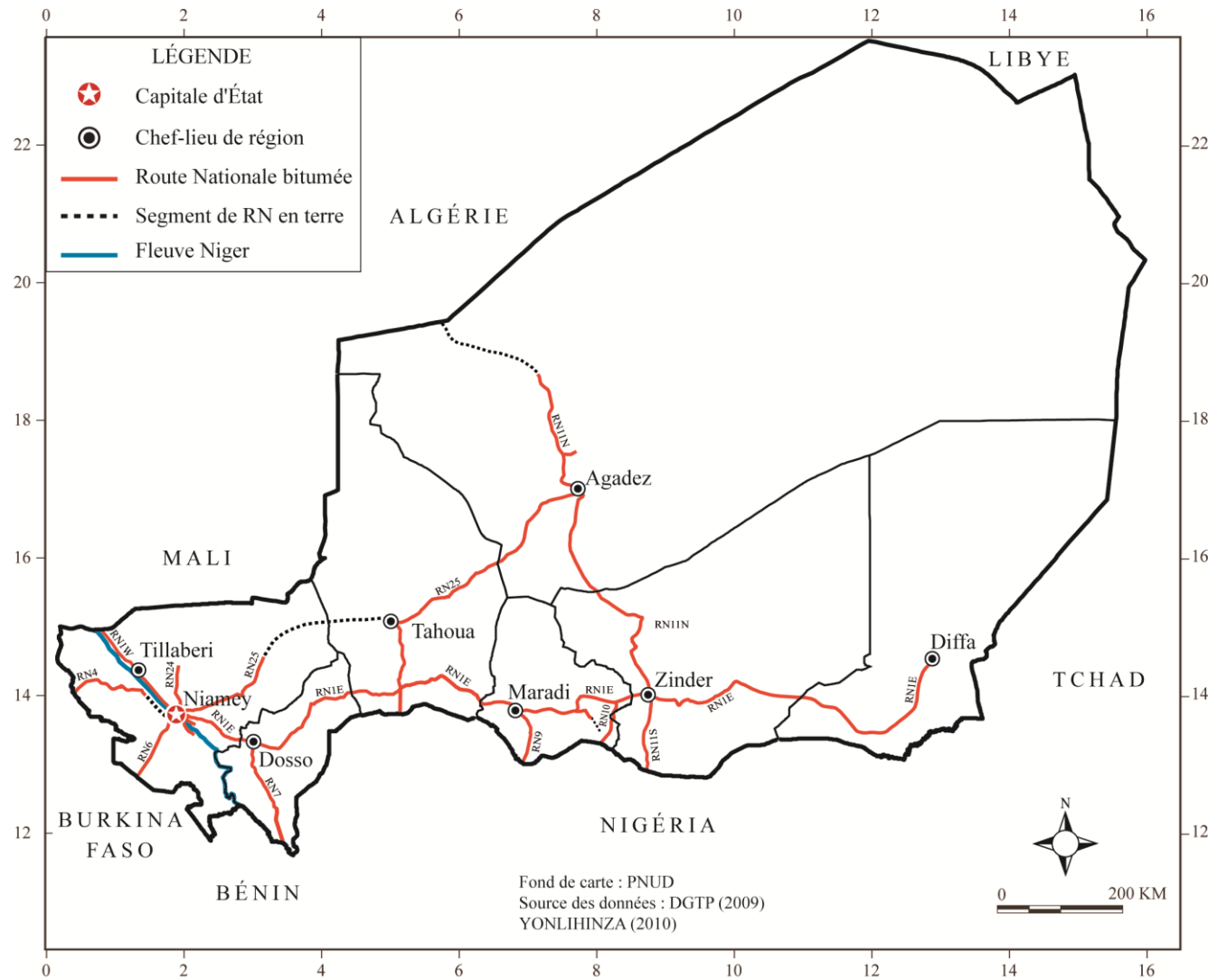


Figure 1.3.7 : localisation du réseau routier national

1.3.5.2. L'état actuel du réseau routier

Selon un diagnostic fait par le Bureau Central d'Étude pour l'Équipement d'Outre Mer (BCEOM), au mois de mai 2001 pour le compte de la DGTP, l'état global du réseau bitumé s'établit à : 42 % en bon état, 36 % en état moyen et 22 % en mauvais état.

Cette image globale n'est cependant pas homogène lorsqu'on détaille le réseau en fonction des classes de trafic. Ainsi, le réseau supportant un trafic T1³⁸ (inférieur à 200 véhicules/jour) et situé en zone désertique est en bon état à plus de 50 % tandis que la partie en mauvais état ne représente que moins de 10 %. Pourtant ce réseau est assez ancien car, construit entre 1980 et 1987 ; un seul tronçon a été réhabilité sur la route Tahoua-Arlit. La partie du réseau bitumé supportant un trafic T1 mais située en zone sahélienne a été construite entre 1974 et 1998. Elle est globalement en bon état et est voisine de la moyenne de l'ensemble du réseau (45 %). En faisant abstraction des tronçons construits très récemment et dont nous n'avons pas les statistiques, cette portion dépasse 60 %.

Le reste du réseau bitumé est situé en totalité en zone sahélienne. La partie supportant un trafic T2 (compris entre 200 et 500 véhicules/jour) présente le plus souvent des dégradations faibles à l'exception de 3 tronçons où elles sont plus élevées. Environ la moitié de ce type de réseau est en bon état, la partie en mauvais état ne représente que moins de 20 %.

Le réseau supportant un trafic T3 (compris entre 501 et 1 000 véhicules/jour) comporte 4 tronçons (N° BDR 308³⁹, 401⁴⁰, 503⁴¹ et 536⁴²) où les dégradations sont élevées. Cette faiblesse structurelle est confirmée par l'étendue des dégradations qui y ont été relevées. Les proportions de ce type de réseau en bon et en mauvais état représentent chacune environ 25%.

³⁸ Le trafic sur les RB est classé selon l'importance de T1 à T4

³⁹ 308 : RN7 reliant la ville de Dosso et Gaya sur une distance de 73 km dans la région de Dosso.

⁴⁰ 406 : RN1 reliant Guidan Roumji et la ville de Maradi sur une distance de 57 km dans la région de Maradi.

⁴¹ 503 : RN1 reliant Tsarnaoua à Malbaza et Madaoua sur une distance de 71 km dans la région de Tahoua.

⁴² 536 : RN1 reliant PK 342 à Bazaga sur une distance de 54 km dans la région de Tahoua.

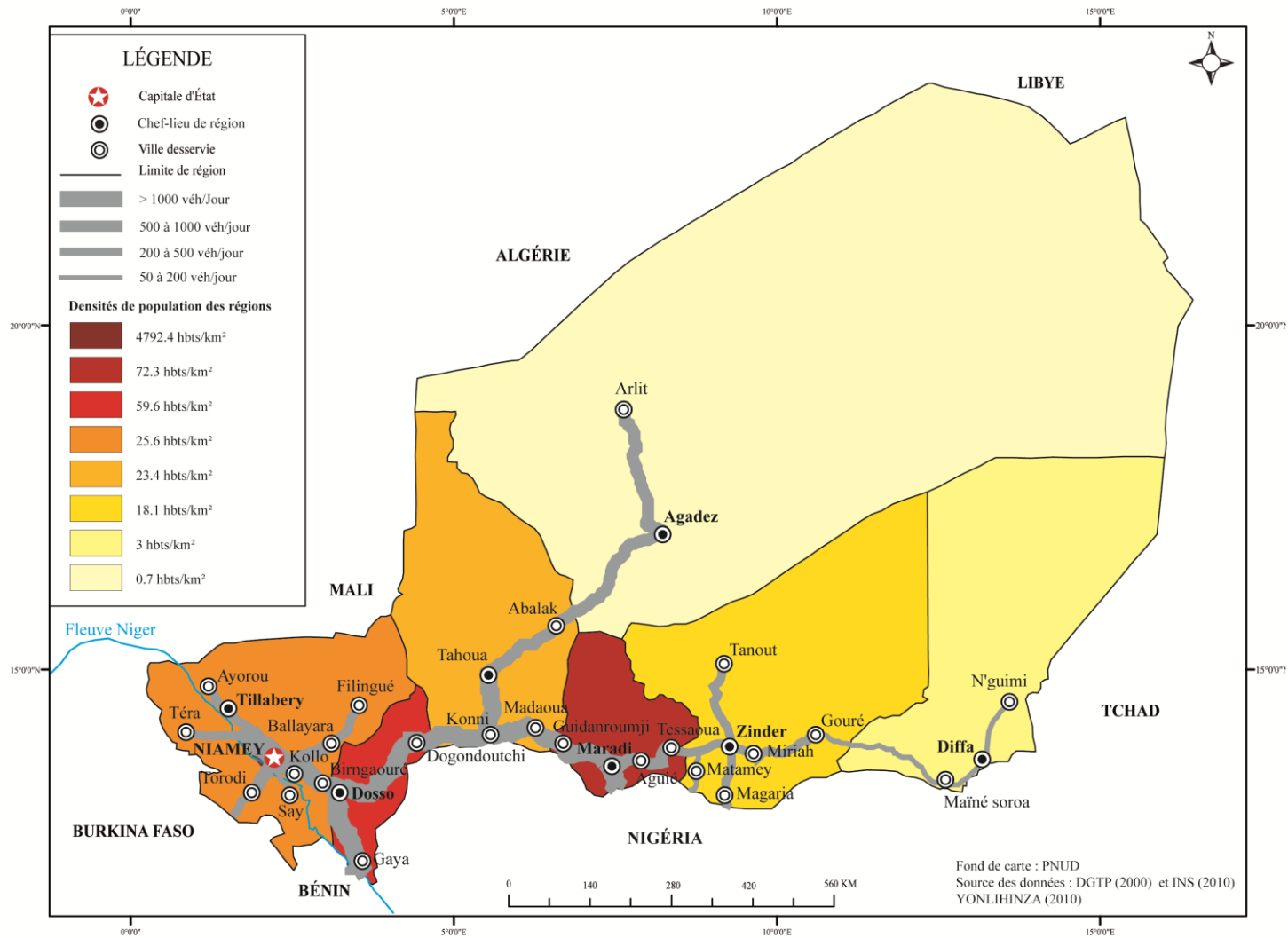


Figure 1.3.8 : trafic induit par les réseau routier national

Enfin, 40 % des tronçons appartenant au réseau supportant un trafic T4 (supérieur à 1 000 véhicules/jour) sont en mauvais état.

Selon la même source, à ce niveau, il y a le réseau est à 16,2 % en bon état, 30,7 % en état moyen et 53,1 % en mauvais état.

Globalement on estime que le réseau des routes en terre est en mauvais état. En examinant la situation actuelle, on se rend compte que la classe de trafics est assez diversifiée. La classe A⁴³ (fréquentation inférieure à 20 véhicules/jour) qui est la partie du réseau le plus faiblement « *circulé* » n'est en mauvais état que sur le quart de son parcours. La situation est plus préoccupante pour la partie du réseau moyennement « *circulé* » correspondant aux classes B et C (entre 20 et 50 véhicules/jour et 51 et 100 véhicules/jour) où la proportion du linéaire en mauvais état avoisine 45 %. En revanche, elle est bien meilleure pour la partie du réseau la plus « *circulé* » (classe D : de 101 à 200 véhicules/jour) où la proportion offrant un bon niveau de service est supérieure à 90 %.

Il apparaît enfin clairement que la route bitumée supporte la plus forte partie du trafic global interurbain soit 84 %. Quant aux pistes, elles ne supportent que 2 % du trafic ; ce qui traduit la situation d'enclavement interne du pays. Ces pistes se rencontrent le plus souvent dans les zones rurales qui n'ont en général que des charrettes à traction animale comme moyen de transport.

1.3.5.3. Les sources de financement de la route : la CAFER

Au Niger, le financement de la route repose sur deux volets : la construction des routes qui est assurée par l'État avec l'aide des bailleurs de fonds et l'entretien désormais confié à la Caisse Autonome de Financement de l'entretien routier (CAFER).

La CAFER est une entreprise publique autonome créée en novembre 1999. Elle répond à l'objectif de désengagement de l'État dans l'exécution directe des travaux d'entretien routier. Elle a comme conseil d'administration le « *conseil des routes* » et est gérée au quotidien par une direction exécutive. Elle est placée sous la tutelle technique du Ministère chargé des travaux publics et sous la tutelle financière du Ministère chargé des finances. Selon l'ordonnance N° 99-55 (à son article 2) portant création de la CAFER, cette institution a pour

⁴³ Le trafic sur les Routes non-revêtues est classé selon l'importance de A à D

objectif de financer l'entretien du réseau routier national. Les opérations financières sont celles liées à l'entretien courant et périodique du réseau routier national, à l'exclusion des travaux neufs. Sa principale ressource provient de la redevance sur les produits pétroliers (30 FCFA/l soit 0,04 €) et le versement du droit des péages routiers sur le réseau national. Il y a quelques recettes annexes comme les produits de ventes des dossiers d'appels d'offre ou de concession. Malheureusement, la marge de manœuvre de la CAFER a été fortement entamée par le coup porté à son autonomie. Contrairement à l'ordonnance créant la CAFER et l'article 7 qui stipule que « *Les ressources de la caisse sont déposées directement dans un compte ouvert au nom de la CAFER à la BECEAO* », ses ressources financières sont gérées par le trésor national, avec toutes les difficultés pour y avoir accès. Le faible rendement des péages sur les routes bitumées est un autre point litigieux. Jusqu'en 2002, le prélèvement aux stations de péage sur les routes bitumées était effectué par des fonctionnaires du fisc. Le montant annuel n'a pas progressé sur la période et de plus l'année 2001 a été médiocre (60 % de l'année 2000). Or, les études fondées sur des comptages de trafic sur le réseau à péage prévoyaient des recettes nettement plus fortes allant jusqu'à 2 milliards de FCFA (10 fois ce que la CAFER a perçu en 2001). La seule réflexion dans les conclusions optimistes était que le péage devait être privatisé. Le non dit de cette réflexion était que les percepteurs travaillaient à leur propre compte, ne laissant que la menue monnaie dans la caisse officielle, et que les opérateurs privés seraient honnêtes à 100 % une fois leur bénéfice garanti (estimé à 10 % de cette recette brute moins les frais réels). La privatisation s'est faite par le changement de gestionnaire. C'est maintenant la chambre de commerce qui assure la perception du péage. Cela n'a pas pour autant permis d'améliorer les recettes comme le montre la figure 1.3.9 et la CAFER peut se poser la question de savoir si les nouveaux gestionnaires n'ont pas appliqué les mêmes pratiques. D'où la contre-performance dans l'exécution des travaux d'entretien courant qui se répercute sur la qualité de circulation du réseau routier.

À l'analyse de la figure ci-dessous, avec un taux de recouvrement de 29,19 % des ressources financières et un taux d'exécution de 17,34 % des travaux d'entretien routier en 9 mois d'exercice budgétaire, on imagine aisément la médiocrité de l'œuvre accomplie.

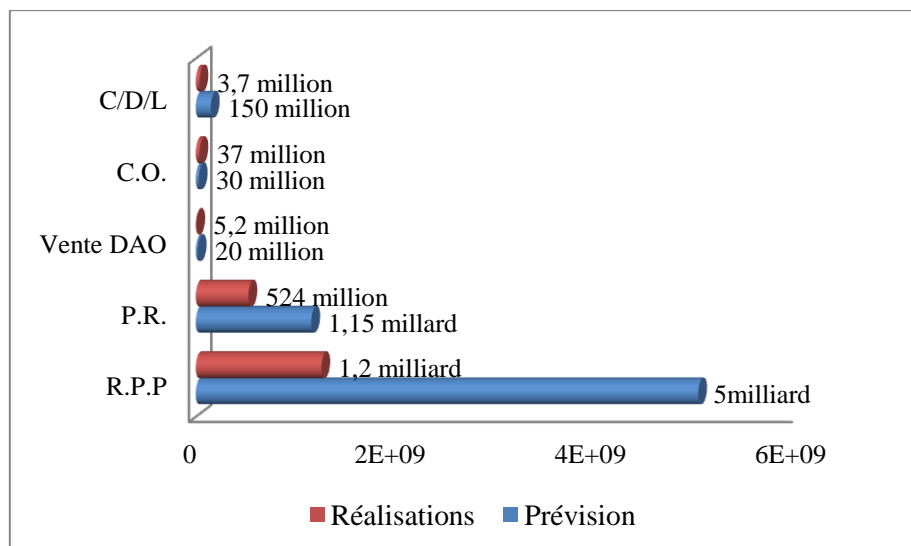


Figure 1.3.9 : ressources financières de la CAFER au 20/09/05 en FCFA

R.P.P : Redevance Produit Pétrolier ; P.R. : Péage Routier ;
 C.O. : Concession d’Ouvrage ; C/D/L : Contribution/Dons/Legs.

Source : CAFER (2005)

1.3.5.4. Un parc automobile vétuste

À la lumière des statistiques officielles à partir desquelles nous avons établi la figure qui suit, la configuration du parc automobile nigérien en 2006 montre que les véhicules légers forment la partie la plus importante et en croissance. La croissance nette des véhicules particuliers comme les taxis a été de 6,4 % avec un parc de 2 700 véhicules en janvier 2008 à Niamey⁴⁴. La croissance démographique, surtout en milieu urbain, crée une forte demande même si la croissance des revenus individuels a été modeste.

Dans le parc des véhicules de transport publics, les tracteurs routiers, les semi-remorques et les camions sont essentiellement utilisés pour le transport de marchandises. En 2009, pour un nombre de 93 118, les voitures particulières représentaient 73 % du parc automobile nigérien, loin devant les camionnettes (17 328 : 13 %), les camions (3 574 : 7 %), les tracteurs et semi-remorques (9 053 : 4 %) et les autocars (5 066 : 3 %). Avec un âge moyen des véhicules de 25 ans, ce parc est vétuste voire obsolète. Sa partie réellement opérationnelle est à priori loin de pouvoir satisfaire la demande. Pour cette raison, les transporteurs nigériens subissent la concurrence de leurs homologues de la sous-région ouest-africaine.

⁴⁴ Journal *Sahel Dimanche* du 25 janvier 2008

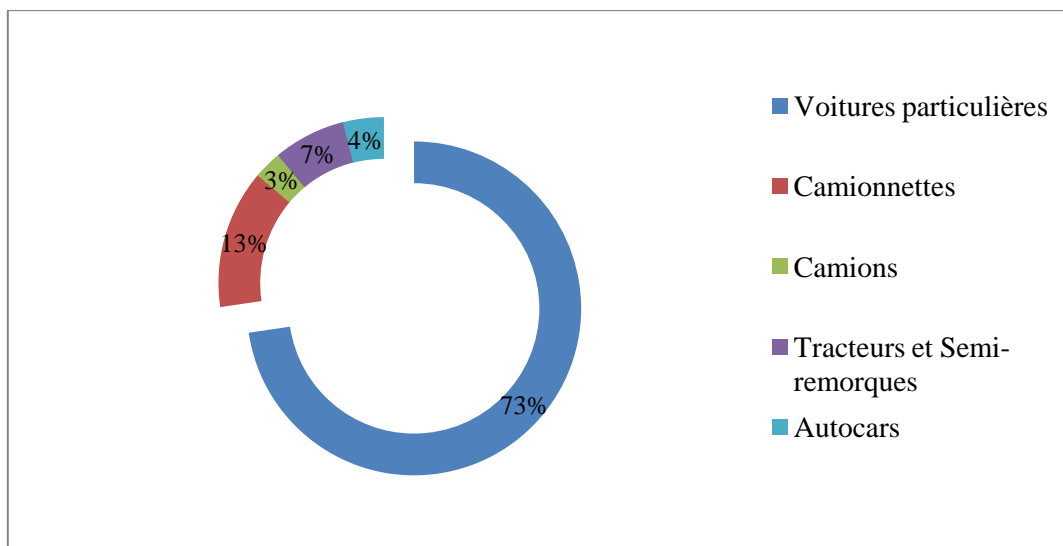


Figure 1.3.10 : effectif du parc automobile nigérien par catégorie de véhicules

Source : Ministère des Transports (2009)

D'une certaine manière, la stagnation du nombre de camions et d'ensembles articulés peut s'expliquer par la faiblesse du trafic dans l'exportation. Ce genre de véhicule est utilisé essentiellement dans les opérations d'import-export. Or, ces opérations sont marquées par la faiblesse des exportations. Par exemple, les services de la statistique douanière indiquent qu'en 2005, sur l'ensemble des marchandises ayant transité par la route nationale n°6 qui donne accès aux ports de Lomé, Abidjan, Téma et Takoradi, les exportations ne représentaient que 16,7 %. Cette situation contribue à renchérir le coût du transport des marchandises car elle est à l'origine du phénomène du « *retour à vide* »⁴⁵ qui crée un manque à gagner pour les transporteurs. Du reste, pour répondre à la demande, face à un pouvoir d'achat de plus en plus bas des nigériens qui ne leur permet pas d'acquérir de véhicules neufs, l'achat de véhicules d'occasion est la seule solution viable en réalité.

C'est ainsi qu'à partir des années 1980, le Niger a commencé à importer des véhicules d'occasion de l'Europe. Les véhicules étaient acheminés en Algérie après avoir traversé la Méditerranée en bateau. Sortis du port d'Alger, ils rentraient au Niger par la route après avoir transité par Tamanrasset en Algérie. Arlit et Agadez (au Niger) étaient les principales destinations à partir desquelles des commerçants et des particuliers des autres villes venaient s'approvisionner. Au milieu des années 1990, à la faveur de la rébellion touarègue et de

⁴⁵ La majorité des véhicules voyage à vide vers les ports faute de chargement en raison de la faiblesse des exportations nigériennes.

l'instabilité politique en Algérie, les courants d'importation de ces véhicules se sont orientés vers la côte Atlantique. Dès lors, le port de Cotonou au Bénin, de Lomé au Togo et ceux de Téma et de Takoradi au Ghana ont pris le relais de celui d'Alger. Au départ, les commerçants partaient s'approvisionner essentiellement sur les points de vente du port de Cotonou. Puis, au fur et à mesure ils sont directement venus en d'Europe. La Belgique est le pays le plus fréquenté du fait des prix d'achat et d'acheminement des véhicules relativement bas. Mais l'Allemagne, les Pays Bas et la France sont également concernés. En 2005, 16 226 véhicules destinés à la consommation au Niger ont été enregistrés par le bureau de douane de Torodi (ABDOU YONLIHINZA I., 2005). On peut constater que malgré leur faible pouvoir d'achat, les nigériens sont friands de véhicules. C'est pourquoi selon Abdou BONTIANTI (2006), ils s'intéressent de plus en plus aux voitures déjà mises en circulation en Europe qu'on qualifie de « *Au revoir la France* ». À Niamey, ces véhicules de seconde main semblent faire le bonheur de tous : importateurs, particuliers et opérateurs désirant se lancer dans le secteur du transport privé.

La plupart de ces véhicules sont de marques japonaises (Toyota, Honda, etc.) Importées d'Europe, principalement de la Belgique. On y trouve aussi les marques françaises comme Peugeot, quelques rares fois Renault. Le choix des japonaises s'explique par leur prix d'achat relativement supportable par rapport au pouvoir d'achat des Nigériens. Elles ont aussi la réputation de causer moins de problèmes mécaniques et sont faciles à réparer. Les pièces de rechange sont disponibles sur le marché à des prix accessibles aux nigériens. Certaines personnes les apprécient aussi parce qu'il semble qu'elles consomment moins de carburant. Ces voitures sont utilisées autant pour la consommation individuelle que pour le transport collectif des personnes et des marchandises⁴⁶.

Le renouvellement du parc automobile nigérien est une condition indispensable pour exporter dans des circonstances acceptables les productions et bénéficier de l'ouverture des marchés régionaux. Il s'agit de pouvoir approvisionner correctement le pays en produits d'importation et éviter une forte dépendance aux moyens de transport extérieurs. Les témoignages de plusieurs conducteurs que nous avons recueillis lors des enquêtes effectués en février 2005 au poste frontalier de Makalondi (Niger-Burkina Faso) concourent à montrer qu'avant la reprise du tronçon de la RN6, les conducteurs étrangers étaient réticents à charger des marchandises nigériennes débarquées dans les différents ports. Depuis sa réhabilitation, ils sont 26,7 % à rivaliser avec les conducteurs nigériens. Le fossé risque de se creuser

⁴⁶ Dans la plupart des cas, elles sont utilisées à la fois pour le transport des personnes et des biens.

davantage du fait de cette vétusté du parc automobile nigérien face à celui des pays comme le Ghana qui dispose d'un parc plus performant.

À ce sujet, un projet de renouvellement du parc automobile a été élaboré par le ministère des transports. Ce programme prévoit le financement de 200 véhicules pour un montant de 15 milliards FCFA (22 865 853 €). L'accord de principe sur le financement de ce projet est pratiquement acquis selon le ministère des transports à travers la Banque Islamique de Développement (BID). Ce projet qui pour le moment n'a pas eu de suite aurait permis aux transporteurs de se doter de moyens de transport appropriés (les bétailières pour l'exportation de bétail, des véhicules frigorifiques pour les exportations de viande et autres produits hautement périssables).

1.3.5.5. Les opérateurs de transports

Les transporteurs routiers sont classés en 3 catégories :

- *Deux sociétés de transport international de marchandises* : la Société Nationale de Transports Nigériens (SNTN) est une société mixte créée par l'État en 1963, avec pour objectif initial de disposer d'un outil logistique performant. Elle disposait d'un parc automobile important avec en particulier des engins spécialisés pour le transport d'uranates et d'hydrocarbures. L'activité et le parc sont actuellement au ralenti. La libéralisation des structures s'est traduite par l'abandon du monopole en ce qui concerne les uranates (en 1996) et la séparation voyageurs/marchandises. La Nigérienne Automobile Transport (NAT) est une société privée disposant d'un matériel moderne.
- *Les sociétés de transport de voyageurs* : l'ancienne SNTN a donné naissance après restructuration à 2 sociétés de transport de voyageurs : la Société des Transports Urbains du Niger (SOTRUNI) créée en 1998 et la Société Nationale de transport de Voyageur (SNTV) pour le transport interurbain de voyageurs créée en 1999 et privatisée par la suite. Avec un parc automobile d'une dizaine de bus très âgés, la SOTRUNI assure difficilement une vingtaine de services dans la ville de Niamey et sa périphérie. Son offre est marginale par rapport aux autres opérateurs. En plus de ces 2 sociétés, on assiste de plus en plus à l'émergence d'autres sociétés à capitaux privés (Garba Maïssagué, Rimbo Transport Voyageur, Aïr transport, etc.) Grâce à la libéralisation du secteur. Toutes bénéficient des dispositions spéciales du code des investissements en vue d'encourager le renouvellement du parc.

- *Les opérateurs artisans* sont regroupés au sein d'un syndicat, on en compte 600 pour le transport de marchandises (SNT, 2004). Ils assurent également le transport des voyageurs sur de courtes distances et leur activité est organisée suivant un système de tour de rôle avec des véhicules de petite capacité. Le transport des voyageurs est régi à partir de la gare centrale de Niamey (ECOGAR) dont le nombre de passagers a été estimé à 1,3 millions au départ de Niamey et près de 2 millions pour les autres villes (Ministère des transports, Octobre 2004) et des auto-gares secondaires. Il faut noter avec Abdou BONTIANTI (2006) que depuis la conquête des grandes lignes par les sociétés évoquées plus haut, les transporteurs artisanaux qui assuraient ces liaisons ont fini par les abandonner parce que ces lignes n'étaient plus rentables. Ils possédaient des minibus (TOYOTA HIACE de 17, 19 et 22 places) qui ne pouvaient plus supporter la concurrence imposée par les bus confortables, rapides et plus sûrs des grandes sociétés. Ils se sont reconvertis de fait dans les courtes liaisons pour desservir les quartiers des centres ville et ceux des zones périphériques, empiétant ainsi sur le domaine réservé jusqu'à une date récente aux taxis. Il faut tout de même noter qu'en dehors de Niamey, il est de moins en moins fréquent de rencontrer un taxi-auto. Le coût élevé d'exploitation, la hausse des cours du pétrole et la baisse des revenus aidant, on assiste à l'émergence d'une autre forme de transport dans les villes de l'intérieur du pays. Ce nouveau mode est celui des taxis-moto ou *Kabou-Kabou*⁴⁷. Aussi, aujourd'hui plus que jamais, on se déplace d'un point à l'autre de ces villes en taxi moto et à moindre coût : 100 FCFA (0,15 €) contre 250 FCFA (0,38 €) pour un taxi auto. Le métier de *Kabou-Kabou* s'est d'autant plus développé que des jeunes autrefois désœuvrés ont trouvé désormais une occasion d'exercer une activité lucrative.

1.3.5.6. Du délabrement à l'enclavement

L'enclavement interne du Niger dû au délabrement des infrastructures routières est une des caractéristiques fondamentales de la mobilité dans le pays. On a vu que globalement le diagnostic de l'état du réseau routier faisait ressortir une situation peu enviable. Sur 18 550km seulement, seuls 29 % toutes catégories confondues sont jugés praticables⁴⁸. Selon des

⁴⁷ Nom de moto taxi qui signifie la débrouille en langue haoussa (langue nationale du Niger). Ce système est importé du Nigéria et du Bénin. Au Bénin, il est connu sous le nom de Djemi Djan

⁴⁸ Rapport diagnostic de l'état du réseau routier au Niger, 2001.

simulations faites par le Laboratoire National de Bâtiment et de Travaux Publics (LNBTP), en tenant compte des différentes opérations d'investissement ou des grosses réparations aujourd'hui programmées sur financement extérieur, la poursuite de la politique actuelle d'entretien des routes conduirait inéluctablement à une détérioration très prononcée de l'ensemble du réseau. À échéance de 10 ans, la moitié du réseau bitumé et les 2/3 de celui des routes en terres seront en mauvais état. La proportion du linéaire des routes susceptibles d'un entretien normal chuterait de 25 % à 15 %. L'effort financier à consentir pour l'entretien courant deviendrait alors plus important (de l'ordre de 11 milliards de FCFA. Dans l'hypothèse où des financements extérieurs continueraient à soutenir les opérations d'entretien périodique et la réhabilitation à hauteur de plus de 16 milliards de FCFA par an, la situation du réseau routier pourrait connaître une amélioration sensible. Toujours est-il que cette situation reflète bien le retard accumulé en matière de renouvellement des couches de roulement et de rechargement des routes en terre.

Aussi, faute de routes et de moyens de transport appropriés, les producteurs de nombreuses zones rurales éprouvent de plus en plus de difficultés à approvisionner les marchés environnants ou alors à des coûts prohibitifs. Cet isolement prive également l'immense majorité des paysans de l'accès aux infrastructures sociales comme celles de la santé et de l'éducation.

1.3.6. L'espace nigérien au centre des projets ferroviaires

L'infrastructure ferroviaire ouest-africaine a été construite au début du 20^{ème} siècle. Aujourd'hui, pratiquement toutes les voies sont vétustes, fragilisées par le temps et inefficaces du fait de leur inadaptation aux conditions d'une exploitation ferroviaire moderne. Ainsi, selon Africarail en 2006, 13,30 % du chemin de fer sont en rails de 20 kg/ml⁴⁹ et 70 % des voies sont soudées : ceci expliquerait leur fragilité.

⁴⁹ mètre linéaire.



Figure 1.3.11 : les voies ferrées de l’Afrique de l’Ouest

Il est important de noter qu'avec 10 474 km de voies soit 1 km/100 km², l'infrastructure ferroviaire ouest-africaine ne forme pas un *réseau*⁵⁰ à proprement parler. Pratiquement aucune des lignes de chemin de fer n'est reliée à l'autre, car conçues à l'origine juste pour l'évacuation des produits d'exportation à l'époque coloniale.

Qu'il s'agisse de la route ou du rail, en Afrique de l'ouest la configuration du maillage des infrastructures de transport terrestres fait apparaître une forte densité dans la région côtière. À ce sujet, l'Atlas régional de l'Afrique de l'ouest de 2005 fait état de 2 000 km de routes côtières reliant Abidjan (en Côte d'Ivoire) à Port Harcourt (au Nigéria) supportant à elles seules les 2/3 des échanges entre États. D'où une forte concentration de l'essentiel des échanges sur cette zone côtière et la relégation de l'hinterland (composé des pays enclavés) à une marginalité périphérique.

Le Niger est un pays charnière entre l'Afrique arabo-berbère et l'Afrique noire. C'est cette position géographique qui fait qu'il s'est trouvé dès la période coloniale au cœur du projet de construction du chemin de fer transsaharien. Ce projet avait pour objectif de faire la jonction entre les possessions françaises de l'Afrique du nord et celles du sud du Sahara. De nos jours, la nécessité d'atténuer l'enclavement du Niger remet sur la sellette le besoin du rail, d'où les projets ferroviaires en cours.

1.3.6.1. Le transsaharien

Dès la période coloniale, le désenclavement en vue du rapprochement des différentes possessions sur le continent africain fut l'une des préoccupations des puissances coloniales. C'est justement l'intégration économique des possessions françaises du nord de l'Afrique et de l'AOF qui fut l'un des arguments avec lesquels on tentait de démontrer la nécessité d'une voie ferrée de jonction. On pensait à l'époque que les possessions françaises de l'Afrique de l'ouest regorgeaient d'immenses richesses non encore exploitées et que la construction d'un chemin de fer transsaharien allait permettre leur mise en valeur. L'affaire est prise tellement au sérieux que le 27 juillet 1928, André TARDIEU, alors président du conseil français, décide par une loi la création d'un organisme de chemin de fer destiné à relier le Maghreb et l'AOF.

⁵⁰ Tracés convergents ou maillage promouvant une organisation de l'espace. La notion est utilisée dans deux cas différents : d'abord dans le cas d'une projection concrète de lignes de relation sur l'espace géographique (l'exemple de la route) et ensuite à partir d'une polarisation de points d'attraction et de diffusion (l'exemple d'un port).

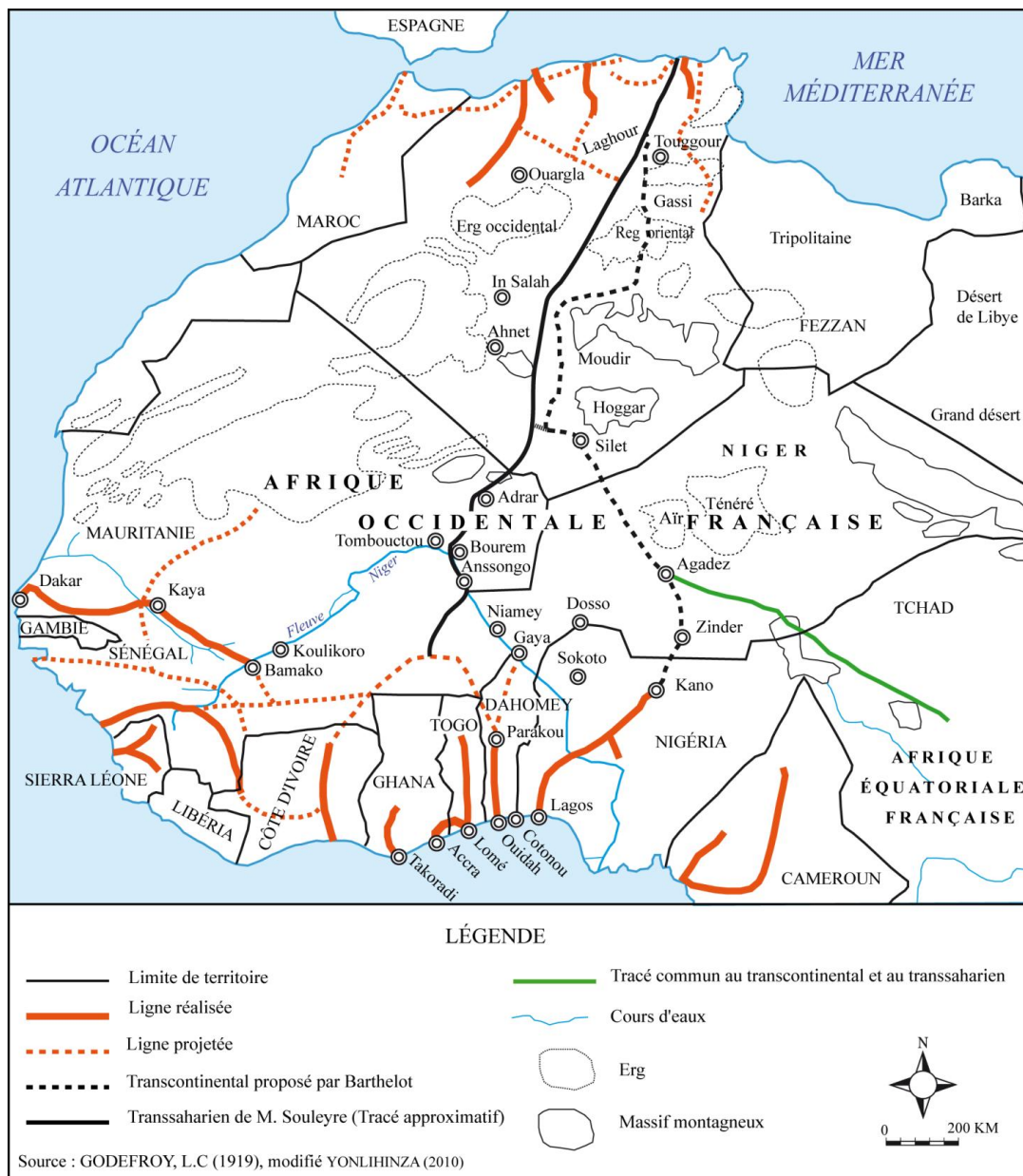


Figure 1.3.12 : historique du rail de l'Afrique de l'Ouest

Cette politique des autorités coloniales pour la construction du transsaharien est sous-tendue par des propositions de tracés faites auparavant par des techniciens en la matière.

Ainsi, dès 1875, SOLEILLET et ADOLPHE achevaient leur projet de chemin de fer transsaharien devant relier Alger au Niger (KIMBA I. 1997). En 1912, BERTHELOT créait une société d'étude et proposait un projet dans lequel le transsaharien n'était que le tronçon initial d'un rail qui, le désert franchi, gagnerait le Tchad, en touchant le nord du Nigéria. Ensuite, Le projet GODEFROY qui reprenait approximativement celui de SOULEYERE

(BONTIANTI A., 2004) devait s'interconnecter à la voie algérienne à Touggour, arrive au Hoggar par la voie du Gassi-Touil, se divise après en trois branches. La première se dirigeait vers l'AOF par l'Adrar ; la deuxième vers le Nigeria par l'Aïr et Zinder et la troisième vers l'Afrique équatoriale par l'Aïr et le Tchad. La position charnière de l'espace nigérien entre la méditerranée et le golfe de Guinée a été déterminante dans les propositions de tracés soumises au gouvernement français de l'époque. Toutes ces propositions de tracés du transsaharien ont été faites de telle sorte qu'elles passent par le Niger.

À l'époque, deux raisons entre autres peuvent expliquer l'échec la construction du chemin de fer transsaharien et du prolongement des lignes méridionales jusqu'au Niger. La première est du fait que la région ouest-africaine n'était pas encore une grande productrice de richesse minière. À en croire Robert CORNEVIN (1973) jusqu'en 1919, seuls deux pays possèdent des richesses minières. Au Nigéria est extrait le charbon et l'étain et le Gold Coast (actuel Ghana) produit de l'or. Du coup les investisseurs privés se sont plus intéressés à l'Afrique centrale et du sud où de fortes quantités de richesses minières sont produites. La deuxième raison réside dans la fin des travaux forcés en 1946 qui permettaient d'atténuer l'absence d'investissements privés conséquents. Ces travaux forcés permettaient à l'administration coloniale de disposer gratuitement de la main d'œuvre locale pour la construction des infrastructures.

Cependant, si ces projets n'ont pas abouti, ils ont tout de même posé la problématique du désenclavement des pays de l'hinterland africain et allait servir de base aux projets en cours.

1.3.6.2. Les projets ferroviaires en cours

Le développement des échanges n'est possible que quand il existe un réseau d'infrastructures de communication qui s'y prête, notamment celui du chemin de fer. C'est une démarche qui rentre dans le cadre d'une politique régionale. L'année 1979 a vu l'approbation à Monrovia (Libéria) par les chefs d'États et de gouvernements de l'OUA d'un plan directeur élaboré en 1976 par l'Union des chemins de Fer (UAC). Le 5 juillet 1994, la CEDEAO adopte à son tour un plan directeur d'interconnexion ferroviaire. De même qu'une résolution de la Commission Économique pour l'Afrique (CEA) datant de 1998 prône le développement ferroviaire en Afrique.

Dans le souci de permettre au Niger d'être au rendez-vous de l'intégration régionale, le Gouvernement a présenté un projet ferroviaire dans le cadre du NEPAD. Ici, nous ferons aussi cas du projet élaboré par la société concessionnaire AFRICARAIL.

* Le projet ferroviaire présenté par le Niger dans le cadre du NEPAD

Le volet infrastructures est un des principaux axes du NEPAD. Au cours de la rencontre tenue à Dakar du 15 au 17 avril 2002, quatre tronçons ont été présentés par le gouvernement de la république du Niger :

- Le premier est prévu pour assurer la liaison Kaya-Dori (Burkina Faso)-Téra-Niamey-Dosso-Gaya (Niger)-Malanville-Parakou (Bénin). Ce tracé à une longueur de 1075 Km et correspond à une des interconnexions proposées dans le cadre du projet AFRICARAIL. Le coût de ce tronçon est estimé à 90 milliards de FCFA.
- Le deuxième tronçon devra relier, sur une distance de 250 Km, Niamey à Dosso (Niger) et à Sokoto (Nigeria). Le coût estimatif est de 35 milliards de FCFA.
- Le troisième tronçon est Ouagadougou-Pana-Niamey avec une distance de 728 Km et un coût estimatif de 106 milliards de FCFA.
- Enfin, le quatrième tronçon, Kano-Katsina (Nigeria)-Dan Issa-Maradi (Niger), s'étend sur une distance de 265 Km. Le coût de sa réalisation est estimé à 29 milliards de FCFA.

La proposition du gouvernement nigérien est guidée par la nécessité d'offrir au territoire de la république du Niger une possibilité d'accès à la mer qui ne soit pas trop onéreuse par la connexion du pays au réseau ferroviaire sous-régional existant.

* Le programme ferroviaire d'AFRICARAIL

AFRICARAIL est choisi par le Bénin, le Niger, le Burkina Faso et le Togo pour gérer le programme d'interconnexion et d'extension du réseau ferroviaire de la sous-région. L'interconnexion ferroviaire se fera grosso modo entre Parakou (Bénin) et Blita (Togo). Les principaux centres urbains desservis sont Parakou-Kandi (Bénin), Gaya-Dosso-Niamey-Téra (Niger)-Tambao-Dori-Kaya-Ouagadougou-Tenkodogo (Burkina Faso), Dapango-Lama-Kara-Sokodé-Blita (Togo). Dans le même programme, un réseau Porto Novo (Bénin)-Lomé (Togo), passant par Cotonou, Ouida (Bénin) et Aného (Togo) interconnectera les tronçons Cotonou-Parakou et Lomé-Blita fermant ainsi « *la grande boucle* ».

Les extensions prévues de part et d'autre de ce tracé prioritaire pour AFRICARAIL, permettent d'élargir la zone d'influence directe du projet à la quasi-totalité de l'Afrique occidentale. Elles concernent les territoires suivants :

- au nord : Tambo (Burkina Faso) vers Ansongo et Gao (Mali) ;

- au le nord-ouest l'extension Banfora (Burkina Faso)-Bamako (Mali) assurera la jonction des voies ferrées existantes d'Abidjan-Ouagadougou et Dakar-Bamako ;
- au le sud-ouest, l'extension prévue entre Prestea (Ghana) et Agboville (Côte d'Ivoire) permettra de relier les actuels chemins de fer Abidjan-Ouagadougou et Sékondi-Takoradi-Kumassi (Ghana).

Toute cette trame ferroviaire prévue dans le cadre de ces projets devrait contribuer fortement à désenclaver l'hinterland ouest-africain dont le territoire de la république du Niger est partie intégrante.



Figure 1.3.13 : les projets ferroviaires et le territoire du Niger

En fait, la nécessité d'offrir au territoire de la république du Niger une possibilité d'ouverture régionale, voire mondiale, se justifie aussi par la situation de son commerce extérieur. Du

reste, vu l'état de vétusté du réseau ferroviaire ouest-africain, toute connexion ne peut avoir de sens que si les voies existantes sont rénovées.

À l'heure actuelle, l'essentiel du commerce extérieur du Niger est véhiculé par le transport routier, d'autant plus que 80 % (CNUT, 2006) des importations nigériennes arrivent par voie maritime et rentrent au Niger par la route. C'est principalement sur les corridors de désenclavement, notamment ceux qui donnent accès aux pays et ports atlantiques, que se déroule la circulation de l'essentiel des flux à l'importation et à l'exportation. Ce qui fait du Niger un pôle d'attraction pour les ports du golfe de Guinée.

Conclusion de la première partie

La mobilité est un des besoins les plus fondamentaux des hommes. De ce fait, l'absence de meilleures possibilités de déplacement pour les personnes et les biens, annihile toute possibilité de développement sociale et économique. Le milieu rural africain et tout particulièrement celui du Sahel sont dans cette situation où le déficit d'infrastructures et de moyens de transport, constitue un obstacle au développement. Or, c'est une évidence que dans le développement économique et social d'un pays, les transports jouent un rôle fondamental d'impulsion, de promotion des échanges et de circulation des biens de consommation. Cela est encore plus vrai pour le cas du Niger, pays enclavé au cœur du Sahel sans accès maritime et dont la vaste étendue du territoire rend les communications encore plus difficiles. Cette situation confère aux transports une position stratégique aussi bien pour la promotion des exportations, l'amélioration de la productivité que pour les importations.

À l'échelle du territoire nigérien, le département de Téra présente les mêmes caractéristiques en termes de difficultés de communication. Autant le Niger est enclavé en Afrique de l'Ouest, autant Téra est isolé du reste du pays alors que la population locale éprouve d'énormes difficultés à se mouvoir à l'intérieur du département. L'importance du secteur des transports pour ce territoire se justifie par le fait d'être un facteur indispensable de développement pour ces zones de production, à l'accessibilité et la valorisation des potentiels économiques dont il dispose. Tout compte fait, le transport jouera un rôle important dans l'atteinte des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD). Désormais appelées à prendre en main leur destinés, la population à travers les nouvelles communes du département de Téra doit pouvoir tirer profit des opportunités existantes dans l'effort engagé à œuvrer en faveur de l'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité dans leurs unités décentralisées respectives.

DEUXIÈME PARTIE

Le transport et la mobilité dans l'économie du département de Téra

2.1. Une économie rurale en mutation

L'économie rurale est dominée par le secteur primaire, 95 % de la population vit de l'agriculture et de l'élevage (Bilan Diagnostique de Téra, 2009). À ces deux principales ressources de l'économie du départementale s'ajoutent le commerce et l'artisanat qui et concourent au développement local. Notre échantillon d'enquête fait ressortir ces deux domaines d'activité important respectivement 21 % et 10,75 % des personnes interrogées. Aujourd'hui, on ne peut plus parler de ressources économiques à Téra sans évoquer l'exploitation aurifère. La géologie particulière de Téra est significative du contexte géologique du Liptako-Gourma. Cette région comprise entre le Mali, le Burkina Faso et le Niger regorge d'une importante richesse minière et notamment aurifère. La production de l'or, qui bien qu'essentiellement artisanale, contribue fortement à changer un contexte économique local jusque là basé principalement sur l'agriculture et l'élevage. C'est ainsi que sur toute l'étendue du territoire départemental de Téra, plusieurs sites d'orpaillage drainent chaque année des centaines de chercheurs d'or.

2.1.1. Les zones agro-climatiques

Le potentiel agricole et pastoral du département de Téra, est scindé en trois zones du nord au sud (figure 2.1.1) :

- La première zone, est caractérisée par des sols peu évolués et ne présente pas de possibilités d'irrigation pour des précipitations qui ne dépasse pas souvent 300 mm. Elle abrite cependant d'importantes enclaves pastorales qui font d'elle une zone d'élevage par excellence en dépit de l'insuffisance de points d'eau rendant inexploitable toute la ressource fourragère. Cette zone concerne l'ensemble de la commune rurale de Gorouol, une partie importante de la commune de Bankilaré et le nord de la commune urbaine de Téra.
- La deuxième zone, s'étend du Gorouol jusqu'à la limite sud de la vallée du Dargol. Elle est soumise à la fois à l'exploitation agricole et à l'élevage. Sous l'action concomitante des effets anthropiques et naturels, cette zone subit une dégradation accélérée de l'environnement marquée par l'apparition des glacis. La hauteur moyenne

des précipitations est de 400 mm/an. La densité de la population est de 17 hbts/km² en moyenne, avec des densités de 20 hbts/km² à 28 hbts/km² dans les vallées des affluents et les abords du fleuve Niger. C'est la zone qui est dotée d'un important potentiel de maraîchage, insuffisamment exploité. Elle regroupe les communes rurales de Kokorou, Méhenna et la partie sud de celle de Bankilaré.

- La troisième zone se singularise par l'importance de ses sols hydromorphes présentant de fortes possibilités d'irrigation. C'est la zone la plus arrosée en termes de pluviométrie, autour de 500 mm Elle est également caractérisée par une insuffisance d'enclaves pastorales et subit par conséquent une forte pression des animaux pendant et après les récoltes compte tenu de la disponibilité de résidus des récoltes et l'existence de plusieurs points d'eau pour l'abreuvement. Cette zone correspond aux communes rurales de Diagourou, Dargol et Gothèye ainsi que la majeure partie de la commune urbaine de Téra.

2.1.2. Les productions agricoles

Les productions agricoles sont issues de deux types de systèmes de productions qui sont complémentaires : les cultures pluviales extensives et les cultures irriguées plus ou moins intensives. Ici, comme dans toute la bande sud du Niger, l'agriculture constitue le moteur de l'économie locale et reste l'activité qui occupe la majeure partie de population. À l'échelle du département de Téra, les cultures se pratiquent en fonction des types de sols sur les trois principales zones. La zone dunaire s'étendant sur presque tout le département avec les cultures sous pluie (mil, sorgho, niébé) et les cultures de case (arachide, gombo, sésame, oseille, etc.). Le Sud et l'Ouest du département produisent plus de céréales (mil et sorgho) que les autres parties du fait de la qualité des sols, de la fréquence de pluviométrie suffisante (500 mm au sud et 300 mm au nord en année normale) et de l'usage presque général de la fumure organique. Ensuite la vallée du fleuve avec la culture du riz flottant ou irriguée sur des sols argileux de la terrasse fluviale. Enfin, les vallées des 3 affluents du fleuve (Gorouol, Dargol et Sirba), les points d'eau permanents ou temporaires et autres bas fonds avec les cultures de contre-saison en décrue ou en irrigué sur des sols argilo-sableux. L'agriculture reste encore de subsistance car l'essentiel de la production est autoconsommée. Il faut préciser, en matière de culture céréalière, que le riz est cultivé tout au long du fleuve en crue et irrigué dans des aménagements hydro-agricoles de la commune de Méhenna à celle de Gothey en passant par celle de Dargol à Yelwani.

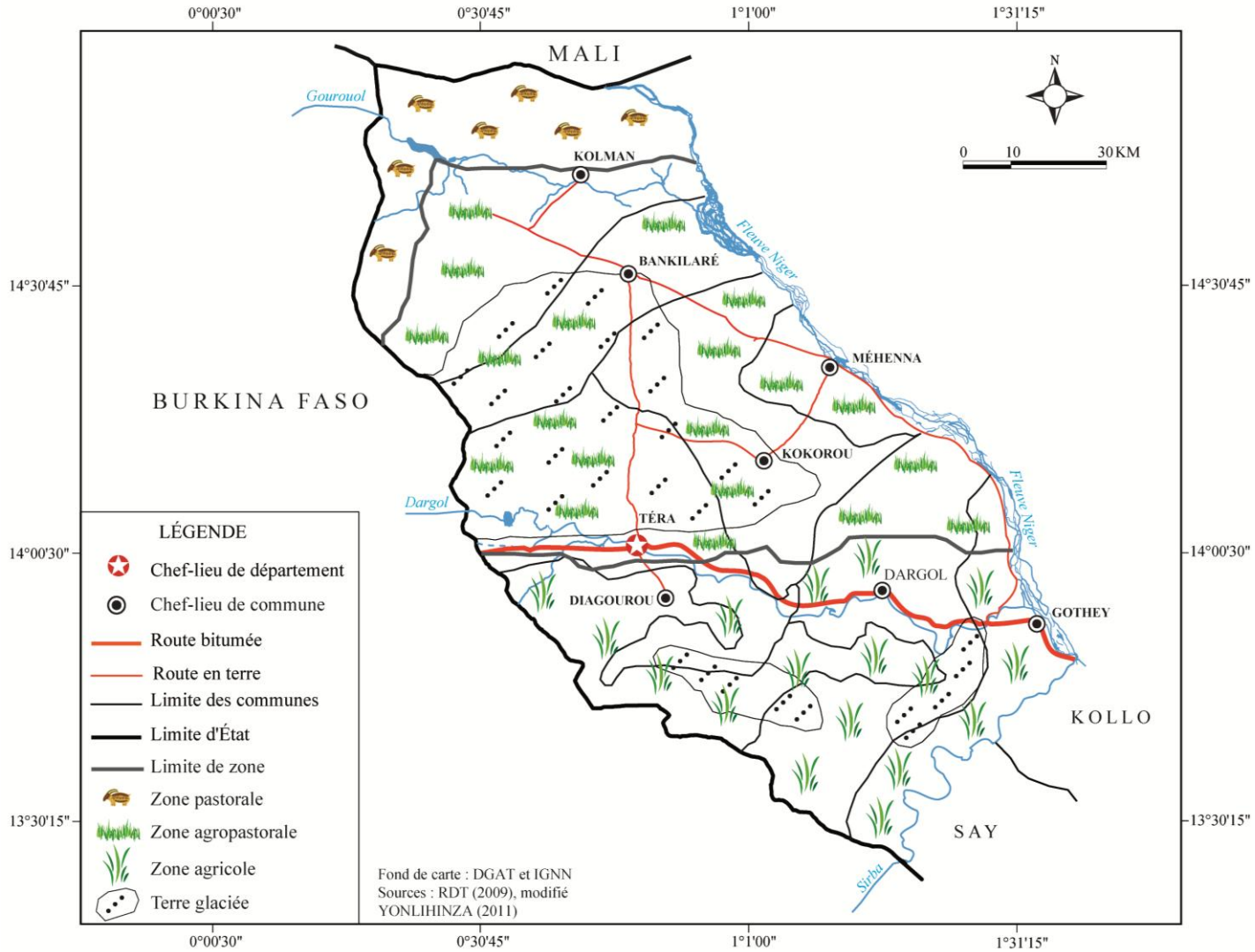


Figure 2.1.1 : les zones agroclimatiques

Nous déplorons l'absence de statistiques fiables qui ne favorise pas une analyse objective de la situation des productions agricoles. Néanmoins, sur la base des estimations de la Direction Départementale de l'Agriculture de Téra (DDA/T), nous avons calculé sur une période de 19 ans, de 1988 à 2007, la moyenne de la production totale pour les principales cultures du département : mil, sorgho, riz, niébé, gombo, arachide, sésame et voandzou. Cette production s'élève à 148 332 tonnes. Il a été produit l'équivalent de 94 334 tonnes de mil soit 63,60 % de la production totale loin devant le sorgho avec 12,04 %. Pour la même période, il a été produit 15 810 tonnes de sésame, 7 982 tonnes de niébé, 6 073 tonnes de riz, 4 887 tonnes d'arachide, 814 tonnes de voandzou et 560 tonnes de gombo. Ces cinq dernières cultures représentent respectivement 10,65 %, 7,38 %, 4,09 %, 3,29 %, 0,54 % et 0,37 % de la production moyenne totale de la période considérée.

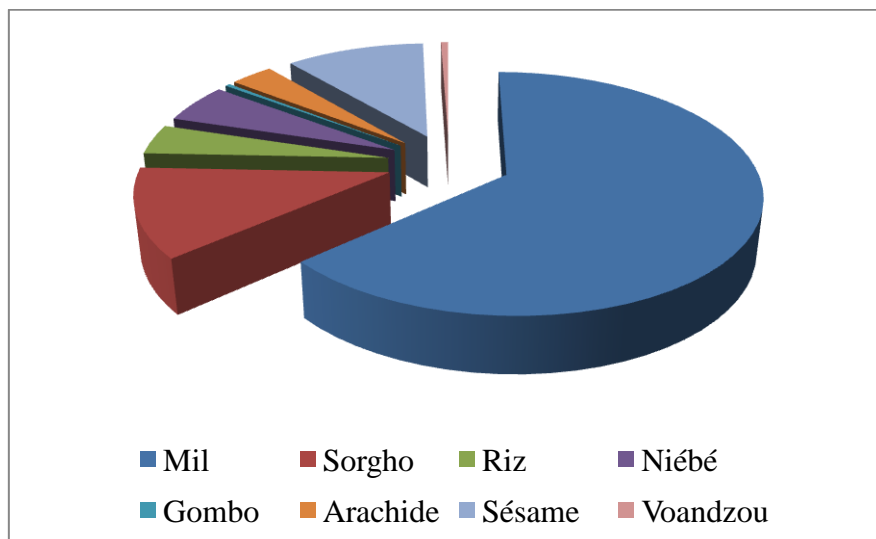


Figure 2.1.2 : la moyenne de la production agricole de 1988 à 2008

Source : DDA/T (2009)

2.1.2.1. Les cultures pluviales

Les cultures pluviales concernent principalement le mil, le sorgho, le niébé et le riz qui occupent la quasi-totalité des terres cultivées et de ce fait se rencontrent sur l'ensemble du département. La superficie cultivable en saison pluviale est estimée à 710 000 ha soit 35,11 % de la superficie totale du département de Téra. La superficie emblavée par an varie d'une campagne à l'autre en fonction du nombre d'acteurs intervenant dans la production végétale, des conditions climatiques de l'année et de la situation alimentaire des producteurs. En 2008,

sur les 710 000 ha de superficie cultivable, les cultures pluviales ont occupé 472 851 ha soit 66,6 %. Parmi ces productions, le mil se démarque par le fait qu'il est la céréale la plus consommée, d'où le fait qu'il occupe plus de superficie que n'importe quelle culture. D'ailleurs, la situation alimentaire est généralement fonction de la production de mil (déficiente ou excédentaire). Il est produit surtout sur les sols dunaires avec un rendement moyen de 397 kg/ha pour une production qui s'élève à 125 088 tonnes. Ainsi, sur les 472 851 ha mis en culture en 2007 pour l'ensemble du département, le mil occupe 315 082 ha soit 66,63 %. Le sorgho vient en seconde position avec 99 877 ha soit 21,12 % des terres cultivées et une production de 32 660 tonnes avec un rendement à l'hectare de 327 kg.

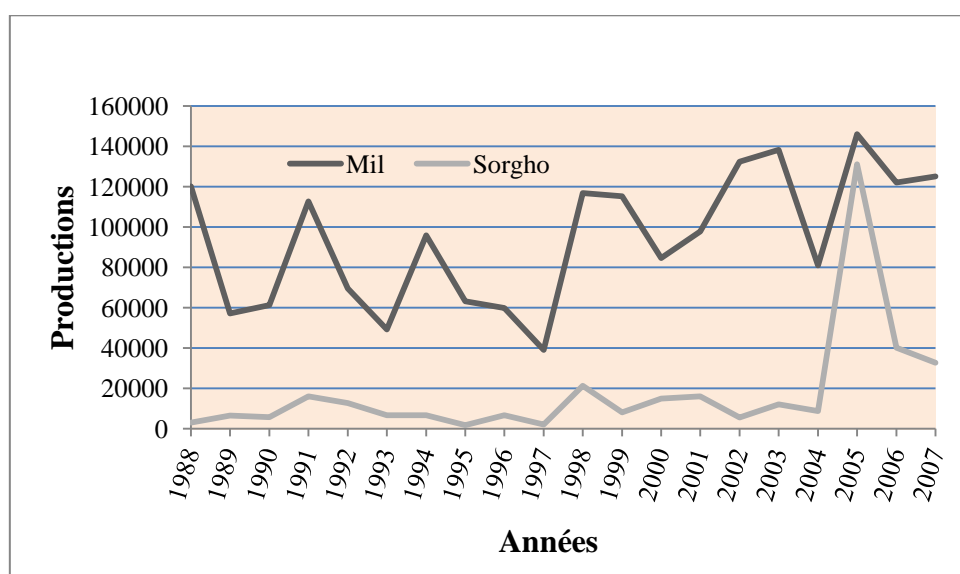


Figure 2.1.3 : évolution des productions de mil et de sorgho

Source : DDA/T (2009)

On peut remarquer à la lecture de la figure 2.1.2 que les quantités de mil et de sorgho produites sur une période de 19 ans de 1988 à 2007 ont évolué en dents de scie. Cela est caractéristique de la production céréalière du département de Téra d'une manière générale. Les années où les productions sont meilleures comme celles de 1988 et 2005 avec 120 221 tonnes et 145 952 tonnes sont des années d'une bonne pluviométrie bien répartie dans l'espace et dans le temps. À contrario, les années de mauvaises récoltes comme celles de 1989 et 1997 avec 57 126 tonnes et 38 991 tonnes sont des années de sécheresse marquées par des famines.



Figure 2.1.4 (A, B, C et D) : cultures pluviales

Source : YONLIHINZA (2010)

Les cultures de rente (le niébé, l'arachide, le gombo et le sésame) se développent parallèlement aux cultures céréalières.

Le niébé est souvent associé au mil ou au sorgho et offre un rendement moyen de 94,8 kg/ha. Au delà de l'autoconsommation il a une valeur commerciale certaine et fait souvent l'objet d'exportation. Par ailleurs, les résidus sont très recherchés pour l'alimentation du bétail. Le niébé est cultivé sur l'ensemble du département sous pluie en association avec le mil et le sorgho. En période de décrue des affluents du fleuve, sa culture est pratiquée par les hommes dans le Gorouol et par les femmes dans la Sirba et le Dargol. Les alentours de certains points tels que les mares de n'solo et de Kokorou font aussi l'objet de cette pratique.

Les productions de sésame, de gombo, de voandzou et d'arachide dans le département sont essentiellement sous pluie et étaient respectivement de 5 721 tonnes, 26 006 tonnes, 814 tonnes et 2 220 tonnes en 2008. Elles sont exclusivement pratiquées par les femmes sur des portions de terres généralement non utilisées pour la production du mil et les récoltes constituent une véritable source de revenu annuel. Cela a suscité même l'intérêt de certains

partenaires qui désormais appuient la promotion de la production du sésame en quantité et en qualité dans presque tout le département à travers la vulgarisation de méthodes plus productives. Parmi ces partenaires il y a le Catholic Relief Service (CRS) qui intervient respectivement dans les communes rurales de Gothèye et de Dargol, le projet Lutte Contre la Pauvreté à Tillabéry (LUCOPTI) et le Centre d'Études Économiques et Sociales de l'Afrique de l'Ouest (CESAO) dans les communes rurales de Gorouol, Gothèye, Kokorou, Méhenna et la commune urbaine de Téra. La culture du sésame est considérée par ces organismes, à juste titre, comme un bon moyen de réduire la pauvreté chez les femmes.

Le calendrier agricole des cultures pluviales passe généralement par la fertilisation (transport de fumure organique ou pacage) de décembre à mi-février. Le défrichage des champs dunaires a lieu de février à avril, suivi des semis en mai ou juin selon les années. Puis il y a le sarclage qui dure de juin à août et enfin les récoltes qui interviennent le plus souvent en septembre et octobre.

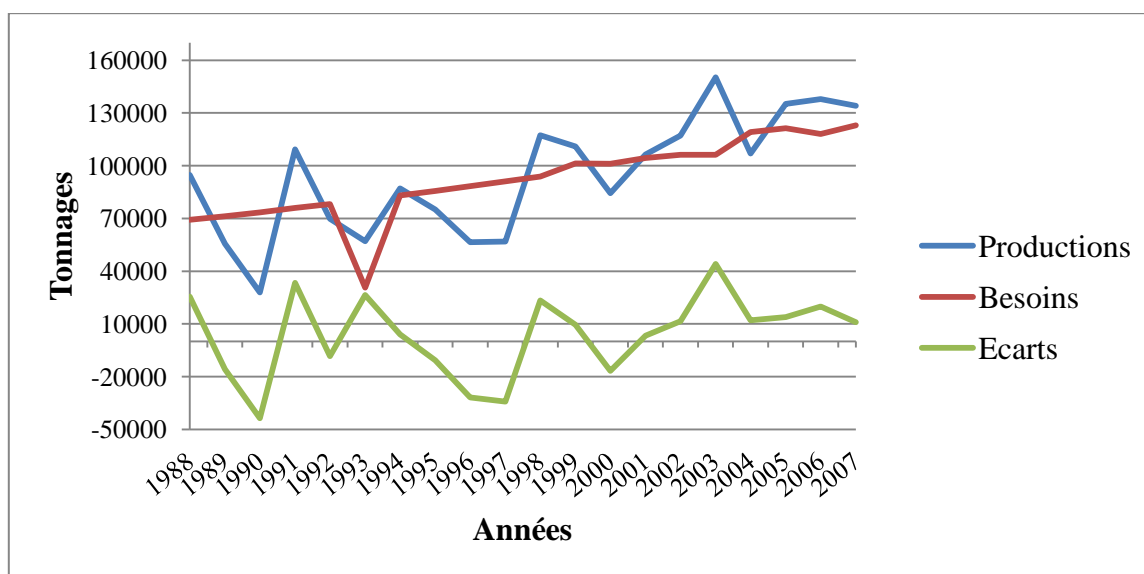


Figure 2.1.5 : évolution du bilan céréaliier (mil et sorgho) de 1988 à 2007

Source : DDA/T (2009)

Malgré sa pratique par une majorité de la population, la production agricole dominée par la culture pluviale n'arrive pas à couvrir les besoins alimentaires et ce même en année de bonne pluviométrie bien répartie dans le temps et dans l'espace et sans attaques de nuisibles.

La dégradation des terres de cultures, l'exode rural, le caractère archaïque des techniques et des moyens de production et l'insuffisance de l'encadrement des producteurs. Cela explique

que le département devient chroniquement déficitaire sur le plan alimentaire. La figure 2.16 montre, que pour une période de 19 ans (de 1988 à 2007), Téra a connu 11 années déficitaires. Si l'on considère l'année 2007, le déficit a été de l'ordre de 33 711 tonnes. Il s'est traduit par une famine qui affecta 144 villages pour une population de 276 956 habitants.

2.1.2.2. Les cultures de saison sèche

Les cultures de saison sèche, appelées aussi « *cultures de contre-saison* » pour leur rôle de palliatif au déficit de la production céréalière, constituent dans le département de Téra le domaine privilégié des femmes. Les sites de cultures de contre-saison les plus importants sont ceux de la commune urbaine de Téra : au niveau du barrage de rétention d'eau avec quelques parcelles exploitées, la mare de Tillim et Fatakombou du côté du quartier Sirfikoira. On trouve aussi des exploitations au niveau des villages riverains du Dargol et de la Sirba. Les exploitations relativement importantes sont surtout localisées tout au long du fleuve de Méhenna au village de Saya dans la commune de Gothey. Les parcelles sont dominées par les cultures d'oignons, de laitues, de calebassiers, de choux. On assiste ces dernières années à un engouement pour l'arboriculture fruitière surtout autour du barrage de Téra et sur la mare de Tillim-Warigountou et dans les jardins du village de Saya, au bord du fleuve, sur la RN4. Le peuplement est composé de goyaviers, manguiers et de citronniers.

Hormis l'oignon et les calebasses, les produits de cultures de contre-saison sont essentiellement destinés à l'autoconsommation au niveau des villages en raison surtout de leur caractère périssable et de l'éloignement du centre urbain.

Les superficies exploitables dans le département sont estimées à 12 700 hectares dont 300 hectares exploités en irrigué et 5 000 hectares en décrue (dans la vallée du Gorouol) soit environ 41,73 % de la surface exploitable. Comme en saison des pluies, ici aussi, la superficie exploitée varie d'une année à l'autre en fonction de la crue du Gorouol et de la Sirba pour le niébé de décrue, du nombre d'acteurs et des aménagements et de la disponibilité des intrants pour les cultures irriguées.

2.1.3. L'élevage

Dans ce domaine, le département de Téra est à l'image du reste du pays à vocation agropastorale. Après l'agriculture, l'élevage constitue la seconde activité qui occupe la population. Il est pratiqué par toutes les composantes de la communauté. De ce fait l'élevage représente la seconde source de l'économie locale et bénéficie de vastes espaces de pâturage particulièrement au nord du département qui se trouve être peu peuplé.

L'élevage dans le département se décline selon deux modes : sédentaire et transhumant. Le mode sédentaire se rencontre dans toutes les communes où il est associé à l'agriculture. Cette pratique se rencontre chez les groupes ethniques Songhay, Peul et Bella sédentarisés. Il se caractérise par des mouvements de faible amplitude intéressant les agro-éleveurs et concerne principalement les petits ruminants et quelques bovins. Le mode transhumant se rencontre surtout dans les communes de Bankilaré et Diagourou qui sont le domaine des groupes ethniques Peul et Bella traditionnellement éleveurs.

2.1.3.1. Le cheptel

Le cheptel de Téra est composé de bovins, ovins, caprins, camelins, asins, équins et volailles. En 2009, avec 980 064 Unité Bétail Tropicale (UBT), le département possède le premier cheptel de la région de Tillabéry soit 32,06 % de l'effectif total (RGAC, 2009).

Au regard des effectifs de 2009 rapportés dans le figure 2.1.7, on remarque dans la répartition par espèce une prédominance des bovins avec 40,88 % du cheptel, suivis des caprins, ovins, asins et des camelins avec respectivement : 25 %, 24,56 %, 6,98 %, 2,20 %, 0,35 %. L'essentiel du cheptel se concentre dans le Nord du département, à vocation plus pastorale, correspondant aux communes rurales de Gorouol, Kokorou et Bankilaré notamment au niveau des groupements touareg de Tinguerguedeck et de Doufrafrack et du groupement Peul de Gaobé.

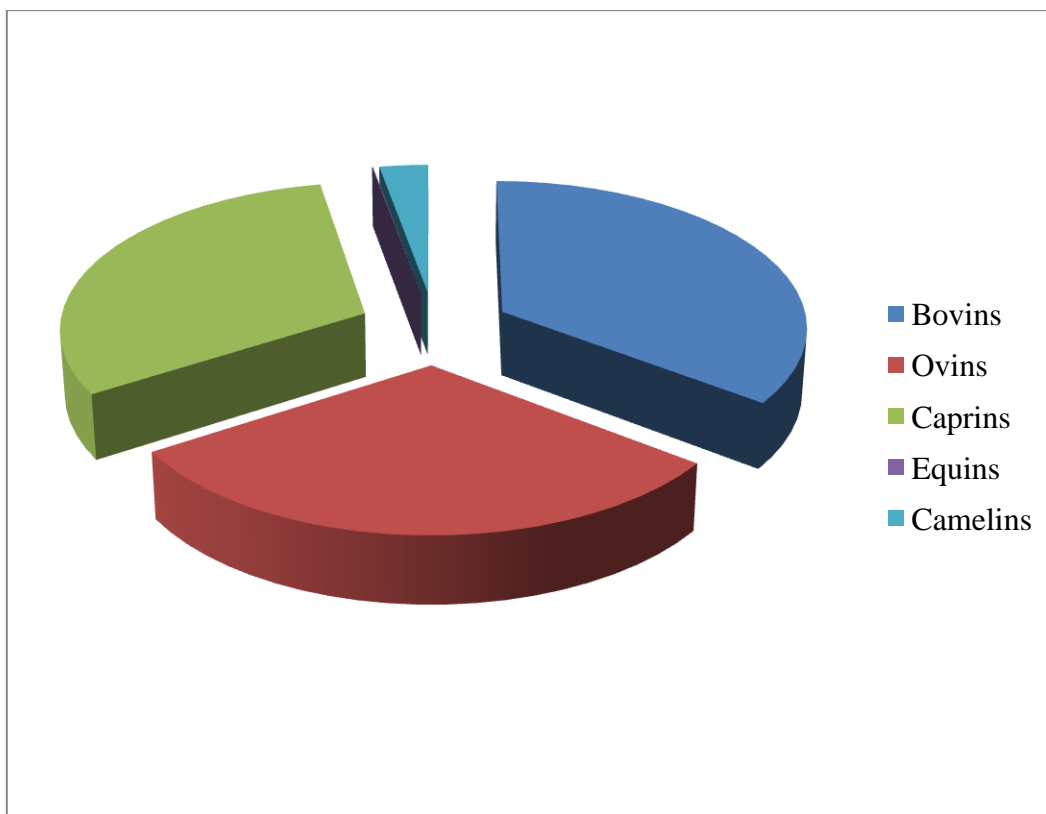


Figure 2.1.8 : effectifs du cheptel à Téra en 2009

Source : DDE/T (2010)

D'une répartition spatiale des effectifs du cheptel par espèces rapportés dans le tableau 2.1.1 en considérant l'année 2009, il se dégage le constat suivant : la zone pastorale et agropastorale du département abrite l'essentiel du troupeau et concerne la commune de Gorouol avec 27,75 % de bovins, 27,6 % d'ovins, 30,23 % de caprins, 65,70 % de camelins et 68,05 % des asins. La commune de Bankilaré rassemble 24,48 % de bovins, 16,69 % d'ovins, 22,59 % de caprins, 28 % de camelins et 21,98 % des asins. Enfin, la commune de Diagourou détient 25,05 % des bovins, 27,74 % des ovins, 23,15 % des caprins 2,29 % des camelins, et 0,02 % des asins. Il faut noter à ce propos que concernant la commune rurale de Gorouol, les statistiques de la Direction Départementale de l'Élevage de Téra (DDE/T) sont édifiantes. À elle seule, cette commune dispose de 35,47 % du bétail soit 374 668 UBT.

Le reste du troupeau se répartit entre le centre et le sud agricole regroupant la commune urbaine de Téra et les communes rurales de Kokorou, Méhenna, Dargol et Gothey.

ESPÈCES	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bovin	169691	173085	176556	180077	183679	187353	191099	194922	687963	729241
Ovin	168101	173144	178389	183689	189199	194875	200722	206743	423392	438210
Caprin	215574	220963	226487	232150	237953	243902	249999	256250	428219	446075
Asin	24972	24972	25472	25 981	25981	26501	27031	27571	123363	124559
Équin	1981	2011	2041	2072	2103	2134	2166	2198	5316	6370
Camelin	6456	6553	6652	6751	6853	6955	7060	7166	32721	39302
UBT	210390	214693	219349	224092	228690	233649	238721	243906	777935	824004

Tableau 2.1.1 : évolution du cheptel

Source : DDE/T (2010)

Nous tenons à préciser qu'à Téra, comme d'une manière générale au Niger, le recensement du bétail a souvent été une tâche très délicate compte tenu des incidences économiques pour les éleveurs notamment en termes d'impôt sur le cheptel. C'est pourquoi les statistiques, établies d'après les informations fournies par les éleveurs, sont à prendre avec beaucoup de précaution car elles entrent dans une logique de discrétion qui est à la fois sociale et économique. Elle est sociale parce que pour l'éleveur nigérien le secret entretenu autour du nombre de têtes de son troupeau est un gage de protection contre d'éventuelles calamités et à contrario, la révélation de ce secret est susceptible de la rompre. Elle est économique et vise, depuis la période coloniale, à échapper aux contrôles fiscaux. Toutes ces raisons rendent difficile sur le terrain, les inventaires du troupeau à travers les chiffres avancés par les éleveurs. Le tableau 2.1.1 sur l'évolution du cheptel du département de Téra est révélateur de cette situation.

Ainsi, on constate entre 2000 et 2007 une évolution timide du nombre d'Unité Bétail Tropical avec une moyenne de 2,08 % par an. Cependant de 2007 à 2008, quelle ne fut notre surprise de constater un accroissement extraordinaire de l'ordre de 218,94 %. Selon le service départemental de gestion des ressources animales, cela s'explique par une amélioration dans la maîtrise des statistiques et par l'application d'un nouveau taux de croît. Toujours est-il que

cela confirme la difficulté de la collecte des statistiques du cheptel telle que nous l'avons évoquée.

Enfin, pour clore cette rubrique du dénombrement du cheptel du département de Téra, la production avicole quant à elle est restée de type traditionnel caractérisé par un élevage en liberté. On estime à ce propos que moins de 20 % des poussins éclos atteignent l'âge adulte du fait des prédateurs, des intempéries et d'une alimentation insuffisante. C'est une activité qui au départ n'avait pas réellement de vocation commerciale. Néanmoins, de plus en plus un certain engouement est perceptible pour le commerce de la pintade et du poulet à l'approche de la fête du Ramadan. Du coup, certains en font maintenant une activité en même temps que la commercialisation des œufs de pintade pendant la saison des pluies. Cependant, le manque de données statistiques ne permet pas d'estimer le cheptel aviaire de Téra. Mais, au vu du nombre sans cesse croissant de spéculateurs qui viennent de Niamey pour cette ressource, nous pensons que l'activité du commerce de volaille mérite une attention toute particulière.

2.1.3.2. La ressource pastorale : entre atouts et contraintes

S'il est incontestable que le bétail est une ressource qui compte dans l'économie locale, la gestion de l'espace pastoral pose problème. Elle, butte sur plusieurs facteurs qui entravent de plus en plus la pratique de l'élevage à Téra.

Il s'agit d'abord de la réduction des espaces pâturables suite à l'extension du front agricole. On assiste à une forte pression exercée sur les parcours du nord du département longtemps considérés comme une zone pastorale qui sert de repli au bétail pendant la saison des pluies. Au fil du temps, le front agricole qui était jusqu'alors localisé au centre et au sud du département est en train de se déplacer vers le nord pastoral menaçant l'existence même des pâturages. Et nous ne pouvons nous empêcher de rapporter les propos de ce berger Peul que nous avons rencontré dans le Nord de la commune de Kokorou pour qui « *la saison des pluies est en train de devenir une période d'emprisonnement pour le bétail* ». Du reste, la figure 2.1.9 est une parfaite illustration de cette situation en saison des pluies. On voit à quel point le bétail est confiné dans des petites réserves entre les champs de cultures.



Figure 2.1.9 : troupeau de bovins et ovins entre les champs de mil

Source : YONLIHINZA (2010)

L'absence de système de gestion du cheptel à même de réguler le nombre des animaux. D'où, souvent, un accroissement incontrôlé dépassant la charge animale des pâturages à l'origine justement de la dégradation accélérée des ressources pastorales.

Enfin, il faut admettre que le département de Téra appartient à l'espace sahélien. De ce fait, le cycle des années à pluviométrie déficitaire affecte les capacités de régénérescence des pâturages et les possibilités d'abreuvement du bétail, sans que les services techniques n'apportent des solutions adaptées en matière d'ouvrages hydrauliques pastoraux, par exemple. Cette péjoration climatique a donc comme conséquence une modification de la composition de la biomasse herbacée, de leur productivité et du régime des cours d'eau voire par une remise en cause de leur pérennité. C'est l'une des raisons pour lesquelles on assiste ces dernières années à une arrivée précoce des troupeaux vers les zones du fleuve et du sud à vocation plus agricole, souvent avant même que les champs n'aient été libérés par les agriculteurs. D'où les conflits fréquents entre ces derniers et les éleveurs.

2.1.4. La pêche

La pêche est pratiquée à Téra, elle fait partie intégrante de l'économie locale aux côtés de l'agriculture et de l'élevage. Elle est pratiquée sur le fleuve, sur les affluents et dans les mares disséminées un peu partout dans le département.

La pêche est favorisée d'abord par la présence du fleuve Niger qui traverse le département sur 150 km de la frontière nigéro-malienne jusqu'à la confluence de la Sirba avec le fleuve à la limite territoriale avec le département de Kollo. Elle est pratiquée d'une façon sporadique par les pêcheurs riverains plus ou moins tout le long de l'année

Le département de Téra abrite trois affluents du fleuve (le Gorouol, le Dargol et la Sirba). On y trouve aussi plusieurs mares permanentes à l'image de celles d'Ossolo, de Kokorou, de Youmban, de Sourgeybangouia, de Yalalé et Tara pour ne citer que celles-là qui sont autant de sites où se pratique la pêche. Elle est pratiquée généralement au début des crues du fleuve, au moment de la remontée des poissons du fleuve dans les affluents précités qui communiquent le plus souvent avec les mares importantes.

La pêche a surtout été pendant longtemps, de forme rituelle organisée par les maîtres des eaux, appelés « *Sorko* » en songhay. Les produits de la pêche étaient exclusivement destinés à la consommation et constituaient pour la population locale une nourriture d'appoint. De nos jours, cette pratique revêt un aspect plutôt commercial qui procure d'importants revenus aux pêcheurs. Du reste, selon les statistiques du service départemental de gestion de la pêche, chaque pêcheur réalise en moyenne un chiffre d'affaire d'environ 212 750 FCFA durant une période de deux à sept mois. C'est généralement les femmes qui animent le commerce de poisson (figure 2.1.10.) En l'achetant frais directement auprès des pêcheurs au bord du fleuve.



Figure 2.1.10 : femmes occupées à griller du poisson au bord du fleuve

Source : YONLIHINZA (2009)

2.1.5. Le potentiel minier

L'industrie minière nigérienne a été longtemps caractérisée par la production monominérale De l'uranium. La politique minière du pays a changé et est portée désormais sur une diversification de l'exploitation des ressources du sous-sol. Téra s'est trouvé en bonne place dans cette nouvelle donne d'autant plus que des indices probants montrent déjà que le département repose sur d'importantes richesses minières. En fait, cela ne doit pas étonner géologiquement parlant : le potentiel minier est lié à la structure même de la roche de la région du Liptako-Gourma à laquelle appartient le département de Téra (figure 2.1.11).

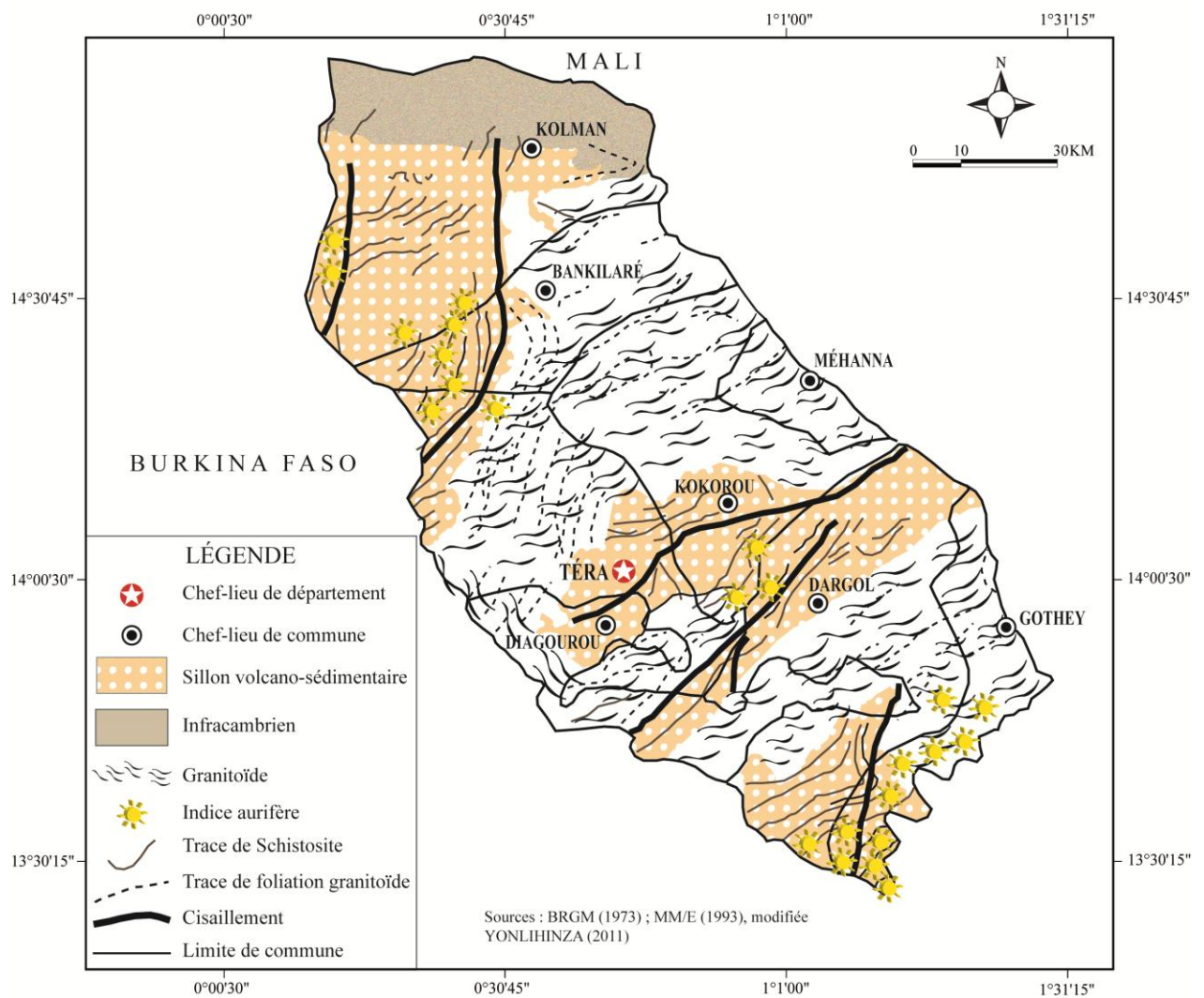


Figure 2.1.11 : la structure géologique du département de Téra

Les travaux de prospection effectués dans le Liptako ont permis de mettre en évidence plusieurs indices dont principalement l'or, le manganèse, l'argent, le lithium, le nickel, le chrome, le titane, le vanadium, le molybdène et le cuivre d'après les données du Centre de Recherche et de la Géologie Minière (CRGM, 2010).

Parmi tous ces minerais l'or est le plus connu et le plus important. Déjà en 1973, les travaux de recherche menés par Eberhard MACHENS, géologue au Bureau de Recherche Géologique et Minière (BRGM) ont permis de mettre en évidence 112 indices d'or dans le Liptako nigérien dont certains sont exploités depuis 1984 en alluvionnaire issu essentiellement des formations volcano-sédimentaires. Selon la Direction de la Géologie du Ministère des Mines, plusieurs gisements ont été mis à jour ces dernières années. Pour le gisement de Samira, les sondages estiment les réserves à 6,65 millions de tonnes de minerai à 2,39 g/t. À Libiri, il y a 432 millions de tonnes de à 2,2 g/t. Au Sud du site de Samira se trouve le gisement de Séfanangué où l'or est associé à l'argent pour une réserve de 3 millions de tonnes à 1,93 g/t. À ces sites, il faut ajouter plusieurs autres exploités artisanalement dont celui de Komabangou considéré comme le plus important. D'importants travaux de prospection y ont été effectués en 1985 par l'ancien Office National de Recherche Minière (ONAREM). L'estimation des réserves de ce gisement est de 8 890 447 tonnes de minerai à 2,40 g/t soit 12,5 tonnes d'or métal.

Au titre des minerais non encore exploités, il semble selon le service d'information géologique du Ministère des Mines que c'est Monsieur REFORMATSKY, géologue de la Direction des Mines de l'Afrique Occidentale Française (AOF) qui découvrit les premiers indices de manganèse. Il fit cette découverte lors d'une mission dans la colonie du Niger de 1930 à 1932. Pendant cette mission il mettra à jour l'existence de manganèse dans des gneiss fortement altérés sur une colline à 6 km au nord de la ville de Téra. Plus tard, la réserve sera estimée à 52 000 tonnes. À Kourtchi, village situé dans la commune de Gorouol, un gisement de 90 millions de tonnes de minerai contenant 54 000 tonnes de cuivre et 36 000 tonnes de molybdène est découvert. Les indices d'argent signalés se trouvent généralement dans des filons de quartz à sulfures au contact entre granitoïdes et roches volcano-sédimentaires. Il est associé à l'or à Séfanangué avec un dépôt de 457,7 kg d'une teneur de 0,19 g/t. Le Lithium a été découvert aux environs du village de Dibilo au nord de la commune de Téra. Les indices sont situés entre les granites et les volcans sédimentaires associés à des filons de quartz et de pegmatites, encaissés dans des roches basiques à ultrabasiqes ou les granitoïdes. Les réserves de Dibilo sont estimées à 350 000 tonnes de minerai. Il existe dans la partie centrale du Liptako nigérien plusieurs petits massifs d'ultrabasites dont l'altération en latérites a permis la

formation de petits gîtes de Nickel de 200 000 tonnes de réserve à plus de 1,5 % de Nickel. L'indice de Tchawa, dans le sillon volcano-sédimentaire de la Sirba est associé à une lentille de gabbro. La minéralisation se présente sous la forme d'un banc de 20 m d'épaisseur et 10 km d'extension avec des teneurs moyennes de 12,5 % Titane, et 4 % Vanadium.

À l'heure actuelle, l'or demeure la seule ressource minière exploitée à Téra. Pour les autres minerais, les réserves sont pour le moment considérées comme en deçà de l'exploitable. Néanmoins, les explorations qui sont actuellement menées dans le département ainsi que l'évolution des cours des minéraux sur le marché mondial pourraient à l'avenir les rendre économiquement rentables donc exploitables.

2.1.6. L'exploitation aurifère

Découvert en 1964, l'or de Téra est demeuré longtemps une richesse non exploitée. Depuis le début des années 1980, elle connaît un engouement sans précédent et est exploitée artisanalement sur plusieurs sites disséminés un peu partout sur le département. L'exploitation industrielle commencera plus tard en 2004 à travers la Société des Mines du Liptako (SML) dans la Sirba.

2.1.6.1. L'orpaillage

Suite à la sécheresse de 1984 consécutive aux mauvaises récoltes de 1983, le gouvernement du Niger a voulu pallier l'exode rural vers Niamey la capitale et les pays côtiers (Togo, Ghana et Côte d'Ivoire). Pour y parvenir, il incita à la pratique de l'orpaillage (l'exploitation artisanale de l'or) dans toute la région du Liptako nigérien d'une manière générale et à Téra en particulier. C'est ainsi que, depuis cette année, l'orpaillage est pratiqué par les populations locales qui ne tarderont pas à être rejointes par d'autres venues de toutes les régions du Niger mais aussi de pays de l'Afrique de l'ouest, avec une présence plus marquée des burkinabé et des maliens d fait de la proximité de ces pays.

Comme nous l'avons déjà souligné, le site de recherche artisanale de l'or de Komabangou est considéré comme le plus grand site d'orpaillage du département de Téra, de part sa fréquentation d'environ 25 000 personnes (DEMPEC, 2009). Nos investigations confirment le caractère massif de la fréquentation de ce site. Mieux, elles montrent la diversité des acteurs qui y convergent dans leurs origines géographiques (figure 2.1.12). Une présence plus

marquée des originaires de Téra avec 64,75 %. Si cette prédominance des ressortissants du département va de soi, il est très intéressant de noter que c'est tout Téra qui est représenté à Komabangou, on y retrouve des populations venues de tous les cantons : 8,10 % de Gorouol, 18,91 % de Kokorou, 57,14 % de Dargol et 9,26 % de Diagourou. La réputation du site de Komabangou ayant dépassé les frontières du département de Téra, il accueille des populations venues de toutes les régions du Niger. La preuve, parmi les personnes interrogées, 18 % sont des nigériens d'autres régions. Au-delà des limites du Niger, l'or de Komabangou crée un appel d'air pour plusieurs nationalités ouest-africaines.

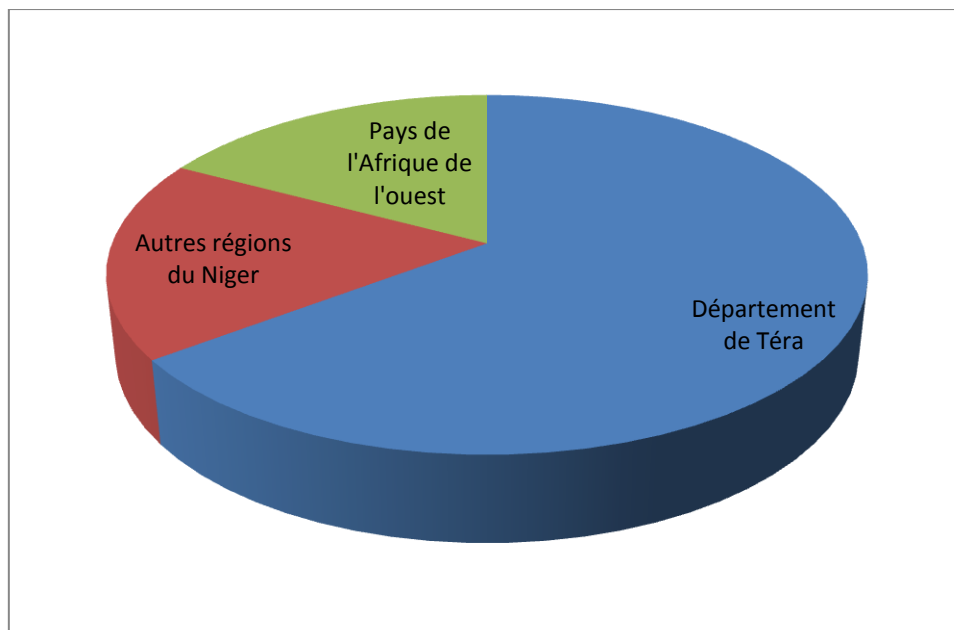


Figure 2.1.12 : provenances des exploitants du site d'orpaillage de Komabangou

Source : enquêtes de terrain (2009)

2.1.6.2. Les sites d'orpaillage

Sur la base d'un inventaire des sites d'orpaillage du Liptako-Gourma du Niger effectué par la Direction Régionale des Mines et de l'Energie de Tillabéry du 06 au 12 avril 2001 et du 1^{er} au 12 mai de la même année, nous faisons de ceux relevant du département de Téra une répartition en trois composantes géographiques suivant les sillons de l'or. Chacun de ces sillons est un regroupement de zones correspondantes aux territoires de villages qui accueillent les sites d'orpaillage (figure 2.1.13)

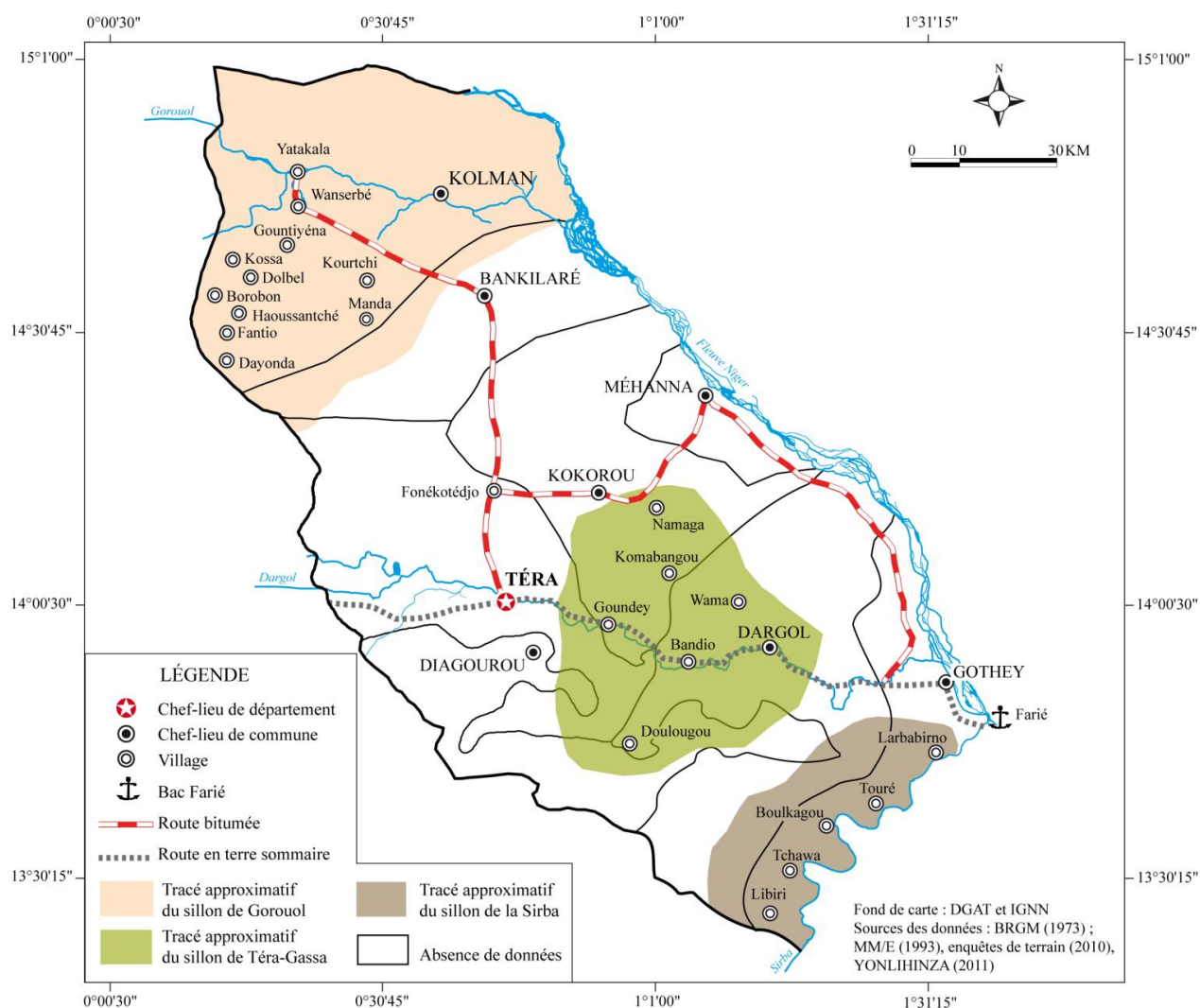


Figure 2.1.13 : les sites d’orpaillage du département de Téra

* Le sillon du Gorouol

Il est situé au nord-ouest du département de Téra et couvre une superficie d’environ 3 000 km². Il est subdivisé en plusieurs zones correspondant aux territoires de 11 villages administratifs : Yatakala, Wanserbé, Gountouyéna, Kossa, Dolbel, Borobon, Haoussantché, Fantio, Dayonda, Kourtchi et Manda. Ces zones abritent 26 sites d’orpaillage dont 11 en activité. L’activité d’extraction de l’or y est essentiellement menée par 2 400 personnes issues surtout des populations locales.

Dans la zone de Yatakala, le site de Taswada est ouvert en 1997 et a connu ses années de gloire. Actuellement les activités sont relativement au ralenti, néanmoins, il enregistre 7 puits d’exploitation d’une profondeur variant entre 40 et 60 m. Chaque puits est exploité par 10 à 20 personnes provenant des villages environnants tels que Yatakala, Wanserbé,

Boukarikoyré et Wézébangou. L'or exploité se localise principalement dans des veines ou filons de quartz fracturés, altérés recoupant des formations schisteuses allant de gris verdâtre à gris sombre.

Dans la zone de Wenzerbé et au niveau du site de Tondobanda l'exploitation de l'or se fait dans les formations latéritiques superficielles à travers de petites excavations de 1 à 3 m de profondeur. Cette activité est essentiellement menée par des femmes de Wenzerbé. Elle est de moindre importance du fait des problèmes d'alimentation en eau. Le site accueille environ 5 personnes par jour.

La zone de Gountouyéna abrite 3 sites où l'or est exploité depuis 1998. L'or est exploité à partir des formations latéritiques superficielles en grande partie par les femmes du village de Gountouyéna. Ici également, les activités tournent actuellement au ralenti avec environ 7 personnes par jour. Le site de Ganganilakalzara est le prolongement du site précédemment décrit. Il s'agit là encore d'exploitation de l'or dans les formations latéritiques superficielles. Enfin le site de Kakatondi où l'or est exploité dans 7 puits de 30 à 40 m de profondeur et où la cible est présentée par des veines ou des filons de quartz très fracturés, traversant une formation schisteuse grise verdâtre. Jadis glorieux, ce site est actuellement abandonné.

À Kossa, le site de Kolé situé au flanc de la colline a été ouvert en 1989. Actuellement il est presque abandonné au profit du site voisin de N'djélé. C'est en fait un ancien site délaissé qui a connu une période très productive et sur lequel les orpailleurs se replient pour de nouveaux filons. Il se subdivise en 2 quartiers : Tchégotarey et Téban. Le quartier de Téban porte 4 puits d'une profondeur moyenne de 40 m accueillant environ 18 personnes par puits. Sur celui de Tchégotarey, seuls y persistent les travaux d'exploitation de latérites superficielles. La population sur l'ensemble du site avoisine 150 personnes.

La zone de Dolbel a vu le jour en 1986 avec l'ouverture du site de Kouakabanza à 7 km à l'est du village de Dolbel. L'or est exploité principalement dans les formations latéritiques superficielles par petites excavations de 1 à 3 m de profondeur. Il faudrait néanmoins ici signaler l'existence de 3 anciens puits abandonnés. La population est estimée à 10 personnes sur ce site.

Dans la zone de Borobon, le site de N'djidé fonctionne à 1 kilomètre du village de Bongouro depuis 1996. Les activités sont au ralenti et portent sur l'exploitation des latérites. Le site de Tondiloko est contigu au village d'Alfa Koyré et est un prolongement du précédent. L'or est recherché dans les latérites superficielles. Le site de Koromba ouvert en 1985 est abandonné. L'exploitation de l'or se faisait dans les latérites superficielles. Mais récemment un regain

d'intérêt pour ce site a conduit vingt orpailleurs à forer deux puits d'une profondeur de 30 m et dans lesquels aucune production d'or n'a été encore enregistrée.

Dans la zone de Haoussantché, le site d'Ilé date du début des années 1990. Les activités qui portent sur l'exploitation des latérites superficielles sont à présent très ralenties. Le site de Koweit qui occupe une vaste étendue a connu par le passé d'intenses activités qui ont été ralenties par la pénurie d'eau. L'orpaillage porte essentiellement sur les latérites superficielles. Il accueille environ 20 personnes par jour.

À Fantio le site de Goriabanda est ouvert en 1991 ; il est exploité sur vingt puits atteignant parfois une profondeur de 70 m. De 1999 à 2000, ce site a joué un rôle économique prépondérant pour les populations locales. Il est actuellement abandonné au profit du site de Domo découvert en janvier 2001 et supposé plus riche. Ce site comporte 80 puits d'une profondeur de moyenne de 20 m accueillant 13 à 14 personnes chacun, soit environ une population de 1 120 personnes. La roche cible est constituée par des formations schisteuses grises, jaunâtre à rougeâtre traversées par des veines ou filons de quartz aurifères. La vente du produit d'orpaillage s'effectue sur place avec des petits détaillants.

Dans la zone de Dayonda, le site de Goundougou est ouvert en 1999. L'or y est exploité aussi bien dans des puits de 10 m de profondeur qu'à travers les latérites superficielles. Le site de Gambou est ouvert depuis 1991. Il est situé à 2 km à l'ouest du village de Dayonda dans le Gorouol où les femmes pratiquent des travaux d'exploitation superficielle.

À Kourtchi il y a le site de Amarsingué presque abandonné où l'or est exploité à partir des latérites superficielles dans des excavations d'environ 2 m de profondeur suivant des veines de quartz aurifères. Il est presque abandonné au même titre que celui de Gourmantchétondi. Le site de Ginta est ouvert depuis 13 ans. L'exploitation de l'or se fait à partir de latérites superficielles et de deux puits d'une profondeur de 15 m ciblant des filons ou veines de quartz dans des formations schisteuses. Il connaît à présent une activité ralentie et intermittente due au problème crucial d'alimentation en eau. Le site de Sadina est créé en 1994 sur des tranchées géochimiques, comme ceux de Koweit et de Ginta. Il est actuellement à l'abandon à cause du même problème de pénurie en eau.

Dans la zone de Manda sur le site de Tiringa, l'exploitation de l'or se fait dans les latérites superficielles et également dans des puits actuellement abandonnés. À Manda et Tongongou la recherche de l'or est essentiellement réalisée dans les formations latéritiques et des puits. On enregistre un seul puits d'une profondeur de 15 m et des trous de 2 à 3 m de profondeur atteignant la partie superficielle des schistes à veines ou filons de quartz altérés. La population du site est estimée à 100 personnes malgré le problème d'alimentation en eau. Le site de

Sinibangui se situe entre les villages de Manda et de Tessi. L'exploitation de l'or est effectuée à partir de formations latéritiques par des excavations de 2 à 3 mètres de profondeur. Il est pratiquement abandonné. Le site de Tondikira situé à environ 7 km au Sud-est de Manda comporte environ 50 puits dont 30 en activité et d'une profondeur moyenne de 15 m. Ces puits visent les schistes altérés de couleur rougeâtre à veines ou filons de quartz minéralisés.

* Le sillon de Téra-Gassa

Avec une superficie de 4 500 km², le sillon de Téra-Gassa se trouve au centre du département. Au total 7 sites en activité y ont été identifiés dans 4 zones correspondant aux villages de Komabangou, Boura, Bandjo et Gounday.

Dans la zone de Komabangou (figure 2.1.14), le site du même nom est le plus important de Téra. Il draine chaque année 25 000 personnes autour de 4 000 puits. Le site de London est le deuxième de cette zone sans avoir la même envergure.



Figure 2.1.14 : le site d'orpaillage de Komabangou

Source : YONLIHINZA (2009)

Au niveau de la zone de Boura, le site de Boubéné est ouvert depuis 1997 au nord-est du village de Tchétchiré. Actuellement l'activité d'orpaillage consiste en la reprise d'une quinzaine d'anciens puits d'une profondeur moyenne de 12 mètres chacun. On note

également l'exploitation de latérites superficielles. Il accueille une population d'une centaine d'orpailleurs. Le site de Tassigorou se situe au flanc nord d'une colline à l'est de Tchétchiré. On y dénombre 16 puits en activité d'une profondeur moyenne de 14 m dont 3 produisent de l'or. Il accueille environ 240 personnes dont 12 à 15 orpailleurs par puits. Ici, la roche cible est constituée de formations schisteuses à veines ou filons de quartz aurifères. Le site de Tchétchiréharodo ouvert il y a 9 ans entre les villages de Boura et Tchétchiré est une exploitation réalisée à partir d'anciennes tranchées. On enregistre 10 puits d'une profondeur moyenne de 24 m débouchant sur la nappe. Environ 200 personnes s'activent autour des puits. Sur le territoire villageois de Bandjo, l'exploitation de l'or se fait dans une dizaine de puits et dans les latérites superficielles sur le site de Tondey ouvert en 1997. Les activités d'orpaillage sont actuellement au ralenti.

À Goundey, sur le site de Ségoro ouvert depuis 1986, l'or est recherché dans 24 puits allant jusqu'à 16 m et accueille en moyenne 5 orpailleurs par puits provenant des villages environnants.

* Sillon de la Sirba

Ce sillon déborde la limite territoriale de Téra et occupe une bonne partie de la vallée de la Sirba. La Sirba rappelons-le est l'un des affluents du fleuve Niger qui sert de frontière naturelle entre les départements de Téra, Kollo et le poste administratif de Torodi. Il couvre une superficie d'environ 5 000 km² sur laquelle 20 sites ont été identifiés dont 18 en activité drainant une population estimée à 11 000 personnes.

Un des plus importants sites d'orpaillage du côté de Téra, est le site de Tchalkam. Il réunit 500 individus dans 3 quartiers différents. Il y a d'abord le quartier de Paké ouvert en 1998 qui connaît d'intenses activités d'exploitation d'une vingtaine de puits d'une profondeur de 36 m. Le nombre d'orpailleurs est de 15 et le site draine environ 300 personnes. Ensuite nous avons le quartier de Habé ouvert en 1994 : il occupe 50 orpailleurs autour de 3 puits. Enfin le quartier de Hitié ouvert à la même date que Habé où l'exploitation se déroule autour de 5 puits dans des formations latéritiques superficielles. Le site de Boulondjounga accueille une population de 460 personnes sur 2 quartiers qui sont Gatchirey et Kakou. La recherche d'or se déroule dans 14 puits dont 9 à Gatchirey et 5 à Kakou à des profondeurs qui peuvent atteindre 50 m. L'exploitation de l'or se fait également dans des formations latéritiques superficielles. Ce site fera bientôt l'objet d'une exploitation industrielle par la Société des Mines du Liptako qui a reçu le permis d'exploitation. Enfin, le site de Libiri où la recherche d'or s'effectue dans

une vingtaine de puits d'une profondeur moyenne de 30 m et autour desquels s'affaire une centaine de personnes.

Ce qu'il faut noter, c'est qu'à la différence des sillons du Gorouol et de Téra-Gassa pour lesquels le manque d'eau est souvent à l'origine du ralentissement des activités d'orpaillage, dans ce cas précis, ce sont les inondations qui sont à la base des éboulements des ouvrages d'exploitation de l'or qui poussent à l'abandon de certains sites.



Figure 2.1.15 : l'exploitation de l'or par puits sur le site de Boura

Source : YONLIHINZA (2009)

2.1.6.3. La production artisanale de l'or

Les procédés de production de l'or métal est fonction de la nature du minerai. Ainsi, le traitement de l'or alluvionnaire et éluvionnaire consiste essentiellement au vannage et à la batée du minerai aurifère pour la récupération de pépites d'or. C'est une technique simple qui n'exige pas beaucoup de moyens financiers et matériels. En outre, elle permet facilement d'obtenir de très faibles quantités d'or contenues dans les éluvions des terrasses et alluvions des cours d'eau.

Le traitement de l'or filonien exige d'abord de procéder au concassage et au broyage du minerai en bloc de quartz aurifère. Ce travail est effectué dans des mortiers en aciers de récupération (bouteille de gaz) avec des pilons très souvent fabriqués à partir de morceaux d'arbre à transmission de voiture jusqu'à l'obtention d'une poudre. Cette poudre est soumise à un tamisage manuel puis lavée et séchée. C'est à ce moment que l'or est obtenu par séparation des éléments ferrugineux à l'aide d'aimant. C'est un travail laborieux dans le processus de production artisanale de l'or qui est exécuté généralement par des orpailleurs spécialisés en la matière au sein du groupe ou par des spécialistes privés dont les services sont loués. Une partie de la production est écoulee sur place pour subvenir aux besoins immédiats et l'autre est stockée pour être vendue à Niamey à des prix plus rémunérateurs.



Figure 2.1.16 : l'extraction manuelle de l'or sur le site de Komabangou

Source : YONLIHINZA (2009)

Il faut dire que certains groupes possèdent leur propre matériel d'exploitation et de production de l'or, et d'autres moins nantis louent une partie ou même l'ensemble auprès des commerçants sur la base d'un contrat tacite.

2.1.6.4. Les ressources financières générées par l'exploitation de l'or

En l'absence de chiffres récents, nous nous basons sur une évaluation de la production d'or issue de l'orpaillage faite par la Direction des Mines durant la campagne d'orpaillage 1988-1989 sur trois sites à la frontière nigéro-burkinabé dans le canton de Dargol. D'après les relevés effectués au mois de d'avril et mai 1989, la quantité d'or extraite sur le site de Gnafarou s'élève à 48,55 kg représentant une valeur de 178 570 000 FCFA soit 272 229 euros. Soit 22,35 % de la quantité totale d'or vendu et 24,9 % de la valeur globale réalisée durant toute la campagne.

Sur le site de Libiri, la quantité d'or vendu est de l'ordre de 30,47 kg pour une valeur de 112 222 000 FCFA. Elle représente 15,6 % de la valeur globale des ventes.

En ce qui concerne le site de Tchalkam, l'estimation de la production d'or métal est de 31kg, équivalente à celle obtenue sur le site de Libiri durant la même campagne. La valeur des ventes s'élevait à 108 000 000 FCFA (164 645 euros) soit 15,25 % du volume total de la valeur globale des ventes de la période considérée.

Plus récemment, c'est-à-dire en 2005, à la Direction des Exploitations Minières et Petites Exploitations (DEMPEC), on estime que la production d'or sur les sites de Komabangou et de M'banganga a atteint 1 961 kg soit 63 048 onces.

Cependant, ces chiffres sur la production d'or bien qu'officiels, doivent être pris avec beaucoup de réserve. Ils sous estiment la réalité des quantités d'or produites sur les sites d'orpaillage. Cela compte tenu d'abord de la réticence des orpailleurs comme des commerçants à déclarer les quantités exactes produites, vendues et achetées. Ce qui en soit est une violation de la disposition réglementaire⁵¹ qui fait obligation à ces derniers de communiquer les quantités d'or extraites et vendues.

Ce comportement, confirmé sur le terrain est confortée par l'affirmation de certains commerçants qui affirment par ailleurs que la quantité d'or achetée quotidiennement sur les sites ne représente pas celle qui est réellement produite. Selon eux, une partie de l'or non déclarée est stockée en attendant la remontée du cours de l'or ou vendue directement à Niamey. Il faut dire aussi que l'administration n'est pas présente sur tous les sites.

⁵¹ Arrêté n°70/MME/DM du 05 août 2004, définissant le code de conduite sur les sites d'exploitations minières artisanales surveillés et contrôlés par l'administration.

Article 5 - Le titulaire d'autorisation d'EMA est tenu de communiquer quotidiennement au chef de l'équipe mixte de surveillance et de contrôle :

- la quantité de substance minière extraite,
- la quantité de substance minière vendue et le nom de l'acheteur.

2.1.6.5. L'industrie aurifère

Le début des années 2000 est marqué par une montée sensible du cours de l'or suite à la croissance de la demande du métal jaune. Le prix de l'once d'or est passé de 850 dollars en 1980 à 1315 dollars en 2010 (information publiée sur www.finance-inflation.com) soit une augmentation moyenne de 15 dollars par an. Dans cette optique, le département de Téra, présentant déjà des indices évidents de présence du métal jaune, est dans la ligne de mire des investisseurs. Ceci d'autant plus que l'intensification des activités de l'orpaillage laisse présager l'existence d'importants gisements. Désormais, c'est la course aux permis de recherche minière de la part de plusieurs entreprises étrangères spécialisées en la matière.



Figure 2.1.17 : l'usine de la Société des Mines du Liptako dans la Sirba

Source : Google Earth Spot Image

Bientôt c'est tout le département qui sera concerné par l'exploration minière. On dénombre aujourd'hui 13 permis (figure 2.1.18) de recherche octroyés : KOSSA et NAMGA (OREZON), TERA-1 et DARS-1 (Liptako Ltd), TERA2 (Tourian), DIBILO (Tourian

Ressource), Komabangou (Etruscan), DARS-2 et DARS-3 (Arc Island), TCHAWA (AGMDC), KOUL-1 et KOUL-2 et TCHALKAM (Société JUDE). Le permis de TCHAWA détenu par African Geomin Development Corporation (AGMDC) est le premier à donner des résultats concluants qui ont abouti à la mise à jour de gisements exploitables. D'où l'octroi de trois permis d'exploitation : SAMIRA, TCHAWA et BOULONDJOUNGA.

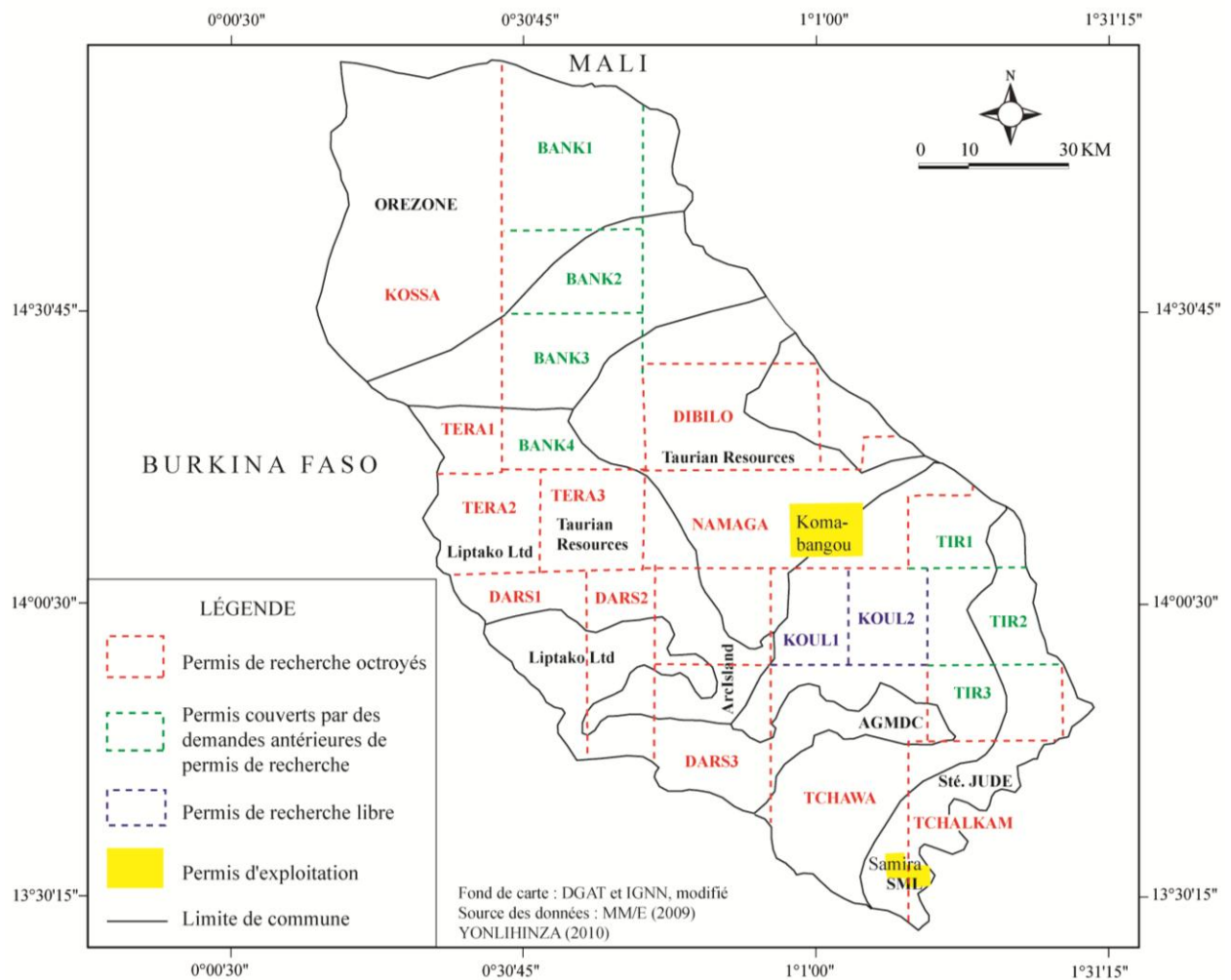


Figure 2.1.18 : le découpage des titres miniers dans le département de Téra

Ainsi, depuis le mois d'octobre 2004, le Niger est producteur industriel d'or à travers la Société des Mines du Liptako (figure 2.1.19) qui opère actuellement sur les sites de Samira, Tchawa et bientôt à Boulondjounga dans la vallée de la Sirba sur le territoire cantonal de Dargol. Cette société qui a produit son 1^{er} lingot d'or le 5 octobre 2004 est une filiale de la société canadienne African Geomin Development Corporation (AGMDC). La SML est une entreprise au capital de 600 millions de FCFA (914 695 euros) dont 80 % des actions sont

détenues par AGMDC et 20 % par l'Etat du Niger. Elle a produit à la date de décembre 2005, 3 670 kg d'or soit 118 000 onces.



Source : YONLIHINZA (2010)

2.1.7. Les échanges commerciaux

Pour l'importation, ils concernent les produits manufacturés (sucre, savon, sel, tissu, huile, etc.) Les céréales (le riz, le mil, le maïs, le blé), les produits alimentaires (l'igname, les fruits, l'huile de palme, le sel de cuisine, etc.), les matériaux de construction (ciment, tôle, fer). L'importation des motos de fabrication asiatique est un phénomène récent mais qui prend de l'ampleur. Les importations se font à partir de Niamey, du Burkina Faso et des pays du littoral notamment le Ghana, la Côte d'Ivoire, le Nigéria, le Bénin et le Togo. Les exportations portent essentiellement sur les produits d'élevage (le bétail sur pied, les peaux, la volaille). Le bétail et les peaux sont généralement exportés vers le Nigéria, le Togo, le Ghana et la Côte d'Ivoire alors que la volaille et les œufs se limitent à Niamey.

L'essentiel des échanges commerciaux est animé par les produits issus de l'élevage et les marchés locaux constituent les principales plaques tournantes. Il est important de noter ces dernières années que l'intensification des exploitations minières artisanales est en train de prendre de l'essor face à la baisse des productions agricoles consécutives aux sécheresses récurrentes.

2.1.7.1. Le commerce du bétail, une manne dans l'économie locale

À Téra, la récurrence des sécheresses de ces dernières années a fini par atténuer le clivage entre l'agriculteur et l'éleveur. Car l'exclusivité dans l'un ou l'autre domaine ne cesse de montrer ses limites. À ce sujet, notons avec Jérôme MARIE (1993), que le contact permanent entre sédentaire et nomade a fini par rapprocher les stratégies agricoles et pastorales, conduisant progressivement vers une condition agro-pastorale commune. Cela a évolué vers une remise en cause des notions de sédentarité et de nomadisme. Du coup, tous les paysans sont pratiquement devenus des agropasteurs. Pour survivre ils sont donc contraints le plus souvent de pratiquer les deux activités c'est-à-dire l'agriculture et l'élevage en même temps. Mais si la production agricole est essentiellement autoconsommée, l'élevage donne lieu à une spéculation économique très importante. Cette spéculation se déroule principalement sur les marchés locaux dont certains étendent leur influence au delà des frontières du département. La vente des animaux prend donc la tournure d'une activité importante dans l'économie locale.

En dehors de la vente d'animaux sur pied sur laquelle nous reviendrons plus en détail, la production de viande est un créneau porteur dans le département malgré le caractère extensif du système de production et le manque d'organisation des professionnels de la viande. Cette production qui s'élève à 11,8 tonnes en 2007 est une preuve qu'elle contribue à l'augmentation des revenus de la population. Malgré l'importance de la production, les intervenants de cette filière continuent à conduire leur activité de manière informelle face au manque de moyens, d'organisation, et d'infrastructures adéquates d'inspection.

La production laitière est aussi une activité économique majeure. Avec une production de 135 324 115 litres en 2007, le lait est le produit le plus élevé pour les éleveurs et les sédentaires. Il constitue leur principale source de protéines animales. Il existe dans le département un potentiel laitier très important. Le lait de bovin est le plus consommé, c'est aussi celui qui est le plus produit avec environ 2/3 de la production, le reste est

commercialisé. Malgré la faible productivité du cheptel, le lait reste le moyen de subsistance des éleveurs. Sa production est contrôlée par les pasteurs et les agro-pasteurs. Aucune autre technique n'ayant été développée, cette production de type traditionnel reste tributaire des variations climatiques et est à la base de fluctuations importantes des quantités de lait produit selon que la saison des pluies a été généreuse pour un bon fourrage ou pas. L'activité est aujourd'hui dans un système traditionnel dont les femmes sont les principales actrices de la collecte et de la vente sur les marchés. Le beurre est la seule transformation du lait et il n'existe pas de savoir faire dans la transformation du produit dont la durée de vie est courte dans les conditions rudes de température. Au regard de la capacité de production importante qu'a la filière lait toute stratégie de développement doit en tenir compte pour une bonne marche de l'économie locale.

Les cuirs et peaux constituent une importante partie des productions animales et participent de manière significative à l'économie du département. Les bovins, les ovins et les caprins sont les espèces dont l'abattage a produit en 2007, 50 292 cuirs et peaux toutes espèces confondues. Ils sont utilisés pour l'artisanat local exercé par les Bella dont 95 % est commercialisé de manière informelle dans les pays voisins. Cette filière souffre également d'un manque d'intérêt et nécessite une organisation des acteurs impliqués dans la production, la collecte et les débouchés.



Figure 2.1.20 : le marché de la ville de Téra, côté bétail

Source : YONLIHINZA (2009)

Le commerce du bétail se fait à travers 2 catégories d'animaux : le petit et le gros bétail. Le petit bétail est constitué d'ovins et de caprins donc de moutons et de chèvres pendant que les bovins et camelins, équins et asins forment le gros bétail.

Il y a lieu tout de même de préciser que 4 marchés hebdomadaires locaux animent le commerce et reviennent fréquemment dans la réponse à la question aux revendeurs du lieu d'approvisionnement en bétail. Il s'agit des marchés de la commune urbaine de Téra (figure 2.1.20), celui de la commune rurale de Gothèye et ceux des villages Bandjo et Doungouro respectivement dans les communes rurales de Dargol sur la Route Nationale N°4 (RN4) et Kokorou sur la Route Nationale N°5 (RN5).

Ces marchés ont une grande réputation du fait de leur renommée qui dépasse les frontières du département de Téra. Ils ont une dimension nationale et même internationale surtout dans le cas de ceux de la commune urbaine de Téra et de la commune rurale de Gothey. Ce sont donc ces marchés qui forment un réseau drainant l'essentiel du bétail du département, dont les principaux clients viennent de Niamey et des pays voisins, en l'occurrence le Nigeria dont la présence sur les marchés est remarquable à travers les camions chargés d'acheminer les animaux.

Comme nous l'avons déjà souligné, ici aussi l'absence ou le caractère partiel des données statistiques en la matière ne permet pas une appréciation exacte des transactions. Toutefois, les statistiques disponibles suffisent pour nous édifier sur l'importance de la spéculation dans le commerce du bétail sur les marchés locaux. En 10 ans, c'est-à-dire de 1988 à 1998, en moyenne 37 108 têtes de bétail composé de bovins, ovins, caprins, camelins, asins, et équins ont été vendues sur les marchés de Téra.

Si l'on considère le cas spécifique des petits ruminants, la période de vente est fondamentale pour juger des prix. Elle détermine la demande et crée une fluctuation des prix. Car, si à l'approche de la fête de l'Aid-el-kebir appelée Tabaski, le mouton coûte cher, ceci n'est pas le cas en période ordinaire où les propriétaires ne cherchent qu'à vendre leurs animaux pour maintenir l'activité dans la plupart des cas.

Ainsi, Sâfi ISSIFI (2005) constate qu'à l'approche de la Tabaski, les animaux s'achètent en moyenne à 35 000 FCFA sur les marchés locaux et sont revendus entre 45 000 à 60 000 FCFA (69 à 91 euros) avec des exceptions pour des moutons vendus de 90 000 à 120 000 FCFA (137 à 183 euros). Quant à la chèvre, toujours pendant cette même période, elle se négocie autour de 16 500 F CFA (25 euros) sur les marchés locaux et est

revendue entre 20 000 FCFA et 25 000 FCFA (30 euros et 38 euros). Cette spéculation rapporte près 492 800 000 FCFA (751270 euros) pendant la période de la fête et 1 579 200 000 FCFA (2 407 479 euros) le reste de l'année. Au total on en arrive à la somme de 2 072 000 000 FCFA (3 158 748 euros) drainée par la commercialisation du petit ruminant à l'échelle d'une année. Si le seul cas du commerce du petit bétail draine autant de richesse financière, la place du bétail d'une manière générale en tant que levier de l'économie du département de Téra est amplement justifiée. De plus, il n'est pas inutile de préciser l'importance de ce commerce pour les nouvelles communes. Car en matière d'impôt et en considérant la somme de 200 FCFA (0,30 euros) prélevée par les communes pour chaque mouton ou chèvre présenté sur les marchés locaux, celles-ci engrangent environ 103 600 000 FCFA (157 937 euros) par an. C'est la preuve que l'élevage est bien un des secteurs sur lesquels le processus de décentralisation engagé au Niger peut compter pour réussir à Téra.

2.1.7.2. La commercialisation de l'or

L'achat et la vente de l'or sur les sites sont effectués aussi bien par des nigériens que par des étrangers (burkinabés, maliens, sénégalais, etc.). La majorité de ces commerçants sont des intermédiaires travaillant pour le compte de gros commerçants basés à Niamey et à l'étranger. Certains achètent et vendent sur place leur produit avec une petite marge sur le prix d'achat aux producteurs (orpaillage) variant de 100 à 250 FCFA/gr/or (0,15 à 0,38 euros/gr/or).

Le système de mesure utilisé par les commerçants pour l'achat de l'or sur les sites d'orpaillage est très archaïque et imprécis :

- Balances manuelles ;
- Pièces de monnaie d'1 FCFA pour 1gr/or, 10 FCFA pour 3 gr/or et 25 FCFA pour 6 gr/or ;
- Brin d'allumette correspondant à ½ gr/or.

Il convient de souligner qu'en réalité les fluctuations des prix de vente de l'or sur les sites d'orpaillage suivent plutôt la loi de l'offre et de la demande. En effet, lorsque l'or abonde sur les sites, la tendance des prix est à la baisse et quand il devient rare, c'est la flambée des prix.

* Les circuits et les acteurs de la commercialisation de l'or

Sur les sites d'orpaillage le circuit de commercialisation de l'or est très complexe et difficile à cerner compte tenu de la multiplicité des intervenants. Ceux-ci peuvent être classés en 3 catégories :

- Les gros commerçants ;
- Les commerçants intermédiaires ;
- Les revendeurs.

Le commerce de l'or est une activité très lucrative et informelle dans les conditions actuelles de l'exploitation artisanale de l'or au Niger fait que les commerçants forment un cercle fermé très difficile à pénétrer. C'est pourquoi les informations recueillies sur le commerce et la production de l'or demeurent à ce jour, très fragmentaires. Par crainte de taxes éventuelles sur leurs activités, les principaux acteurs (commerçants et orpailleurs) ne donnent pas d'informations précises sur les achats et les productions. Il y a lieu de dire aussi que les services publics n'ont pas trouvé un mécanisme permettant de remédier au problème.

Du coup à Téra, tout le circuit de la transaction de l'or est dominé par les gros commerçants, les intermédiaires et les revendeurs et fonctionne dans des conditions qui échappent à l'administration publique, une mafia locale en quelque sorte.

Les gros commerçants ou « *Maïguida*⁵² » comme on les appelle dans le jargon populaire sont généralement basés à Niamey et à l'étranger (Ghana, Togo, etc.) et constituent les principaux bailleurs de fonds pour l'achat et la vente de l'or. Ils viennent rarement sur les sites d'orpaillage. La plupart d'entre eux travaillent en collaboration avec de gros négociants d'or résidant en Europe et aux États Unis d'Amérique. Dans leurs stratégies, ces commerçants peuvent parfois contribuer soit directement soit indirectement au financement des travaux d'exploitation de l'or de certains exploitants de confiance. Ce sont eux alors qui fournissent à travers leurs représentants le matériel d'exploitation sous forme de location aux producteurs d'or. Ceci leur permet d'être l'unique client privilégié de l'exploitant (orpailleur) et de fixer ainsi souvent arbitrairement d'ailleurs les prix d'achat de l'or sur les sites.

Les commerçants intermédiaires sont préférentiellement des parents (frères, cousins) ou des amis fidèles aux gros commerçants. Certains de ces intermédiaires résident temporairement sur les sites d'orpaillage. Ils peuvent effectuer parallèlement d'autres activités commerciales (vente de produits divers) sur les lieux. Ils sont parfois assistés par d'autres commerçants qui

⁵² Maïguida signifie patron en Haoussa

sillonnent les sites d'orpaillage et ils distribuent un certain montant d'argent pour effectuer l'achat de l'or. D'autres en revanche, se trouvent en permanence sur les sites d'exploitation et ne se déplacent seulement que pour apporter aux patrons les quantités d'or achetées et en même temps se ravitailler en fonds nécessaires ainsi qu'en d'autres produits à vendre sur les sites. C'est auprès d'eux que la plupart des exploitants privés (propriétaires de puits) par nécessité contractent des prêts qui consistent en matériels et moyens financiers pour entreprendre leurs travaux et pour subvenir à leurs besoins quotidiens.

Les revendeurs se classent dans la catégorie des acheteurs d'or individuels qui ne possèdent pas d'importantes ressources financières. Ils sont très nombreux sur les sites et peuvent être soit des anciens orpailleurs reconvertis, soit des petits commerçants installés sur les sites. Ils achètent auprès des orpailleurs de petites quantités d'or en pépites ou paillette d'or fin pour revendre sur place aux intermédiaires avec une faible marge sur le prix d'achat (de l'ordre de 100 à 150 FCFA/gr/or). Leurs clients préférentiels sont les orpailleurs individuels qui pratiquent généralement des fouilles superficielles ne possédant que de faibles moyens de subsistance. Il arrive souvent que ces revendeurs achètent auprès des producteurs des sacs de minerai brut et revendent après traitement le produit obtenu. Les prix du sac de minerai brut de 50 kg varient de 30 000 à 100 000 FCFA (46 à 152 euros) et celui de la pelletée entre 3500 et 5 000 FCFA (5 et 8 euros) selon la richesse de la minéralisation du filon.

* Les activités induites par l'exploitation de l'or

À l'ombre de l'activité d'orpaillage se développent des activités commerciales. Il s'agit essentiellement de la vente en détail de produits divers (poste radio, habits, cosmétiques, etc.) Ainsi que des céréales (mil, sorgho, maïs, riz, etc.). Les sites d'orpaillage constituent des lieux privilégiés pour écouler des produits indispensables à la consommation locale.

L'importance du trafic entre les chefs-lieux des communes, des cantons, de la ville de Niamey, des pays frontaliers (Burkina Faso et Mali) et des sites d'orpaillage fait que les activités de transport deviennent très importantes malgré l'état des routes et des véhicules qui les empruntent.

Plusieurs artisans notamment des forgerons, cordonniers, tisserands se sont installés sur les sites d'orpaillage et ont comme tâches essentielles la confection et la réparation des outils et divers objets artisanaux utilisés par les orpailleurs dans leurs travaux d'exploitation aurifère. Ces artisans souvent très nombreux sur les sites sont très sollicités. C'est un métier qui rapporte assez d'argent compte-tenu des besoins et des conditions très dures de travail. La majorité d'entre eux viennent des villages environnants des sites. Cependant, certains

viennent aussi de Niamey et des autres régions du pays. Ceux venant de la capitale sont principalement des représentants de gros commerçants du marché de Katako.

Les activités de restauration sont principalement pratiquées par des femmes aussi bien nigériennes qu'étrangères (en majorité ghanéennes, togolaises et béninoise). Celles-ci ont installé sur les sites d'orpaillage de petits restaurants de fortune où elles préparent et vendent la nourriture aux orpailleurs. À côté des restauratrices, les vendeuses de *dônou* ou *foura*⁵³ et du lait qui sont généralement des femmes Songhay et Peul des villages environnants tirent aussi leur épingle du jeu.

D'autres activités non négligeables existent : la boucherie, la menuiserie, la vulcanisation, la vente d'eau, la pêche et la couture. Parmi ces activités, la vente d'eau se trouve être la plus sollicitée pour les besoins d'exploitation et de production de l'or. Le ravitaillement d'eau pour les sites se fait à partir des puits, des affluents du fleuve ou des mares à des distances allant jusqu'à 7 km parcourus à charrettes ou à dos d'âne. Pour Boureima BAIGNA, orpailleur originaire de la commune rurale de Dargol et orpailleur sur le site de Komabangou, « *l'eau est tellement importante sur les sites d'orpaillage qu'elle devient souvent aussi chère que l'or* ». C'est ainsi que le fût d'eau de 200 litres se vend à 1 000 FCFA (1,52 euros) et le récipient de 20 litres à 250 FCFA (0,38 euros). Le prix du bidon de 4 litres varie entre 25 et 50 FCFA (0,03 et 0,07 euros) sur certains sites tels que celui de Gnafarou situé à plus de 10 km des points d'eau.

⁵³ Nourriture locale à base de la farine de mil

2.2. L'offre et la demande de transport dans le département de Téra

« L'accessibilité d'un lieu est la plus ou moins grande facilité par laquelle ce lieu peut-être atteint à partir d'un ou de plusieurs autres lieux, à l'aide de tout ou partie des moyens existants. L'accessibilité ne renvoie pas uniquement à la seule possibilité d'atteindre ou non un lieu donné, mais elle traduit la pénibilité du déplacement, la difficulté de la mise en relation appréhendée le plus souvent par une fonction décroissante des distances entre les lieux. Les indicateurs qui en découlent reflètent la performance intrinsèque du système de transports ».

Jean-Jacques BAVOUX *et al.*
(2005)

À l'échelle d'un département comme Téra, on peut voir dans l'offre et la demande de transport les principaux déterminants de la mobilité. Ils sont les indicateurs du fonctionnement du système de transport. L'offre de transport est constituée de l'infrastructure routière, des moyens de déplacement et du mode d'organisation qui déterminent le service rendu aux usagers. À ce sujet, le transport apparaît comme une activité qui offre un service en relation avec la réalité de la demande économique et sociale du territoire en question. Guiseppa PINI (2005) précise que : *« La demande de transport résulte de la nécessité de relier les activités de production, de consommation ou de distribution situées dans des lieux différents. Le système des transports est alors une des solutions que la société se donne pour maîtriser les discontinuités spatiales ».*

Ce chapitre met l'accent sur les moyens de transport en rapport avec les besoins de mobilité de la population et de l'acheminement des marchandises. Il s'agit de ce fait d'un état des lieux à la fois infrastructurel et organisationnel du système de transport pour une meilleure compréhension de son fonctionnement dans le désenclavement intérieur et extérieur du département de Téra.

2.2.1. L'infrastructure de transport

L'infrastructure de transport est d'abord constituée par le réseau routier. Ensuite, les routes sont empruntées par divers moyens de déplacement constituant le parc des moyens de mobilité. Les moyens automobiles sont organisés autour d'acteurs du domaine de transport du département de Téra.

2.2.1.1. Le réseau routier

En observant la figure 2.2.1 du réseau routier du département de Téra, un premier constat se dégage : les routes sont transversales et orientées est-ouest. Le réseau hydrographique a influencé sensiblement la configuration du réseau routier. En ce sens que le franchissement des cours d'eau exige toujours la construction d'ouvrages d'art. La construction de ces ouvrages d'art coûte cher et renchérit le prix de construction des routes. L'État du Niger ne dispose pas assez de ressources financières pour y faire face. Pour les services techniques, la stratégie a consisté à éviter au maximum le franchissement des cours d'eau. Le département est traversé d'Est en Ouest par trois cours d'eau c'est-à-dire de la frontière nigéro-burkinabé à leur point de confluence avec le fleuve Niger. C'est ainsi que le tracé du faible réseau routier a fini par épouser la configuration du réseau hydrographique dominé par trois des affluents du fleuve Niger : le Gorouol, le Dargol et la Sirba. Cependant, la réalité hydrographique ne suffit pas pour expliquer à elle seule la logique du tracé du réseau routier du département de Téra. Il y a deux autres logiques à prendre en considération : politique et économique.

Dans la logique politique, les routes ont été tracées de telle sorte qu'elles desservent les principaux centres politiques du département. Pratiquement toutes les routes nationales passent par tous les chefs-lieux de cantons, postes administratifs et département.

Dans la logique économique, on remarque que les routes nationales desservent les plus importants centres économiques. Ces centres économiques sont les marchés importants du département de Téra : Gothey, Bandjo, ville de Téra, Doungouro, Yelwani et Méhenna. Plus tard, les travaux de renforcement effectués sur les points critiques de la route de la Sirba en vue de l'amélioration de sa desserte rentrent dans cette même logique économique avec le début de l'exploitation aurifère. Il est tout même important de retenir que dans ces deux logiques, le souci du désenclavement extérieur de Téra demeure un objectif fondamental. Cela s'observe à travers la convergence du réseau routier vers le bac Farié qui rallie le département au reste du pays.

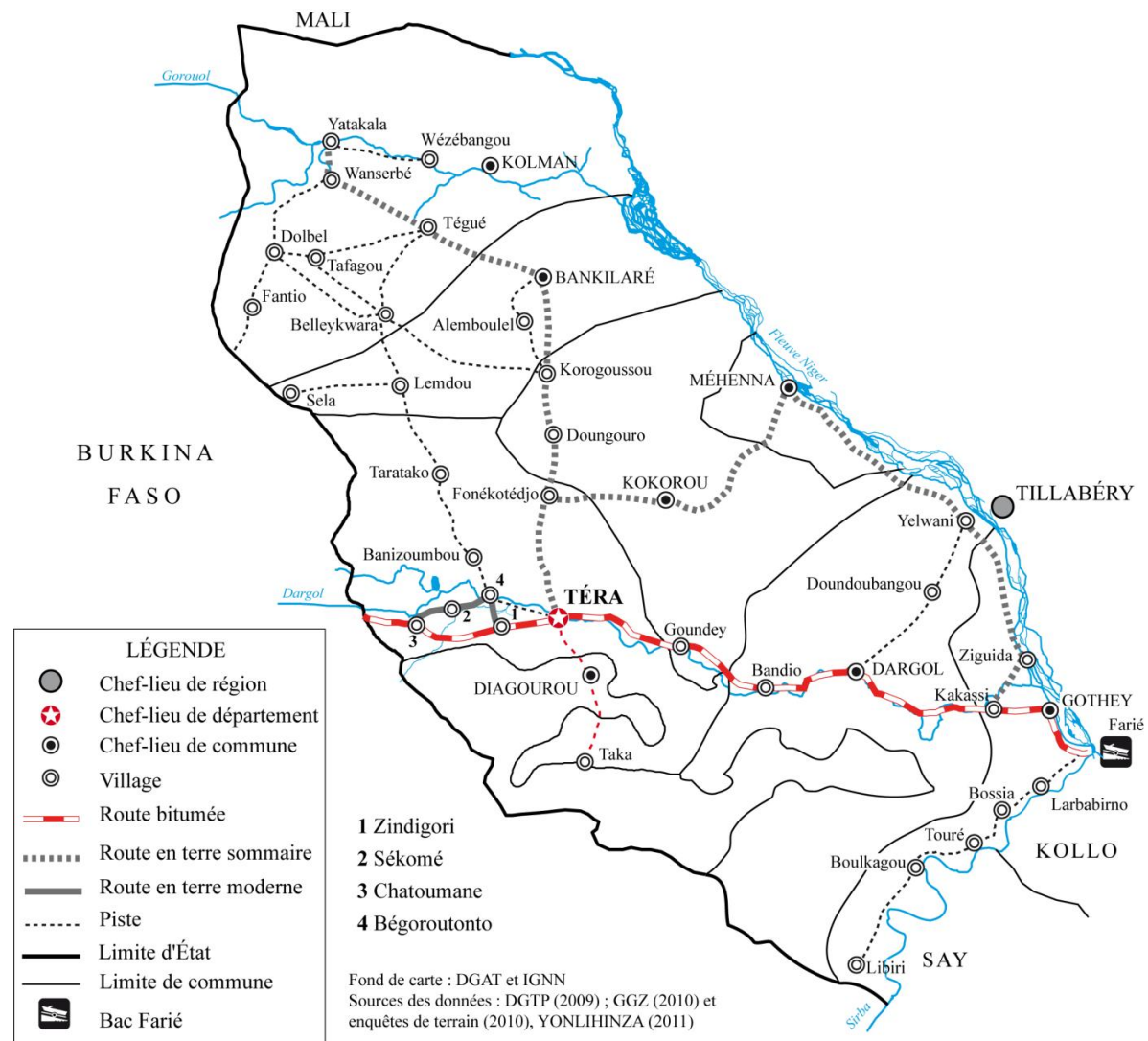


Figure 2.2.1 : le réseau routier construit du département de Téra

2.2.1.2. Classification du réseau routier

Comme sur toute l'étendue du territoire national, à Téra, le réseau routier se présente en 2 composantes : les Routes Nationales (RN) et les Non Classées (NC). Les RN ont été construites par les services des travaux publics. Elles sont par conséquent sous la tutelle de la Direction Générale des Travaux Publics (DGTP) du Ministère de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire. Les NC sont les routes qui ne sont pas sous l'administration directe de la DGTP. Elles ont été construites dans le cadre des projets mis en place dans la zone ou par les collectivités territoriales et souvent par les populations elles-mêmes.

À partir de ces deux composantes, nous avons fait une classification du réseau routier en nous inspirant de la typologie du réseau routier nigérien dressée par les services techniques. La réalité du terrain nous a conduit à sa modification. Ainsi, si l'on considère la typologie du réseau routier nationale (RB⁵⁴, RTM⁵⁵, RTS⁵⁶, Pistes) dont nous avons fait cas dans la première partie de notre travail, pour le département de Téra, nous faisons la classification suivante :

- Route Bitumée (RB) ;
- Route en Terre Moderne (RTM) ;
- Route en Terre Sommaire (RTS) ;
- Piste ;
- Sentier.

Cette typologie cadre mieux à la réalité du terrain par rapport à celle des services techniques du ministère de l'Équipement qui ne prend pas en compte les sentiers. Or, ils jouent un rôle fondamental dans la mobilité. Pour un Pays comme le Niger où l'État manque de moyens pour construire des routes, leur rôle ne peut être négligé et ce encore moins pour un territoire comme celui du département de Téra, où le transport reste encore dominé par les moyens traditionnels (Charrette, âne, dromadaire, vélo et marché à pied).

⁵⁴ RB : Route Bitumée

⁵⁵ RTM : Route en Terre Moderne

⁵⁶ RTS : Route en Terre Sommaire

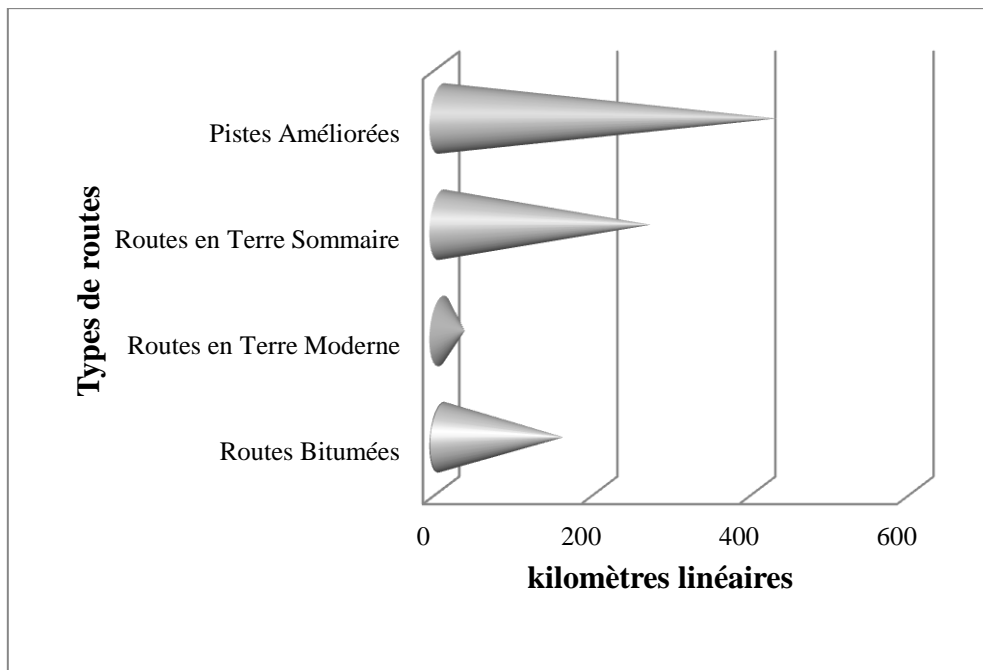


Figure 2.2.2 : importance typologique du réseau routier par catégorie

Source : DGTP (2009) ; GGZ (2010) ; enquête de terrain (2010)

En l'état actuel des choses, on peut estimer le réseau routier du département de Téra à 874 Km, toutes catégories confondues. Il faut préciser que dans ce linéaire les pistes sommaires n'ont pas été prises en compte. Ceci d'une part parce qu'elles n'ont pas fait l'objet d'une identification par les services techniques et d'autre part parce que nos moyens très limités ne nous ont pas permis de faire le tour des 20 220 km² du département de Téra pour les répertorier. Ainsi tel qu'il ressort dans la figure 2.2.2, ce sont les pistes améliorées et les pistes sommaires qui présentent les linéaires les plus importants avec 48,62 % et 30,32 % du total du réseau routier départemental. Elles sont suivies de routes bitumées et des routes en terre moderne avec respectivement 17,62 % et 3,43 %.

* Les routes bitumées

À Téra il n'y en a qu'une seule et c'est la section de la Route Nationale N°4 allant du quai du bac Farié à la rive droite du fleuve Niger, jusqu'à la frontière avec le Burkina Faso en passant par la ville de Téra sur un parcours de 152 Km.

Cette route a connu deux phases de construction. Elle a été construite pour la première fois en 1953 en terre sur 113 Km de son parcours c'est-à-dire du bac Farié à la ville de Téra. Elle a connu des dégradations importantes de 1990 à 1995 qui la rendaient impraticable en saison de

pluies. Cette impraticabilité saisonnière est consécutive aux nombreuses ruptures de pont au niveau des villages de Kakassi et Doumba aux PK 20 et 103. Cela a naturellement rendu très difficiles les conditions de transport et entraînaient un renchérissement des coûts de transport par cet axe. En 1997, il est entièrement bitumé.



Figure 2.2.3 : la RN°4 au niveau du village de Bandjo

Source : YONLIHINZA (2010)

L'année 2010 verra la finalisation de ce tronçon par la construction du segment de 39 km reliant la ville de Téra au village de Pételkolé à la frontière avec le Burkina Faso. À cette occasion, la ville de Téra bénéficie de 2 km de voirie. Ce qui porte le linéaire des RB à 154 km sur toute l'étendue du territoire du département de Téra.

* Les routes en terre moderne

Avec un linéaire de 30 km, les routes en terre moderne constituent le maillon faible du répertoire du réseau routier à l'échelle du département de Téra. Leur construction est récente car elle a pris fin au mois de mai 2010 (DGTP, 2010).



Figure 2.2.4 : route en terre moderne

Source : YONLIHINZA (2010)

La réalisation de ces routes a été en fait insérée dans le planning de l'exécution de la construction de la route Téra-frontière du Burkina Faso. Elle fait suite à une requête adressée aux autorités administratives par la population des villages de Bégoroutondo, Boungouro, Sékomé et Sémienta situés dans la zone d'influence non-loin de la route donc dans sa zone d'influence directe. Cette population a ainsi émis le vœu d'être désenclavée à partir de la RN4 grâce à la construction de tronçons les reliant à celle-ci. Il en a résulté les routes en terre moderne suivantes :

- Pételkolé-Boungouro (11 km) ;
- Zindigori-Bégoroutondo (7 km) ;
- Handaga-Sémienta (5 km) ;
- Chatoumane-Sékomé (7 km)

* Les routes en terre sommaire

Au titre des routes en terre sommaire on a les routes nationales : la Route Nationale N°5 (RN5) et le Route Nationale N°39 (RN39). Elles représentent un parcours de 265 km.



Figure 2.2.5 : la RN°39 au niveau du village de Dibilo

Source : YONLIHINZA (2010)

La RN5 relie la ville de Téra à la frontière du Niger avec le Mali. Elle passe par les villages de Fonéko, DOUNGOURO, Bankilaré, Tégué, WENZERBÉ et YATAKALA. C'est une route d'une distance de 131 Km en deux composantes : une première composante allant de la ville de Téra au village de Yatakala en terre sommaire sur 115 Km et une deuxième reliant le village de Yatakala à la frontière malienne en piste sommaire sur 16 km. La route Téra-Yatakala a été construite en deux phases : en 1968 sur son parcours de la ville de Téra au village de Fonéko d'une distance de 23 Km et en 1969 du village de Fonéko à celui de Yatakala sur 92 Km.

La RN39 (figure 2.2.3) est la route qui quitte le village de Kakassi sur la RN4 pour celui de Fonéko sur la RN5. Elle a été construite en 1979. Elle se décompose en deux sections : la première part de Kakassi pour rallier le chef-lieu de la commune rurale de Méhenna en passant par le plus gros village de la corniche du fleuve qu'est Yelwani. Elle longe le fleuve sur 72 Km. La seconde est celle qui sur une distance de 62 Km et à partir de Méhenna permet d'accéder à la RN5 au niveau du village de Fonéko. À son mi-parcours se trouve le chef-lieu de la commune rurale de Kokoro.

* Les pistes

Les pistes sont souvent des tronçons déjà existants (en état de sentier) reliant les villages entre eux et les villages avec les principales routes du département. Elles subissent un assainissement sommaire de la plate-forme correspondant à la couche de roulement. Cette opération améliore sensiblement la mobilité inter-villageoise. Il arrive aussi que sur ces axes de circulation les travaux soient seulement localisés aux points critiques. Les points critiques sont les endroits des ces pistes où passent les eaux de ruissellement pendant la saison des pluies. Ce sont des ravins plus ou moins profonds paralysant l'activité de transport en saison des pluies. Les travaux consistent en la construction d'ouvrages hydrauliques qui sont des radiers au niveau des ravins où s'écoulent les eaux pluviales. En 2010, on peut estimer le linéaire des pistes du département de Téra à 425 km. Cette rubrique concerne d'abord la piste de la Sirba longue de 83 Km. Le début de son tracé remonte à 1977, de l'embranchement avec la RN4 à côté du village de Tallé à celui de Boulkagou 48 km plus loin dans la partie sud du département à la frontière avec le département de Kollo. Elle sera prolongée jusqu'au village de Libiri via celui de Tchawa à l'occasion du début de l'exploitation aurifère au cours de l'année 2000. Ensuite, à la route de la Sirba désormais appelée « *la route de l'or* », il faut adjoindre 37 km de pistes construites par l'État nigérien pour rallier la ville de Dargol au village de Yelwani, elle est aujourd'hui en très mauvais état (figure 2.2.6).



Figure 2.2.6 : la piste de Dargol-Yelwani en saison des pluies

Source : YONLIHINZA (2010)

Enfin, à travers les actions d'Organisation Non Gouvernementales (ONG), 158 Km de pistes ont été construites dans la partie nord du département de Téra. Par la même occasion, 147 Km de pistes sommaires bénéficient d'ouvrages hydrauliques sur les points critiques de leurs parcours dans le cadre du programme d'infrastructures rurales financé par la coopération suisse. Il a été exécuté par la Cellule d'Appuis au Développement Local à Tillabéry (CADELT) et par l'Organisation Non Gouvernementale « *Goy Ga Zaada*⁵⁷ » dans les communes rurales de Gorouol et Bankilaré ainsi que dans le nord de la commune urbaine de Téra. Le résultat de ce programme a abouti :

D'une part à la construction des pistes suivantes :

- Tafagou- Belleykwara-Korougoussou : 40 Km ;
- Sella-Amarsingué-Lemdou : 20 Km ;
- Petelkolé-Tikkal : 7 Km ;
- Wézébangou-Bondiéré-Yatakala : 25 Km ;
- Belleykwara-Goungo-Tégué : 18 Km ;
- Korougoussou-Alembouel-Bankilaré : 22 Km ;
- Dolbel-Tafagou-Tégué : 26 Km.



Source : GGZ (2007)

⁵⁷ Goy Ga Zaada signifie travailler pour prospérer en langue Zarma

D'autre part à la construction de radiers sur les pistes suivantes :

- Wenzerbé-Dolbel-frontière Burkina : 50 Km;
- Tégué-Alkongui-Kolman : 22 Km ;
- Téra-Yanga-Diagourou : 15 Km ;
- Téra-Bégorou-Ossolo : 20 Km
- Bégoroutondo-Taratako-Belleykwara : 40 km



Source : GGZ (2007)

* Les sentiers

Les sentiers sont des voies peu tracées, étroites et plutôt difficiles. À Téra, ce sont des axes de circulation qui n'ont jamais bénéficié d'un aménagement comme celle reliant le village de Doungouro à celle de Karta (figure 2.2.9) ou celles qui mène au village de Zoribi (2.2.10), dans la commune de Kokorou. Pourtant, elles constituent le type dominant du réseau routier du département. Cependant, leur linéaire est mal connu car n'ayant jamais été répertorié par les services techniques. Pourtant, certaines d'entre elles donnent accès à des marchés et à des villages importants à l'image des pistes de Téra-Bangaré, Tchétchiré-Komabangou et Yelwani-Dargol, Doungouro-Karta, Bandjo-Doulougou pour ne citer que celles-là.



Source : YONLIHINZA (2010)

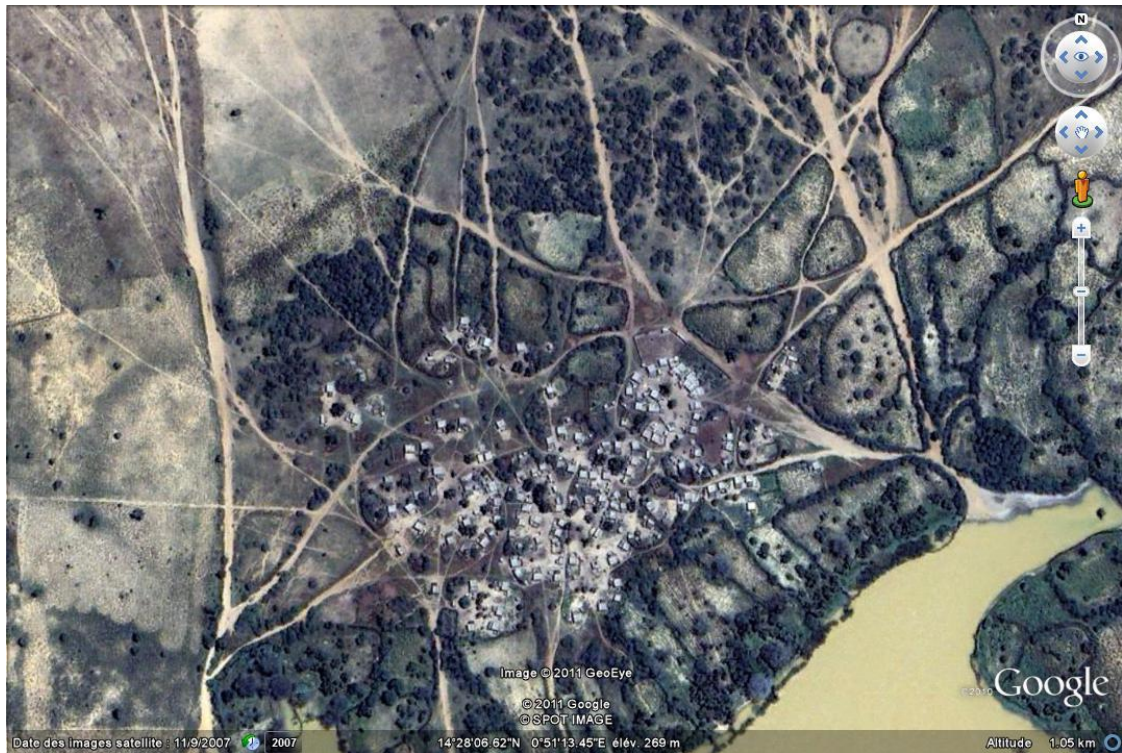


Figure 2.2.10 : le village de Zoribi et les sentiers qui y mènent

Source : Google Earth Spot Image (2011)

Notons ici que le rôle joué par les pistes améliorées et les pistes sommaires est un rôle de suppléance. Elles tentent d'assurer la fonction des routes nationales là où l'État à travers les services techniques n'a pas pu en construire.

2.2.2. Les moyens de transport, entre tradition et modernité

Le parc des moyens de transport peut-être regroupé en trois composantes : la composante automobile, les Moyens Intermédiaires de Transport (MIT) et le bac Farié au centre de la mobilité entre le département de Téra et le reste du pays.

2.2.2.1. Téra et son parc automobile

Le parc automobile de Téra est à l'image du parc national, il est vieux et même très vieux. Sa composition en véhicules est en majorité de marque TOYOTA qui, semble-t-il, résiste mieux sur un réseau routier qui présente dans l'ensemble une mauvaise qualité de desserte. Il faut préciser aussi les pièces cette marque TOYOTA sont facilement accessibles.

Le transport de passagers est essentiellement effectué dans des véhicules TOYOTA HIACE 19 places. Depuis 2008, le parc du transport de voyageurs s'est un peu élargi avec la société Souna Transport Voyageurs (STV) qui a introduit pour la première fois des bus de 70 places.

Ces 2 types de véhicules évoluent surtout sur la partie du réseau routier constituée de la route bitumée et des routes en terre sommaire où la qualité de circulation est meilleure. L'autre partie du réseau routier, c'est-à-dire celle où la praticabilité laisse souvent à désirer, constituée de pistes améliorées et de pistes sommaires, est empruntée par des véhicules en très mauvais état appelés communément « *véhicules clandestins* ». Ce sont le plus souvent des véhicules qui ne disposent d'aucun document officiel exigé auprès des transporteurs pour circuler sur le territoire national. Ils ne sont généralement affiliés à aucun syndicat du domaine du transport.

Les véhicules clandestins contrairement aux véhicules de type TOYOTA HIACE 19 places et aux bus de STV, assurent exclusivement le transport intérieur. Ce sont en fait eux qui assurent le transport inter-villageois, entre les villages et les marchés et des villages vers les grandes agglomérations du département de Téra. Ils sont composés surtout de véhicules de type TOYOTA LAND ROVER et LAND CRUIZER.

Le transport de marchandises quant à lui est difficilement dissociable du transport de passagers. À Téra, le transport est surtout mixte. En effet, personnes, animaux et autres marchandises sont le plus souvent transportés ensemble au mépris de la réglementation qui

l'interdit au niveau national. La pratique est tellement courante qu'elle a rendu cette réglementation inopérante voire caduque. Nous nous trouvons dans une situation où la réalité du terrain a eu raison d'un acte juridique qui a été établi sans en tenir compte.

À l'échelle du département de Téra, le parc automobile est mal connu. Le service chargé de la gestion du domaine des transports n'a pas été en mesure de nous fournir des chiffres sur le nombre de véhicules. Cependant, nos investigations au niveau de l'auto-gare de la ville de Téra et de celle de Tillabéry à Niamey nous donnent un aperçu de l'importance du parc automobile de la commune urbaine de Téra. Les informations collectées à ce niveau ont été complétées par celles fournies par les syndicats départementaux de transport voyageurs et marchandises. Ainsi, d'après ces sources, la commune urbaine de Téra dispose de 28 véhicules TOYOTA HIACE 19 places et 56 véhicules de type clandestins.



Figure 2.2.11 (A, B, C et D) : types de véhicules à Téra

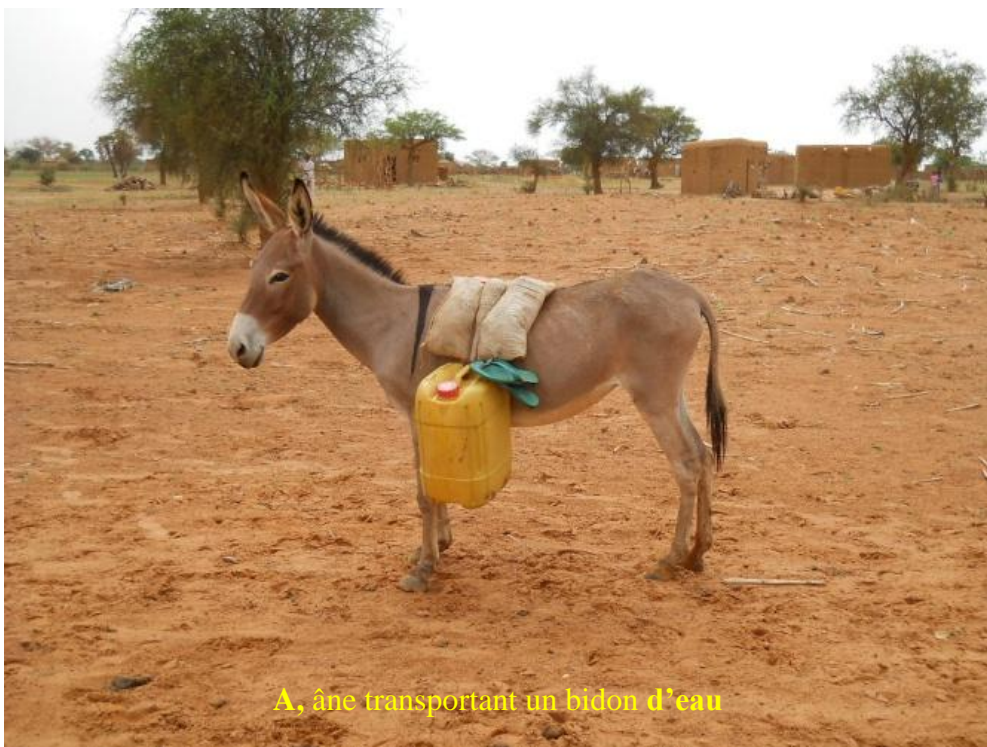
Source : YONLIHINZA (2009)

2.2.2.2. Les Moyens Intermédiaires de Transport (MIT)

Les moyens intermédiaires de transport sont ceux utilisés par la population dans ses déplacements et qui se situent entre l'automobile et la marche à pieds. Il s'agit des animaux de bât, de la charrette tractée par des animaux, de la moto, du vélo et de la pirogue.

* Les animaux de bât

Ce sont le cheval, le dromadaire, l'âne et le bœuf. Ces moyens de transport sont utilisés différemment. Dans cette catégorie, il est à noter qu'à l'échelle du département de Téra, l'âne est le plus utilisé à hauteur de 48,97 %. Dans une économie essentiellement rurale, cet animal est présent dans toutes les activités de production. Sur un territoire où les moyens modernes de transport demeurent encore un luxe, l'âne est le principal outil de mobilité du paysan. Au point où sa non détention par un paysan le place dans une certaine mesure dans le seuil de l'extrême pauvreté. D'où l'expression en songhay : « *a non talaka kalé a sindé ba ferkey* » qui signifie : « *il est si pauvre qu'il n'a même pas un âne* » consacrée à cette situation pour la résumer.



A, âne transportant un bidon d'eau



Figure 2.2.12 (A, B, C et D) : animaux de bât dans la mobilité

Source : YONLIHINZA (2010)

Chez tous les groupes ethniques, l'âne est l'animal à tout faire : transport de l'eau, du bois de chauffe, des produits agricoles et de personnes. De plus, il est particulièrement adapté au terrain difficilement accessible aux véhicules motorisés. Il réclame peu de soins et n'a pas le rang conféré au cheval. Ce dernier est un animal de prestige que l'on trouve habituellement chez les ethnies songhay et peul. Il est utilisé uniquement pour le transport de personnes et pour les voyages sur des longues distances. Pour ce qui est du dromadaire, il a la particularité d'être détenu par les Bella. Contrairement au cheval, c'est un animal résistant qui est utilisé non seulement pour les voyages de longue distance mais aussi pour le transport de marchandises.

* La charrette tractée par des animaux

La charrette est devenue l'image de plus en plus courante dans tous les villages du département de Téra. Pour s'en convaincre, il suffit de voir le jour d'animation de n'importe quel marché, la présence très marquée de la charrette. Elle est tractée par l'âne et de plus en plus par des bœufs. Parmi tous les moyens intermédiaires de transport que l'on rencontre ce type de véhicule a, en termes de poids, la plus grande capacité de charge utile et est aussi le moins coûteux et le moins difficile à se procurer. Car la charrette est fabriquée dans de petits ateliers locaux. La seule difficulté, selon les fabricant de charrette est de se procurer un système d'assemblage roue-essieu adapté et à un prix raisonnable.

La charrette sert essentiellement au transport des denrées agricoles quoique celle tractée par des bœufs sert également au labour et, dans ce cas, elle est tirée par une paire de bovins.

Aujourd'hui c'est la charrette tirée par l'âne qui est la plus utilisée. Elle sert au transport de bois, de paille et aussi des personnes des différents villages jusqu'aux marchés. Il convient de préciser que la charrette asine représente un investissement moindre par rapport à l'achat d'un bœuf. Cependant la charge utile quant à elle est moins élevée par rapport à celle d'une charrette bovine.



Figure 2.2.13 (A et B) : charrette à traction animal

Source : YONLIHINZA (2009)

* La moto et le vélo

Ce sont des moyens de transport qui tendent à être couramment utilisés et la population y attache beaucoup d'importance. Il est clair que ces moyens de transport permettent de se déplacer à une plus grande vitesse que la marche à pied et de transporter une charge relativement lourde. Ils répondent au besoin de déplacement des personnes en même temps qu'il permet d'effectuer de petites activités commerciales et certaines tâches agricoles. Il faut cependant noter que les terrains accidentés s'y prêtent moins surtout dans le cas du vélo. À ce sujet, nos observations sur le terrain font ressortir une utilisation plus marquée du vélo chez l'ethnie gourmantché que chez les autres. Nos investigations ont fini par nous convaincre que cet état de fait n'est pas spécifique à leur mode de vie. Certes le vélo est un mode de transport qui existe de longue date chez les gourmantchés. L'ethnie gourmantché (photo 2.2.14) se retrouve de part et d'autre de la frontière nigéro-burkinabé. Et c'est à partir du Burkina Faso qui est un pays d'une longue tradition de cyclisme que ce moyen de transport a été introduit chez les gourmantchés nigériens du département de Téra.



Source : YONLIHINZA (2009)

Il se trouve que les sols du territoire occupé par cette ethnie qui correspond à certaines zones de la commune rurale de Diagourou et de la commune urbaine de Téra sont dominés par les glacis. Les glacis ont la particularité d'être des sols consolidés. D'où le fait qu'ils se prêtent plus à la circulation du vélo. Au sud de la commune de Gothey dans la Sirba, le vélo est un moyen de transport utilisé par certains commerçants ambulants pour rallier villages et marchés. En dehors de ces cas précis, le vélo, au même titre que la moto, est plus présent en ville qu'au village. Depuis le début des années 2000, la moto connaît tout de même un certain essor. En effet, l'avènement de nouvelles motos de marques asiatiques est désormais à prendre en considération dans le domaine du transport à Téra. Le vélo est utilisé maintenant et de plus en plus par des commerçants dans le colportage (figure 2.2.15) en passant village par village pour la vente de leurs marchandises.



Figure 2.2.15 : commerçant à vélo dans la Sirba

Source : YONLIHINZA (2009)

Aujourd'hui, l'introduction de ces motos a permis l'émergence du métier de taxi-moto. Ce genre d'engins est aussi utilisé maintenant par les services techniques et les ONG pour leurs missions de terrain. L'encadrement pédagogique des enseignants des écoles des différents villages du département est assuré par les conseillers pédagogiques ; de même l'intervention des agents de la santé a connu une amélioration sensible. L'augmentation de la capacité

d'intervention des ONG sur le terrain a été d'une grande utilité dans l'encadrement de la population rurale. L'engouement pour la moto a créé une demande qu'un importateur local tente de satisfaire. Il importe, toutefois, de remarquer que le succès de ce mode de transport repose sur un approvisionnement constant en pièces détachées et plus particulièrement en articles tels que : pneus, chambres à air, rayons, etc. Qui coûtent souvent cher de l'avis des motocyclistes. De plus, pour faire fonctionner l'engin il faut de l'essence, sans compter la maintenance mécanique périodique. Tout cela rend sa détention onéreuse.



Figure 2.2.16 : motos de marques asiatiques au marché de Boulkagou

Source : YONLIHINZA (2009)

Toujours est-il que l'introduction de la moto au village est à la base de l'émergence de certains métiers jusque-là inconnus dans ce milieu. Dans certains gros villages, on assiste à l'apparition de points de vente informels d'essence. Et comme ça va de soi, des mécaniciens s'y installent. Le village de Boulkagou dans la commune rurale de Gothey est un exemple révélateur du phénomène. Comme nous a confié le seul vendeur (figure 2.2.17) d'essence du village un jeudi, jour de marché : « *Avant l'avènement des nouvelles motos, il n'y a jamais eu de vente d'essence à Boulkagou. Mais depuis près de 5 ans, la donne a changé. La demande*

se fait de plus en plus pressante et j'ai décidé de me reconvertir dans cette activité que je trouve très lucrative ».



Figure 2.2.17 : vente au détail d'essence au village de Boulkagou

Source : YONLIHINZA (2010)

* La pirogue

Elle est un moyen de transport séculaire dans la région du fleuve. Il remonte à la nuit des temps. Déjà au XVI^e siècle, rapportent les anciennes chroniques, l'empire de Gao comprenait dans son organisation un ministère chargé de la flottille dont le titulaire portait le nom de « *Hikoye* » qui signifie propriétaire de pirogue (Tariq du Soudan rapporté par PROMOTRANSPORT, 1999). On retrouve presque la même configuration dans la pratique du transport fluvial avec la confrérie des « *Sorkos* » ou pêcheurs en langue songhay. Les jours d'animation des marchés situés au bord du fleuve sont l'occasion d'un ballet incessant de pirogues entre les deux rives et entre les marchés et les villages implantés dans les îles. C'est le cas ici de trois marchés importants : les marchés Méhenna et Gothey dans les communes du même nom et le marché de Yelwani dans la commune de Dargol. Au plus fort de leur régime en saison des pluies, les affluents du fleuve (la Sirba, le Gorouol et le Dargol) ne sont franchissables qu'en pirogue. Là aussi, la présence des pirogues est remarquable au niveau

des marchés situés en bordure de ces affluents étant entendu qu'ils demeurent au centre de la mobilité du département de Téra. Cette remarque, nous l'avons faite au marché de Boulkagou sur la Sirba, au marché de Bandjo sur le Dargol et au marché de Yatakala sur le Gorouol.



Figure 2.2.18 : pirogue sur le fleuve à Gothey

Source : YONLIHINZA (2009)

2.2.3. Les gares routières et quais de pirogues

Dans le département de Téra, il y a deux types de gares : les gares permanentes et les gares hebdomadaires (figure 2.2.19). Seules les localités dotées de marchés de grande dimension c'est-à-dire de type départemental disposent de gares permanentes en l'occurrence Doungouro, Bandjo, Méhenna, Gothey, Yelwani. Mais, c'est dans la ville de Téra que se trouve la plus grande gare du département. Les gares hebdomadaires quant à elles, se confondent avec les marchés de moyenne dimension de type communal. Le fonctionnement de ces gares n'est visible que le jour du marché qui ne s'anime qu'une seule fois la semaine. Les quais des pirogues sont visibles toute l'année sur les rives du fleuve, du village de Douloussou dans la commune rurale de Gorouol au nord à celui de Farié dans la commune

rurale de Gothey plus au sud. Ils le sont également sur les trois affluents du fleuve (Gorouol, Dargol et Sirba), mais cette fois-ci seulement pendant la période des hautes eaux (août-novembre). Il faut préciser ici que l'utilisation de la pirogue est plus remarquée sur le Gorouol et la Sirba compte tenu de leur grande capacité de rétention d'eau par rapport au Dargol.

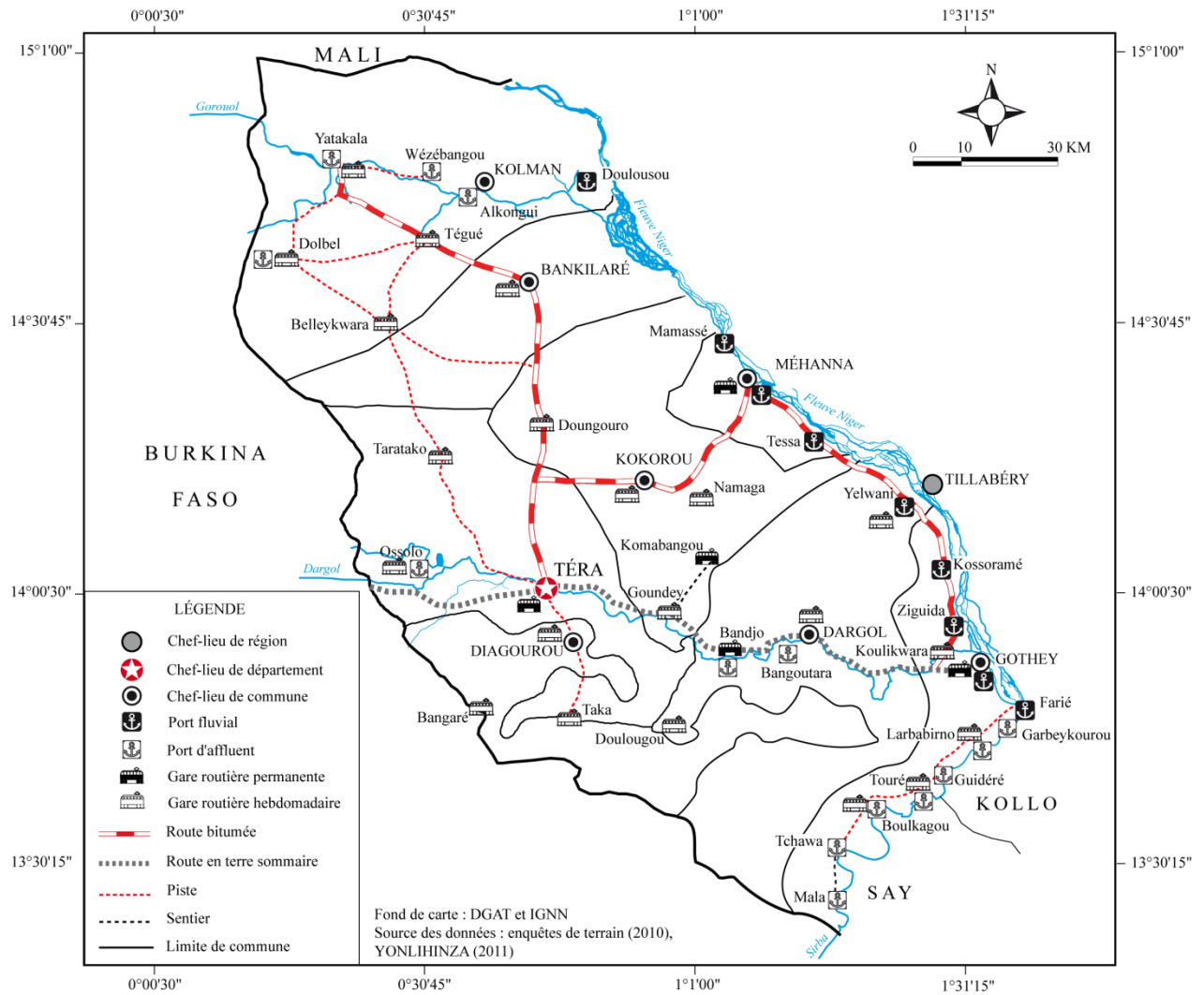


Figure 2.2.19 : gares routières et quais de pirogues du département de Téra



A, le quai de pirogue au village à Yelwani



B, la gare routière à Gothey

Figure 2.2.20 (A et B) : quai de pirogue à Yelwani et gare routière à Gothey

Source : YONLIHINZA (2010)

2.2.4. Les opérateurs de transport

À l'échelle du département de Téra, on peut faire une classification des opérateurs de transport en quatre catégories :

2.2.4.1. Une société de transport de voyageurs

Il s'agit de la société Souna Transport Voyageur (STV) créée en 2006. Elle a son siège à Niamey. C'est à partir de cette ville qu'elle dessert les départements de Filingué, Tillabéry et Téra. Depuis sa création, avec un parc automobile doté de bus très âgés, Souna Transport Voyageur assure difficilement le service de transport. Son offre est marginale par rapport aux autres opérateurs. Pour le directeur départemental des transports de Téra, Monsieur Madougou DANDALA (2009) : « *Certes cette société contribue au désenclavement extérieur du département de Téra mais ses bus ne sont pas adaptés aux besoins de transport de la majorité de la population* ».

Cette affirmation du plus haut responsable du domaine des transports de Téra trouve du crédit et pour cause. Les deux bus ne circulent que sur la route bitumée. De ce fait, ils ne desservent que les localités qui y sont situées et ont pour point d'arrêt la ville de Téra. Ces bus ne transportent pas un certain type de bagages des commerçants qui fréquentent le marché de Téra et les paysans en déplacement. Ces bagages sont constitués de marchandises diverses : bétail, volaille, céréales, etc., le plus souvent destinés à la ville de Niamey. La société Souna Transport Voyageur applique donc scrupuleusement la réglementation interdisant le transport mixte⁵⁸. Du coup, elle est perçue par une bonne partie de la population comme une mode de transport qui ne leur est pas destiné. Pour cette population STV est destiné à une catégorie de personnes considérées comme aisées et constituée de fonctionnaires de l'administration publique, des agents des structures non gouvernementales ainsi que les citoyens de Téra. À ceux-là, il faut adjoindre les ressortissants du département résidant à Niamey. On ne s'étonne donc pas que pour le moment ce mode de transport demeure encore marginal avec seulement deux rotations journalières : le matin à 6 heures au départ de la ville de Téra et l'après-midi à 16 heures au départ de la gare située à Niamey.

2.2.4.2. Les opérateurs artisans

Ils sont regroupés au sein de deux syndicats différents : le syndicat des transporteurs de voyageurs et celui des transporteurs de marchandises. Et comme l'a si bien dit Halimatou SOULEY (2004) : « *Ces transporteurs possèdent une main d'œuvre familiale en général, n'ont pas une spécialisation poussée de leur tâche et ont une approche de la gestion à très*

⁵⁸ Le transport mixte consiste à transporter ensemble, en même temps et dans un même véhicule, des personnes et des bêtes et d'autres types de marchandises.

court terme ce qui les rend vulnérables aux aléas tels que les pannes ». Ici, ces transporteurs assurent le transport intérieur et extérieur des marchandises et voyageurs. Leur activité est organisée suivant un système de « *tour de rôle*⁵⁹ » avec des véhicules de petite capacité. À Téra, le transport des voyageurs est organisé à partir de la gare centrale du chef-lieu du département et au niveau des marchés locaux qui ont chacun un emplacement réservé pour le stationnement des véhicules.

L'activité des transporteurs-artisans se confond avec celle des transporteurs de véhicules clandestins. La différence réside dans le fait que les premiers sont à la fois dans le transport intérieur et extérieur mais surtout sur les grands axes de circulation composés des routes bitumées et des routes en terre sommaire. Les seconds exercent exclusivement dans le transport intérieur et sur les axes composés des pistes améliorées et des pistes sommaires. Enfin, les uns sont syndiqués alors que les autres ne le sont pas du tout.

2.2.4.3. Les charretiers

Ils sont généralement des jeunes. Leur activité est très déterminante dans le domaine du transport dans l'ensemble du département de Téra. Ils ont pratiquement l'exclusivité de l'acheminement des productions agricoles des lieux de productions vers différents villages. Ce sont aussi eux qui assurent le transport des villages aux marchés locaux. À ce propos, le jour d'animation de chaque marché du département de Téra est l'occasion d'un ballet incessant de charrettes asines et bovines. D'ailleurs, la charrette est si importante que le jour de marché, elle a son propre parking au même titre que le véhicule motorisé.

⁵⁹ Le tour de rôle consiste à charger les véhicules selon leur ordre d'arrivée au point d'embarquement. Le véhicule étant plein, il peut effectuer son service. Il est organisé dans l'enceinte de la gare routière de la ville de Téra et au niveau des marchés locaux où un intermédiaire du syndicat des transporteurs organise le chargement des véhicules. Il indique aux candidats au voyage, le véhicule en tête de liste et le prix du parcours. Il collecte les sommes versées par les clients qui acceptent le service, fait charger par des porteurs les bagages sur le véhicule. L'intermédiaire est rémunéré pour ce service. Il est à noter que la pratique du tour de rôle n'a aucun fondement législatif ou réglementaire officiel.



Figure 2.2.21 : parking de charrettes à du marché de Gofhey

Source : YONLIHINZA (2009)

2.2.4.4. Les promoteurs de taxi-moto

Ils tentent de faire de la moto un moyen de transport à part entière. C'est un mode de transport qui est en train de prendre forme dans presque toutes les villes du Niger. Ce nouveau mode de transport appelé communément *Kabou-Kabou*⁶⁰ s'est d'autant plus développé que des jeunes autrefois désœuvrés ont trouvé désormais une occasion d'exercer une activité lucrative.

À Téra, le premier taxi-moto a commencé à circuler dans la ville en 2003. Un jeune homme du nom de SANDI fut le promoteur. Il débuta avec une moto de marque YAMAHA MATE 50. À la fin de l'année 2003, le jeune SANDI qui avait initié le transport par taxi-moto a abandonné l'activité. En 2004, deux autres jeunes ont repris le métier. Au cours de l'année 2007, l'ONG VIE a voulu inciter les autres jeunes désœuvrés à s'intéresser davantage à la profession de conducteur de taxi-moto en finançant deux motos. Malheureusement, ces motos n'ont pas tenu parce qu'elles n'étaient pas adaptées au terrain. Néanmoins, en 2008, la profession attire l'attention de la mairie. Le métier de conducteur de taxi-moto va être organisé. Désormais l'exercice du métier est soumis à l'obtention d'une autorisation

⁶⁰ Kabou-kabou est le nom de moto taxi qui signifie « *la débrouille* » en langue haoussa (langue nationale du Niger). Ce système est importé du Nigéria et du Bénin. Au Bénin, il est connu sous le non de *Djemi Djan*.

d'exercice délivrée par la mairie de la commune urbaine de Téra. La délivrance de cette autorisation est faite contre le paiement de 7 500 FCFA et d'une redevance mensuelle de 1 500 FCFA.

Pour le président de l'association des conducteurs de taxi-moto de Téra, Monsieur Daouda AMADOU (2010) : « *Si le taxi-moto a fini par s'imposer comme moyen de transport au même titre que les autres à Téra, c'est parce qu'il y a eu un changement de mentalité formidable* ». En effet, Téra était une localité où, jusqu'à une période récente, circuler à moto, surtout pour une femme, était décrié (montré du doigt) en raison des pesanteurs sociales. La pratique était mal perçue et synonyme de débauche. La profession a souffert de cette perception à ses débuts.

Aujourd'hui, l'utilité de ce moyen de transport est unanimement reconnue à Téra et un changement extraordinaire de perception s'est opéré. Mieux, les taxi-motos commencent à desservir même les villages et les communes environnants de la ville de Téra. En août 2010 quand nous avons effectué nos enquêtes de terrain, nous avons dénombré un parc de 45 taxi-moto de marques KASIA, LONSING, HONDA, etc.

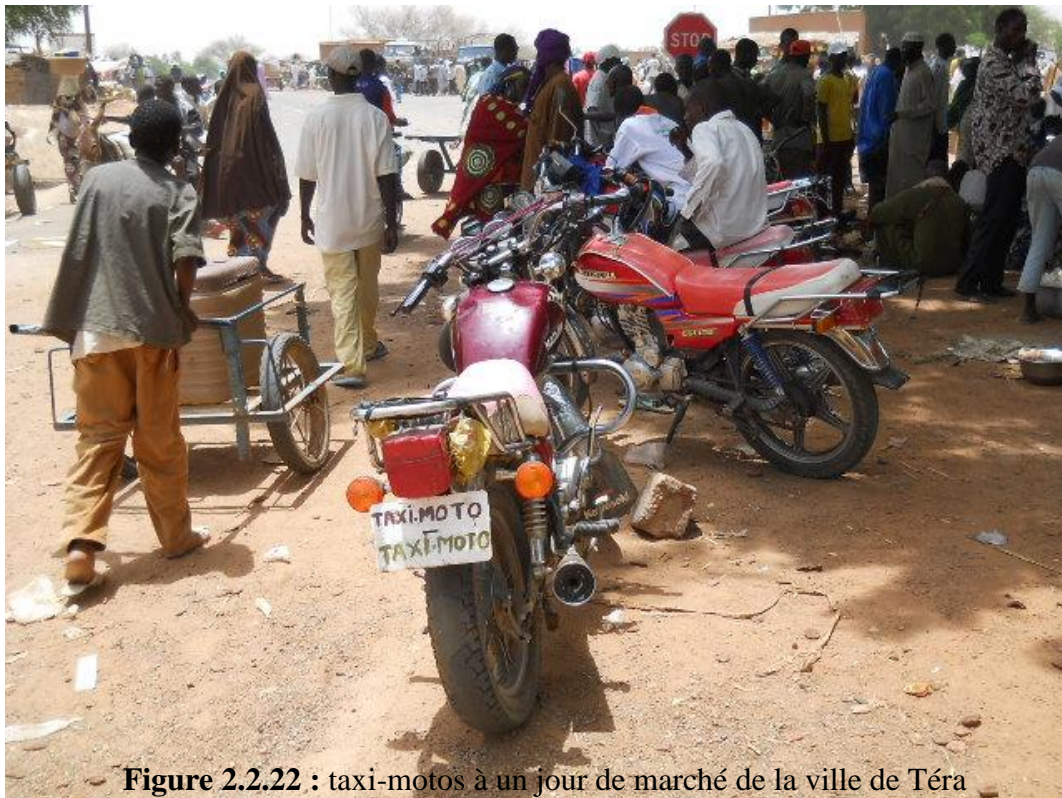


Figure 2.2.22 : taxi-motos à un jour de marché de la ville de Téra

Source : YONLIHINZA (2010)

Le prix de transport en taxi-moto dans la ville de Téra est de 200 FCFA. Pour les autres parcours, c'est-à-dire hors de la ville de Téra, il est à débattre. Mais pour la nouvelle route Téra-Pételkolé, le prix du transport est désormais fixé. Il s'élève à 1 000 FCFA pour le village de Zindigori à 10 Km de Téra et à 3 000 FCFA pour le village de Pételkolé à 38 Km. Il faut dire qu'avec le prolongement de la RN4, les taxi-motos vont maintenant jusqu'à la ville de Dori au Burkina Faso.

2.2.4.5. La prédominance des Moyens Intermédiaires de Transport

En milieu rural, l'utilisation par les ménages de véhicule motorisé à 4 roues dans les déplacements quotidiens est encore rare. Nos enquêtes montrent que 10 % seulement l'utilise à l'échelle du département de Téra. Cela dit, nombreux sont ceux qui possèdent au moins un des Moyens Intermédiaires de Transport et l'on voit que le système de transport existant dans notre zone d'étude est directement lié au type et au nombre de MIT servant à effectuer des trajets relativement courts. La zone d'étude est bien représentative de la variété et du nombre de MIT que le département possède. Nous convenons avec Michel Didier et Rémi PRUD'HOMME (2007) que : « *Le transport est un service de consommation intermédiaire. Il est rarement demandé en soi et pour soi. Il constitue un auxiliaire de l'activité professionnelle, des loisirs ou de la production. La demande de transport ne peut donc se comprendre qu'en relation avec le mode de vie et l'activité de production, notamment sa structure technique et spatiale* ». Les moyens intermédiaires de transport sont *intermédiaires* dans le sens où ils remplissent le vide entre « *marcher/porter* » et le transport motorisé à grande échelle. Ils permettent de porter des charges trop lourdes pour être facilement transportées par des hommes mais pas assez pour être transportées par des modes de transport de grands tonnages. Ici, leur pertinence se situe pour des charges à 25 et 50 bottes de mil pour une charrette ovine et une charrette bovine. Le poids d'une botte de mil peut être évalué à 20 kg, ce qui donne les charges utiles de 500 kg et une tonne respectivement pour les véhicules précités.

Comme dans tout l'hinterland nigérien, à Téra, il y a des signes évidents démontrant que l'offre de service de transport moderne (transport automobile) n'est pas satisfaisante. Avec un taux d'utilisation de 10 % de la voiture par les ménages interrogés, la fréquence des services est faible. Le service est parfois même inexistant pour les zones les plus difficiles d'accès à l'exemple du Nord du département correspondant aux communes rurales de Gorouol et de

Bankilaré. Les faibles revenus et la faible densité de la demande sont les principaux facteurs souvent évoqués pour justifier les obstacles à l'offre de meilleurs services de transport. Cependant, les tarifs de transport sont aussi trop élevés et en inadéquation avec les revenus des paysans ainsi que l'inefficacité dans l'organisation du secteur. Face au caractère limité des budgets des familles, à l'inefficacité du système moderne et au besoin de maintenir une fréquence de services de transport, les Moyens Intermédiaires de Transport se présentent comme une alternative. La contribution des MIT, en particulier sur les trajets de courtes distances et à faible demande, demeure importante. Ces véhicules sont devenus essentiels aux communautés rurales, afin d'accéder aux services économiques et sociaux. Ils sont désormais un élément essentiel du système de transport rural, efficace, dans la mesure où maintenant ils sont au premier rang du transport de rabattement. En effet, aujourd'hui dans tous les marchés du département de Téra, les MIT remplissent le rôle de collecteurs de marchandises et de passagers des villages vers les marchés servant le plus souvent aussi de gare routière. Cela permet à de plus gros véhicules de fonctionner efficacement. Les MIT deviennent de ce fait un élément essentiel du système de transport sans quoi celui-ci ne fonctionnerait pas.

Il faut noter que l'état du réseau routier de Téra ainsi que la structure des chemins et des sentiers qui sillonnent le département ont déterminé l'utilisation très fréquente des MIT.

Finalement ces types de moyen de transport ont fini par s'imposer à la population pour :

- Leur coût d'investissement modeste ;
- Leur capacité en termes de vitesse, de charge utile et de distance à parcourir ;
- Les besoins en infrastructure peu exigeants ;
- Une certaine facilité dans leur entretien avec l'existence de compétences locales.

2.3. Pratique et représentation de la mobilité dans le département de Téra

Le transport est un service d'accompagnement des personnes et des biens dans leur mobilité. Aussi, convient-on avec Cynthia HOWSON (2005) que : « *La notion de mobilité renvoie à la capacité des personnes à se déplacer. Les ressources de mobilité sont donc tous les moyens de transports tels que les véhicules motorisés, les chariots, les animaux, les vélos et même les corps humains plus ou moins capables. La mobilité est contrainte par l'insuffisance financière, le manque d'équipement, la déficience de l'offre des transports publics et les normes sociales contraignantes* ». En ce sens, sa pratique participe à la satisfaction des besoins économiques et sociaux. À Téra, le transport s'inscrit dans cette optique. Mieux, il remplit une fonction de représentation en tant qu'usage éminemment culturel. Ceci dans la mesure où il est un élément qui permet de distinguer les différents groupes ethniques qui peuplent le département. Dès lors, cette double fonction du transport qui consiste en service rendu à la mobilité de la population et en usage reflétant une identité nous a paru importante à souligner.

2.3.1. Des usagers aux profils différenciés

À l'échelle du département de Téra, la mobilité est animée par un certain nombre d'acteurs que nous avons regroupés en catégories socioprofessionnelles. Ainsi, à l'issue de la première phase de nos travaux de terrain (la pré-enquête), les principales catégories socioprofessionnelles (CSP) suivantes ont été identifiées :

- *Les commerçants* : vendeurs de légumes, de céréales, de tabac, de sel, de matériel de forge, de pagnes, de pommades, de filets de pêche, de calebasses, etc. ;
- *Les transporteurs* constitués de conducteurs de véhicules (marchandises et voyageurs), motards, cyclistes, piroguiers, charretiers (à traction bovine et asine), chameliers, cavaliers et porteurs ;
- *Les producteurs ruraux* formés essentiellement d'agriculteurs (maraîchers et producteurs de céréales), d'éleveurs, de pêcheurs, d'exploitants de bois, etc. ;
- *Les salariés* qui sont les fonctionnaires, les ouvriers et les travailleurs du secteur privé.
- *Les artisans* parmi lesquels les forgerons, les tisserands, les tailleurs, les coiffeurs, les cordonniers, les réparateurs de postes radios, etc. ;

- Les *orpailleurs* travaillant dans les nombreuses mines d'or artisanales disséminées un peu partout sur le territoire du département ;
- Enfin, les autres catégories socioprofessionnelles constituées essentiellement d'*élèves* des différentes écoles du département et des *étudiants* ressortissants de Téra à l'Université Abdou Moumouni (UAM) de Niamey et qui ont gardé une attache avec les villages d'origine.








Variable	Distribution			
	modalité	nombre	%	Histogramme
Activité	orpailleurs	70	17.50 %	
	commerçants	86	21.50 %	
	artisans	40	10.00 %	
	salariés	32	8.00 %	
	transporteurs	23	5.75 %	
	producteurs ruraux	137	34.25 %	
	élèves et étudiants	12	3.00 %	

Tableau 2.3.1 : principales catégories socioprofessionnelles

Source : enquête de terrain (2009)

Du reste les résultats de nos enquêtes de terrain rapportés dans la figure 2.3.1 sont caractéristiques de la configuration des acteurs qui animent la mobilité dans le département de Téra. Avec 34,25 %, ce sont les producteurs ruraux qui tiennent le haut du pavé. Confirmation est faite par l'étude du Bilan Diagnostic de Téra (2009) qui explique cette prédominance par le fait que l'agriculture est la principale activité pratiquée. Selon cette étude, elle occupe 95 % de la population active. Les activités commerciales occupent une place non moins importante pour 21,50 %.

L'importance du commerce peut être liée à la présence de marchés locaux dont certains étendent leur influence au delà des frontières départementales. Le bitumage en 1997 de la route nationale n°4 reliant la ville de Téra à la route nationale n°1 via le bac Farié a été un élément catalyseur. D'où la présence de plus en plus remarquable de commerçants venus

d'ailleurs. Il est important de préciser que le secteur commercial est comme partout ailleurs au Niger dominé par l'informel. Très peu d'opérateurs se sont faits enregistrer sur le registre du commerce et ne tiennent pas souvent une comptabilité fiable. Tout de même, les transactions commerciales se développent progressivement, notamment dans les chefs-lieux des communes et surtout dans la capitale départementale. Au niveau de cette dernière, le nombre de boutiques et autres kiosques de vente est passé de 55 à 83 entre 2005 et 2008 et sont localisées pour l'essentiel autour du marché qui s'anime quotidiennement.

L'activité de l'orpaillage quant à elle a pris forme au début des années 80 en tant que solution devant permettre d'endiguer l'exode massif des villageois vers les centres urbains et les pays de la côte ouest-africaine suite aux déficits alimentaires consécutifs aux sécheresses. Elle a fini par s'imposer comme activité génératrice de revenu pour 17,50 % de la population. Chaque année, d'octobre à avril une marée humaine s'affaire autour des sites d'exploitation manuelle de l'or.

Avec 10 % et 8 %, l'artisanat et le travail salarié sont faiblement représentés, ce sont des activités peu développées à Téra car elles ne bénéficient pas à ce jour d'investissements de la part de l'administration publique. Pourtant, l'artisanat est très présent dans la vie socio-économique des téraéens. Cette présence s'observe à travers les outils de travail comme ceux destinés aux travaux champêtres : hiler, daba, hache, coupe-coupe, etc. L'artisanat ne se limite pas qu'à cela, c'est aussi : la poterie, les objets d'ornement et l'ameublement pour ne citer que ceux-là. Pour ce qui est du salariat, il faut noter que les actifs du département sont estimés à un peu plus de 50 % de la population totale. Les principaux secteurs d'activité sont dominés par l'informel. L'absence d'industrie a fait que le travail salarial n'est pas très développé. Les offres d'emploi se limitent au recrutement de travailleurs non qualifiés, en l'occurrence les emplois de manœuvre, de gardien, de chauffeur etc. Par les projets et ONG en place. Sinon, la majorité des salariés sont des fonctionnaires de l'administration publique. Pourtant, la demande d'emploi ne cesse de croître à Téra. En l'espace de dix ans, c'est-à-dire de 1995 à 2005, cette demande a bondi de 34,12 %, passant de 1 475 à 2 239 demandeurs d'emploi (Inspection du Travail de Tillabéry, 2009).

Enfin, dans ce même registre des CSP, nous avons les élèves et étudiants ainsi que les transporteurs. Avec respectivement 3 % et 5,80 %, ils constituent le maillon faible. Pour les élèves et étudiants, la raison tient de la faiblesse du taux de scolarisation qui caractérise

l'ensemble de l'hinterland nigérien. La faible représentativité des transporteurs nous renvoie à la faiblesse de l'offre dans le domaine du transport face à une demande sans cesse croissante.

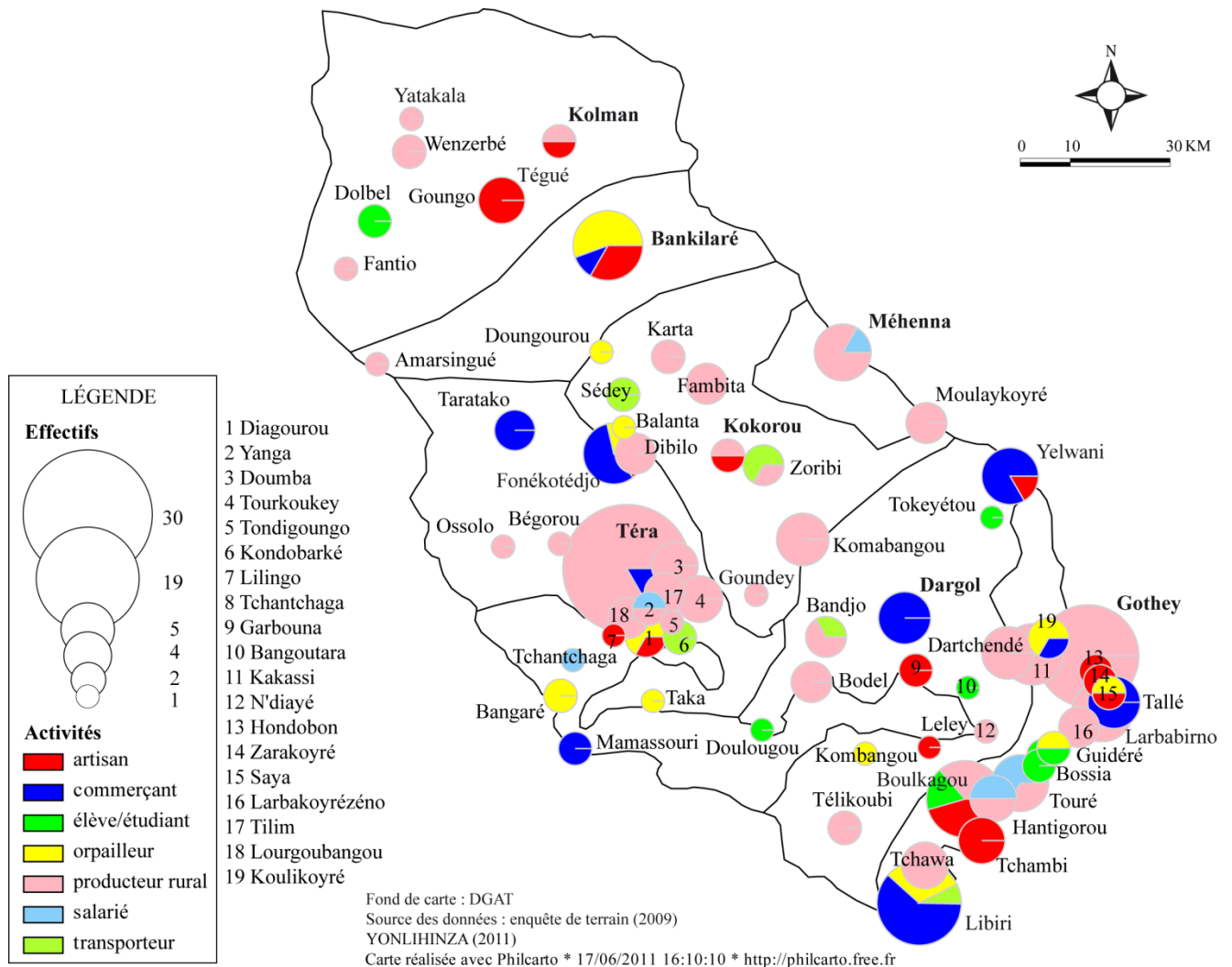


Figure 2.3.1 : les origines géographique des catégories socioprofessionnelles

2.3.2. Les empreintes culturelles de la mobilité

À Téra, autant le transport est une pratique, autant il a une empreinte fortement culturelle. Si transporter est souvent perçu comme l'action ou la manière de porter d'un point à l'autre, pour les différents groupes ethniques qui peuplent le département, c'est aussi l'expression

d'un mode de vie. Autrement dit, le moyen de déplacement d'une personne peut déterminer selon son appartenance à une ethnie ou sa place dans le milieu social.

À l'origine, chaque communauté avait ses moyens de mobilité qui lui étaient propres. Chez les nomades Bella, la constance des déplacements a nécessité un moyen adapté à ce mode de vie. Il se trouve que l'âne et le dromadaire sont les moyens appropriés pour cela. L'âne est généralement détenu par la femme Bella. C'est ce moyen qu'elle utilise pour s'acquitter des tâches qui lui incombent dans le foyer. Ces tâches sont la recherche d'eau dans des outres en peau de caprin et dans des bidons, la vente de bois de chauffe dans les marchés locaux, le déplacement du matériel de construction de la case, etc. L'homme, lui, détient le dromadaire et s'en sert comme moyen de voyage et de transport de marchandises vers les marchés de campagne. Il faut préciser aussi que l'élevage du dromadaire n'est possible que dans un mode de vie nomade. Le dromadaire ne s'accommode pas de la vie sédentaire en ce sens qu'il ne peut être élevé en case. C'est un animal habitué aux grands espaces qu'il ne trouve qu'en brousse loin des grandes agglomérations.

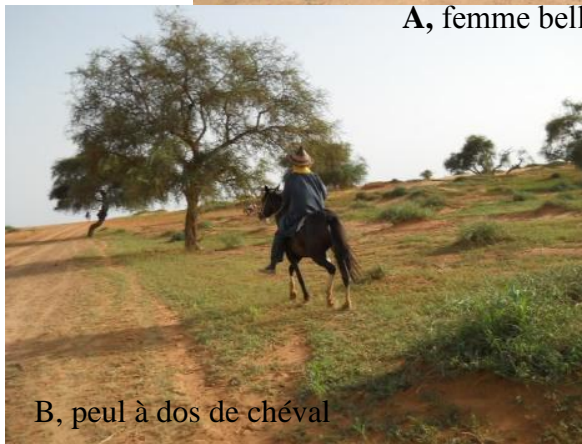
Cependant, si le style de vie nomade des pasteurs Peul et Bella les maintient dans une logique de déplacements constants, un mouvement de sédentarisation est perceptible dans le département de Téra. Il découle d'abord des sécheresses successives qui ont décimé le troupeau contraignant ainsi ces pasteurs à une vie de plus en plus sédentaire. Au compte de cette transformation sociale, il faut mettre une volonté des instances politiques d'avoir un contrôle de la population nomade. Ce qui explique d'une certaine manière que ce mouvement de sédentarisation se soit renforcé par son institutionnalisation à travers l'érection progressive des campements nomades en villages administratifs. Dès lors, il contribue inéluctablement à une modification sensible de la mobilité. Il faut donc s'attendre à une uniformisation progressive des modes de mobilité du moment où la sédentarisation tend à s'imposer à tous. À titre illustratif et en considérant l'exemple du canton de Gorouol, en 1954, il comptait 21 villages⁶¹ (ISSA SEYNI Z., 1982) contre 107⁶² en 2009 (RENACOM, 2009).

⁶¹ Archives Nationales du Niger citée par Zoumari ISSA SEYNI, 1982

⁶² Ce nombre de villages administratifs prend en compte les villages des communes rurales de Gorouol et de Bankilaré. Ces 2 communes forment le canton de Gorouol.



A, femme bella à dos d'âne



B, peul à dos de cheval



C, bellas conduisant des dromadaires

Figure 2.3.2 (A, B et C) : moyens de la mobilité culturelle

Source : YONLIHINZA (2010)

À en croire ces chiffres, le nombre de campements et de hameaux érigés en villages administratifs a augmenté de 86 en 55 ans soit environ 2 par an. Ce qui peut paraître dérisoire mais sur le terrain les répercussions sur le nomadisme sont sans précédent. Même si ce changement administratif ne concerne pas que les nomades, ils sont les premiers qui voient leur mode de vie bouleversé et leur nombre déjà faible n'est pas pour arranger les choses. L'organisation socio-économique et la répartition spatiale des différents groupes ethniques vivant dans le département expliquent aisément la nette supériorité numérique des résidents sédentaires sur les résidents nomades. En 2009, la population sédentaire a été estimée à 379 210 habitants et celle des nomades à 154 888 habitants soit respectivement 71 % et 29 % de la population totale du département de Téra. Les sédentaires sont surtout composés d'agriculteurs songhay majoritaires auxquels il faut ajouter les gourmantchés et haoussas très

présents dans le commerce. Le reste de la population, c'est-à-dire la composante nomade formée de bellas et de peuls, est éleveur et agro-pasteur vivant loin des centres urbains.

Chez les sédentaires en majorité songhay, le cheval et l'âne sont les moyens généralement utilisés pour les déplacements. Ainsi, le cheval est un animal de prestige qui, à la différence du dromadaire, s'accommode plus de la vie sédentaire et est élevé en case. Les Songhays ayant toujours été un peuple sédentaire, le cheval s'adapte donc à leur style de vie. La même marque d'intérêt pour cet animal est observable chez les pasteurs peuls. Tout de même si l'utilisation du cheval est encore visible, l'animal a quasiment disparu du département de Téra, victime de la sécheresse.

Enfin, il faut voir dans cette empreinte culturelle de la mobilité, la manière dont les différentes catégories socioprofessionnelles perçoivent la distance. Car si elle est exprimée en kilomètres linéaires ou en temps mis chez la minorité lettrée, elle l'est différemment chez la majorité analphabète. En effet, elle est donnée en moments de la journée : *alfazaro* (l'aube), *sousouba* (le matin), *zarigno* (aux alentours de midi), *aloula* (après-midi), *alasar* (après-midi), *almaro* (en début de soirée) *tchiino* (la nuit). La distance parcourue est évaluée suivant que le parcours s'est déroulé dans un même moment, dans ce cas elle est courte. Si elle se déroule entre 2 moments qui se succèdent, elle est relativement courte. Enfin, elle est longue si elle s'effectue entre 2 moments de plus en plus distants.

2.3.3. Une mobilité marquée par le sceau du genre

Les résultats issus de nos enquêtes de terrain nous renseignent sur les inégalités de la mobilité liées au genre. Pour cela, dans son interprétation, nous ne tenons compte que de la population résidente du département de Téra.

Le tableau 2.3.1 en tant que traduction chiffrée des déplacements homme-femme en termes de distances parcourues quotidiennement par les deux sexes ne nous dit pas le contraire. Il confirme que moins la distance parcourue est importante, plus la proportion de femmes est supérieure à celle des hommes. Ainsi, quotidiennement, 79,62 % des femmes parcourent moins de 10 km alors qu'en considérant cette même distance, les hommes ne représentent que 20,38 %. Inversement, plus les distances s'allongent moins il y a de femmes. Dans les parcours les plus longs, c'est-à-dire au delà de 100 km, il n'y a que 5,76 % femmes contre 94,24 % hommes. Au fur et à mesure que les distances s'allongent, le nombre de femmes diminue de 44,64 % en moyenne pendant que celui des hommes augmente de 46,82 %.

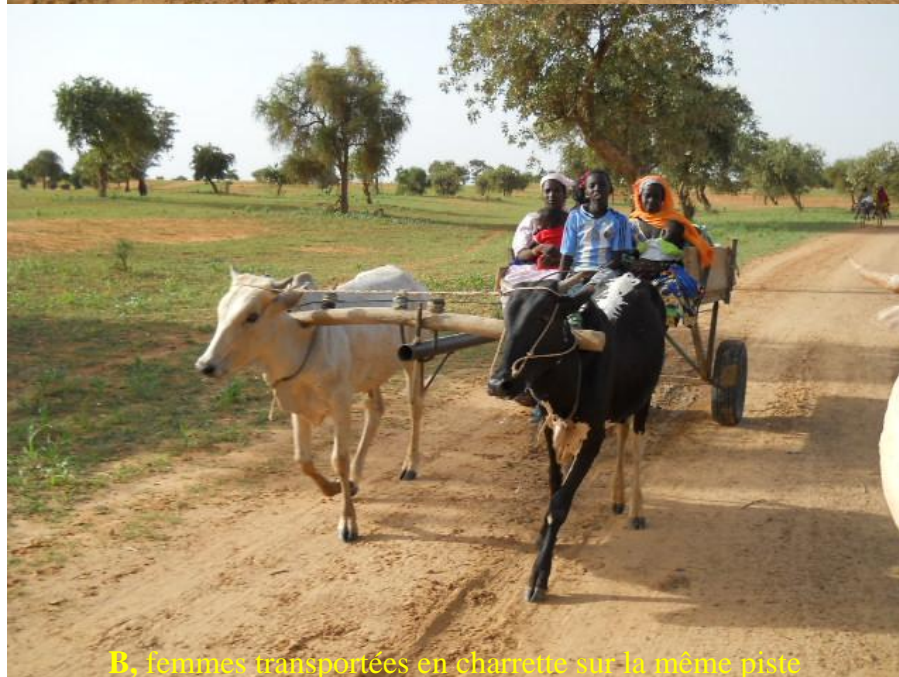
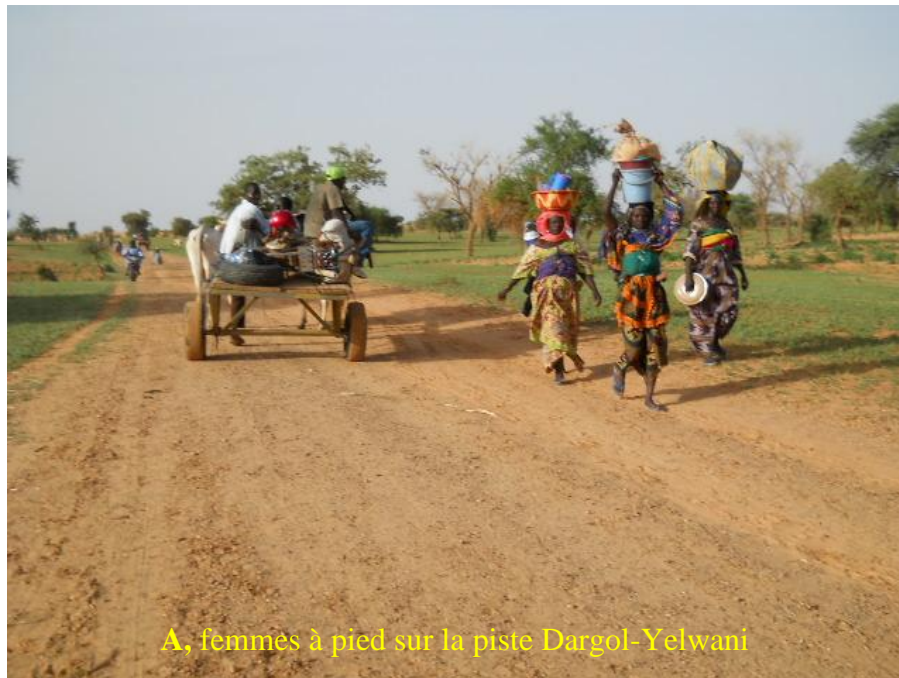


Figure 2.3.3 (A, B) : images de femmes dans la mobilité

Source : YONLIHINZA(2010)

Il est intéressant de voir que la représentativité de l'homme sur les courtes distances est meilleure par rapport à celle de la femme sur les longues distances. L'explication réside dans le fait que globalement à Téra, dans le mouvement quotidien des personnes, le genre masculin est plus présent que le genre féminin. Sur le terrain le constat est frappant qu'il y a plus

d'hommes que de femmes dans les flux de personnes dans la chaîne de transport : 57,53 % d'hommes contre 42,47 % de femmes parmi les individus rencontrés.

SEXES	Femmes	Hommes	Total
DISTANCES			
Moins de 10 km	43	11	54
10 à 20 km	30	19	49
21 à 50 km	24	31	55
51 à 100 km	10	39	49
100 km et plus	3	49	52
Total	110	149	259

Tableau 2.3.2 : relation entre le sexe de l'enquête et les distance parcourues

Source : enquête de terrain (2009)

Comme nous l'avons déjà évoqué et à la lumière de nos investigations, l'inégalité de genre dans la mobilité de la population résidente se manifeste aussi bien dans la proportion homme-femme qu'à travers l'utilisation des différents moyens de transport.

De plus, il apparaît dans le tableau 2.3.3 que la femme est quasi absente dans l'utilisation de certains moyens de déplacement tels que le vélo et le cheval. De même, il est pratiquement impossible de trouver des femmes conductrices de voiture. Car, quand elles se déplacent en voiture, c'est généralement en tant que passagères. La conduite de la moto est très faible, seule quelques rares citadines de la ville de Téra et des femmes travaillant en campagne pour le compte des ONG se l'autorisent. Ce qui en fait justifie les 8,33 % de taux d'utilisation de la moto par les femmes, très en deçà de celui des hommes qui est de 91,67 %. Enfin, on ne voit que rarement une femme à dos de dromadaire même chez les nomades bellas. Du coup ces moyens peuvent être considérés comme relevant du privilège de la gent masculine. Sinon, la marche à pied et la charrette sont à l'heure actuelle, les modes dominants de la mobilité féminine. On remarque une légère suprématie féminine dans l'utilisation de ces deux modes de déplacement avec 52,45 % pour la marche à pied et 58,62 % pour la charrette contre respectivement 47,55 % et 41,38 % au titre des hommes.

SEXE	FEMMES	HOMMES	TOTAL
MANIÈRE			
en voiture en tant que conducteur	0	7	7
en voiture en tant que passager	37	42	79
en charrette	17	12	29
à moto	2	22	24
à vélo	0	6	6
en pirogue	7	7	14
à cheval	0	3	3
à dos d'âne	14	13	27
à pied	32	29	61
à dos de dromadaire	1	8	9
TOTAL	110	149	259

Tableau 2.3.3 : relation entre le sexe des enquêtés et leurs modes de mobilité

Source : enquête de terrain (2009)

Il apparaît un décalage dans l'utilisation d'un moyen comme l'âne par les femmes en légère hausse par rapport à celle des hommes. Cela relève d'une particularité chez la femme Bella qui mérite d'être soulignée. La vie de nomade qu'elle mène impose une mobilité constante et il se trouve que son principal moyen de déplacement est l'âne (figure 2.3.4). D'où le fait que nous sommes amenés à relativiser dans le cas précis l'idée de la faible mobilité féminine. Car le nomadisme impose aux Bella et souvent aux Peul un style de vie ambulancier d'où le fait qu'elles sont plus mobiles que les femmes des autres groupes ethniques, à l'exemple de celles de l'ethnie majoritaire (Songhay) ayant une vie de type sédentaire.



Source : YONLIHINZA (2010)

2.3.3.1. Structures sociales et inégalités dans les déplacements

La différenciation dans les déplacements homme femme est une réalité vécue au quotidien. Cette empreinte du genre montre le caractère sexué de la mobilité dans sa manifestation tangible, c'est-à-dire le niveau de circulation de l'un ou l'autre sexe. À Téra donc comme au Niger, le transport porte les marques du genre faisant ici référence à la construction sociale qui détermine les rapports sociaux entre les hommes et les femmes. C'est la première raison de la mobilité sociale.

Pour s'en convaincre, il suffit de faire le lien de ces deux principaux groupes d'acteurs (hommes et femmes) de la mobilité avec les types de mobilité identifiés : la petite mobilité et la grande mobilité. Il ressort que chaque groupe est plus actif dans l'une ou l'autre. C'est ainsi que les femmes se retrouvent plus dans la petite mobilité pendant que la grande mobilité est dominée par les hommes. On se retrouve dans un cas de figure où la prépondérance masculine dans les mouvements des personnes est avérée (figure 2.3.5).

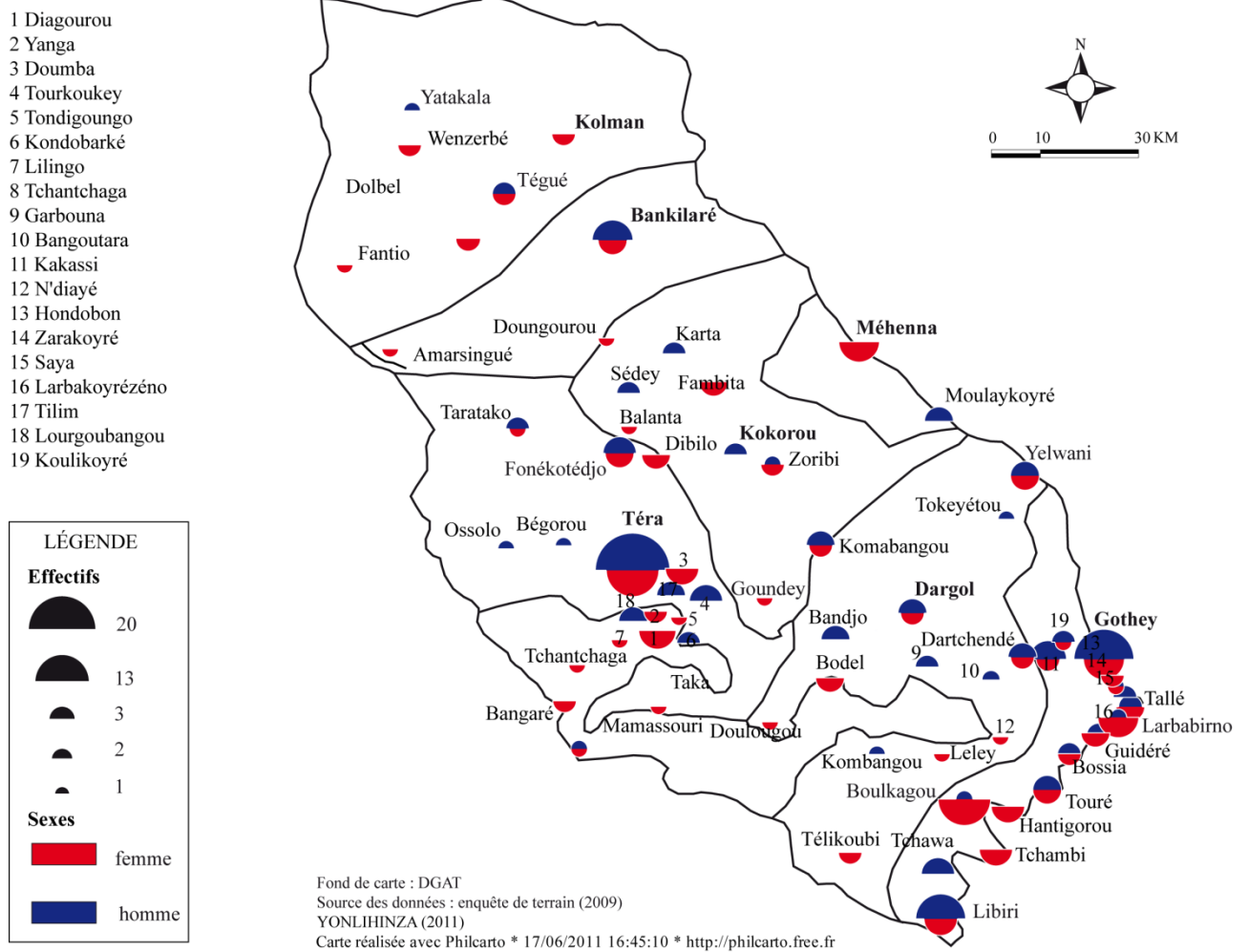


Figure 2.3.5 : les origines géographiques de enquêtées selon le sexe

Les premiers éléments d'explication de cette inégalité de circulation homme-femme peuvent être cherchés dans ce que « *les normes culturelles associant traditionnellement femme et intérieur, homme et extérieur conditionnent largement pour chaque genre les activités à réaliser et les espaces fréquentables. Elles se traduisent d'abord par des situations d'absence de sortie du domicile plus fréquentes chez les femmes, parfois du fait de l'application stricte de certains préceptes coutumiers ou religieux* ». Ce constat fait par Lourdes DIAZ *et al.* (2008) dans un article sur les mobilités quotidiennes des femmes en Afrique subsaharienne est une parfaite illustration de la situation dans laquelle se déroule la mobilité de la composante féminine dans le département de Téra. En l'ayant examiné de plus près, nous avons retrouvé les mêmes traits caractéristiques. Le dispositif social crée des modes de vie qui ne sont pas les mêmes et expliquent que la mobilité quotidienne masculine soit différente de celle des

femmes en fréquences de déplacements, en moyens utilisés, en budgets temps de transport et en distances parcourues.

Ainsi, des contraintes culturelles empêchent les femmes d'utiliser certains moyens de transport. Ceci, soit par tradition liant, par exemple, l'utilisation du cheval et du dromadaire à l'homme, soit à cause de la méthode nécessaire pour les utiliser en ce qui concerne les moyens motorisés comme le vélo et la moto. De l'avis de plusieurs femmes rencontrées : « *un vélo peut-être considérée comme inconvenant pour une femme en raison de la position naturelle lors de son utilisation en fonction des normes sociales et des habits féminins locaux* ». Dans le cas précis, le pagne est l'habit généralement porté par les femmes et tout porte à croire qu'il n'est pas adapté à la conduite de ce véhicule. D'où l'idée que ces moyens ont été conçus à l'image de l'homme et par conséquent pour lui. Le lien systématique qui est fait de ces moyens de transport avec le genre masculin les rendent difficilement accessibles à la femme. Il faut tout de même s'attendre au même changement de mentalité déjà observable dans l'utilisation de la moto.



Variable	Distribution			
	Variable	Nombre	%	Histogramme
Sexe	homme	230	57.50 %	
	femme	170	42.50 %	

Tableau 2.3.4 : présence homme/femme dans la mobilité

Source : enquête de terrain (2009)

Cela permet de faire remarquer que cette mobilité sexuée avec une forte empreinte masculine faisant ressortir que les hommes sont plus mobiles que les femmes ((tableau 2.3.4) n'est pas liée à une quelconque restriction institutionnelle de la liberté de mouvement de la composante féminine de la population. Elle est liée, comme nous l'avons évoqué plus haut, aux principes de fonctionnement du milieu social, autrement dit au rôle assigné à l'homme et à la femme au sein du foyer. C'est ainsi qu'à Téra comme en Afrique rurale d'une manière générale, dans le foyer, le chef de ménage, traditionnellement un homme est le principal soutien économique de l'unité familiale. De ce fait, l'homme est celui qui subvient aux besoins de la famille. Ce rôle lui confère et à la limite lui impose d'être mobile et même très mobile. À contrario, la

femme est assignée aux tâches ménagères et à l'éducation des enfants. Elle assure avant toute autre chose, le fonctionnement de l'unité domestique, ce qui structure l'ensemble de ses activités. Ces tâches absorbantes et quotidiennes limitent considérablement ses possibilités d'être aussi mobile que l'homme.

Cette division du travail selon le genre crée en même temps une différence de mobilité concernant les espaces fréquentés lors des déplacements, les femmes s'éloignant peu du domicile. Le village du domicile est le lieu où se déroule l'essentiel des déplacements. En dehors des tâches ménagères dont elle s'acquitte au sein de la concession, la femme a en charge aussi l'approvisionnement de la cellule familiale en produits de première nécessité tels que l'eau et le bois.

Précisons qu'au Niger d'une manière générale et en milieu rural surtout, le bois constitue la principale source d'énergie utilisée pour la cuisine. Aussi, l'approvisionnement des ménages en bois de chauffe revient-il traditionnellement aux femmes. Mais, la rareté de ce produit due aux sécheresses successives, l'allongement des distances à parcourir et les moyens de transport utilisés pour se rendre aux lieux d'approvisionnement en bois posent d'énormes difficultés. À ce sujet, une enquête⁶³ réalisée en juin 1997 par la Direction de la Statistique et des Comptes Nationaux (DSCN, 1997) indique que des distances de 1 à 5 km sont parcourues quotidiennement pour la recherche de bois. L'eau constitue comme le bois un élément vital pour la famille. Son approvisionnement est une tâche noble et délicate car il constitue un domaine stratégique pour la survie de la cellule familiale. Comme pour le bois de cuisine, le transport de l'eau incombe aux femmes selon la répartition sociale de travail. En milieu rural, 15 % des ménages cherchent l'eau à au moins 5 km. Par ailleurs, 68 % de la population rurale prennent l'eau du puits à environ 1 km de leur lieu de résidence et 23,3 % la puisent dans l'intervalle de 1 à 5 km. Dans le transport de l'eau, les femmes sont de très loin plus concernées que les hommes dans les distances comprises entre 0 à 5 km. D'après Mariama GAMATIÉ dans une enquête réalisée en 1999 sur les contraintes spécifiques aux femmes, il ressort que ces dernières parcourent en moyenne 250 mètres en transportant 12 litres d'eau avec une fréquence de 9 fois par jour. Elles sont 30 % les femmes qui affirment que le transport de l'eau a une incidence sur leur temps et cela les empêche de pratiquer des activités lucratives. Les moyens pour réduire cette incidence sont, selon 42 % des femmes, la réduction du temps et la distance par l'installation de pompes ou de bornes fontaines à côté des habitations ; 44 % pensent à l'octroi de prêts pour acheter des charrettes. Les difficultés

⁶³ Enquête permanente de conjoncture économique et sociale, DSCN, 1997

d'accès aux moyens de transport font que les femmes en général et rurales en particulier éprouvent beaucoup de difficultés et perdent énormément de temps pour se procurer du bois pour la cuisine et de l'eau pour la famille. Du coup, l'essentiel de ces tâches ainsi que d'autres se font à pieds et par les femmes qui paradoxalement sont plus « *moyen* » de transport qu'« *utilisatrice* » de transport. Une étude réalisée en 1996 pour le compte de la Banque Mondiale corrobore cette impression en indiquant qu'en moyenne l'effort de transport fourni par les femmes en Afrique subsaharienne est de 20 kg de poids sur une distance d'un à 2 kilomètres avec une dépense en temps d'1 à 2 heures et demi par jour. La plupart de ces transports sont effectués dans le cadre strictement familial et ne visent aucun objectif lucratif.

Au vu de ce qui précède et dans le contexte actuel, on peut néanmoins parler d'exclusion sociale. Ceci, dans la mesure où les principes régissant les rapports homme-femme créent une iniquité dans l'accès de la femme au transport et à la mobilité ; et par conséquent, à des activités normales de la société, à des opportunités de vie, et quelque part à un exercice complet de la citoyenneté. Du reste, cette notion d'exclusion sociale devient de plus en plus sujet à débat dans les études sur les transports en ce sens où elle permet de prendre en compte les difficultés de circulation qui font qu'un groupe peut-être exclu selon son sexe.

2.3.3.2. Femmes, revenus et mobilité

La faiblesse des revenus des femmes les empêche non seulement d'accéder à la propriété des moyens de déplacement mais aussi d'utiliser des services de transport moderne lorsqu'ils sont disponibles. La différenciation homme-femme s'observe aussi dans la pratique des activités génératrices de revenus. Le constat est frappant quant à la relégation de la femme au second plan. Ce sont les hommes qui généralement possèdent et exploitent les services de transport. Dans l'agriculture, les hommes et les femmes sont tous actifs sans exception. La différence est faite en fonction des types de cultures et les dimensions des terres utilisées qui diffèrent entre les sexes. Les femmes généralement produisent du gombo, du sésame, de l'arachide, du sorgho sur des lopins de terres à côté des champs de mil. Certes, dans le domaine des cultures de contre-saison, en dehors du Gorouol où la production du niébé en décrue est l'œuvre des hommes, toutes les autres cultures (oignon, chou, tomate, courge, poivron etc.) Sont produites par les femmes sur les sites de culture de saison sèche. Mais, les hommes sont maîtres des productions vivrières (mil, sorgho, maïs et riz) sur des grandes superficies des terres ou dans

les rizières pour le riz. Pour les femmes, bien que la loi et la religion musulmane l'autorisent, dans la plupart des cas, elles n'ont pas accès à la propriété foncière. Elles ne bénéficient que des portions de terres données parfois par la famille de sa lignée ou par la famille conjugale pour la pratique agricole.

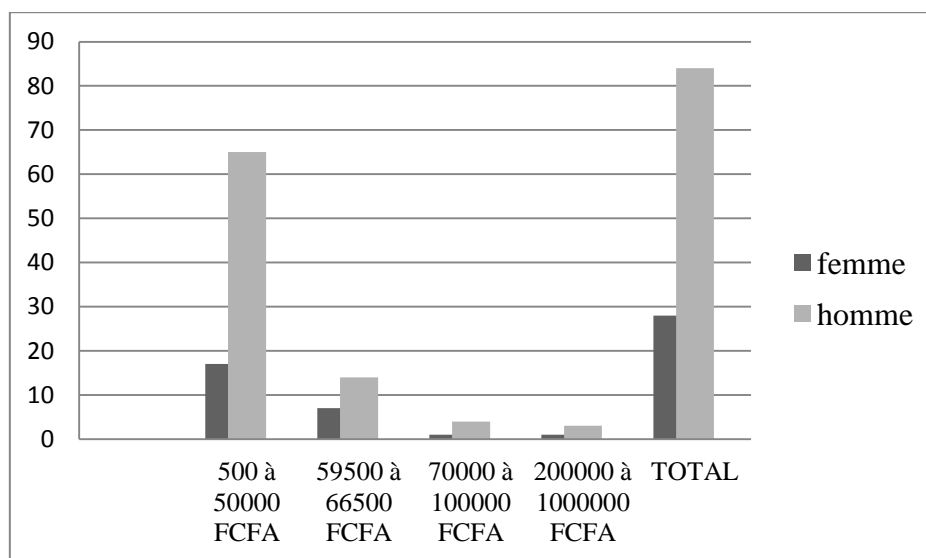


Figure 2.3.6 : rapport des revenus homme-femme

Source : enquête de terrain (2009)

Dans le cadre des activités génératrices de revenus c'est-à-dire celles qui donnent accès à un revenu monétaire direct la même situation est de mise. La femme est moins présente dans le circuit commercial. Quand elle est présente, elle est confinée dans le petit commerce qui naturellement génère moins de revenus. De plus, elle n'est pas directement impliquée dans l'exploitation artisanale de l'or qui reste un domaine réservé des hommes de même que le commerce du bétail reconnu dans le département de Téra comme l'une des activités qui génèrent le plus de revenus. Nous ne sommes donc pas étonnés outre mesure quant aux résultats des revenus homme-femme rapportés par la figure 2.3.6 La différence est notable tant du point de vue de la proportion de la présence homme-femme que du point de vue des revenus même. Le nombre d'hommes dans le commerce est 3,5 fois supérieur à celui des femmes. De même, si nous considérons l'ensemble des femmes interrogées, 60,71 % se concentrent dans une fourchette de revenus comprise entre 500 et 50 000 FCFA. Cette proportion tombe à 3,57 % dès que les revenus atteignent 200 000 FCFA. Un autre obstacle et non des moindres, souligné par Mariama GAMATIÉ (1999) dans une étude sur le transport au

Niger pour le compte de la Banque Mondiale, réside dans le fait que : « *l'essentiel des revenus de la femme est investi dans la satisfaction des besoins fondamentaux de la famille ; comme si les biens de la femme sont ceux de l'ensemble du ménage* ». C'est à juste titre qu'elle soutient que cette pratique, considérée comme culturelle, grève sérieusement les possibilités d'expansion de l'activité féminine et la relègue dans la sous productivité.



Figure 2.3.7 : femmes et petit commerce au marché de Gothey

Source : YONLIHINZA (2009)

Le circuit de commercialisation a pour centre de gravité les marchés locaux qui sont par la même occasion les lieux qui animent l'essentiel de la mobilité. Du coup la faible présence de la femme dans le circuit commercial justifie dans une certaine mesure sa faible mobilité. Du reste, une corrélation évidente ressort du croisement de deux variables : l'activité pratiquée par les personnes interrogées et le moyen de transport utilisé pour arriver au point de rencontre. Il apparaît clairement une structuration des moyens de déplacement autour des différentes catégories socioprofessionnelles (figure 2.3.8). D'où le fait que la ségrégation subie par la femme dans la pratique de l'activité socioprofessionnelle aboutit par voie de conséquence à une ségrégation dans la mobilité et donc dans le système de transport du département de Téra.

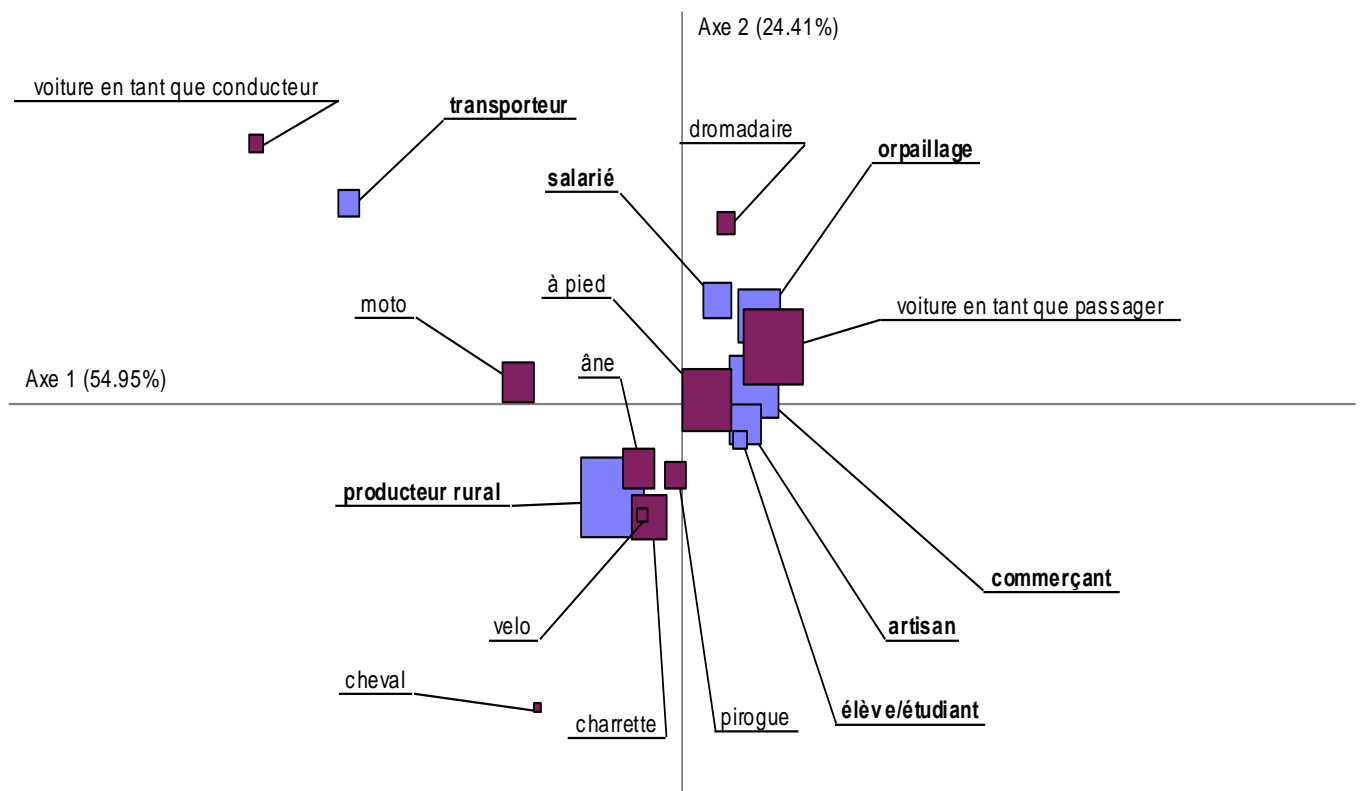


Figure 2.3.8 : relation entre activités pratiquées et moyens de transport utilisés

Source : enquête de terrain (2009)

2.3.4. Une mobilité marquée par sa jeunesse

L'observateur du domaine des transports qui débarque à Téra pour la première fois sera sans doute frappé par la diversité des moyens de mobilité : l'automobile et la charrette cohabitent sur la même route et le piéton, l'âne et la moto se disputant la même piste. De plus, les diverses manifestations de la mobilité générée par les différentes catégories socioprofessionnelles et les usages différenciés des moyens utilisés à cet effet ont des caractéristiques démographiques.

Age/Distance

Stat	Valeurs
d.f.	45
Tschuprow's t	0.541139
Cramer's v	0.626797
Phi ²	1.964372
Chi ² (p-value)	785.75 (0.0000)
Lambda	0.387218
Tau (p-value)	0.3507 (0.0000)
U(R/C) (p-value)	0.4198 (0.0000)

Variables	D1	D9	D2	D10	D3	D4	D5	D6	D8	D7	Sum
A1	26 (+ 1 %)	0 (- 0 %)	8 (- 0 %)	0 (- 0 %)	1 (- 1 %)	0 (- 1 %)	2 (- 0 %)	6 (+ 3 %)	5 (+ 4 %)	0 (- 0 %)	48
A4	23 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 3 %)	3 (+ 0 %)	15 (+ 0 %)	33 (+ 8 %)	10 (+ 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	1 (- 0 %)	85
A6	1 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 1 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	1 (- 0 %)	3 (+ 2 %)	0 (- 0 %)	14 (+ 32 %)	19
A2	38 (+ 2 %)	3 (+ 1 %)	7 (- 1 %)	0 (- 0 %)	17 (+ 1 %)	1 (- 1 %)	0 (- 1 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	66
A3	26 (- 0 %)	3 (+ 0 %)	81 (+ 9 %)	0 (- 0 %)	22 (+ 0 %)	2 (- 1 %)	0 (- 2 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 1 %)	134
A5	0 (- 2 %)	0 (- 0 %)	0 (- 1 %)	2 (+ 0 %)	8 (+ 0 %)	6 (+ 0 %)	32 (+ 17 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	48
Sum	114	6	96	5	63	42	45	9	5	15	400 100%

(Les noms des variables sont en annexe)

Figure 2.3.5 : relation entre les catégories socioprofessionnelles et leurs âges

Source : enquête de terrain (2009)

Cette mobilité dont il est question ici porte l’empreinte d’une population en majorité jeune, à 62 % de moins de 40 ans. Ce que corroborent les données du tableau 2.3.5 pour une pertinence à hauteur de 54 %. La raison est liée à la structure même de la population du département de Téra caractérisée par la jeunesse de la population. Dans cette proportion de la population qui anime la mobilité, celle qui se situe dans la fourchette d’âge de 30 à 39 ans se démarquent des autres par sa majorité à 54,03 %. Tout semble montrer que c’est cette tranche d’âge qui anime l’économie locale. On le voit bien, l’importance des aspects démographiques n’est pas à démontrer dans le système des transports, cependant elle ne suffit certainement pas à le caractériser. Les résultats de nos investigations font émerger d’autres traits dominants de la mobilité et des transports à l’échelle du département de Téra.

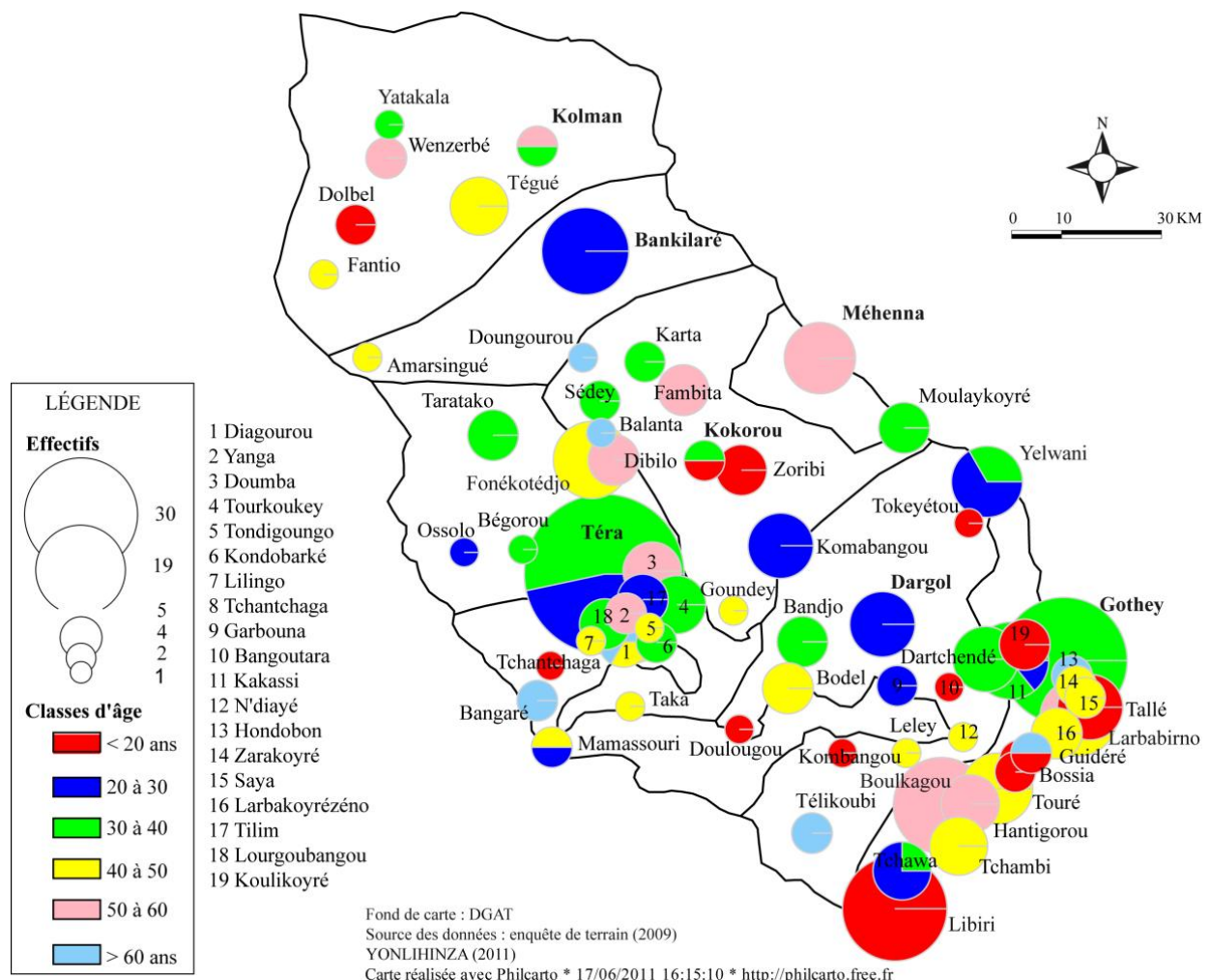


Figure 2.3.9 : personnes enquêtées selon l’âge et la provenance

2.3.5. Éléments d'explication de la mobilité

L'interprétation de l'espace factoriel permet de dégager les principaux éléments d'explication du fonctionnement du système de la mobilité. Il apparaît clairement que dans le département de Téra, la mobilité présente deux facettes : une petite et une grande mobilité. Elles se distinguent d'abord par la distance parcourue par les différentes catégories socioprofessionnelles. Ce qui détermine les moyens de transport utilisés. Ici, le lien est tout trouvé entre le type de mobilité et le moyen utilisé à cet effet. Il ressort que le moyen utilisé par les téraéens pour se déplacer peut être fonction de la distance à parcourir. Ainsi, moins la distance à parcourir est importante plus la tendance est à l'utilisation des moyens non-motorisés et plus la destination est éloignée plus le réflexe est à l'emprunt des moyens motorisés pour se déplacer. D'où le fait que la petite mobilité mobilise principalement la marche à pied, le vélo, la charrette ou l'âne. Et est animée par la population résidente du département de Téra et concerne la mobilité en vue de la satisfaction des besoins quotidiens (recherche d'eau, recherche de bois, travaux champêtres, visites familiales, etc.) Et pour la fréquentation des marchés villageois.

À contrario, pour les longs parcours qui concernent la grande mobilité, la prépondérance du véhicule à moteur notamment la moto et surtout la voiture est une réalité palpable. Parmi les animateurs, en plus de la population résidente, la présence d'une population non-résidente est remarquable. Cette présence est hebdomadaire et s'explique par la fréquentation des marchés de grande dimension. Il faut tout de même préciser que cette grande mobilité concerne aussi deux autres moyens qui sont le cheval et le dromadaire. Mais ces derniers apparaissent de plus en plus minoritaires dans le parc des véhicules de transport et pour cause. L'utilisation du dromadaire est circonscrite au seul mode de vie des nomades Bella et Peul. Or les Bella et les Peul appartiennent à deux groupes ethniques minoritaires dont le mode de vie nomade est en net recul. Le cheval quant à lui voit son existence même menacée par les sécheresses successives qui ont porté atteinte au couvert végétal rendant de plus en plus onéreux et donc difficile son entretien.

2.3.5.1. Les usagers dans la pratique de la mobilité

Les déplacements induits par les différentes catégories socioprofessionnelles permettent de faire une lecture globale de la mobilité. Pour y parvenir, nous avons soumis notre échantillon

d'enquête à une Analyse Factorielle des Correspondances (AFC) de manière à discerner les éléments pouvant nous permettre de comprendre le fonctionnement et la logique des déplacements. À cet effet, Dominique LAFFLY (2009) explique que « *l'espace factoriel permet d'observer en détail la distribution des structures d'ordre sous-jacentes. De plus, selon le principe d'équivalence distributionnelle, les relations entre variables et individus, c'est-à-dire les points observés sur le terrain, sont définis par la plus ou moins grande distance qui les sépare* ». De ce point de vue, les individus enquêtés et les différentes variables y afférant apparaissent dans un graphe factoriel (figure 2.3.10). Sur ce graphe constituée en espace factoriel, toutes les modalités des variables et les individus qui s'y attachent sont représentés en 9 classes. C'est de leur distributivité dans l'espace factoriel et par rapport aux axes 1, 2 et 3 que découle la lecture que nous faisons des déplacements. Ceci tel que les différentes catégories socioprofessionnelles génèrent leur mobilité. Les observations réalisées sont des dénombrements caractérisés par des variables à dominance qualitative. La procédure a consisté à projeter les variables sur les trois axes factoriels. Ainsi, le long du premier axe on observe deux types de mobilité qui s'opposent : une petite mobilité une grande.

- *La petite mobilité* : est villageoise et inter-villageoise. Elle se déroule entre lieux de résidence, lieux de production et les marchés de petite dimension dont les zones de chalandise ne dépassent pas le cadre des villages environnants. Ce type de déplacement a la particularité de mobiliser beaucoup plus la marche à pied et les animaux de bât traditionnellement utilisés par la population locale. D'où des parcours relativement courts que l'on peut situer à moins de 10 km. La petite mobilité est donc celle des courtes distances.
- *La grande mobilité* : est celle des longues distances qui peuvent atteindre 100 km et plus. Elle est intercommunale et inter-cantonale et est intense entre le chef-lieu du département et les villages. Pour cela, elle mobilise généralement les moyens modernes de transport : la voiture et la moto. À ce niveau, le rôle des marchés hebdomadaires de grande dimension est fondamental. Ils étendent leurs aires de chalandise à l'ensemble du département de Téra. Par conséquent, ils intéressent toute la population. D'ailleurs, ces marchés étendent leur influence au-delà des frontières départementales et nationales d'où leur dimension nationale et internationale. Il faut dire enfin qu'au titre de cette grande mobilité, le développement et l'exploitation artisanale de l'or dont regorge le sous-sol de Téra est à prendre en considération. Il est

chaque année à la base d'un afflux de population venue de toutes les contrées de Téra, des autres régions du Niger et de l'extérieur du pays.

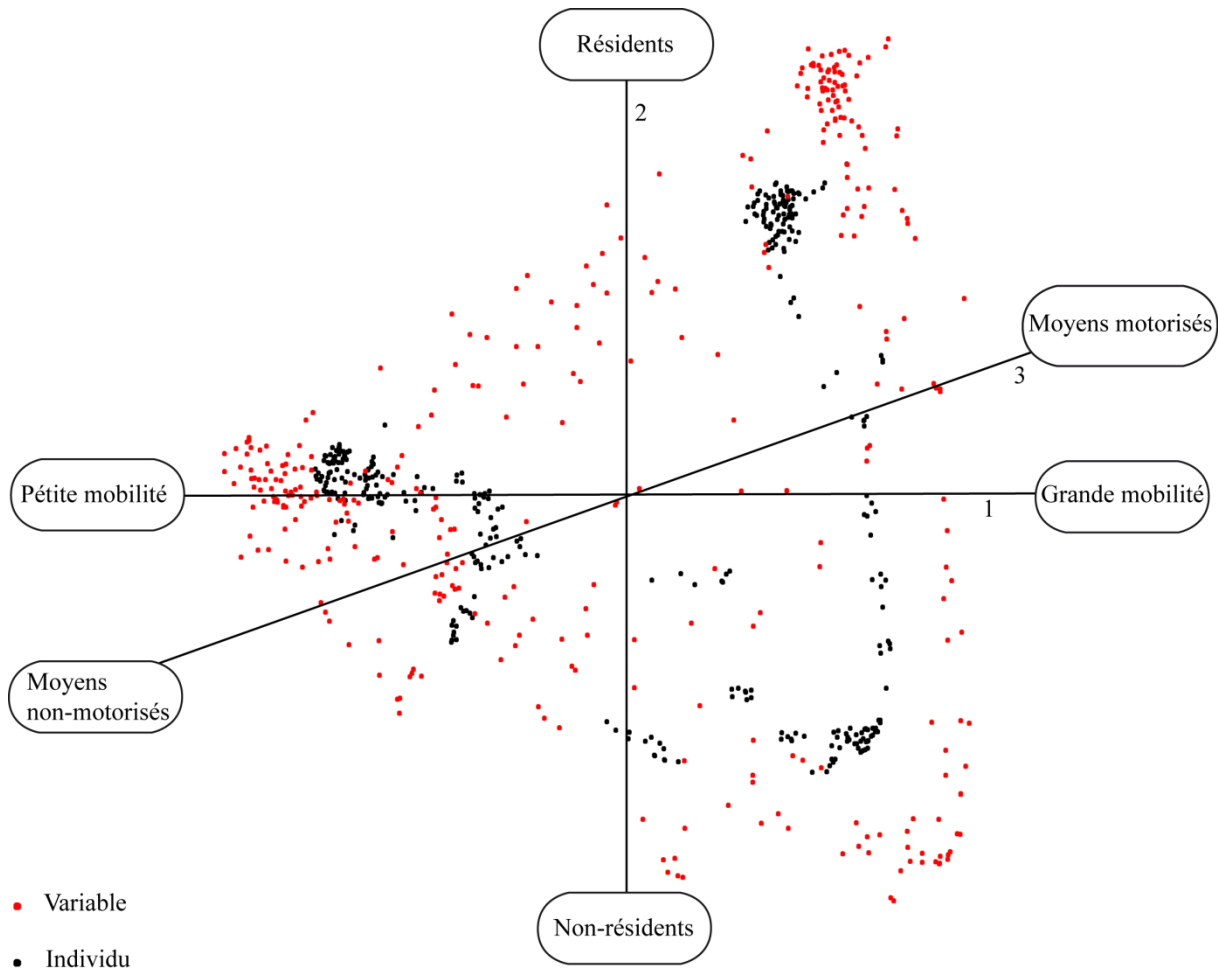


Figure 2.3.10 : espace factoriel et données de terrain

Source : enquête de terrain (2009)

Le deuxième axe fait ressortir les deux principaux groupes d'individus qui animent la mobilité que sont les résidents et les non-résidents :

- *Les résidents* : nous entendons par résidents de Téra, la population autochtone du département et allochtone qui y réside.
- *Les non-résidents* : ce sont en même temps les autochtones du département de Téra et les allochtones qui n'y résident pas.

Enfin le troisième axe caractérise l'opposition entre deux moyens de mobilité constitués de moyens motorisés et de moyens non-motorisés :

- *Les moyens motorisés* sont constitués de voitures et de motos et sont utilisés principalement pour les longues distances.
- *Les moyens non-motorisés* sont d'abord et surtout la marche à pied que nous avons souvent signalée comme le mode de mobilité dominant. À ce mode, il faut adjoindre la charrette mais aussi les animaux de bât que sont l'âne, le cheval et le dromadaire.

Par ailleurs, une autre lecture des liens les variables et les individus qui s'y attachent fait apparaître trois sous-ensembles de distribution de l'espace factoriel :

- Un premier représentant une majorité de femmes ;
- Un deuxième mettant en relief une majorité d'hommes ;
- Un troisième présentant hommes et femmes dans une proportion très hétérogène.

Suivant les axes de projection (figure 2.3.11), la lecture détaillée de l'AFC révèle que le type de déplacement et le moyen utilisé portent les marques du genre et donc de la distinction entre homme et femme. Le long de l'axe 1 s'oppose deux mobilités en fonction de la distance parcourue : mobilité sur de courtes distances et mobilité sur de longues distances. L'axe 2 présente une différence bien tranchée entre une mobilité dominée par les hommes et une autre dominée par les femmes. Enfin, sur l'axe 3, nous avons deux ensembles de moyens de mobilité qui s'opposent : moyens motorisés et moyens non-motorisés.

Dans cette analyse, nous sommes partis du principe de l'abondance-dominance⁶⁴ pour l'établissement du graphique factoriel. C'est donc plus la proportion des hommes par rapport aux femmes qu'il faut prendre en considération plutôt que leur présence même dans l'un ou l'autre type de mobilité, ou l'utilisation de l'un ou l'autre des moyens de transport.

Aussi, il existe un lien fort entre le type de mobilité et le moyen de mobilité. Car, plus la distance à parcourir est longue, plus la tendance est à l'utilisation de moyens motorisés tels que la voiture ou la moto et moins cette distance est importante, plus la tendance est à l'utilisation de moyens non-motorisés tels que l'âne, la charrette et ou la marche à pied. En faisant le recoupement entre les types de mobilité et les moyens de transport par rapport à l'aspect genre, il ressort que les femmes sont plus présentes sur de courtes distances et utilisent le plus souvent des moyen non-motorisés. Pendant ce temps, la gent masculine se retrouve majoritaire sur les longues distances avec une prépondérance dans l'utilisation des moyens motorisés.

⁶⁴ Concept emprunté à la biogéographie pour exprimer la distribution des espèces dans un milieu donné.

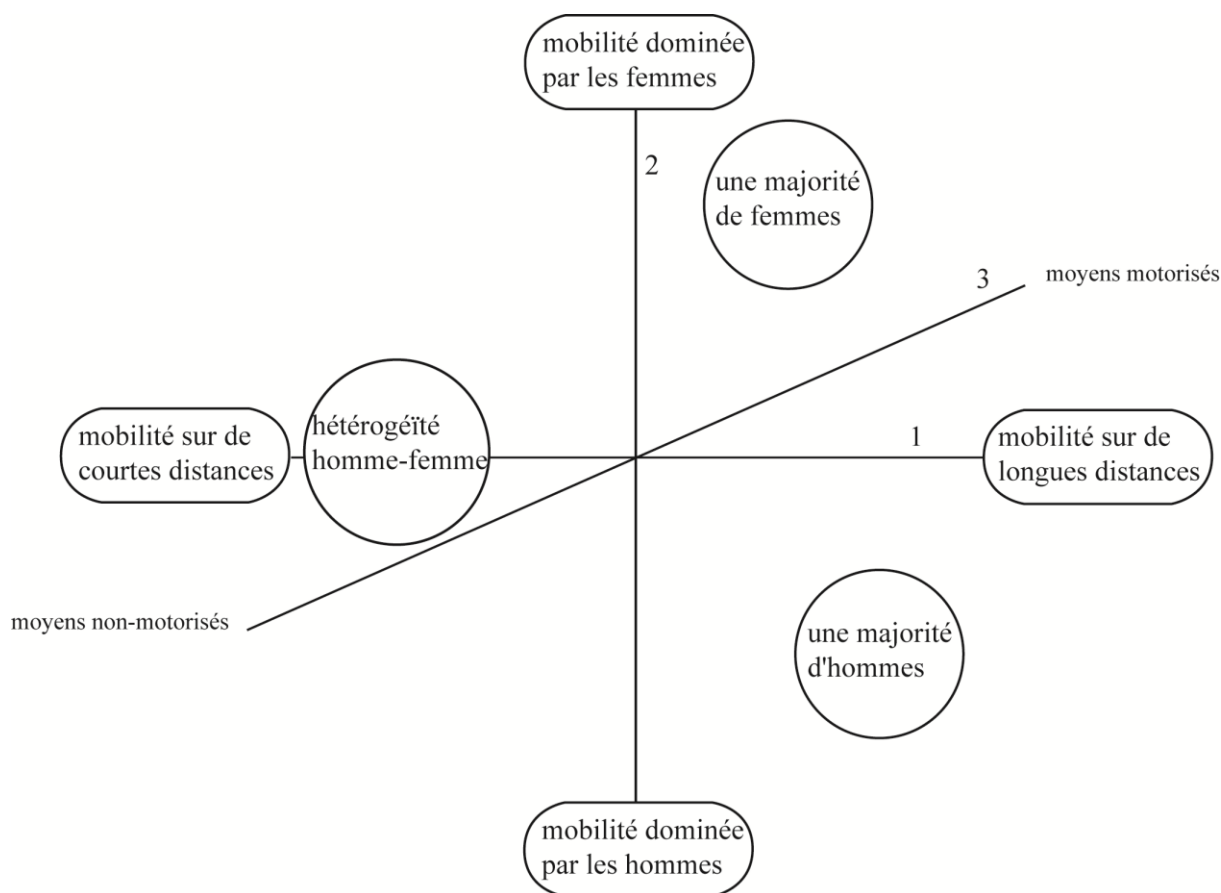


Figure 2.3.11 : caractères sexués de la mobilité dans le département de Téra

Source : enquête de terrain (2009)

2.3.5.2. Pratique spatiale de la mobilité

Il faut préciser ici que, l'explication spatiale de la mobilité prend en compte 8 classes AFC des 9 de notre échantillon d'enquête. La raison réside dans le fait que la neuvième est constituée de non-résidents du département de Téra dont la participation à la mobilité du territoire est sporadique. Pour cela, leur contribution à la circulation des personnes et des biens à l'échelle du département est moindre.

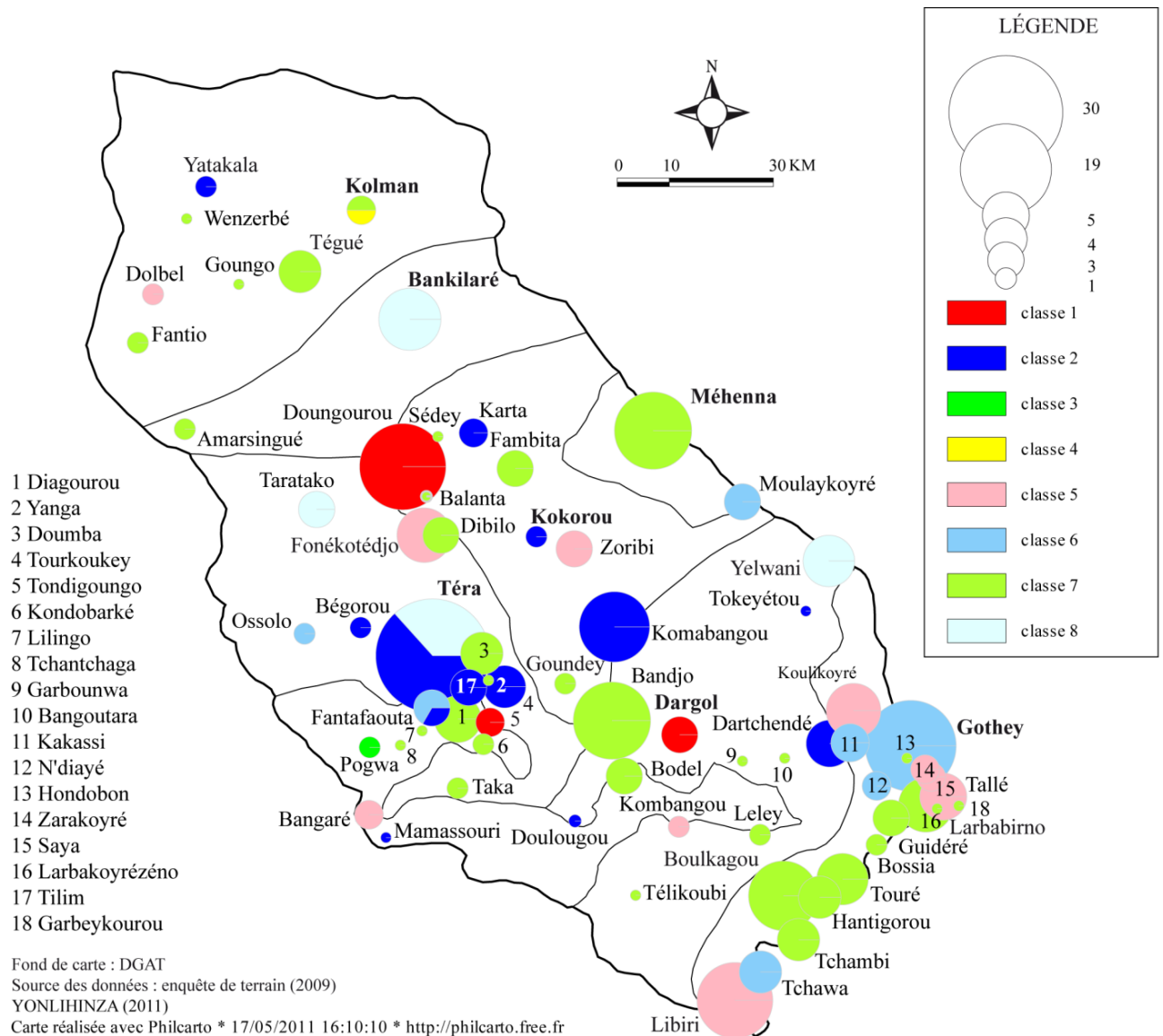


Figure 2.3.13 : projection des classes-traffic AFC selon les provenances

De la lecture de cette projection des 8 classes AFC à travers la figure 2.3.13, il se dégage une hétérogénéité dans l'utilisation des moyens de déplacement. D'où une mobilité moins marquée par la spécificité des moyens de mobilité par rapport aux provenances et aux destinations de la population locale. Cela signifie que l'origine géographique d'une personne ne justifie pas du moyen qu'elle utilise pour se déplacer. Mais il faut dire, que le mode de vie détermine bien le moyen de déplacement à l'échelle du département de Téra. Autrement dit, l'utilisation du dromadaire chez les Peul et les Bella est liée à leur mode de vie nomade. De la même manière, l'utilisation plus fréquente du cheval chez les Songhay est relative à leur vie

sédentaire. Il faut croire qu'actuellement, la tendance générale de la circulation des personnes et de bien est à l'utilisation de l'automobile et la moto.

Les éléments explicatifs des caractéristiques de la mobilité téraéenne découlent d'un nomadisme d'une partie de la population (Peul et Bella) qui est à la base d'une imbrication des différents groupes ethniques rendant leur localisation imprécise.

2.3.6. Le marchés hebdomadaires dans la mobilité

Nous avons dénombré une cinquantaine de marchés hebdomadaires repartis dans les huit communes du département (Tableau 2.3.6). Ils correspondent aux grands centres de concentration de la population : les villages administratifs et les chefs-lieux de commune.

COMMUNES	NOMBRE DE MARCHÉS
Bankilaré	5
Dargol	7
Diagourou	4
Gorouol	8
Gothey	9
Kokorou	7
Méhenna	4
Téra	6

Tableau 2.3.6 : répartition des nombre de marchés hebdomadaires par commune

Source : enquête de terrain (2010)

Les marchés hebdomadaires de Téra (tableau 2.3.6) rythment l'essentiel de la vie sociale, économique et même politique du département. Tout semble organisé dans une cohérence spatiale qui permet une certaine complémentarité entre les différents marchés. Dans un essai de classification de ces marchés suivant leur importance en termes d'aire de chalandise, nous avons identifié trois types :

1. Le marché villageois ;
2. Le marché communal ;
3. Le marché départemental.



Figure 2.3.14 : les marchés hebdomadaires du département de Téra

2.3.6.1. Le marché hebdomadaire de type villageois

Le marché hebdomadaire de type villageois est en fait un marché villageois et inter-villageois. Allusion est faite à ceux des marchés qui ne polarisent que les villages se trouvant dans leur environnement immédiat. Ce type de marché de petite dimension est très répandu à Téra : on en dénombre 21 (tableau 2.3.7) disséminés un peu partout dans le département et correspondant aux villages administratifs. C'est le domaine par excellence de la vente au détail des produits de premières nécessités (l'huile, le sucre, le sel, la farine de manioc, etc.), des produits de saison (haricot vert, gombo, *Corcorus-olitorius*, *Synandropsis-gyranda*,

Cassiatora, etc.) et des produits de cueillette (*Annona oréonaria*, *Balanite-aegyptiaca*, *Ziziphus mauritania*, *Combrétum glutinosum*, *Vitex-déniana*, etc.).

MARCHÉS	COMMUNES	JOURS D'ANIMATION
Bouppo	Diagourou	Dimanche
Bégoroutondo	Téra	Vendredi
Doulougou	Dargol	Mercredi
Diblio	Téra	Vendredi
Fombita	Kokorou	Vendredi
Fonékotédjo	Téra	Vendredi
Garbeykourou	Gothey	Mercredi
Kakassi	Gothey	Dimanche
Kossoramé	Gothey	Dimanche
Korougoussou	Kokorou	Dimanche
Kolman	Gorouol	Vendredi
Lemdou	Gorouol	Mercredi
Manda	Gorouol	Samedi
Namaga	Kokorou	Mardi
Nabolé	Diagourou	Jeudi
Pételkolé	Bankilaré	Lundi
Tessa	Méhenna	Mercredi
Wama	Dargol	Vendredi
Wézébangou	Gorouol	Vendredi
Ziguïda	Gothey	Jeudi
Zané	Kokorou	Mercredi

Tableau 2.3.7 : les marchés hebdomadaires de type villageois

Source : PDC (2005) ; enquête de terrain (2010)

Ces marchés sont caractérisés par une certaine homogénéité dans leur fréquentation. On y trouve la même ethnie et à la limite, les mêmes familles. Les marchés de Bouppo dans le sud de la commune rurale de Diagourou à la frontière nigéro-burkinabé et celui de Bégorou Tondo, village situé sur le Dargol, un des affluents du fleuve Niger dans l'Ouest de la

commune urbaine de Téra, sont des exemples saisissants du phénomène. En ce sens qu'ils ont une fréquentation à dominante Peul pour l'un et Songhay pour l'autre.



Figure 2.3.15 : samedi, jour de marché de Goundey

Source : YONLIHINZA(2010)

La particularité des marchés de petite dimension ne s'arrête pas là, car, on peut aussi y voir des caractéristiques liées à la spécialisation c'est-à-dire par rapport aux produits drainés. Cette spécialisation bien que saisonnière mérite d'être soulignée. À un certain moment de l'année, notamment pendant la période des hautes eaux, un marché comme celui du village de Kossoramé situé sur les rives du fleuve Niger dans la commune rurale de Gothey est réputé pour être un marché aux poissons. Pendant ce temps, un marché comme celui de Belleykoré dans la commune rural de Gorouol est reconnu pour être le domaine de la volaille et des œufs de pintades pendant la saison des pluies.

Le fonctionnement des marchés villageois est fortement influencé par les saisons. Ils ont ainsi une animation régulière et intéressante seulement pendant une courte période de l'année correspondant à la période d'après les récoltes c'est-à-dire durant les mois d'août, septembre

et octobre. Pendant la saison sèche de novembre à mai, leurs activités deviennent moins régulières et s'estompent même pendant la période dite de soudure⁶⁵.

Enfin, il faut préciser dans cette rubrique des marchés villageois qu'une mauvaise saison des pluies peut provoquer un arrêt complet des activités pendant toute l'année.

2.3.6.2. Le marché hebdomadaire de type communal

À ce niveau, la zone d'influence d'un marché hebdomadaire devient un peu plus importante. L'espace d'échange ne se limite plus aux villages environnants mais s'étend à toute la commune et peut aller même au-delà. Du coup, l'espace polarisé est beaucoup plus vaste. Il est naturellement aisé de relever l'importance des marchés communaux par rapport aux premiers en terme de fréquentation, de produits drainés et pour tout dire, en terme de vitalité. Téra en compte 21 (Tableau 2.3.8), aussi nombreux que les marchés villageois.



Figure 2.3.15 : vendredi, jour de marché de Diagourou

Source : YONLIHINZA (2010)

On a à faire à des marchés de dimension moyenne jouant le rôle d'intermédiaires entre le village et la commune. Ce qui, d'une certaine manière, lie le fonctionnement des uns à celui

⁶⁵ Une précision mérite d'être apportée sur cette période dite de soudure. Pendant longtemps elle était circonscrite aux premiers mois de la saison des pluies c'est-à-dire juin et juillet. Depuis quelques années, les crises alimentaires que connaît le Sahel suite à la récurrence des sécheresses tendent à créer une vulnérabilité permanente. Par voie de conséquence, on assiste de plus en plus à l'extension de la période en question.

des autres. C'est justement à partir des marchés communaux que les commerçants des marchés villageois s'approvisionnent en produits d'importation tels que le sel, le savon, le sucre, les piles électriques, le pétrole lampant, etc. Et vis-versa les commerçants des marchés communaux se ravitaillent en produits de cueillette, en volaille, en œufs, en mil, etc. Sur les marchés villageois. Cette relation d'échange inter-marché crée une interdépendance et fait de chacun le relais de l'autre.

MARCHÉS	COMMUNES	JOURS D'ANIMATION
Amarsingué	Bankilaré	Vendredi
Boukagou	Gothey	Jeudi
Bangoutara	Dargol	Samedi
Bangaré	Diagourou	Samedi
Bankilaré	Bankilaré	Mardi
Belleykoyré	Gorouol	Dimanche
Chatoumane	Bankilaré	Mardi
Dargol	Dargol	Vendredi
Diagourou	Diagourou	Vendredi
Dolbel	Gorouol	Jeudi
Goundey	Kokorou	Lundi
Koulikoyré	Gothey	Mercredi
Kokorou	Kokorou	Dimanche
Larbabirno	Gothey	Samedi
Touré	Gothey	Vendredi
Taratako	Téra	Samedi
Taka	Téra	Mardi
Tégué	Gorouol	Lundi
Waro	Dargol	Dimanche
Wanzerbé	Gorouol	Samedi
Yatakala	Gorouol	Mercredi

Tableau 2.3.8 : les marchés hebdomadaires de type communal

Source : PDC (2005) ; enquête de terrain (2010)

Notons que contrairement aux marchés villageois, les marchés communaux se caractérisent par une quasi absence de spécialisation. Nous avons plutôt à faire à des marchés mixtes avec une grande diversité de produits. Tout donne à croire que la raison de cet état de fait réside dans le fait que dans ces marchés on y va pour chercher pratiquement tout ce dont on a besoin. Mais, si du point de vue de leur fréquentation, il y a moins d'homogénéité c'est certainement parce qu'on vient d'un peu plus loin, l'aire de chalandise étant plus importante que celle des marchés villageois. Il n'en demeure pas moins que quelques uns gardent encore une forte empreinte de l'ethnie dominante de la commune d'origine. C'est le cas des marchés hebdomadaires des villages Larbabirno, Diagourou, Bankilaré ou Bangaré, où dominent respectivement les groupes ethniques Songhay, Peul, Bella et Gourmantché.

2.3.6.3. Le marché hebdomadaire de type départemental

Le marché hebdomadaire de type départemental est au niveau le plus élevé des échanges à l'échelle du département de Téra. Ils sont 6 marchés (tableau 2.3.9) dont les activités mobilisent tout l'ensemble du département de Téra.

Ils intéressent tous les villages des 8 communes et au de la même. Les aires de chalandise débordent Téra. Ils sont fréquentés à partir des 5 autres départements de la région de Tillabéry (Ouallam, Kollo, Say, Filingué et Tillabéry département), de toutes les autres régions du Niger (Niamey, Dosso, Tahoua, Maradi, Zinder, Diffa et Agadez). Leur rayonnement a trouvé depuis longtemps un écho dans les pays voisins du Niger d'où la présence de nigériens, de maliens, de burkinabés, de béninois et de ghanéens.

MARCHÉS	COMMUNES	JOURS D'ANIMATION
Bandjo	Dargol	Samedi
Doungouro	Kokorou	Lundi
Gothey	Gothey	Lundi
Méhenna	Méhenna	Jeudi
Téra (ville)	Téra	Jeudi
Yelwani	Dargol	Samedi

Tableau 2.3.9 : les marchés hebdomadaires de type départemental

Source : PDC (2005) ; enquête de terrain (2010)

À partir de la carte du département de Téra, on peut déjà juger de l'importance des marchés de type départemental à travers leur position même sur les routes nationales facilitant ainsi leur accessibilité comparativement aux autres catégories de marchés :

- 3 marchés sur la RN4 : Gothey, Banjo et Téra ;
- 2 marchés sur la RN39 : Yelwani et Méhenna ;
- 1 marché sur la RN5 : Doungouro



Figure 2.3.16 : jeudi, jour de marché de la ville de Téra

Source : YONLIHINZA (2010)

2.3.6.4. Le marché hebdomadaire, pôle d'attraction des corps de métier

Le marché hebdomadaire est un des éléments de la densification dans l'espace départemental. Cette imprégnation de l'espace et sa pratique par le marché rural permet de rompre l'isolement des populations des villages placés en périphérie et de se rapprocher des multiples centres de la vie économique et sociale. L'idée de « *Kaouyi* » qui signifie campagne en langue locale songhay et dont le village est le point focal est généralement associée à celles d'éloignement et d'enclavement. Ainsi le marché, lieu de commerce et de sociabilité, fait aussi office de lien entre le villageois et le chef-lieu de la commune et le chef-lieu de la préfecture pour l'accès aux services administratifs, de santé etc. Il devient dans ce cas un facteur qui génère de la mobilité dans le département de Téra et le principal lieu à partir duquel villes et villages sont desservis par les véhicules de transport. C'est donc naturellement le jour du

marché qu'il est plus aisé de voyager. Du coup, les jours d'animation des marchés hebdomadaires sont les moments d'intenses déplacements.

Les résultats de nos investigations (figure 2.3.17) effectuées de Gothey qui se tient chaque lundi illustrent la mobilité induite par les marchés hebdomadaires.

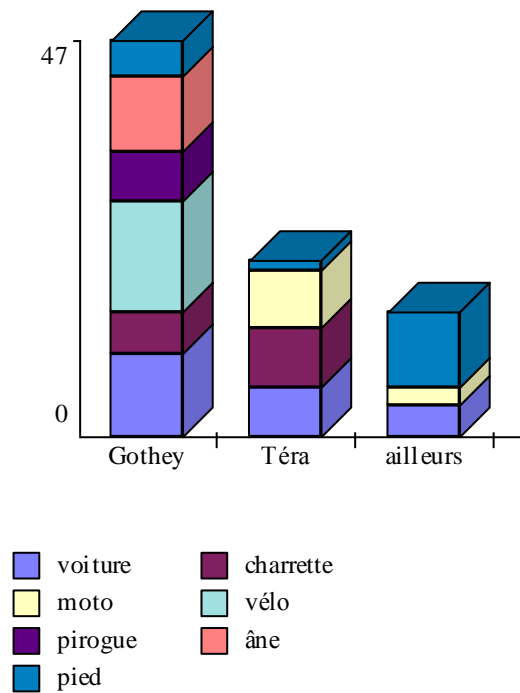


Figure 2.3.17 : fréquentation du marché de Gothey et moyens de transport utilisés

Source : enquête de terrain (2009)

Les activités pratiquées font partie des facteurs essentiels qui induisent la mobilité. À ce titre, il existe un lien entre l'activité pratiquée par un téraen et les distances qu'il parcourt. D'où le constat rapporté dans la carte factorielle qui suit (figure 2.3.18) et qui montre à l'évidence que c'est le marché qui structure les activités. Parmi ces dernières, l'activité commerciale se révèle être celle qui induit le plus de déplacements. D'ailleurs la majorité des personnes interrogées donne comme lieux de provenance ou de destination : Téra, Gothey, Méhenna, Bandjo, Doungouro, Bangaré, Bankilaré, Boulkagou pour ne citer que ceux-là. Or ces localités se révèlent être celles qui abritent les plus importants marchés du département de Téra.

On peut donc admettre devant cette évidence que la mobilité à Téra est entretenue par le fonctionnement des marchés locaux. Cette hypothèse est corroborée par la raison des déplacements.

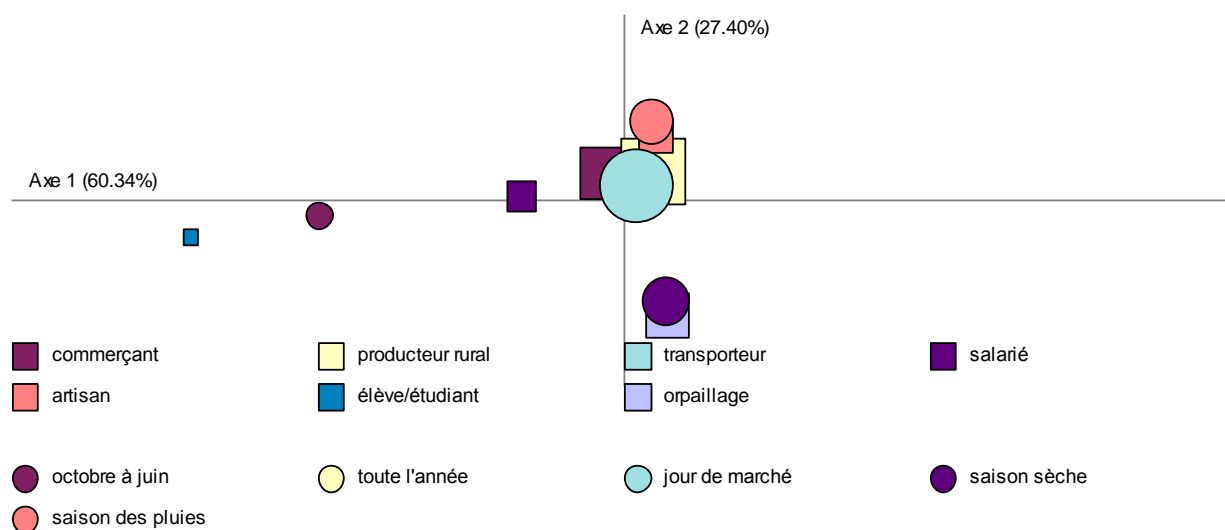


Figure 2.3.18 : relation entre mobilité des CSP et période d'exercice des activités

Source : enquête de terrain (2009)

La forte mobilité induite par les activités commerciales n'aurait pas été possible sans les transporteurs. Ils sont au premier plan dans le mouvement des personnes et des marchandises entre les villages et les marchés locaux et de ces marchés vers les centres de consommation. Une autre activité qui induit de plus en plus de déplacements est l'orpillage. Depuis la légalisation de cette activité, une ruée vers l'or est perceptible. Et malgré la réglementation officielle qui fait de la recherche artisanale de l'or une activité saisonnière avec la fermeture des sites en saison des pluies, elle connaît un engouement qui ne faiblit pas chaque année. Pour la population présente sur les sites d'orpillage, venue de pratiquement tous les villages du département de Téra, la recherche de l'or est devenue sa deuxième activité après l'agriculture. Cela a contraint au parcours de longues distances des villages aux sites d'orpillage. Les producteurs ruraux ne sont pas en reste dans l'animation de la mobilité. Ils sont par ailleurs les plus nombreux à l'échelle du département de Téra de par leur secteur d'activité qui se concentre autour de l'agriculture et l'élevage et qui occupe la majeure partie de la population. Il faut dire que dans ce secteur d'activité, ce sont naturellement les pasteurs

nomades qui sont les plus mobiles à cause d'incessants déplacements de pâturage en pâturage. Les sédentaires sont surtout agriculteurs et les champs de cultures sont dans la majorité des cas localisés aux alentours immédiats des habitations. Ce qui justifie les distances relativement courtes de 1 à 20 km qu'ils parcourent pour les besoins de cette activité.

Enfin, dans cette rubrique d'activités qui induisent la mobilité à l'échelle du département de Téra, nous avons les artisans, les salariés et les scolaires. Ils ont la particularité d'induire moins de mobilité. Le domaine de l'artisanat est en perte de vitesse car subissant de plein fouet la concurrence de l'industrie manufacturière notamment les produits de l'industrie du plastique venant du Nigéria et des pays asiatiques. Quant aux salariés et aux scolaires, leurs activités se concentrent essentiellement dans la commune urbaine de Téra faisant office de chef-lieu de département et concernent surtout l'administration publique et quelques ONG de la place.

2.3.6.5. Le marché de la ville de Téra, le département au contact du monde

L'importance des échanges induits par les marchés se mesure à travers leur niveau de fréquentation. En partant toujours du cas du marché de la ville de Téra, nous en trouvons un exemple probant. Il a lieu tous les jeudis et dès la veille au soir, la place du marché est occupée par les commerçants, aussi bien grossistes que ceux ayant une petite surface financière ainsi que les ruraux.

En général, les premiers à s'installer sont ceux venus de loin. Ainsi, en ce jeudi comme tous les autres, 57 % des villages du département étaient représentés sur le marché à travers toutes les catégories socioprofessionnelles, soit 61 villages pour 64,75 % de la fréquentation totale en termes d'individus. Il ressort que ce sont les communes de Diagourou, Dargol, Téra et Gothey qui étaient les plus représentées avec respectivement 8,49 %, 10,03 %, 20,07 % et 28,18 %. Ce marché est fréquenté à partir des autres régions du Niger pour 18 % et 2 localités sortent du lot en l'occurrence celle de Tillabéry en tant que région d'origine de Téra pour 34,72 % et Niamey, ville-capitale du Niger pour 37,5 % des fréquentations nationales.

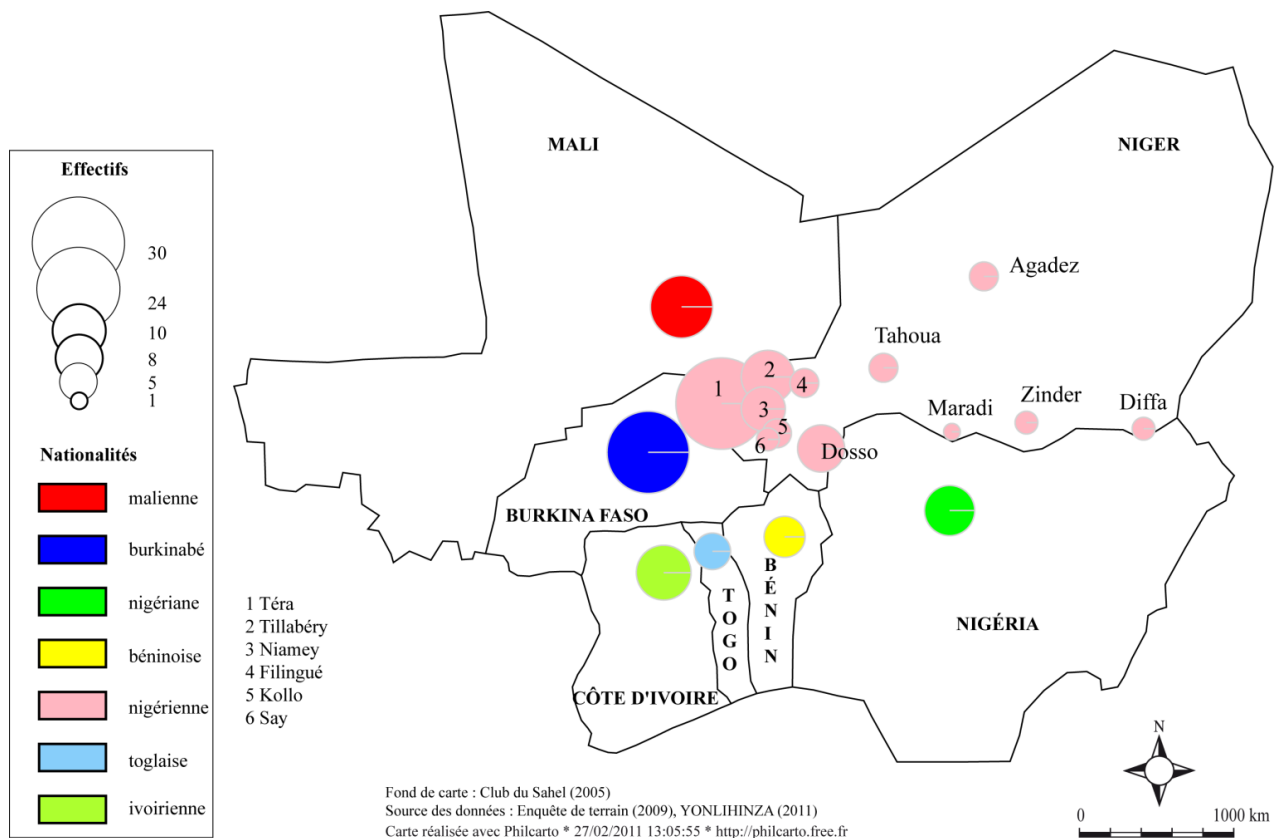


Figure 2.3.19 : importance de la fréquentation du marché de Téra

La réputation du marché ne se limitant pas au territoire nigérien, ceci explique la présence de ressortissants de pays de la sous-région ouest-africaine. L'explication la plus plausible de la supériorité en nombre des burkinabés (34,78 %) et des maliens (21,73 %) par rapport au nigériens (13,04 %), togolais (7,24 %), ghanéens (14,49 %) et béninois (8,69 %) est leur proximité avec le département de Téra avec lequel ils partagent les frontières nigéro-burkinabé et nigéro-malienne. Certes, la proximité fait que la population du département de Téra a plus de relations d'échange avec celles du Burkina Faso et du Mali. Mais, en réalité, ces relations d'échange sont séculaires entre les populations en ce sens qu'on trouve les mêmes de part et d'autres des frontières.

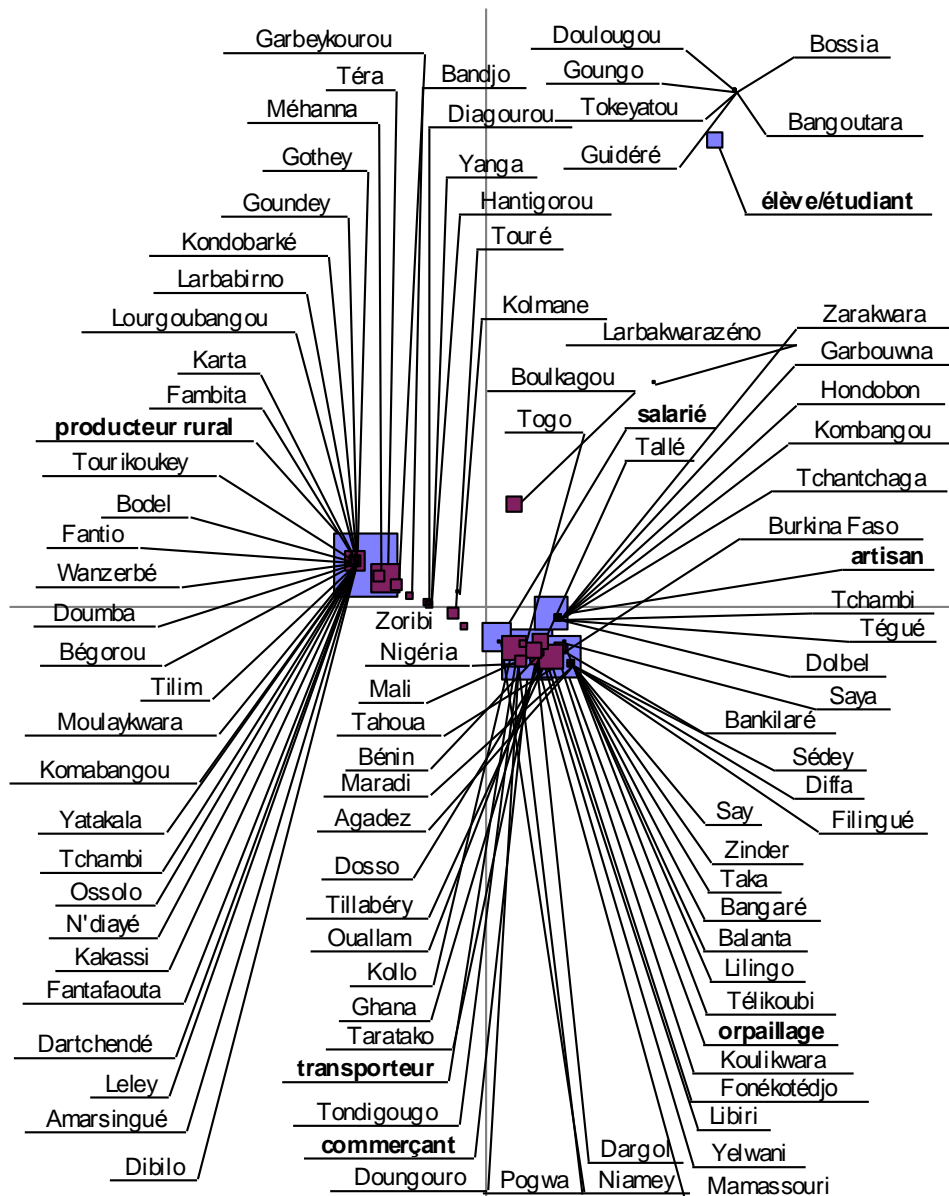


Figure 2.3.20 : les provenances des CSP au marché de la ville de Téra

Source : enquête de terrain (2009)

D'ailleurs sur le terrain, le caractère artificiel de ces frontières est démontré et tout porte à croire qu'elles ont plus de sens aux niveaux institutionnels des pays (Niger, Burkina Faso et Mali) qu'au niveau des populations locales. Les figures 2.3.20 et 2.3.21, illustrent l'influence des marchés de grande dimension. Elles montrent leur envergure internationale en plus des similitudes avec les deux premiers types de marché qui leur servent de relais à un niveau un peu plus local. On est donc dans un cas de figure où, toutes les échelles d'échanges sont mises en contact : villageoise, communale, départementale, régionale, nationale et internationale. Un véritable réseau d'échanges est ainsi créé.

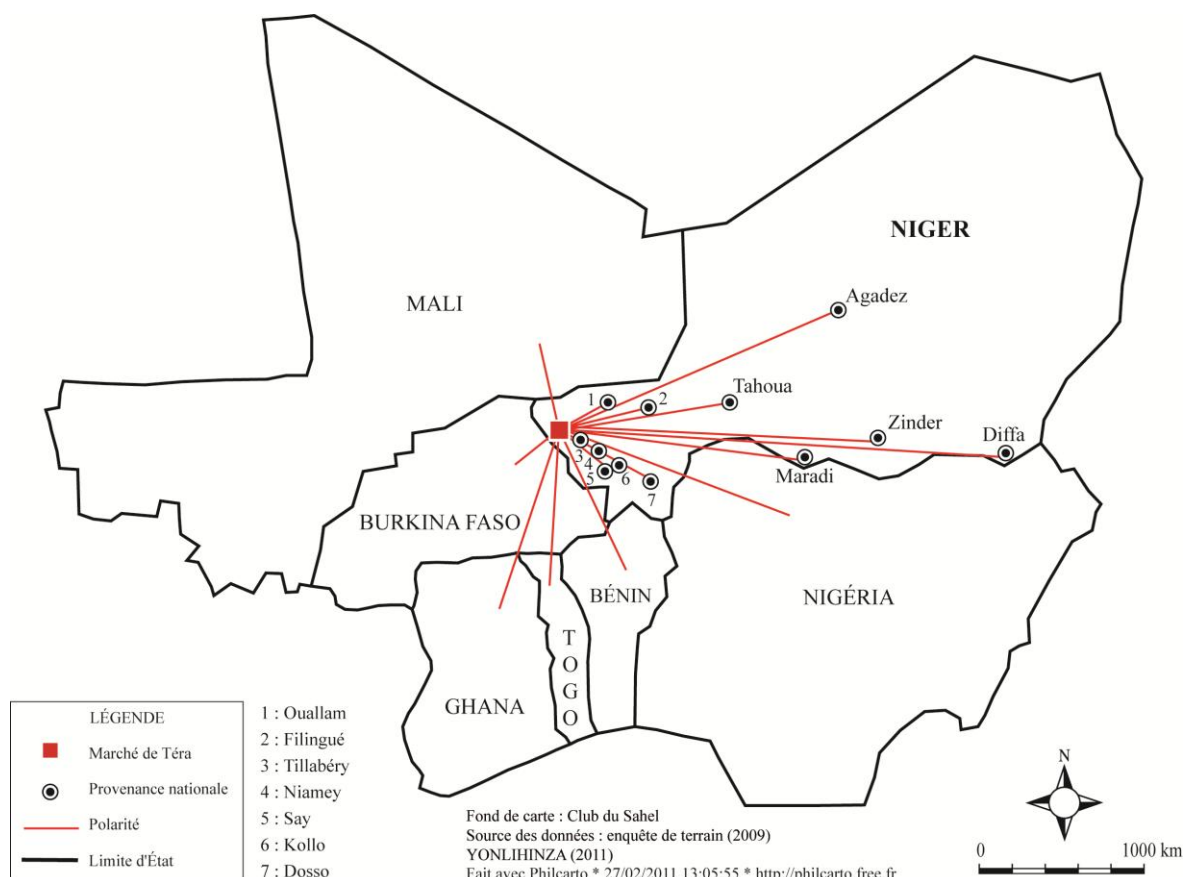


Figure 2.3.21 : aire de chalandise du marché de la ville de Téra

La dimension nationale et internationale de ces marchés de grande dimension en fait le point privilégié de convergence avec l'extérieur. Ils sont désormais le domaine par excellence du contact entre ville et campagne, entre tradition et modernisme et entre produits de terroir et d'importation notamment manufacturés. Du reste, pour Kimba IDRISSE (1979) cela ne date pas d'aujourd'hui. Il rapporte, par exemple, que les caravanes de Sokoto empruntaient la voie du Goulbi n'kaba, puis celle du fleuve pour aboutir à Sansani Haoussa et continuaient jusqu'à Dori. De même que celles de l'Aréwa suivaient l'itinéraire Matankari-Imanan-Zarmaganda et Losa sur le fleuve d'où des échanges avec Téra.

2.3.7. Les fonction des marchés hebdomadaires

La notion de marché renvoie généralement à celle d'échanges avec une forte connotation économique. Cela est confirmé par nos enquêtes à travers le tableau 2.3.10. Le petit Larousse (2010) considère le marché comme : « *lieu public, en plein air ou couvert, où l'on vend et où*

l'on achète des marchandises ». À Téra, la notion de marché transcende cette vocation pécuniaire. Le marché hebdomadaire est aussi le lieu de retrouvailles, d'informations, de réjouissances populaires et de communion. On comprend alors pourquoi on ne part pas au marché uniquement pour vendre ou acheter mais aussi et surtout pour du lien social. Il s'agit de montrer la place du marché hebdomadaire en tant que centre névralgique de l'économie locale en milieu rural nigérien du département de Téra, mais au-delà de cette fonction, montrer que le marché hebdomadaire est aussi un lieu de vie.







Variable	Distribution			
	Variable	nombre	%	Histogramme
Raison	économique	248	62.00 %	
	administratif	28	7.00 %	
	politique	18	4.50 %	
	étude	7	1.75 %	
	famine	68	17.00 %	
	médicale	31	7.75 %	

Tableau 2.3.10 : les raisons des déplacements des CSP

Source : enquête de terrain (2009)

2.3.7.1. Les fonctions économiques

À l'échelle du département de Téra, chaque jour est jour de marché puisqu'en moyenne 7 marchés s'animent en sept localités différentes et à des distances « *calculées* » c'est-à-dire, assez raisonnables pour limiter une influence réciproque. Tout semble être organisé en tenant compte d'une nécessité de rassemblement et de la structure même de l'économie locale qui ne permet pas de faire fonctionner tous les marchés ensemble. La raison du caractère hebdomadaire et rotatif des marchés est toute trouvée et permet de maintenir les niveaux de fréquentation.

Le marché hebdomadaire est au centre des transactions commerciales. Les transactions les plus courantes portent sur les céréales, les produits manufacturés, les épices, la viande, les peaux et le bétail. Le caractère rural de l'économie explique que les principales sources de revenu des ménages soient le commerce des produits agricoles et l'exploitation des produits

de l'élevage. Une enquête du Système d'Alerte Précoce et de la Gestion des Catastrophes (SAP/GC) effectué en 1997 indique que 60 % des ménages pratiquent le commerce de bois, de paille surtout en année de déficit. Les autres sources de revenus selon la même statistique sont : la vente des produits de l'orpaillage traditionnel (5 %), le petit commerce (15 %) et l'exploitation des produits animaux et l'embouche.

Globalement, sur les marchés de petite et de moyenne dimension, les activités se limitent à la vente au détail des produits d'importation de première nécessité (le savon, le sel, l'huile, le pétrole lampant, etc.). Ces types de marchés sont surtout le domaine des produits locaux issus de la cueillette et de l'agriculture. C'est l'exemple du niébé de décrue et du sésame dont les plus grandes exploitations sont localisées dans le Gorouol.

Il subsiste aussi une économie de troc fondée sur l'échange direct d'un objet contre un autre qui cohabite sans encombre avec l'économie monétaire. Ainsi, on observe souvent sur les marchés des pasteurs échangeant leur lait contre le mil des agriculteurs et ces derniers troquant leur volaille contre le poisson des pêcheurs. Toujours est-il que le troc demeure marginal, étant entendu que la structure économique locale est aujourd'hui fortement marquée par la monnaie.

Du reste, l'importance prise par les marchés du département de Téra est en train d'influencer sensiblement les prix des produits locaux dont les exemples les plus frappants concernent le bétail et la volaille comme en témoigne Amadou NASSIO MAÏGA, chef de quartier de Téra Farko (encadré 2.3.1).

Depuis quelques années, les marchés du département de Téra sont pris d'assaut par des commerçants venus d'ailleurs. C'est le cas des commerçants nigériens qui ne se limitent plus au marché de la ville de Téra. Ils s'intéressent surtout au bétail et depuis quelque temps, ils fréquentent aussi le marché de Doungouro. Cela a donné un peu plus d'importance au bétail de Téra. D'où le fait que les animaux au même titre que la volaille coûtent beaucoup plus cher qu'avant. Je me rappelle qu'en 1984, dans un marché comme Bangaré la pintade coûtait 300 FCFA. Aujourd'hui au marché de la ville de Téra, la pintade coûte 2 000 à 2 500 FCFA. À propos de la volaille, il fut un temps où les commerçants de Téra se rendaient eux même à Niamey pour vendre pintades et poulets. Maintenant, c'est de Niamey que viennent les acheteurs, d'où la cherté de la volaille. Aujourd'hui à Téra tu as l'œuf à 50 FCFA alors que j'ai connu l'époque où 5 œufs se vendaient à 5 FCFA.

Encadré 2.3.1 : entretien avec Amadou Nassio MAÏGA (16/08/2010)

Les transactions commerciales demeurent relativement faibles sur les marchés aux deux premiers niveaux d'échange. Cependant, on s'imagine bien qu'elles sont beaucoup plus importantes sur les marchés de grande dimension vu la fréquentation et les marchandises drainées. Elles concernent aussi les produits manufacturés (sucre, savon, sel, tissu, huile, etc.), les produits agricoles (riz, la farine de blé, le mil, le maïs, l'igname, les fruits) avec plus de diversité et à des quantités plus importantes puisqu'on est ici dans la vente en gros. On y trouve même des matériaux de construction (ciment, tôle, fer) et tout récemment des motos et des pièces détachées. Les importations s'effectuent à partir de la ville de Niamey, du Burkina Faso et des pays côtiers (Ghana, Côte d'Ivoire, Nigéria, Bénin, Togo). Elles portent aussi sur les produits agro-pastoraux (volaille, bétail, peaux, oignon). Le bétail et les peaux sont généralement exportés vers le Nigéria et le Togo, alors que la volaille et les œufs se limitent à Niamey. Le cas du marché de la ville de Téra en tant que marché de grande dimension est un exemple d'une connexion de l'économie du département à l'international. Il accueille chaque jeudi des commerçants du Nigéria qui viennent avec des camions remplis de marchandises diverses et repartent avec du bétail.

2.3.7.2. Les fonctions sociales

En Afrique rurale, le marché est au cœur du fonctionnement des sociétés. Ce constat a été fait en milieu rural sénégalais par Jérôme LOMBART *et al.* (2000) dans une étude sur les échanges et les réseaux. Ils font la remarque que : « *Le développement des marchés doit être remplacé, d'une part, dans le temps long de l'histoire des échanges au Sénégal et, d'autre part, dans le contexte économique, politique et social évolutif du pays. La relation au centre est questionnée : elle place désormais sur le devant de la scène les marchés hebdomadaires, lieux de commerce et de concentration de population déjà anciens* ».

Les marchés hebdomadaires du département de Téra offre le même *visage* et sont aujourd'hui plus que de simples relais des circuits de commercialisation et de contact entre ville et campagne. En attirant du monde, ils sont aussi des lieux de rencontre, de sociabilité, d'échange d'informations. On y trouve différents services (ateliers mécaniques, de couture, restauration, transport). Plus que par la mise à disposition de services de transport permettant l'accès à la ville, ils participent à une structuration des villages en donnant naissance à des réseaux sociaux et commerciaux, en créant autour d'eux de véritables bassins de chalandise, en produisant chaque semaine un événement dans les campagnes, en s'imposant comme pôles tout en étant parfois loin de routes fiables.

À ce titre, ils produisent et structurent des espaces économiques encore largement maîtrisés par les acteurs urbains, mais aussi des espaces sociaux propres aux ruraux. Le marché rural hebdomadaire s'impose donc dans le département de Téra comme centre de polarisation de la population rurale.

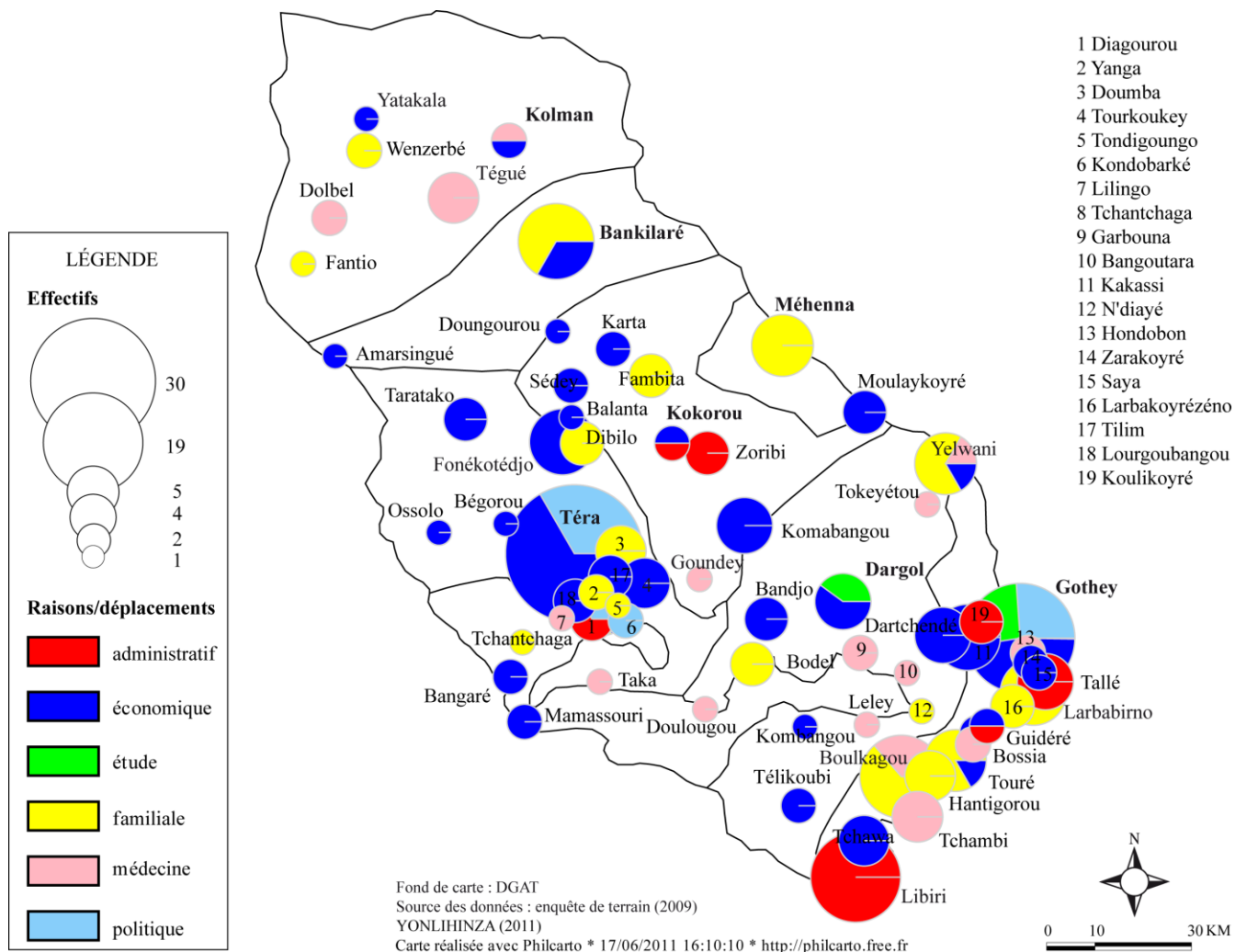


Figure 2.3.22 : origine géographique et raisons des déplacements

Comme ailleurs en Afrique rurale, l'antériorité de l'importance des marchés dans un milieu comme Téra est une réalité. Elle doit être placée dans l'histoire même des échanges. Zoumari ISSA SEYNI (1982) fait remarquer qu'il y a déjà très longtemps, dans le Songhay dont le

département de Téra occupe l'essentiel du territoire, chaque grand village possédait son marché. Il identifie à cet effet deux types de marché : les marchés villageois et les marchés régionaux (encadré 2.3.2).

Les marchés villageois sont le domaine des échanges villageois. On y troque les différents produits de premières nécessités : Hayni (mil), Kolkoti (maïs), Rogo (manioc) Kudaku (patates douces), différents condiments : Tonko (piments), Laa (gombo), Maari (sumbala), Lamti (sésame), Taba (tabac). De la volaille : Gorgno (poulets), Curowbi (pintades), Guuri (œufs), etc. Le fonctionnement de ces marchés est conditionné par le rythme des saisons. Ils sont réguliers et intéressants seulement après les récoltes (août-septembre) ; moins régulier pendant la saison sèche (novembre-mai) et disparaissent souvent durant les périodes de soudure (juin-juillet). Les marchés locaux ou inter villageois mettent en relation, produits et consommateurs de villages différents. [...] À la différence des marchés villageois, les marchés régionaux ou inter villageois drainent quelques produits d'échanges de valeur marchande relativement élevée. Parmi les produits de première nécessité, on y trouve les produits de l'artisanat local : Fatala (cotonade), Tangara (natte), humburu (mortier), hinji (pilon), du menu bétail (moutons, chèvres), du sel et du natron. Les grands marchés régionaux de l'époque étaient : Larba-Birno, Garbey-Kuru, Gothey, Ayoru, Téra, Kolman, Humbori.

Encadré 2.3.2 : relations économiques : marchés et échanges

Source : Zoumari ISSA SEYNI (1982)

Cette description sur le fonctionnement des marchés du Songhay de l'époque en termes d'échanges économiques montre qu'à l'évidence, le marché c'est un lieu qui anime l'économie locale ; il est tout aussi évident qu'il est un lieu d'activités de sociabilité. Il y a beaucoup de tractations qui se déroulent au marché en dehors du cadre commercial. Le marché contribue à créer un important réseau de mobilité dans le département de Téra (figure 2.3.23)

Le jour de marché, l'ambiance est toujours particulière. La visite d'un marché hebdomadaire devient une belle randonnée pleine de découvertes. On y découvre, des moments de fraternisation entre groupes ethnique qui se livrent, dès qu'ils se rencontrent, à des scènes de plaisanterie entre cousins à l'exemple des Songhay et des Gourmantchés. Assis ici et là, ou appuyés contre leur traditionnel et inséparable bâton, des Peul taquinent une vendeuse de

beignets, visiblement une cousine à plaisanterie. À côté, des bouchers proposent leurs spécialités de viande grillée. Le cousinage à plaisanterie étant ici un thermomètre pour jauger de la bonne cohabitation interethnique. C'est un charme parmi tant d'autres que présente le marché rural qui témoigne de la diversité culturelle. Généralement, en milieu de journée aux environs de 13 heures, l'ambiance atteint son paroxysme. Il faut lutter pour se dégager ou trouver son chemin à travers marchandises, marchands et la foule de clients. Mais quand vient le soir, toute cette clameur humaine, faite de déplacements dans tous les sens, bref tout ce charme journalier s'estompe. Le village ou la commune retrouve son aspect calme qui l'a toujours caractérisé, en attendant le prochain jour de marché.

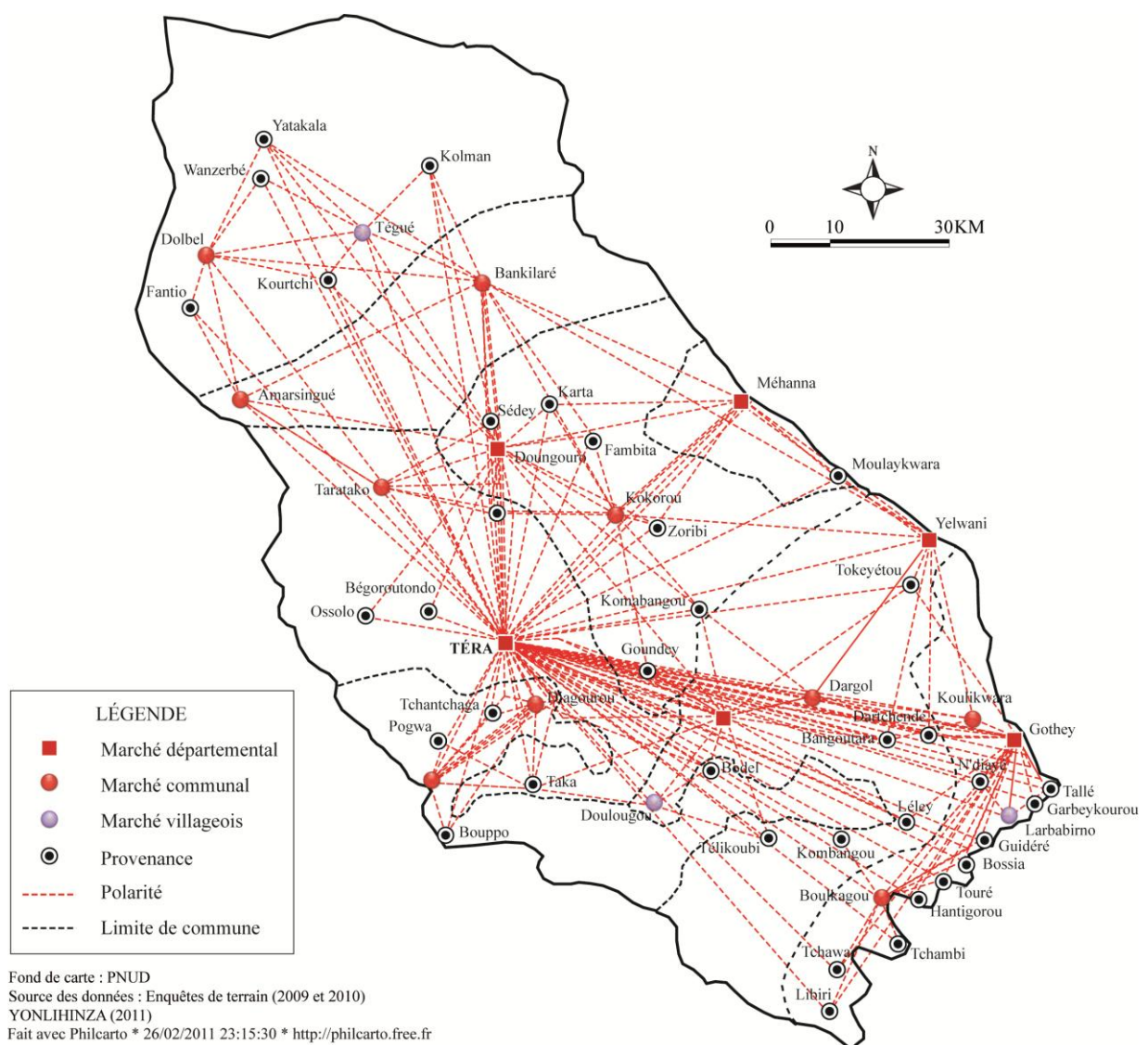


Figure 2.3.23 : le réseau des marchés hebdomadaires et la mobilité

Conclusion de la deuxième partie

Les fondements de l'économie locale reposent sur les secteurs agricole et pastoral. De ce fait, elle présente toutes les caractéristiques d'une économie rurale. L'essentiel des activités économiques a pour point focal les nombreux marchés hebdomadaires du département. Néanmoins, le début de l'exploitation aurifère industrielle et artisanale et l'élargissement de l'aire de chalandise des marchés tendent à impulsé une nouvelle dynamique à l'économie du département que l'on peut désormais considérer comme étant en mutation. Cette mutation est aussi perceptible par l'introduction progressive de certains modes de consommation urbains au niveau des grandes agglomérations.

Cependant, force est de constater que le fonctionnement de l'économie locale est limité par une mobilité défaillante face à une demande de mobilité sans cesse croissante. L'offre ne suit pas en matière d'infrastructures de transport. Il s'agit là d'un facteur limitant considérablement les activités économiques qui se veulent pourtant dynamiques.

Enfin, il faut dire qu'au titre des caractéristiques de la mobilité, à Téra, elle conserve encore une empreinte culturelle très marquée surtout l'utilisation des moyens de déplacement notamment traditionnel tel que l'âne, cheval et le dromadaire. Cette manière de pratiquer la mobilité reflète l'identité de certains groupes ethniques.

TROISIÈME PARTIE

Le département de Téra, un espace circulatoire entre discontinuités et enjeux

3.1. Le département de Téra entre circulation et rugosités

L'équation que se pose désormais est de savoir quel est le déroulement de la mobilité à partir des flux dans cet espace circulatoire qu'est le département de Téra ? Tout d'abord au travers du trafic routier induit par les personnes et les marchandises. Puis en mettant en lumière des lieux du département (villages, villes, marchés, centres de santé, écoles, etc.) que ces dernières mettent en liaison ou qui sont leur relais. Enfin, il est intéressant de cerner l'origine du mouvement du point de vue de l'utilisation faite des moyens de transport qui s'offrent à la population de Téra.

Face à la circulation de la population et des marchandises, il nous a semblé nécessaire de mettre en relief les obstacles qui s'y opposent. Ceci en tenant compte des rugosités de l'espace départemental mais aussi institutionnels en ce sens qu'elles constituent : « *un ensemble de tout ce qui contrarie et freine la circulation en s'opposant à sa fluidité* » Pierre ZAMBRI et al. (2005). Divers composants physiques ou humains génèrent des frictions et des résistances à la mobilité se traduisant en allongement de parcours, en augmentation de temps de déplacement ou en coût de transport pour ne citer que ceux-là.

3.1.1. Les modes de mobilité dans le département de Téra

La situation de la mobilité à Téra est une illustration de l'état général de la mobilité dans l'hinterland nigérien. Dans ce départemental, le taux élevé dans l'utilisation des moyens traditionnels de transport est remarquable (figure 3.1.1). Précisons ici qu'il n'y a pas d'exclusivité dans l'utilisation d'un moyen de transport. Globalement, les animaux de bât (âne, dromadaire et cheval) sont les moyens de mobilité les plus utilisés avec 63,5 %.

L'utilisation des animaux de bât doit être diversement appréciée car elle se fait à des degrés divers. C'est ainsi que l'âne se révèle être le véhicule le plus utilisé dans cette catégorie à hauteur de 47,75 % alors que le cheval et le dromadaire sont utilisés respectivement à hauteur de 10,50 % et 5,25 %. Ces 3 moyens de transport font partie de la catégorie des Moyens Intermédiaires de Transport auxquels il faudra ajouter la moto, le vélo et la pirogue dont les adeptes représentent respectivement 19,50 %, 9,75% et 4,75 %.

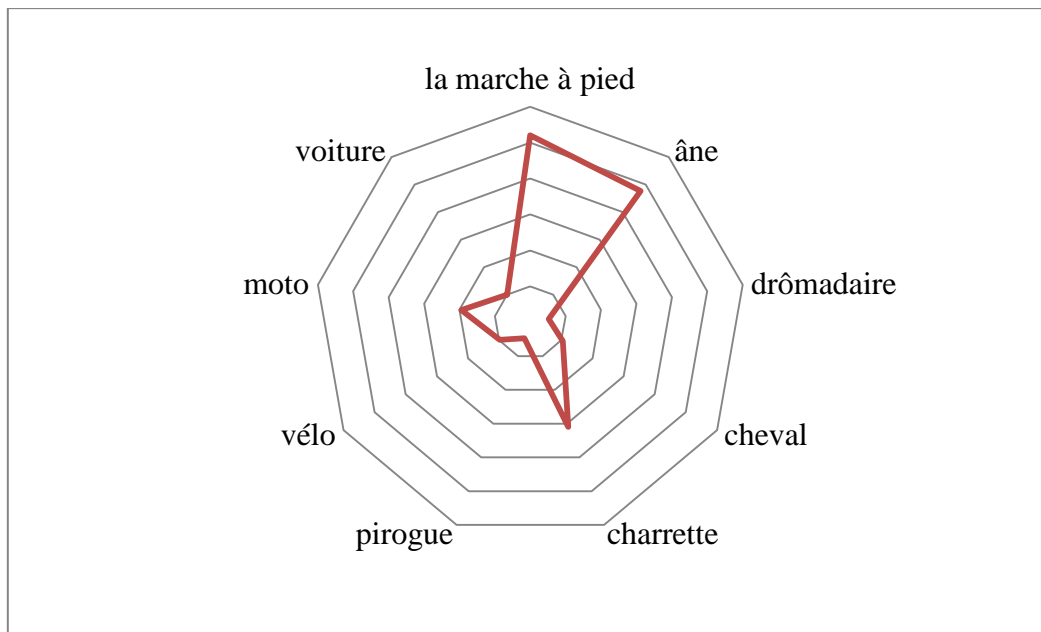


Figure 3.1.1 : les niveaux d'utilisation des différents moyens de mobilité à Téra

Source : enquête de terrain (2009)

La prédominance du baudet en tant que véhicule de transport s'explique par sa résistance à la sécheresse dans une zone où elle est récurrente. L'importance de l'âne réside aussi dans le fait qu'il se confond à un autre mode de transport qu'est la charrette utilisée à hauteur de 31%. Comme nous l'avons souvent indiqué, dans notre zone d'étude, ce sont les charrettes à traction asine qui servent principalement à transporter des charges en général et des récoltes ou produits agricoles en particulier. Elles assurent le transport des intrants depuis le point de vente ou de dépôt jusqu'aux champs et des récoltes des champs à la ferme. Ce type de véhicule permet ainsi de répondre à des problèmes de transport classiques et déplacer des volumes de marchandises relativement importants aussi rapidement que possible.

Notons que les animaux de bât, ajoutés à la marche se révèlent être les moyens de déplacement les plus utilisés à Téra. Cela apparaît clairement dans la carte factorielle 3.1.2 Ce sont l'âne, la charrette et la marche à pied qui structurent les déplacements de l'essentiel des corps de métiers du département.

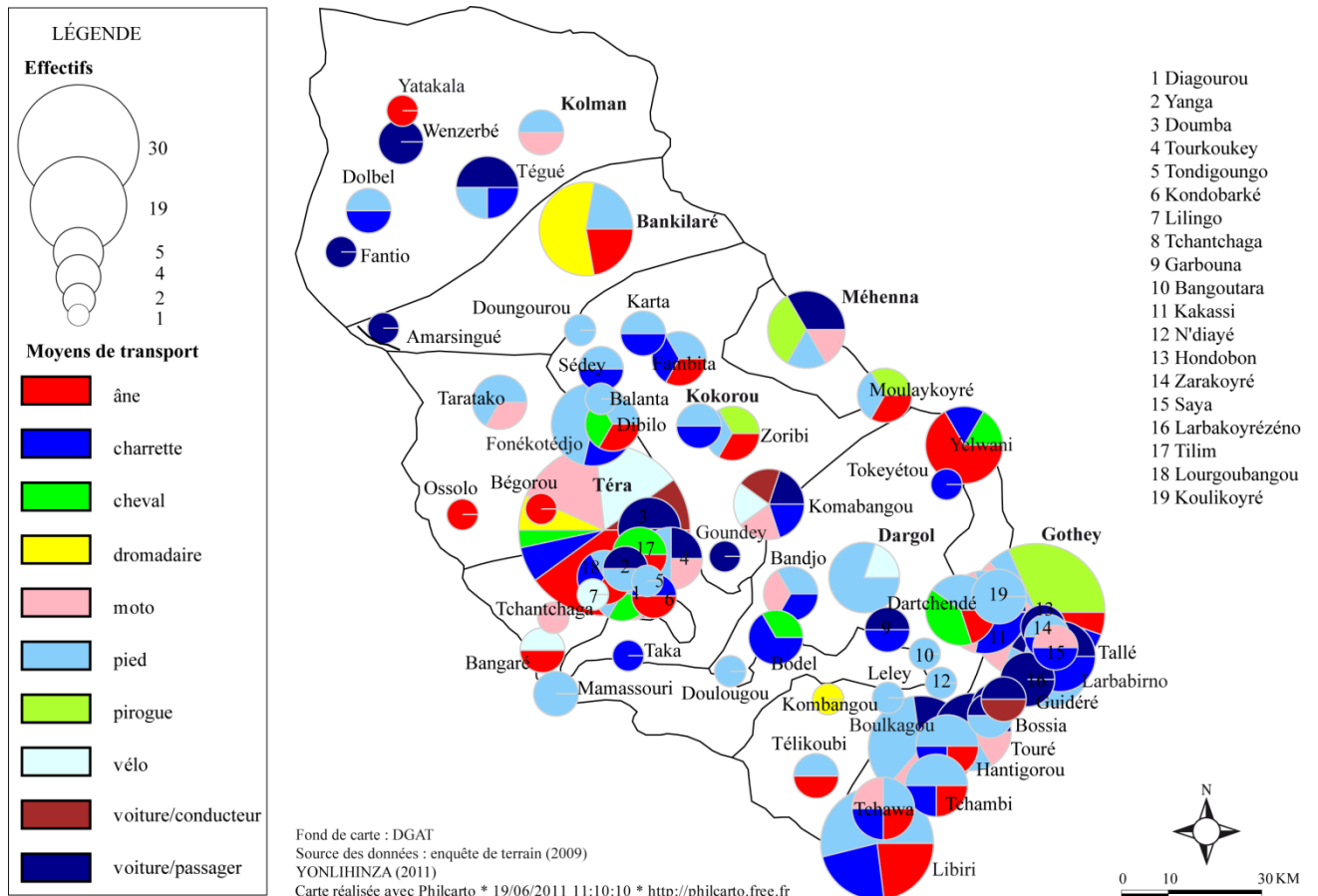


Figure 3.1.2 : les modes de mobilité des enquêtés

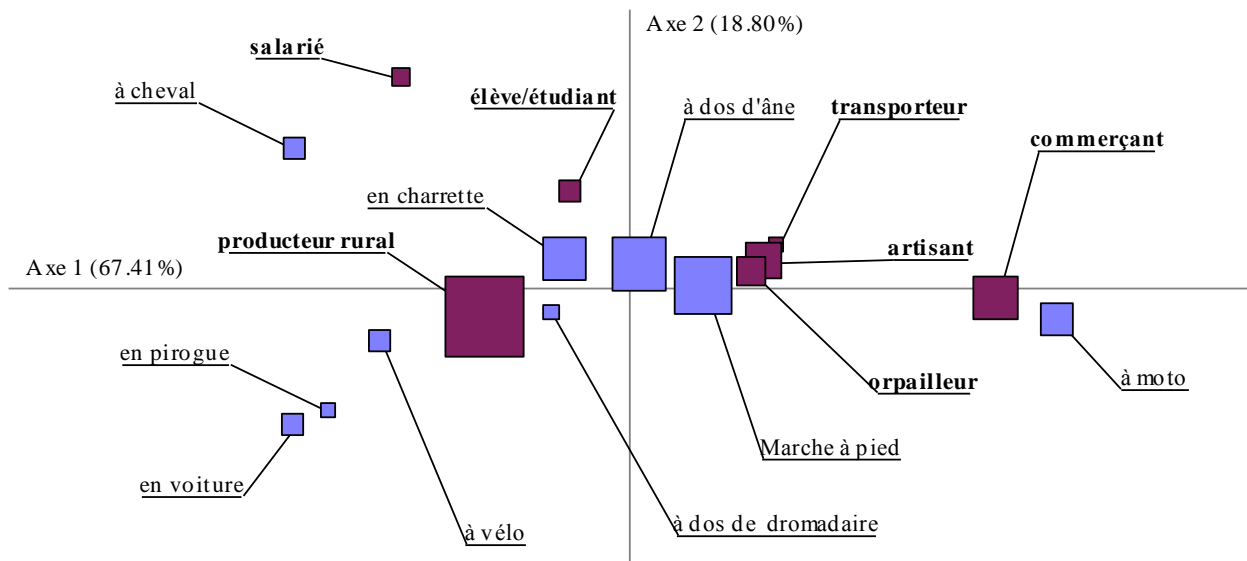


Figure n°3.1.3 : les déplacements des CSP par les moyens utilisés

Source : enquête de terrain (2009)

Après les animaux de bât, c'est la marche à pied qui apparaît être le moyen de transport le plus utilisé avec 52 % des réponses. On est dès lors en droit de se poser la question de savoir : la prédominance de la marche à pied à Téra traduit une forme de demande latente de transport ?

3.1.2. La marche à pied, mode de transport à part entière ou expression d'une demande latente de transport à Téra ?

Dans les études de transport, la demande de déplacement des personnes a souvent été systématiquement confondue à la mobilité observée. De l'avis de Pierre MERLIN (1992), c'est une vision trop simple, la mobilité étant la propension à se déplacer, tous les déplacements désirés ne sont pas réalisés. Il convient donc de faire une distinction entre la mobilité réalisée, celle observée en décomptage dans les moyens de transport et la mobilité non réalisée appelée « *demande latente* ». Cette demande latente peut résulter du manque de temps, d'un handicap physique pour certaines personnes, de ressources insuffisantes pour payer le prix du déplacement ou encore d'une absence de desserte.

Dans l'évaluation de la demande de transport, il nous a semblé évident que les besoins de déplacement des personnes ne correspondent pas à la mobilité observée dans la chaîne de transport à Téra. Du reste, le dysfonctionnement de la chaîne de transport fait que la marche à pied structure tous les corps de métiers. Ce dysfonctionnement de la chaîne de transport se traduit d'abord sur toute l'étendue du territoire départemental de Téra par une faible densité du maillage routier toutes catégories confondues qui n'est que de 4,32 km/100 km². Ce maillage est non seulement en mauvais état pour les routes en terre et de plus si l'on ne considère que les routes macadamisées, la densité est plus que modique avec 0,90km/100km². Or, l'objectif d'un système de transport doit être d'offrir aux populations la possibilité d'un accès facile aux lieux et aux activités. Cela pose le problème de l'accessibilité comme la capacité d'accès à ces lieux et à ces activités. C'est cette accessibilité qui donne la mesure de la qualité de la desserte d'un lieu.

Cette faiblesse du maillage routier est doublée d'un parc automobile vieux et pas accessible à tous. Cela est à la base de tout un nombre de désagréments exprimés dans le tableau 3.1.1 par les personnes interrogées lors de nos investigations. Ces désagréments vont de la perte de

temps à la cherté du transport, des accidents de la route, la perte de gains et la pénibilité. Ces désagréments sont exprimés respectivement à 25 %, 20,25 %, 10,25 %, 20 %, 24,5 %.

Variable	Distribution			
	Valeur	Nombre	%	Histogramme
Obstacle	perte de temps	100	25.00 %	
	pénibilité	98	24.50 %	
	cherté du transport	81	20.25 %	
	perte de gain	80	20.00 %	
	accident	41	10.25 %	

Tableau 3.1.1 : les obstacles dans le déplacement pour les activités

Source : enquête de terrain (2009)

3.1.3. Le trafic routier sur le réseau national du département de Téra

C'est une évaluation de l'importance du trafic automobile de Téra. Elle est faite à partir de différentes sections du réseau routier national du département (figure 3.1.3) en l'absence de données sur le réseau non classé. Rappelons qu'à l'échelle du département de Téra, le réseau routier national est représenté par une route bitumée (la RN4) et de 2 routes en terre sommaire (RN5 et RN39). Pour y parvenir, nous avons fait référence à une méthode de classification de la Direction Générale des Travaux Publics (DGTP) du Ministère de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire (ME/AT). Le niveau de trafic sur les routes nationales est établi en fonction de classes-trafics. La classe-traffic représente un nombre déterminé de véhicules circulant sur une section bien identifiée d'une route. Elle est définie en fonction du nombre moyen journalier de véhicules tous types confondus. Il est exprimé en Trafic Moyen Journalier (TMJ).

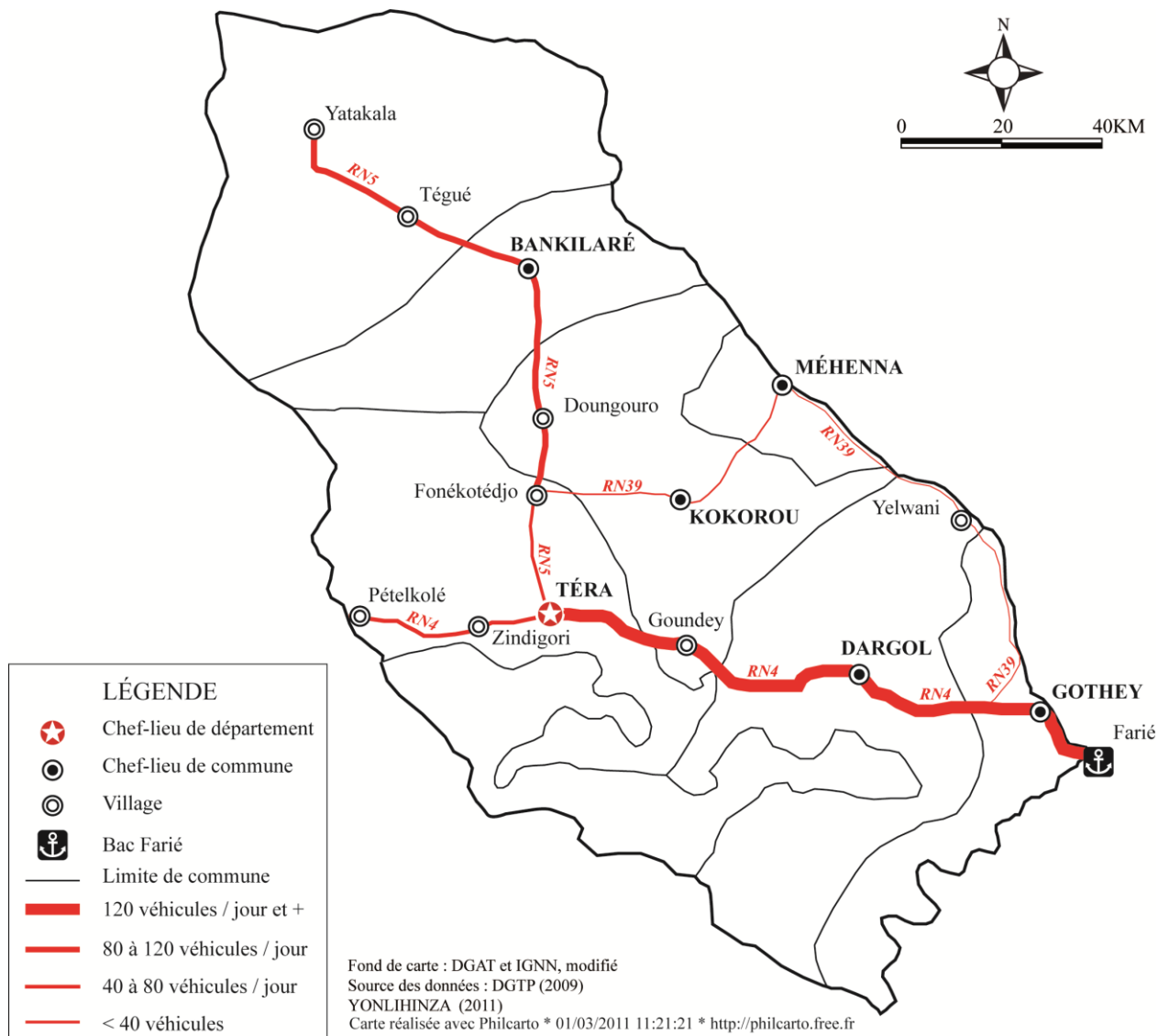


Figure 3.1.3 : les niveaux du trafic sur les routes nationales de Téra

La démarche de la DGTP a consisté en la collecte de données de trafic par comptage manuel à partir de postes de comptage sur des sections routières bien identifiées. Pour chaque poste, le comptage s'est effectué dans les 2 sens de la route sur 24 heures et sur une période de 7 jours. Le comptage du trafic motorisé a été réparti en 5 catégories de véhicules : véhicules particuliers, camionnettes/cars, camions à 2 essieux, camions à 3 essieux et ensembles articulés. C'est ainsi qu'en 2006, le nombre de véhicules toutes catégories confondues ayant circulé sur le réseau national de Téra s'élève à 164 980 (DGTP, 2006). Cela signifie que quotidiennement et sur l'ensemble du réseau routier du département en question, 452 véhicules ont circulé.

* Le niveau de trafic sur la RN4

À la lumière du tableau qui suit, sur la route bitumée (la RN4), la classe-traffic est représentée par la lettre T. Chaque classe correspond à un seuil de trafic qui correspond à un nombre déterminé de véhicules en une journée. Il ressort au total 4 classes-trafics : T1, T2, T3, T4.

CLASSES	SEUILS DE TRAFIC
T1	Inférieur à 200 véh/j
T2	Compris entre 200 et 500 véh/j
T3	Compris entre 501 et 1 000 véh/j
T4	Supérieur à 1 000 véh/j

Tableau 3.1.2 : les classes trafics sur le réseau routier bitumé

Source : DGTP (2006)

Le niveau de trafic sur la RN4 fait ressortir 2 segments distincts. Le premier est le segment de 113 km qui rallie le quai du bac Farié à la rive droite du fleuve à la ville de Téra en passant par les chefs-lieux des communes rurales de Gothey et de Dargol. Avec 214 véhicules par jour, il appartient à la classe T2 et est par conséquent le plus important tronçon circulé pour 47,34 % du flux. Le deuxième segment de 39 km, relie la ville de Téra au village de Pételkolé à la frontière avec le Burkina Faso en passant par les villages de Zindigori et Chatoumane. Il a accueilli avant son bitumage, 69 véhicules par jour se plaçant dans la classe T1. Il faut cependant préciser que l'achèvement de la construction de la route allant de la frontière nigéro-burkinabé à la ville de Dori fera probablement que ce tronçon gagne en importance au même titre que le premier.

* Le niveau du trafic sur la RN5 et la RN39

À partir de la même démarche que précédemment, nous observons que le trafic sur les routes en terre est réparti en 5 classes : A, B, C, D et E. Il est tout de même important de préciser que comparativement aux seuils de trafic sur les routes bitumées, ceux des routes en terre présentés dans le tableau ci-dessous sont 10 fois inférieurs. Cela s'explique par le fait que la qualité de desserte des routes bitumées est meilleure que celles des routes en terre d'où la différence de niveaux de trafic.

CLASSES	SEUILS DE TRAFIC
A	Inférieur à 20 véhicules/jour
B	Compris en 20 et 50 véhicules/jour
C	Compris entre 51 et 100 véhicules/jour
D	Compris entre 101 et 200 véhicules/jour
E	Supérieur à 200 véhicules/jour

Tableau 3.1.3 : les classes trafics sur le réseau routier en terre

Source : DGTP (2006)

Les routes en terre sommaire sont au nombre de 2 : une partie de la RN5 et la RN39 sur tout son parcours. La partie de la Route Nationale n°5 concernée correspondant au tronçon allant de la ville de Téra au village de Yatakala sur le Gorouol en passant par la chef-lieu de la commune de Bankilaré. Il ressort 2 sections de trafic. La section de la ville de Téra au Village de Fonékotédjo d'une distance de 23 km qui a accueilli 48 véhicules par jour et se retrouve dans la classe B. La section allant du village de Fonékotédjo à celui de Yatakala a reçu 96 véhicules quotidiennement appartenant ainsi à la classe C. C'est le deuxième tronçon du département de par le niveau de trafic avec 21,23 % et le plus important des routes en terre avec 56,80 %.

La Route Nationale n°39 est composée de 2 segments : le premier segment permet de rallier la commune rurale de Méhenna à partir du village de Fonékotédjo sur la RN5 en passant par le chef-lieu de la commune rurale de Kokorou du même nom. 13 véhicules ont circulé sur ce tronçon de 62 km, le plaçant dans la classe A de trafic. Le second segment met en connexion le village de Kakassi sur la RN4 au chef-lieu de la commune rurale de Méhenna du même nom en passant par le village de Yelwani. Il a accueilli 12 véhicules par jour, le plaçant à la classe de trafic A.

3.1.3.1. Le trafic routier à l'épreuve de la route

Ici, nous avons pris l'exemple de l'impact de l'état du réseau routier sur le trafic induit par l'un des produits au cœur de l'économie du département de Téra : le bétail.



A, véhicule *dogombaré*



B, véhicule HIACE



C, véhicule à 4 essieux

Figure 3.1.4 (A, B et C) : véhicules transportant du bétail

Source : YONLIHINZA (2009)

À partir des marchés locaux, le bétail prend la direction de 2 principales destinations : la ville de Niamey et la République Fédérale du Nigeria. Vers Niamey, l'acheminement des animaux se fait dans des camions à 2 essieux communément appelés *dogombaré* et sur des véhicules HIACE vers les principaux lieux de destination que sont le plus grand marché de bétail (Tourakou) et l'abattoir de la capitale. Au Nigéria, les villes de Sokoto, Kano et de Zaria semblent être les destinations courantes (en témoignent les plaques d'immatriculation des véhicules de transport du bétail). Ces véhicules sont généralement des ensembles articulés à 4 essieux. L'acheminement du bétail se fait à travers le bac Farié. Mais, il arrive à ces véhicules d'emprunter la partie non-bitumée de la RN4 (la route Niamey-Dembou-Farié) en cas de panne de ce dernier.

Il est intéressant de voir sur la décennie 1989-1998, comme rapporté dans la figure 3.1.15 comment l'évolution des ventes d'animaux a varié avec l'état du réseau routier du département de Téra.

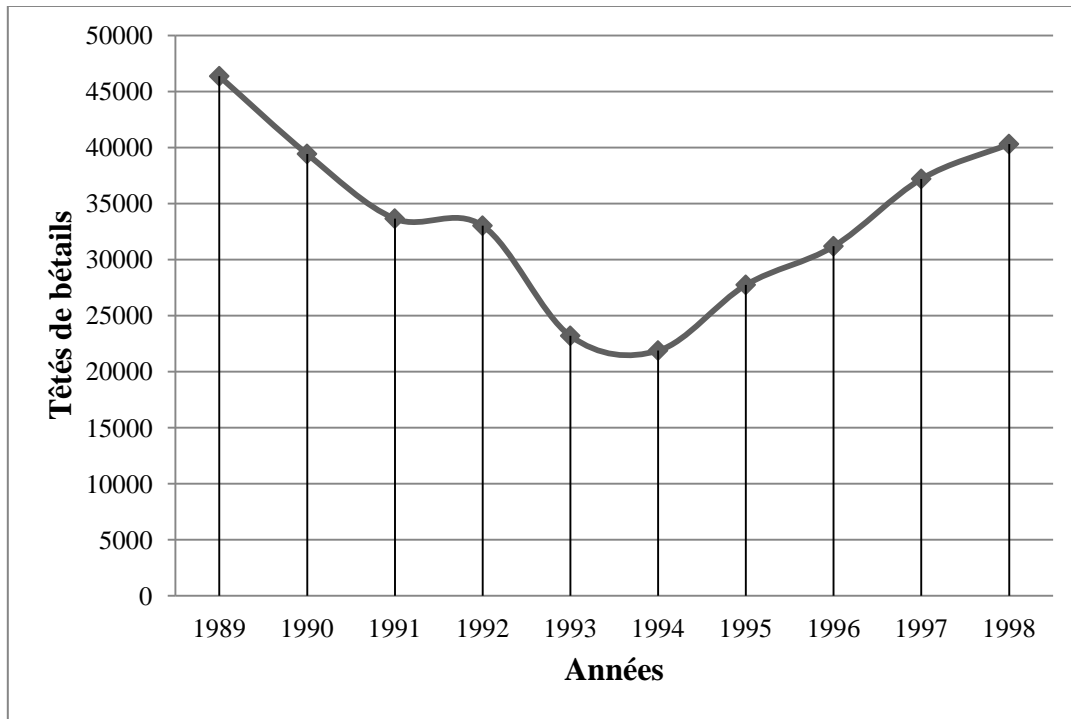


Figure 3.1.5 : évolution des ventes de bétail sur les marchés de Téra de 1988 à 1998

Source : DDE/T (2000)

La spéculation atteignit son point culminant en 1989 avec 46 357 têtes et amorça sa descente l'année suivante en 1990. Cette perte des ventes atteindra son niveau le plus bas en 1994 avec 21 875 têtes. On peut remarquer durant cette période que le commerce de bétail a connu une période difficile pendant 5 ans de 1990 à 1994. Cette période coïncide en fait avec celle durant laquelle la RN4 a connu sa plus grave détérioration. Or, c'est elle qui mène aux marchés les plus importants et est la principale route et d'ailleurs l'unique voie sur laquelle il est possible de circuler en tout temps et toute l'année dans le département de Téra. Cette dégradation qu'elle a connue l'a rendue impraticable particulièrement en saison des pluies. Les populations ont beaucoup souffert des interruptions de la circulation particulièrement suite aux ruptures fréquentes de ponts aux postes kilométriques 20 et 103 au niveau des villages de Kakassi et Doumba. Les conditions de transport rendues très difficiles entraînent

du coup un renchérissement du coût de transport à l'exemple du prix de transport des marchandises qui est monté à 10 000 CFA la tonne à l'époque.

Cette difficulté de mobilité sur la principale route de Téra affecta le commerce de bétail par la baisse drastique de la fréquentation des marchés locaux par les commerçants du Nigéria et les bouchers de l'abattoir de Niamey ne pouvant plus y accéder. En conséquence on observe une diminution de la fréquentation des marchés et une chute de la demande et naturellement des ventes à laquelle on a assisté de 1990 à 1994. C'est l'occasion de trouver un lien entre les conditions de mobilité et la vitalité de l'économie locale.

* Un réseau routier difficile à pratiquer

Le réseau routier du département de Téra n'échappe pas à la situation à laquelle le réseau national d'une manière générale est confronté. Il s'agit de l'insuffisance des crédits alloués à la construction, à la réhabilitation et à l'entretien des routes. Ces actions sont rendues aléatoires par la trop forte dépendance du budget d'investissement à l'aide extérieure. Cette aide extérieure est souvent soumise à des conditionnalités au nombre desquelles celle qui consiste à justifier la rentabilité économique et conséquente d'une route avant de financer sa construction. Cette principale raison doublée d'une insuffisance observable sur le terrain dans l'organisation des services techniques locaux justifie dans une certaine mesure l'insuffisance de route et le mauvais état dans lequel se trouve l'existant. En majorité en terre, les routes sont soumises à un ensablement trop fréquent. D'où une détérioration trop rapide des ouvrages due surtout aux eaux de pluies drainées par les oueds. À tout cela s'ajoutent les dimensionnements de la largeur circulaire des routes qui, se voulant économes, occasionnent des charges récurrentes très importantes et se révèlent inadaptées. D'où une quasi unanimité (T = 67 %) à la question de savoir si cette situation influe sur les activités de la population (tableau 3.1.4).

Activité/Obstacle

Stat		Valeurs				
d.f.		4				
Tschuprow's t		0.677502				
Cramer's v		0.958132				
Phi ²		0.918017				
Chi ² (p-value)		367.21 (0.0000)				
Lambda		0.952381				
Tau (p-value)		0.9180 (0.0000)				
U(R/C) (p-value)		0.8913 (0.0000)				

Variables	perte de temps	pénibilité	cherté du transport	perte de gain	accident	somme
oui	100 (+ 16 %)	89 (+ 11 %)	0 (- 10 %)	0 (- 10 %)	0 (- 5 %)	189
non	0 (- 14 %)	9 (- 10 %)	81 (+ 9 %)	80 (+ 9 %)	41 (+ 5 %)	211
somme	100	98	81	80	41	400 100%

Tableau 3.1.4 : les entraves dans les déplacements pour les activités

Source : enquête de terrain (2009)

Ainsi, l'état du réseau routier en terre de Téra est largement renseigné à travers un relevé visuel et les principales dégradations qui sont : l'orniérage, les nids de poules, les ravines, longitudinales, la tôle ondulée et les ravines transversales.

Les images de la figure 3.1.6 sont très illustratives de l'état du réseau routier de Téra en toute saison. Sur la première est représentée la route de la Sirba dans le sud du département en saison sèche ou en cette période, la qualité de desserte est déjà moyenne. Il s'agit de la même route et au même point mais en saison des pluies sur la seconde photo. Le constat est sans appel : la possibilité de circulation est quasiment nulle. C'est une situation qui est emblématique des conditions très difficiles dans lesquelles se déroule la mobilité.



A, la piste de la Sirba en saison sèche



B, la même piste pendant la saison des pluies

Figure 3.1.6 (A et B) : la piste de la Sirba

Source : YONLIHINZA (2010)

3.1.3.2. La mobilité à l'épreuve de l'hydrographie

Dans cette rubrique, notre analyse porte sur les différents éléments du milieu physique du département en ce sens qu'ils ont une influence sur la mobilité quotidienne des populations. L'hydrographie dont il est question ici a une incidence sur la praticabilité des routes. Sur toute

l'étendue du territoire départemental, la densité du réseau hydrographique est remarquable. Il renferme d'importantes ressources en eaux de surface dont le fleuve Niger, trois de ses trois affluents et plus d'une vingtaine de mares permanentes et semi-permanentes (figure 3.1.20).



Figure 2.3.7 : le réseau hydrographique du département de Téra

Le fleuve longe le département de Téra sur 150 km matérialisant sa limite avec le département de Tillabéry. Il est le seul cours d'eau permanent drainant un bassin versant d'environ 90 950 km². Son régime est déterminé par les précipitations, atteint ses hautes eaux en juin-juillet et son débit est très variable. Sur le parcours de Téra, le fleuve n'a connu aucun aménagement pour faciliter la mobilité de part et d'autre des deux rives. Dans ces conditions

ce n'est pas un bac amphidrome d'une charge utile de 72 tonnes qui peut vaincre l'obstacle du fleuve.

Les affluents du fleuve sont au nombre de trois, à savoir le Gorouol, le Dargol et la Sirba.

- *Le Gorouol* est un bassin versant de 45 00 km² avec une longueur de 225 km dont plus de 100 km sur le territoire du département de Téra. Il est considéré comme le principal affluent du fleuve et conflue avec ce dernier en aval du village d'Ayorou. L'écoulement en année normale est de 250 millions de m³, et peut se réduire en année sèche à 150 millions de m³.
- *Le Dargol*, avec une longueur de 212 km dont 160 km dans le département de Téra draine un bassin versant de 7 200 km² dont 6 940 dans le territoire nigérien. Son écoulement moyen est de 87 millions de m³ au niveau de la commune urbaine de Téra et 150 millions de m³ aux abords du village de Kakassi. En année sèche, ce débit peut se réduire de moitié. Inversement, en années humides, le volume est doublé.
- *La Sirba* dont le cours constitue la limite entre le département de Téra et ceux de Say et Kollo draine un bassin versant de 38 750 km². Son écoulement s'avère être le plus intéressant. Le volume moyen annuel est de 517 millions de m³ au niveau du village de Garbaykourou et passe à 1 318 millions en années humides. Pour des années sèches, il tombe à 203 millions de m³.

À ces trois affluents s'ajoutent environ 120 mares (Service du Plan de Téra, 1999), dont 8 permanentes et 18 semi-permanentes (tableau 3.1.5). Ces mares couvrent de grandes étendues à cause de leurs berges très plates.

NOM	LOCALISATION	SUPERFICIE	TYPE
Youmban	Gorouol	2 000 ha	Permanent
Manda	Gorouol	70 ha	Semi-permanent
Zégué	Gorouol	85 ha	Permanent
Ingui-Ezak	Gorouol	70 ha	Permanent
Alemboulé	Gorouol	60 ha	Permanent
Takiouset	Gorouol	45 ha	Semi-permanent
Tara	Kokorou	500 ha	Semi-permanent
Zaney	Kokorou	35 ha	Permanent
Koulam	Kokorou	25 ha	Semi-permanent
Sédey	Kokorou	10 ha	Semi-permanent
Charmi	Kokorou	15 ha	Semi-permanent
N'baram	Kokorou	25 ha	Semi-permanent
Kokorou	Kokorou	1 200 ha	Permanent
Zoribi	Kokorou	36 ha	Semi-permanent
Namga	Kokorou	75 ha	Permanent
Bira	Kokorou	200 ha	Permanent
Ossolo	Téra	70 ha	Semi-permanent
Sourgueybanguia	Dargol	250 ha	Permanent
Yalalé	Dargol	500 ha	Permanent
Tchéraou	Dargol	30 ha	Permanent
Doulgou	Dargol	40 ha	Semi-permanent
Nabolé	Dargol	ND	Permanent
Bandjo	Dargol	ND	Permanent
Koulbaga	Dargol	ND	Semi-permanent
Firaoukwara	Kokorou	ND	Semi-permanent
Doundiel	Téra	ND	Semi-permanent
Doumba	Téra	ND	Semi-permanent
Téra-barrage	Téra	ND	Permanent
Dargol	Dargol	ND	Permanent

Tableau 3.1.5 : les mares et retenues d'eau du département de Téra

Source : Service du Plan de Téra (1999)

Ainsi, l'absence d'un aménagement conséquent fait que la ressource en eau de surface devient un obstacle à la mobilité. Elle ajoute à l'enclavement résultant de l'insuffisance et de la mauvaise qualité des infrastructures de transport, un enclavement dû à un élément physique. Du coup le département est isolé du reste du pays et les différentes localités entre elles. En saison des pluies, la densité hydrographique est donc perçue comme un handicap aux déplacements de la population tel que exprimé dans le tableau 3.2.6.

Période/Obstacle

		Stat	Valeurs			
d.f.			20			
Tschuprow's t			0.629382			
Cramer's v			0.665491			
Phi ²			1.771512			
Chi ² (p-value)			708.60 (0.0000)			
Lambda			0.550725			
Tau (p-value)			0.5074 (0.0000)			
U(R/C) (p-value)			0.6306 (0.0000)			

Variables	perte de temps	pénibilité	cherté du transport	perte de gain	accident	somme
octobre-juin	49 (+ 16 %)	0 (- 2 %)	0 (- 1 %)	0 (- 1 %)	0 (- 1 %)	49
crue du fleuve	5 (+ 2 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	5
toute l'année	46 (+ 4 %)	43 (+ 3 %)	0 (- 3 %)	0 (- 3 %)	0 (- 1 %)	89
juin-mai	0 (- 4 %)	55 (+ 3 %)	69 (+ 11 %)	0 (- 3 %)	0 (- 2 %)	124
saison sèche	0 (- 1 %)	0 (- 1 %)	12 (+ 1 %)	18 (+ 3 %)	0 (- 0 %)	30
saison des pluies	0 (- 4 %)	0 (- 4 %)	0 (- 3 %)	62 (+ 12 %)	41 (+ 12 %)	103
somme	100	98	81	80	41	400 100%

Tableau 3.2.6 : entrave dans les déplacements selon les périodes

Source : enquête de terrain (2009)



Figure 3.1.8 : obstacle de l'hydrographie dans la mobilité

Source : YONLIHINZA (2010)

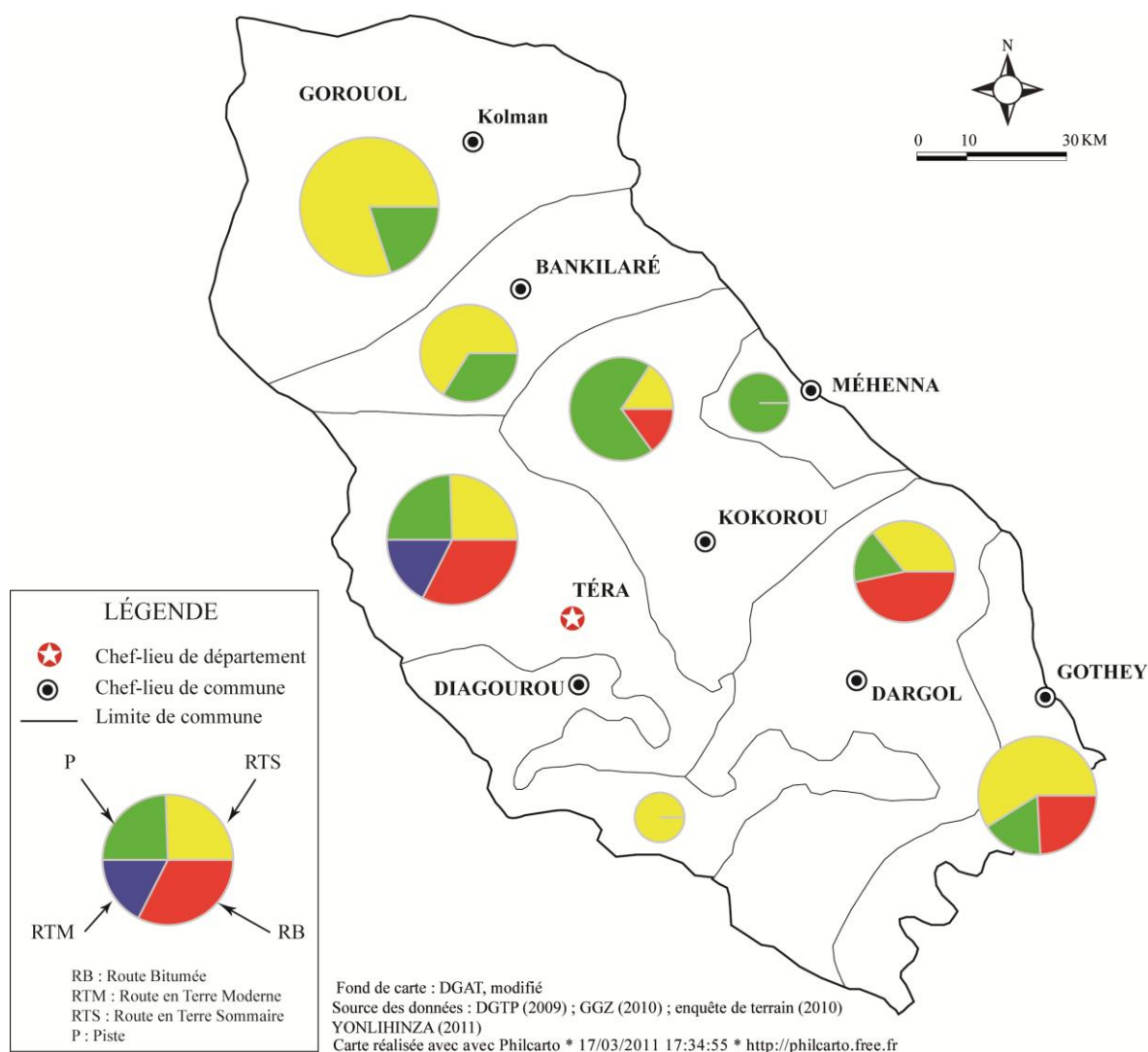


Figure n°3.1.9 : répartition du linéaire routier par commune et par type

* Un maillage routier faible et mal réparti

Le réseau routier du département de Téra, c'est un rappel, a un linéaire de 874 km. Mais, il ressort de la présentation globale de ce réseau un constat peu reluisant. Car, en plus d'être faible, il est inégalement réparti en quantité et en qualité.

Ainsi, en considérant l'ensemble de la trame routière, toutes catégories confondues, ce sont les communes rurales de Gorououl et Gothey de même que la commune urbaine de Téra qui concentrent le linéaire le plus important. Elles disposent à elles seules de 467 km, soit 53,43% du réseau construit. Les autres communes (Bankilaré, Kokorou, Dargo, Méhenna et Diagourou) se partagent les 46,57 % restant. Dans ce dernier lot, la commune rurale de Diagourou tient la dernière place avec seulement 2,86 %.



Figure 3.1.10 : répartition quantitative du réseau routier par commune

Source : DGTP (2009) ; GGZ (2010) ; enquête de terrain (2010)

Sur le plan qualitatif, c'est un tout autre visage que présente la trame routière. À ce niveau, nous avons 2 grands groupes de routes : les routes macadamisées et les routes en terre.

Les routes macadamisées sont constituées de Routes Bitumées (RB) et de Route en Terre Moderne (RTM). Leur caractéristique fondamentale du point de vue de la mobilité est qu'elles sont praticables toute l'année en tout temps et en toute saison. Sauf qu'avec 21,05 % du réseau routier, il y en a très peu à Téra. Et comme nous l'avons souvent souligné, à l'échelle du département, il n'y a qu'une seule RB : c'est la RN4. Dans le centre-sud, elle traverse le département d'est en ouest, au quai du bac Farié sur la rive droite du fleuve Niger et au village de Pételkolé à la frontière nigéro-burkinabé. Elle dessert les communes rurales de Gothey, Dargol et Kokorou sur 22,07 %, 31,16 % et 10,38 % de sa longueur. Mais, c'est véritablement la commune urbaine de Téra qui concentre une bonne partie du linéaire bitumé pour 36,36 % et la totalité des RTM.

Comme on peut le constater, seulement la moitié des communes (4 sur 8) sont desservies par la partie du réseau qui permet une circulation permanente. Toutes les RTM se concentrent dans l'Ouest de la commune urbaine de Téra autour du segment de la RN4 allant de la ville de Téra au village avec le Burkina Faso. Elles mettent justement en contact les villages de Sékomé, Bongouro, Bégoroutondo et Sémienta à la route Téra-Pételkolé.

Les routes non-revêtues sont constituées de Route en Terre Sommaire (RTS) et des Pistes (P). Leur qualité de desserte est moyenne en saison sèche et elles sont difficilement praticables

pendant l'hivernage surtout en cas de fortes pluies provoquant l'écoulement des oueds temporaires présents sur toute l'étendue du territoire du département de Téra. Les routes en terre représentent 78,95 % de l'ensemble du réseau routier.

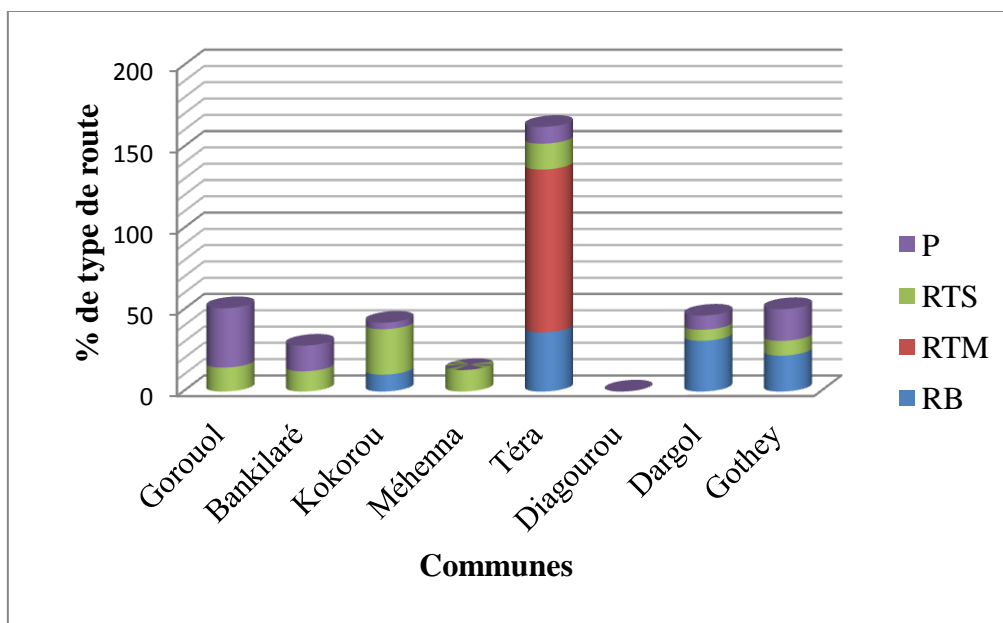


Figure 3.1.11 : types de routes par commune

Source : DGTP (2009) ; GGZ (2010) ; enquête de terrain (2010)

La disparité dans la répartition spatiale ressort aussi au niveau de la typologie des routes en terre. À ce niveau, c'est la commune rurale de Gorouol qui sort du lot avec 51,18 % du linéaire total ; loin devant Kokorou (31,92 %), Gothey (28,57 %), Bankilaré (28,21 %), Téra (26,19 %), Méhenna (13,20 %), et Dargol (6,79 %). Dans cette rubrique c'est la commune de Diagourou qui se trouve être la plus mal dotée puisqu'avec la piste qui relie la ville de Téra au village de Taka, elle ne mobilise que 0,05 % du maillage routier départemental. Aussi, la place de la commune de Gorouol s'explique par le fait qu'à cause de son enclavement, priorité lui a été donnée dans les réalisations des ONG en matière d'infrastructures routières. Il faut préciser qu'elle est considérée comme la partie la plus pauvre du département de Téra et était restée longtemps la plus démunie en infrastructures et services de transport. Elle s'était donc caractérisée par une dynamique d'appauvrissement et de marginalisation croissant en raison de son enclavement. Cela fait qu'elle est, dans le département de Téra, la commune ayant le plus bénéficié des investissements en pistes rurales par la Cellule d'Appuis au Développement Local à Tillabéry (CADELT) et de l'ONG Goy Ga Zaada.

Toujours est-il que pour la population locale, quelque soit la raison du déplacement, les difficultés rencontrées dans le transport sont quotidiens (3.1.6).

Raison1/Difficulté1

Stat	Valeurs
d.f.	60
Tschuprow's t	0.502826
Cramer's v	0.625850
Phi ²	1.958444
Chi ² (p-value)	783.38 (0.0000)
Lambda	0.427632
Tau (p-value)	0.4881 (0.0000)
U(R/C) (p-value)	0.5588 (0.0000)

Variables	DI1	DI2	DI3	DI4	DI5	DI6	DI7	DI8	DI9	DI10	DI11	DI12	DI13	somme
économique	9 (- 1 %)	37 (- 0 %)	54 (+ 2 %)	10 (- 0 %)	68 (+ 2 %)	14 (+ 0 %)	14 (+ 0 %)	5 (+ 0 %)	21 (- 0 %)	1 (- 2 %)	0 (- 1 %)	0 (- 0 %)	15 (- 1 %)	248
administratif	22 (+ 23 %)	3 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 1 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	3 (- 0 %)	28
politique	0 (- 0 %)	11 (+ 3 %)	0 (- 0 %)	5 (+ 2 %)	2 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	18
étude	0 (- 0 %)	2 (+ 0 %)	0 (- 0 %)	5 (+ 8 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	7
famille	0 (- 1 %)	10 (- 0 %)	0 (- 1 %)	0 (- 0 %)	0 (- 2 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	16 (+ 2 %)	24 (+ 12 %)	12 (+ 6 %)	5 (+ 3 %)	1 (- 1 %)	68
médicalé	0 (- 0 %)	1 (- 0 %)	0 (- 1 %)	0 (- 0 %)	0 (- 1 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	3 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	27 (+ 20 %)	31
somme	31	64	54	20	70	14	14	5	40	25	12	5	46	400 100%

(Les noms de la variable *difficulté1* sont en annexe)

Tableau 3.1.6 : difficultés selon les raisons des déplacements

Source : enquête de terrain (2009)

3.1.4. L'accès direct au réseau routier national du département de Téra

En considérant le réseau routier macadamisé, avec un linéaire de 184 km, la densité du maillage n'est que de 0,90 km/100 km² sur toute l'étendue du territoire départemental de Téra.

C'est le seul type de route qui offre la possibilité de circuler toute l'année et en tout temps.

Aussi, à partir des localités desservies, nous avons estimé l'importance de la population qui y a un accès direct. Il ressort qu'elle ne représente que 73 320 personnes habitant les villes et villages se trouvant sur le parcours soit 13,01 % de la population totale. De plus, les niveaux de desserte des 4 communes concernées sont d'une inégalité criante :

- Parcours Doumba-ville de Téra-frontière Niger-Burkina Faso (86 km) ;
- Parcours Dartchendé-Dargol-Bandjo (48 km) ;
- Parcours Tallé-Gothey-Kakassi (34 km) ;
- Parcours Boura-Tchéchiré-Goundey (16 km).

En termes de niveau d'accès de la population de chaque commune traversée, il ressort le constat suivant :

- Commune urbaine de Téra (42,76 %) ;
- Commune rurale de Dargol (30,64 %) ;
- Commune rurale de Gothey (16,11 %) ;
- Commune rural de Kokorou (5,95 %).

De ce qui précède, à l'échelle du département de Téra, en 2010, 490 186 personnes soit 86,99 % n'ont pas un accès direct à une voie qui offre une possibilité de déplacement permanent. Pour autant, les routes macadamisées en particulier les routes bitumées, sont celles qui polarisent plus de population. En effet, les plus grandes agglomérations du département (Gothey, Dargol, Bandjo, la ville de Téra, etc.) Sont desservies. Ce qui fait dire qu'à Téra, l'importance d'une ville ou village se mesure par la qualité de la route qui y mène. La RN4 se présente alors comme le principal axe de développement au travers duquel se déroulent l'essentiel de la mobilité.

COMMUNES	RB	RTM	RTS	PA	TOTAL
Gorouol	0	0	39	155	194
Bankilaré	0	0	33	64	97
Kokorou	16	0	74	17	107
Méhenna	0	0	35	0	35
Téra	56	30	42	44	172
Diagourou	0	0	0	25	25
Dargol	48	0	18	37	103
Gothey	34	0	24	83	141
TOTAL	154	30	265	425	874

Tableau 3.1.7 : répartition du linéaire du réseau routier par catégorie

Source : DGTP (2009) ; GGZ (2010) ; enquête de terrain (2010)

Pour les routes en terre, nous nous en tenons au réseau national classé : la RN5 et la RN39. Elles sont de la catégorie des RTS et ont une qualité moyenne de desserte. Les populations des communes traversées n'en sont pas mieux desservies :

- Commune de Téra (1,13 %) ;
- Commune de Kokorou (13,82 %) ;
- Commune de Bankilaré (12,82 %) ;
- Commune de Gorouol (16,49 %) ;
- Commune de Gothey (11,83 %) ;
- Commune de Dargol (4,09 %) ;
- Commune de Méhenna (28,10 %).

3.1.5. L'utilisation du réseau national du département de Téra

La lecture de la proportion de la population de chaque commune de Téra ayant un accès direct au réseau routier fait apparaître une faiblesse notoire. Cependant, les niveaux d'utilisation de ce même réseau par cette même population permettent une toute autre lecture de la mobilité départementale. Pour ce faire, à partir de nos observations sur le terrain, nous avons pris l'exemple des Routes Nationales (RN4, RN5 et RN39) en partant de deux constats :

- 1- La RN4 est utilisée par l'ensemble de la population de Téra dans la mesure où, c'est la seule route bitumée et la seule qui garantit à cette population du département une possibilité d'être mobile à tout moment de l'année ;
- 2- La RN5 et la RN39 sont utilisées par toute la population de chaque commune desservie étant entendu que c'est la partie du réseau routier national du département la plus proche des villages.

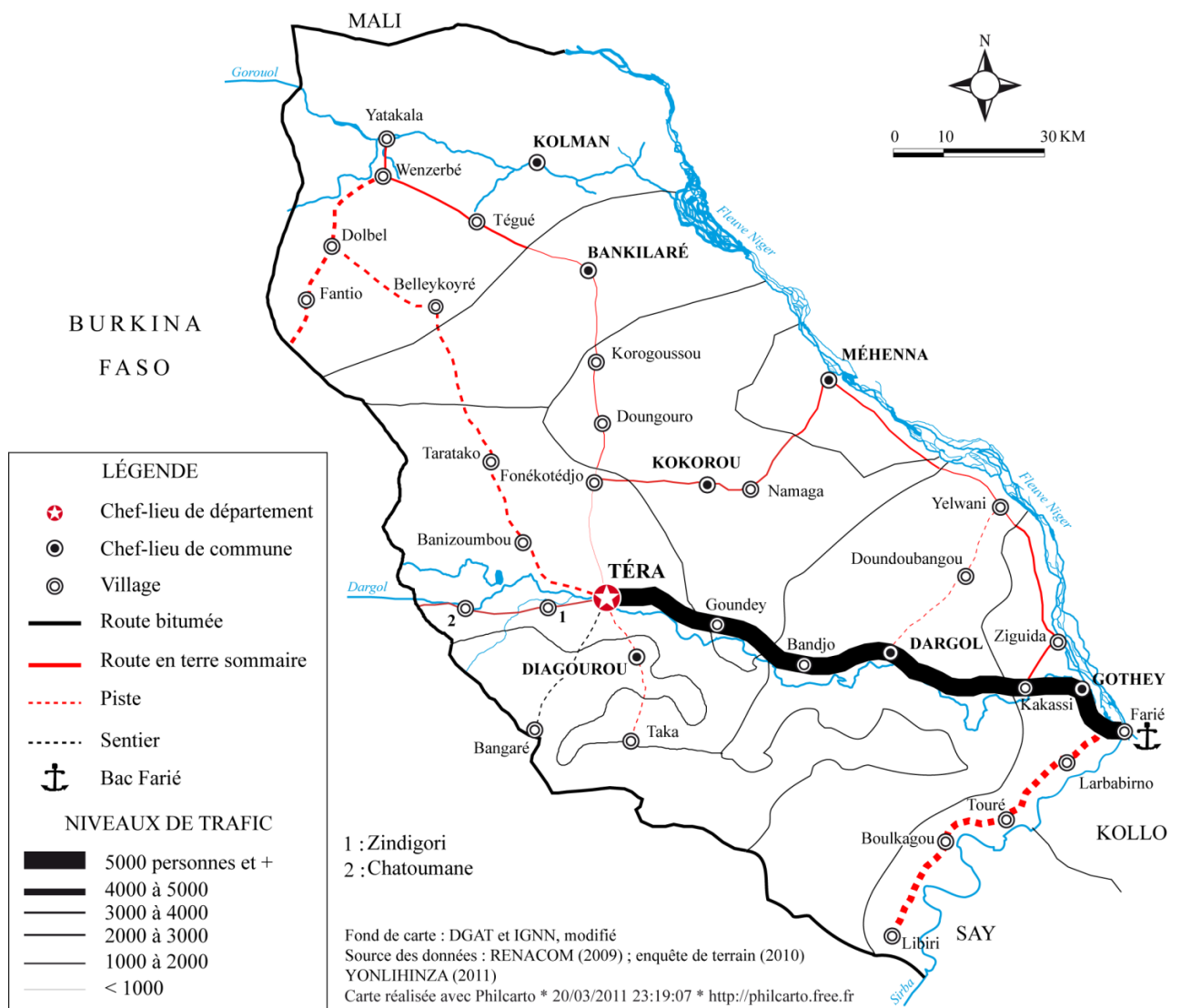


Figure 3.1.12 : projection de la population ayant un accès direct au réseau routier

Nous avons été d'autant plus conforté dans nos constats qu'ils ont été corroborés par l'avis des services techniques et les statistiques routières. Du coup, cela nous a permis de projeter

l'ensemble de la population du département de Téra sur la RN4 et celle de chaque commune sur chaque segment de la RN5 et la RN39 qui la traverse.

On mesure ainsi à quel point la RN4 polarise toute la population du département de Téra. Cela dénote d'une surexploitation de cette route qui fera qu'elle ne tiendra pas longtemps en étant la seule alternative. On peut d'ailleurs se demander ce qu'il en adviendrait avec l'augmentation du trafic qui se profile avec la construction de la route Téra-Dori. À priori, on peut dire que la route ne supportera ni le poids ni le rythme du trafic. Le tronçon de Téra-Dori mettra inévitablement le département de Téra en contact avec les pays de la sous-région ouest-africaine (Burkina Faso, Bénin, Togo, Ghana et Côte d'Ivoire) qui se trouve être une zone de provenance de produits d'importation pour le Niger. De plus la voie est toute ouverte sur les ports maritimes de la façade atlantique d'où sont débarqués des produits en provenance des autres parties du monde notamment d'Europe, d'Amérique et d'Asie.

Cette même situation de promiscuité dans l'utilisation des routes nationales du département de Téra est observable tout au long des différents segments communaux de la RN5 et de la RN39 dans la mesure de l'importance de la population de chaque commune desservie.

3.1.6. L'accessibilité de la population aux équipements sociaux

L'accessibilité de la population se rapporte à l'accessibilité géographique de la population du département de Téra aux différentes infrastructures de santé et d'éducation. Nous l'avons jugé d'autant plus intéressante que ces secteurs sont deux des paramètres considérés comme essentiels pour jauger du niveau de développement d'une entité. L'utilisation des services sanitaires et scolaires par la population est aussi liée à la possibilité qu'elle a d'y avoir accès.



Figure 3.1.13 : le niveau d'utilisation des routes nationales de Téra

3.1.6.1. L'accès aux infrastructures de santé

À l'instar de la pyramide du secteur sanitaire nigérien, à Téra, le système sanitaire fonctionne autour de 3 niveaux de soin : la case de santé (CS), le Centre de Santé Intégré (CSI) et l'Hôpital. Tout ceci est organisé en District Sanitaire (DS) dirigé par le médecin chef de l'hôpital du département. En termes de nombre de ces équipements, le District Sanitaire de Téra dispose :

- D'un hôpital de district d'une capacité de 115 lits ;
- De 30 Centres de Santé Intégré ;
- De 68 Cases de Santé.

Dans cette évaluation de l'accessibilité de la population aux équipements sanitaires nous ne prendrons pas en compte les cases de santé. Nos observations de terrain révèlent que le nombre des cases de santé ne correspond pas à celui annoncé : certaines n'existent que sur le papier, la construction d'autres n'a pas été encore achevée et d'autres sont achevées mais ne sont pas encore fonctionnelles. De plus, celles qui sont fonctionnelles ne satisfont pas aux prestations attendues. Cela est lié au caractère très récent de l'introduction de la case de santé dans le système sanitaire nigérien à travers un programme intitulé « *programme spécial du président de la république* ». Tout porte à croire que ce programme est mal exécuté, d'où la difficulté de la case de santé à intégrer le système sanitaire. Pour cette raison, nous nous en tenons aux CSI et à l'hôpital en tant qu'équipements publics.

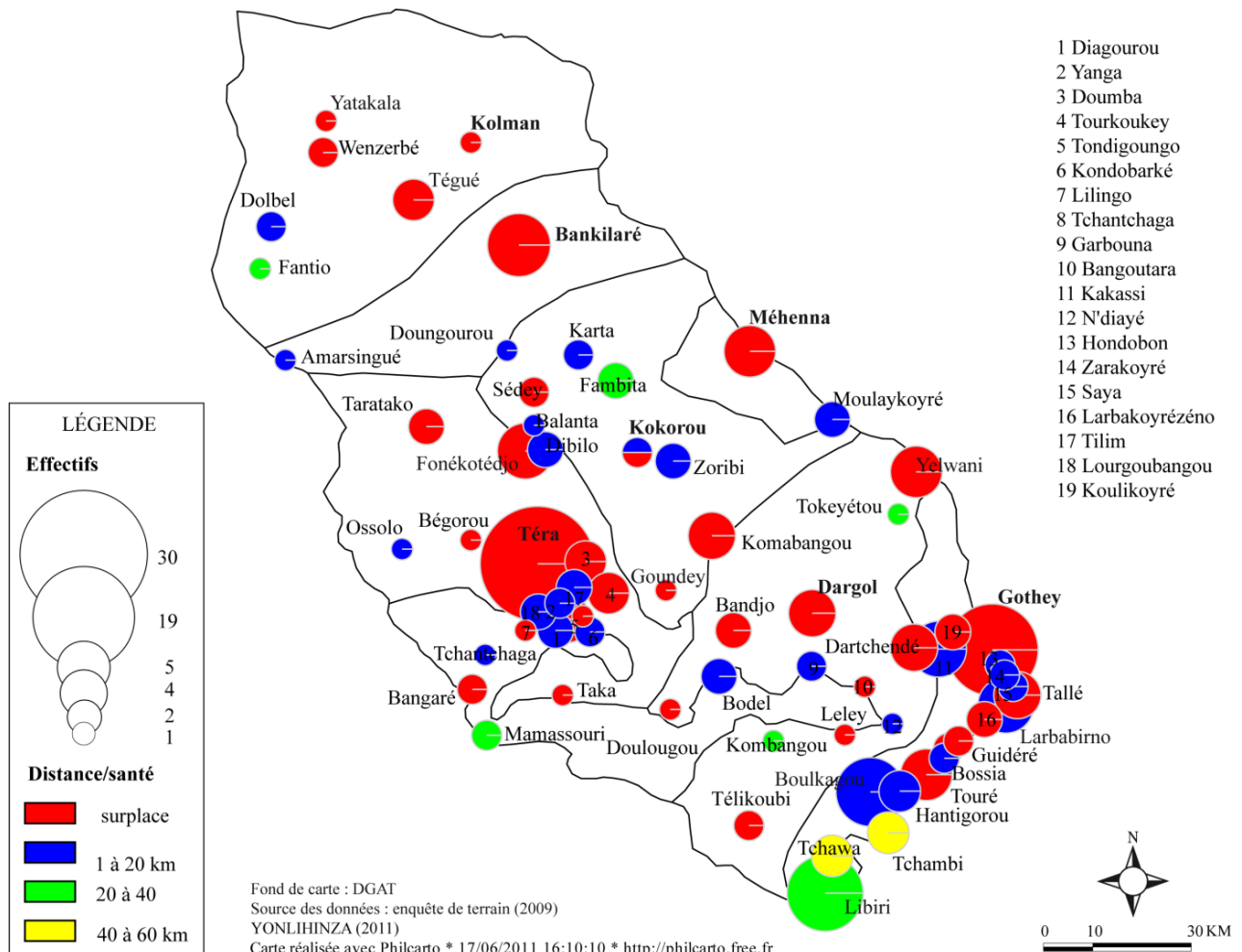


Figure 3.1.14 : distances parcourues pour les soins de santé

Pour ce faire, nous nous attardons d'abord sur le contexte général de la couverture sanitaire. Ainsi, avec seulement 2 médecins, 62 infirmiers diplômés d'État et 20 sages-femmes (DS/Téra, 2009) sur toute l'étendue du territoire de Téra, le département est loin, très loin même des normes de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Selon ces normes, il faut 1 médecin pour 10 000 hbts, 1 infirmier pour 5 000 hbts et 1 sage-femme pour 5 000 hbts. Or, dans le cas précis, il y a 1 médecin pour 281 753 hbts, 1 infirmier pour 9 089 hbts et 1 sage-femme pour 28 175 hbts. À partir de ces données, nous estimons le taux de couverture sanitaire à 25,43 % en deçà du taux national qui est de 47 %. C'est une réalité qui cache des disparités entre ville et village et entre communes. C'est ainsi que la ville de Téra concentre les 2 médecins du département et 24 des 62 infirmiers diplômés d'État. Parmi les communes, celle de Gothey est la moins bien lotie avec 1 infirmier pour 21 306 hbts alors que pour la ville de Téra le même ratio est de 1 infirmier pour 683 hbts. Le faible niveau de couverture sanitaire a naturellement un impact sur la mobilité de la population en ce sens que le faible nombre des infrastructures de santé oblige la population en majorité rurale à parcourir des distances de plus en plus longues selon les niveaux de soin (CSI ou hôpital). C'est ce qu'a révélé notre échantillon d'enquête à travers les figures 3.1.15 A et B et la figure 3.1.16.

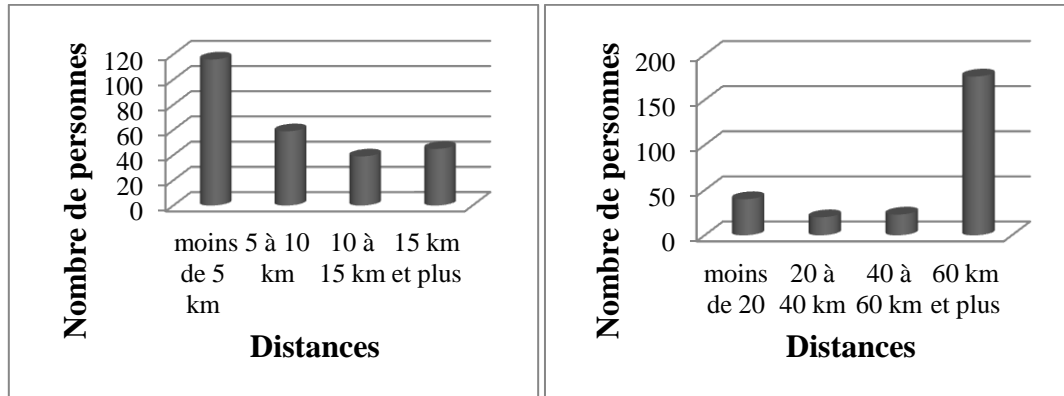


Figure n°3.1.15 (A et B) : distances vers les CSI et l'hôpital

Source : enquête de terrain (2010)

Dans la fréquentation des CSI, nous avons procédé à une projection des individus interrogés par rapport à leur lieu de provenance sur des créneaux de distances. Cela fait ressortir que 47,78 %, 22,77 %, 15,05 %, et 17,37 % ont parcouru respectivement moins de 5 km, de 5 à 10 km, de 10 à 15 km et de 15 km et plus. C'est véritablement la fréquentation du seul hôpital dont le département de Téra est doté qui est révélatrice de la mobilité induite par le secteur de la santé. Seulement 15,44 % des fréquentations sont effectuées dans un rayon de moins de

20 km autour de la ville de Téra pendant que la majorité c'est-à-dire 67,95 % viennent d'une distance de 60 km et plus. Enfin, pour mieux percevoir les difficultés qu'éprouve la population à avoir accès aux équipements sanitaires, il faut mettre les conditions de la fréquentation en rapport avec la faiblesse du maillage routier et son mauvais état.

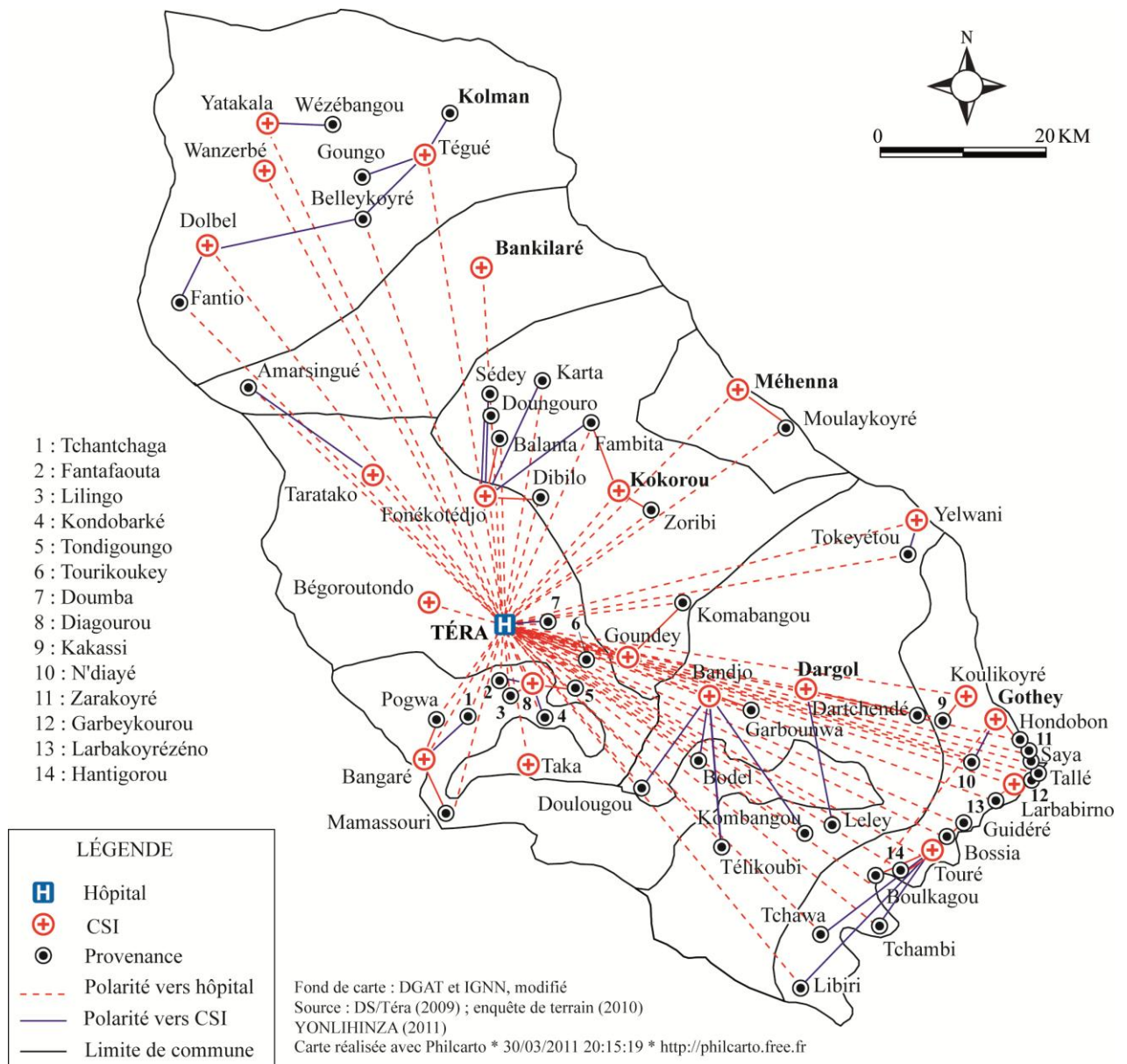


Figure 3.1.16 : équipements sanitaires et mobilité

Enfin, il est important de faire remarquer comme le montre le tableau 3.1.8 (T = 27 %), il n'y a pas un lien fort entre la fréquentation des équipements de santé du département de Téra et

les moyen de déplacement. Tous les moyens (traditionnel ou moderne) sont utilisés pour aller se faire soigner dans un CSI ou à l'hôpital.

Manière1/Santé

Stat		Valeurs			
d.f.		36			
Tschuprow's t		0.272790			
Cramer's v		0.334098			
Phi ²		0.446487			
Chi ² (p-value)		178.59 (0.0000)			
Lambda		0.130597			
Tau (p-value)		0.1096 (0.0000)			
U(R/C) (p-value)		0.1338 (0.0000)			

Variables	surplace	1 à 20 km	20 à 40 km	40 à 60 km	somme
dromadaire	7 (+ 0 %)	0 (- 1 %)	1 (+ 0 %)	0 (- 0 %)	8
voiture/passager	26 (- 7 %)	12 (- 4 %)	1 (- 3 %)	0 (- 1 %)	39
à pied	35 (+ 0 %)	26 (+ 4 %)	10 (+ 4 %)	3 (+ 1 %)	74
voiture/conducteur	5 (+ 0 %)	0 (- 1 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	5
à dos d'âne	23 (+ 2 %)	11 (+ 1 %)	4 (+ 1 %)	2 (+ 1 %)	40
à charrette	16 (+ 0 %)	13 (+ 3 %)	5 (+ 3 %)	2 (+ 1 %)	29
en pirogue	8 (+ 0 %)	2 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	10
à moto	22 (+ 1 %)	6 (- 0 %)	0 (- 1 %)	1 (+ 0 %)	29
à vélo	9 (+ 2 %)	0 (- 1 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	9
à cheval	4 (+ 0 %)	5 (+ 4 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	9
somme	155	75	21	8	259 100%

Tableau 3.1.8 : moyen de déplacement et équipements de santé

Source : enquête de terrain (2009)

3.1.6.2. L'accès aux infrastructures scolaires

À ce niveau, nous nous sommes surtout intéressés aux Collèges d'Enseignement Général (CEG) et aux Lycées qui ce sont les deux niveaux d'enseignement qui créent de la mobilité chez les élèves. Notons que Téra dispose de 20 établissements de CEG. Aujourd'hui, tous les chefs-lieux de commune du département en sont dotés ainsi que certains gros villages. C'est notamment le cas des villages de Bandjo, Bangoutara et Yelwani dans la commune de Dargol. C'est aussi le cas de la commune de Gothey avec les villages de Koulikoyré et Larbabirno. On peut noter également les CEG de Dolbel et de Amarsingué dans les communes de Gorouol et Bankilaré.

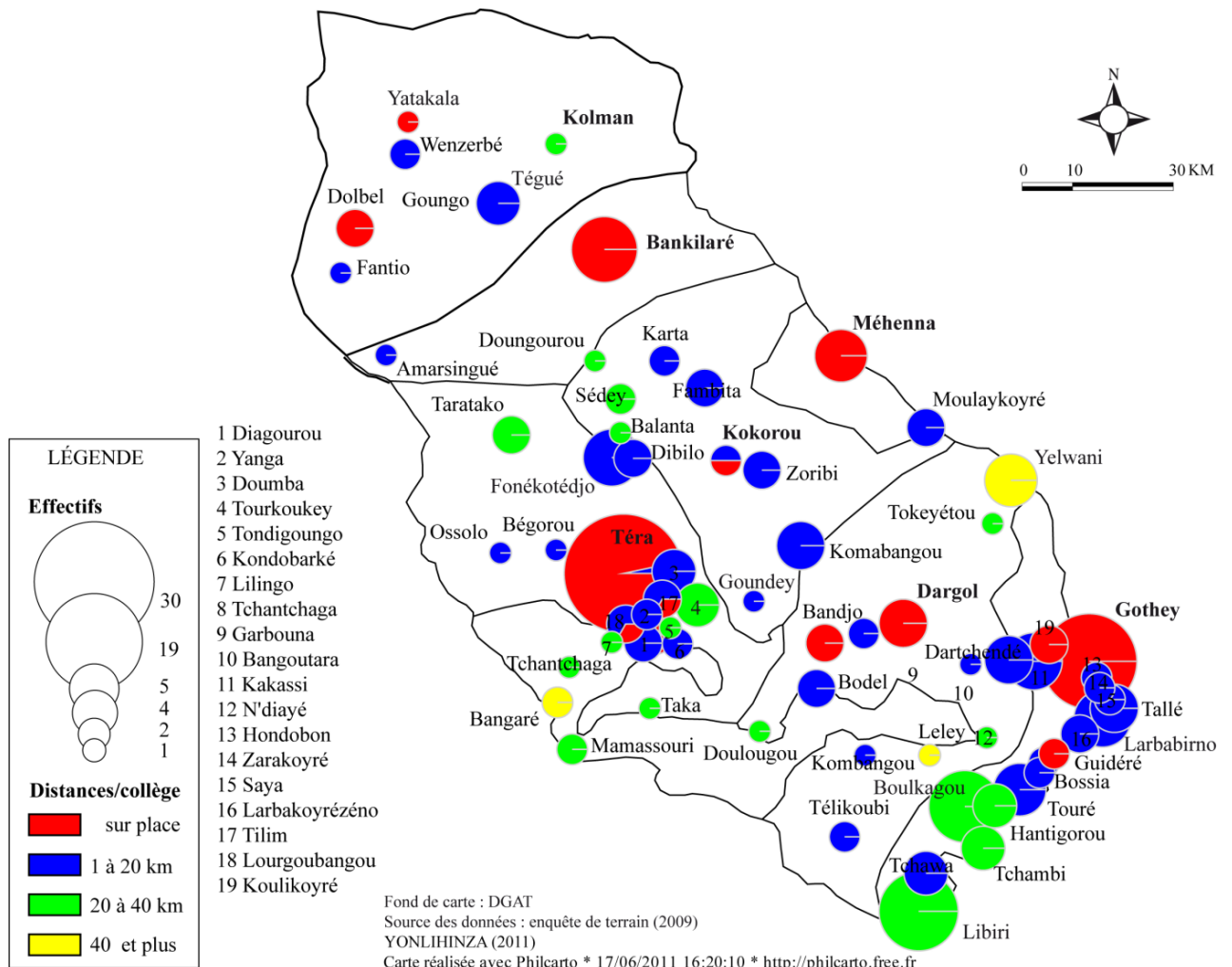


Figure 3.1.17 : distances parcourues pour les collèges

Il y a lieu de faire remarquer que le nombre de CEG du département de Téra est passé de 3 en 1994 à 20 en 2009. En l'espace de 15 ans donc, le nombre de ce type d'équipement scolaire a bondi de 15 %. Selon le service départemental de l'enseignement secondaire, cette performance a fait diminuer la distance moyenne parcourue par un élève pour atteindre le collège le plus proche de 127 km à 40 km.

COMMUNES	TYPE D'ETABLISSEMENT	NOMBRE
Bankilaré	CEG	2
Dargol	CEG	3
Diagourou	CEG	1
Gorouol	CEG	2
Gothey	CEG et Lycée	3 et 1
Kokorou	CEG	1
Méhenna	CEG	1
Téra	CEG et Lycée	2 et 1

Tableau 3.1.9 : les CEG et Lycées du département de Téra

Sources : IES/Téra (2010)

Néanmoins, tout comme l'hôpital pour les équipements de santé, ici aussi c'est le lycée, c'est-à-dire le niveau le plus élevé de l'enseignement du département, qui induit le plus de mobilité puisqu'il n'en existe que 2 : au niveau des chefs-lieux du département de Téra et du Poste Administratif de Gothey. Du coup on peut estimer la distance moyenne pour atteindre un lycée à 80 km. Cela est imputable au mode de d'utilisation des écoles imposé par l'administration publique. L'élève est contraint à fréquenter l'école relevant de sa commune d'origine qu'à celle qui est plus proche de son village.

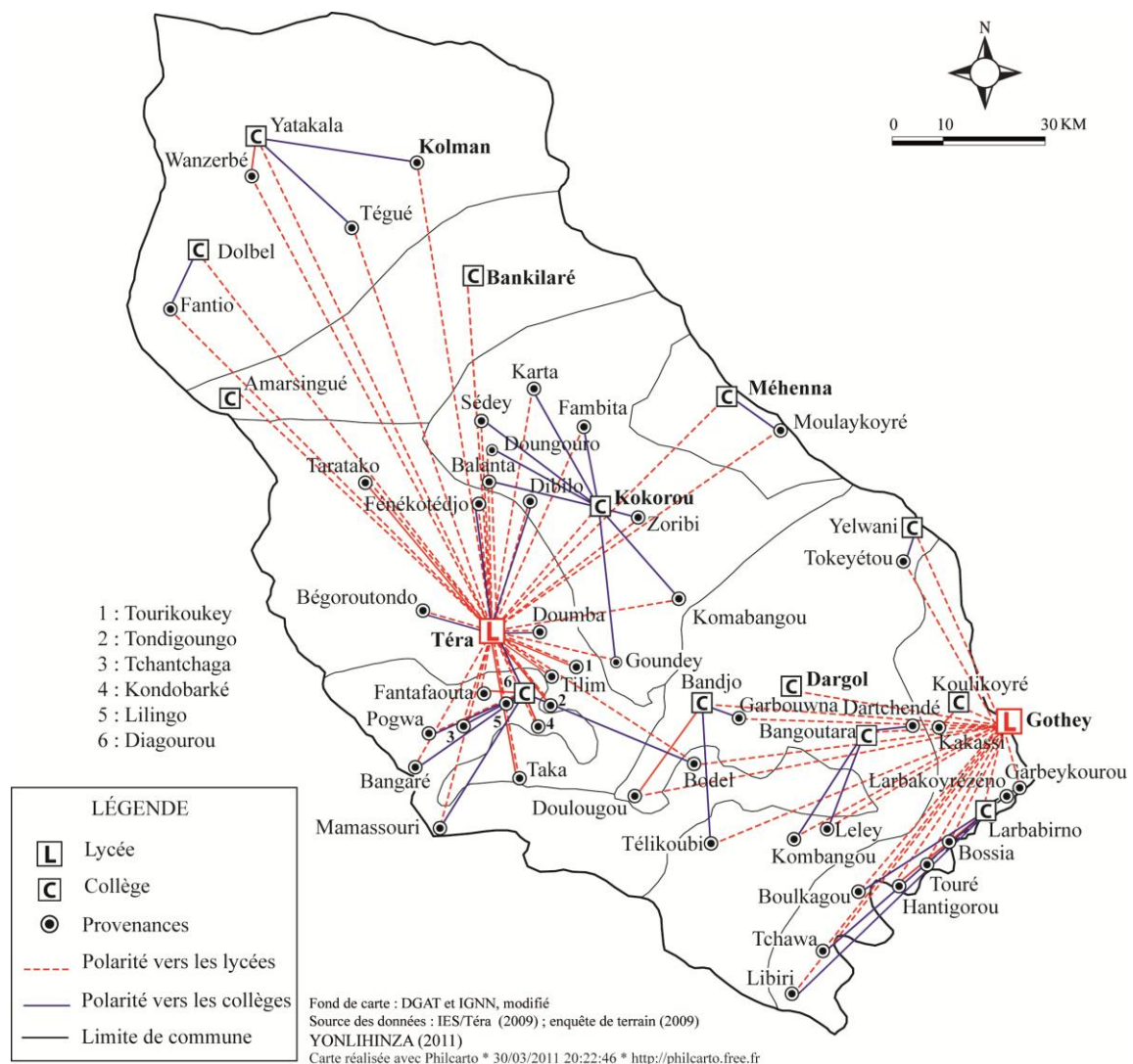


Figure 3.1.18 : équipements scolaires et mobilité

3.1.7. Le changement climatique et recul de la mobilité dans le département de Téra

Le département de Téra est à l'image du reste du territoire nigérien sur la plan climatique. Sa position en latitude lui confère un régime sahélien. Or le Sahel, par ses caractéristiques climatiques se définit comme un des symboles du changement climatique global par la faiblesse des pluies et leur irrégularité. Une étude réalisée par Yann L'HÔTE (2002) et apporte un éclairage sur le déficit pluviométrique au Sahel. Elle montre une récurrence de ce déficit depuis le début des années 1970 jusqu'à 2000 (figure 3.1.19), ceci qui débouchent inexorablement sur des sécheresses successives.

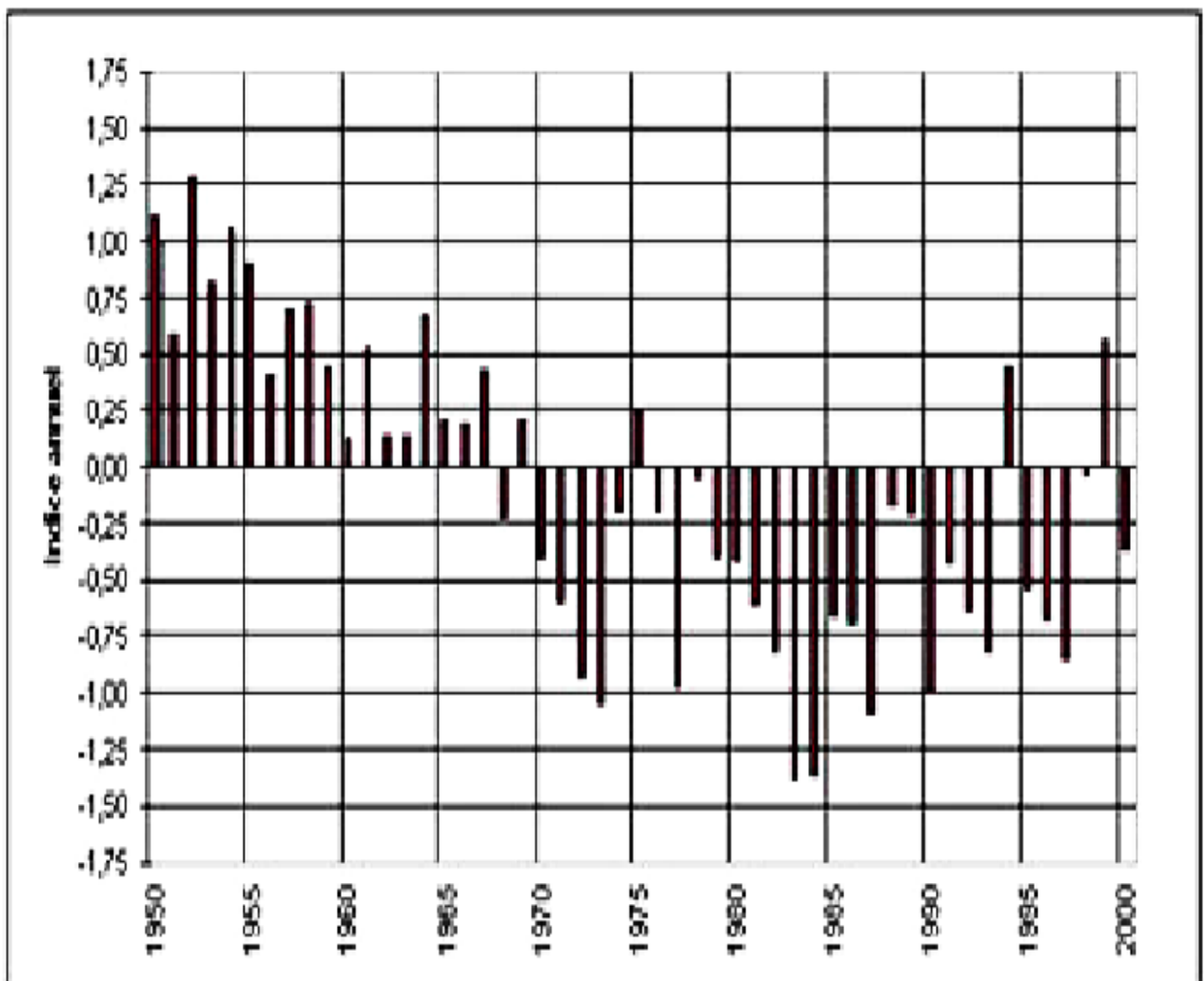


Figure 3.1.19 : évolution de la pluviométrie dans le Sahel (1950-2000)

Source : L'HÔTE Y. (2002)

3.1.7.1. Le Sahel nigérien un milieu à risque climatique

Comme l'a si bien souligné Charles TOUPET (1995) : « *l'espace sahélien est un milieu à risques. La violence de la crise actuelle est due à la conjonction de plusieurs facteurs naturels et anthropiques : déficit pluviométrique sans précédent, surcharge du cheptel, explosion démographique, choc de la modernité qui entraîne une sédentarisation forcée des nomades et une urbanisation sauvage* ». Cette affirmation résume si besoin est, toute la fragilité du milieu sahélien. Le Niger est l'un des pays de cet espace sahélien qui vivent cette situation de crise. Situé entre 11°37' et 23°23' de latitude nord, il est présenté en 2000 comme une des régions les plus ensoleillées et les plus chaudes du globe par l'Observatoire du Sahara et Sahel (OSS). Pays sans littoral, il est à 700 km au nord du golfe de Guinée, 1900 km à l'est de la côte Atlantique et 1200 km au sud de la mer Méditerranée, est soumis à un climat essentiellement sec, avec de fortes amplitudes de températures. C'est un pays continental dont on peut dire que les 4/5 du territoire appartiennent au Sahara, le climat est de type tropical aride, avec une pluviométrie moyenne annuelle qui décroît, du Nord au Sud. Le Niger connaît deux types de climats chauds : un climat désertique sur la majeure partie de sa superficie et un climat tropical à une seule saison des pluies. L'un des traits marquant du climat du Niger est la sécheresse liée à plusieurs facteurs au nombre desquels l'insuffisance des pluies de l'extrême sud qui reçoit plus de 600 mm par an, elles diminuent très rapidement selon un axe sud-ouest et nord-est, et s'abaissent à moins de 120 mm au nord et à l'est du pays tel que rapporté dans la figure 3.1.31. C'est donc à juste titre que Joël CHARRE (1973) affirme que la République du Niger est sous l'emprise du climat sahélien et s'y opposent une sécheresse parfaite en hiver et une saison des pluies avec un maximum en août. On peut d'ailleurs remarquer que le département de Téra se situe entre les isohyètes 360 mm et 440 mm. D'où la faiblesse des totaux annuels de pluies permettant de justesse la culture pluviale, ils donnent aux années déficitaires un poids économique considérable (DI VECCHIA A. et al, 2000)

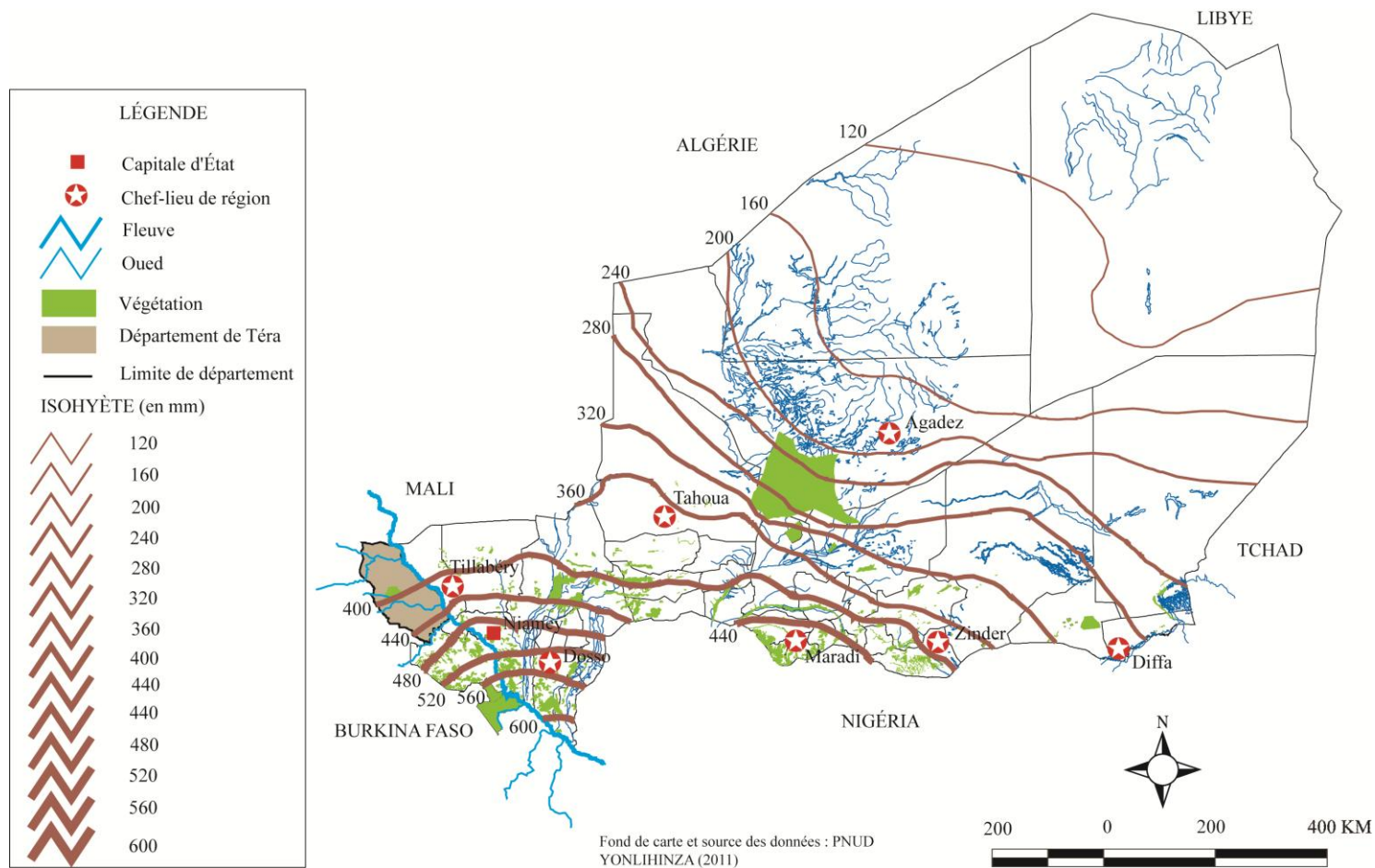


Figure 3.1.20 : carte climatique du Niger

3.1.7.2. Impact du changement climatique sur la mobilité dans département de Téra

Ici, on se retrouve dans le scénario où le changement climatique global serait une des rugosités pour la mobilité à Téra. En effet, nos investigations nous ont conduit à penser que dans une certaine mesure, la mobilité est en recul au niveau des communautés villageoises du département de Téra.

Pour ce faire, nous sommes partis de l'idée que le changement climatique, avec les sécheresses qu'il provoque, a eu pour conséquence une forte détérioration du couvert végétal du département de Téra. Cette détérioration est accentuée par des effets anthropiques.

Tout cela contribue à la disparition progressive de l'herbe que consomment les animaux (âne, cheval et dromadaire) utilisés comme véhicule de mobilité en milieu rural. Du coup, la rareté du fourrage de plus en plus perceptible contribue à la disparition de ces moyens traditionnels de déplacement. Cette situation est particulièrement visible pour le cas du cheval. Cette monture très prisée à Téra, surtout en milieu songhay et peul, a pratiquement disparu du département. Pourtant, il n'y a pas si longtemps, de l'avis de la population locale, dans chaque concession il y avait au moins un cheval. Autrement dit, on pouvait se déplacer à volonté d'un point A à un point B. Aujourd'hui, c'est l'automobile qui a supplanté le cheval. Or, au niveau des villages, la population n'a accès à la voiture que le jour du marché qui est en général hebdomadaire, donc ne s'anime qu'une seule fois la semaine, d'où le recul dans la liberté de mobilité dont nous avons fait cas en amont.

Tout se passe à Téra comme si l'enclavement interne du département n'est pas seulement imputable à une insuffisance d'infrastructure moderne de transport, mais aussi à une mauvaise reconversion vers les moyens modernes de déplacement. Dès lors on peut dire qu'il y a là, pour le moment un rendez-vous manqué avec une certaine modernité dans la mobilité.

On le voit bien, à Téra, le secteur des transports éprouve des difficultés à fonctionner comme un système de transport moderne. Cette situation est aggravée par les réalités géophysiques du terrain au nombre desquelles l'hydrographie.

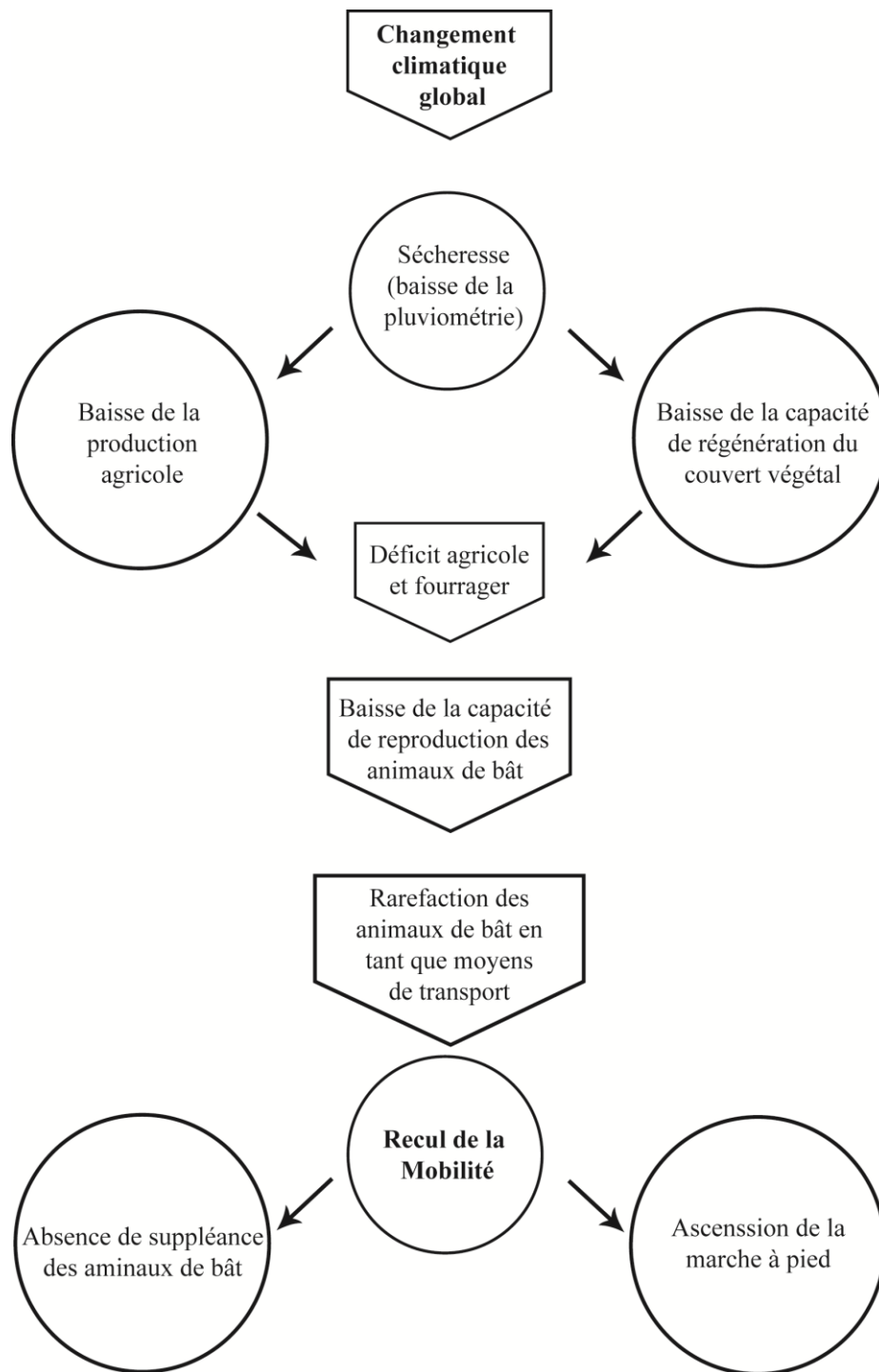


Figure 3.1.21 : schéma de l'impact du changement climatique sur la mobilité
YONLIHINZA (2011)

3.2. Le transport face aux enjeux de développement à Téra

Ce chapitre traite des différents canaux qui créent une liaison entre le transport et la mobilité dans le cadre de l'animation du territoire départemental de Téra. Ceci dans la mesure où le transport devient le reflet des conditions dans lesquelles la mobilité anime le territoire. Sans être la condition « *sine qua non* » du développement elle libère des potentialités indispensables pour y parvenir. Il en découle des effets qui concernent l'organisation spatiale dans ses dimensions politique, économique et sociale qui affectent les structures politiques locales, les réseaux économiques locaux et l'intensité des relations entre habitants ou encore la fréquentation des services et équipements sociaux. Il se trouve que le Niger s'est engagé dans un processus de décentralisation, dont l'objectif principal est d'améliorer les conditions de vie des populations locales. Manifestement, cette option de développement à la base, qui prône la délégation de la gestion des collectivités territoriales aux populations locales, met en avant la question de l'aménagement du territoire comme une nécessité fondamentale pour y parvenir. Cependant, cette question bute sur une méconnaissance des enjeux en la matière par des acteurs. Il s'agit donc de mettre en parallèle différents enjeux en matière de développement local à Téra et les options de désenclavement interne et externe qui s'offrent actuellement au département afin de dégager des perspectives à court, moyen et long termes.

3.2.1. Le désenclavement intérieur du département de Téra

La question du désenclavement du territoire départemental de Téra s'articule d'abord autour des enjeux de développement local, ensuite de l'organisation du système de transport et enfin de l'émergence de nouveaux acteurs qu'il faut désormais prendre en considération dans l'amélioration des conditions de mobilité de la population. Elle renvoie de ce fait à deux questions fondamentales :

1. Comment le transport doit-il s'intégrer aux enjeux de développement au niveau local ?
2. Comment organiser le système de transport pour lui insuffler une nouvelle dynamique ?

D'une manière générale, parmi les contraintes qui freinent le développement local dans plusieurs zones rurales sahéliennes, on trouve entre autres l'ampleur des distances et la mauvaise accessibilité, couronnées par des services de transport défaillants. Tout comme dans le reste du Sahel, l'hinterland nigérien présente les mêmes caractéristiques dans les difficultés qu'ont les populations à se mouvoir. Le département de Téra n'y échappe pas en ce sens que le transport est au cœur de la problématique du développement local. L'insuffisance quasi générale ou tout simplement l'absence dans certains cas d'infrastructures et de moyens de transport constitue un facteur limitant le déplacement des personnes et des biens. La question du transport devient donc très pertinente pour nombre de secteurs clés du développement du département. Ceci d'autant plus que l'accessibilité devient un critère important dans la préparation de n'importe quel projet conçu pour l'amélioration du bien-être de la population. À l'évidence, l'isolement des populations est une caractéristique fondamentale de la pauvreté. L'accès à l'eau, à la nourriture, aux services de santé, à l'éducation, à l'emploi tout comme aux marchés et aux activités civiques et culturelles, s'avèrent difficile du fait des distances à parcourir, de l'état des chemins ou des routes et des modes de transport disponibles. Le manque d'accès des populations rurales aux services essentiels est alors bien souvent un verrou enfermant les ménages dans l'extrême pauvreté. De fait, l'amélioration des conditions d'accès de ces populations aux services essentiels contribue fondamentalement à celle de leurs conditions de vie.

3.2.1.1. L'infrastructure en question dans le développement économique et social

S'il est admis que l'infrastructure ne fait pas forcément le développement d'un territoire, il est aussi reconnu qu'un seuil minimal d'équipement est nécessaire à un territoire pour son développement. Or le territoire départemental de Téra est actuellement dans une situation de sous-équipement en matière d'infrastructures de transport. Dans ce cas, l'aménagement des infrastructures de transport et des services sera un atout qui permettra indubitablement de réduire les coûts de transport, de faciliter l'accès aux marchés locaux, d'augmenter la productivité agricole et de rendre plus compétitifs les produits locaux. Ces conditions sont essentielles à la croissance économique. Du reste, notre échantillon d'enquête révèle à travers la figure 3.2.1 et le tableau 3.2.1 que les difficultés rencontrées par les usagers de la chaîne de transport constituent un des facteurs limitant la marche de leurs activités. Ces difficultés sont : perte de temps, cherté du transport, accidents, perte de gain et pénibilité.

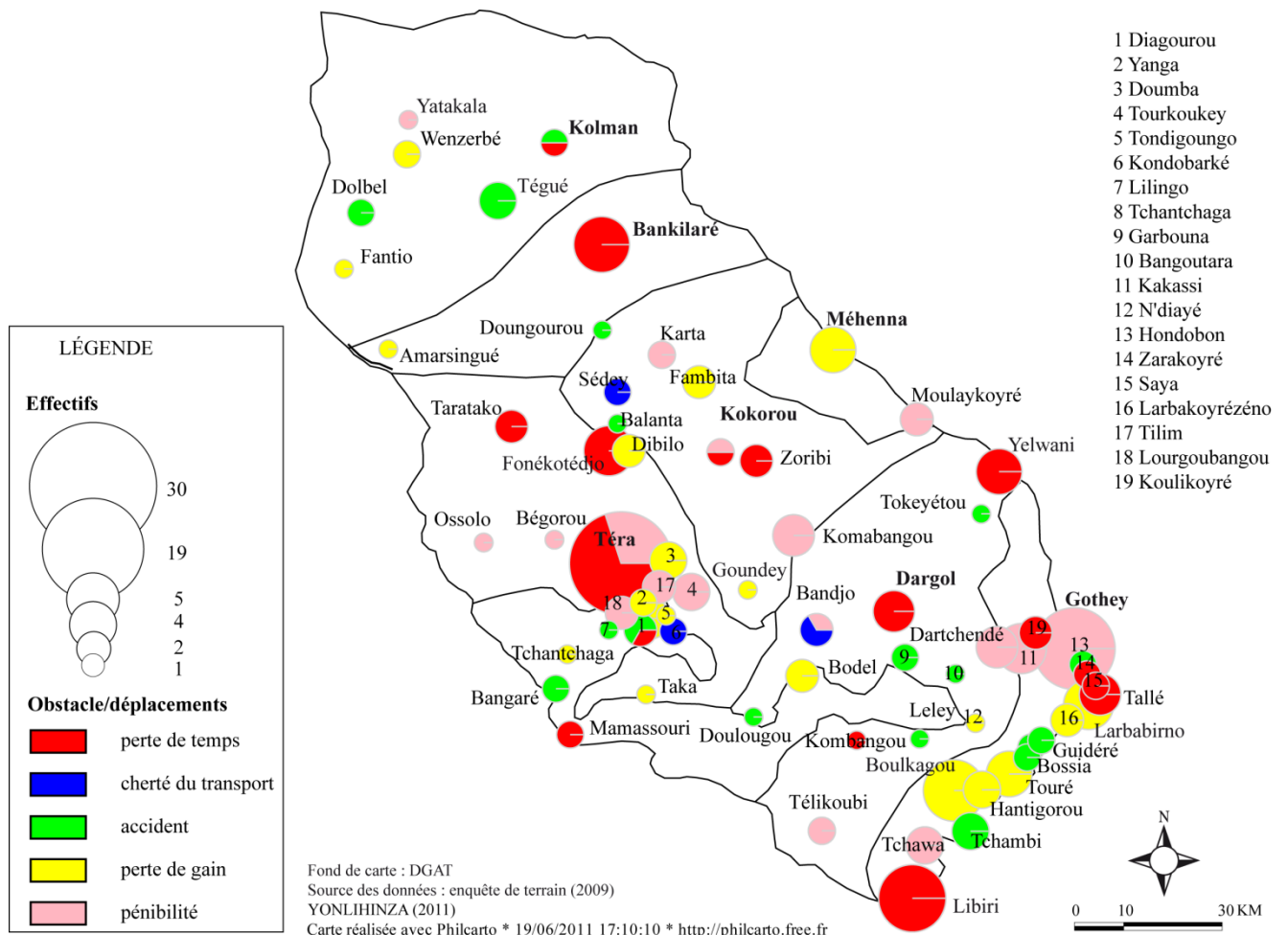


Figure 3.2.1 : obstacles dans les déplacements

Dans cette même fonction économique du transport, la stratégie d'intervention de l'ONG Goy Ga Zaada permet d'affirmer que ce secteur peut participer à la mise en place de scénarios de croissance en faveur des pauvres. En appliquant la méthode de Haute Intensité de Main d'Œuvre (HIMO)⁶⁶, la population locale est fortement impliquée dans la construction des

⁶⁶ L'approche Haute Intensité de Main d'Œuvre (HIMO) du nom de l'auteur est une démarche qui privilégie la participation de la population locale aux actions de développement dont elle est bénéficiaire. Elle prône en même temps la décentralisation des responsabilités pour une bonne gouvernance. Un accent est mis sur l'utilisation de ressources locales (combinaison d'équipements légers, outillages, matériaux locaux avec la main d'œuvre locale) tout en assurant un niveau appréciable de la qualité. Toutefois, un équipement approprié (engin ou machine) peut être utilisé selon les exigences du contexte physique. Un pourcentage important de l'investissement est ainsi rendu à la population.

Le choix de l'approche est guidé par :

- la création d'emplois locaux (donc redistribution de richesse) ;
- une promotion du secteur privé : prestataires locaux, PME, etc. ;
- une appropriation des investissements par les bénéficiaires.

pistes rurales. Cela procure à cette population locale des ressources complémentaires qui contribuent à relever sensiblement leur niveau de vie. C'est une preuve par la pratique sur le terrain qui montre que le secteur du transport peut contribuer directement à la réduction de la pauvreté. Ceci à travers l'emploi des pauvres à travers la fourniture de services de transport et par l'utilisation appropriée des techniques à forte intensité de travail dans la prestation de certains types d'infrastructures de transport.



Source : GGZ (2003)

Comme souligné dans une publication id21 insights (juillet 2006) de l'Institute of Development Studies, « *Le transport est important pour bâtir le capital humain des pauvres en facilitant l'accès aux services sociaux* ». Par services sociaux, allusion est faite aux services de santé, d'éducation, aux services administratifs de base pour ne citer que ceux-là. Toutefois, pour un territoire comme Téra, le secteur du transport ne peut pas produire des bénéfices sociaux optimaux sans des niveaux de fourniture satisfaisants dans les 8 communes dont les populations ont fortement besoin de services. L'impact des investissements dans le secteur du transport est de plus en plus ressenti au niveau des communautés pour lesquelles de nombreux aspects de la condition féminine ont besoin de l'apport du transport et de la mobilité. Ce sont, entre autres, l'accès aux services de santé de la natalité, la réduction de la

corvée du transport sur la tête et l'accès de la jeune fille à l'éducation. La contribution du transport à ces services dépendra du contexte général de la conscientisation et de l'autonomisation des femmes du département de Téra. Toujours est-il que la mobilité est vitale et permet aux hommes et aux femmes de défendre l'exercice de leurs droits. Dans ce cadre, le secteur du transport favorise la reconnaissance de la mobilité comme un droit humain tout simplement. La mobilité n'est autre que la possibilité des populations à être autonomes et à avoir un certain contrôle sur leur propre vie. Dans ce sens plus large, l'amélioration de la mobilité inclut non seulement le développement des infrastructures et des services, mais également surmonter les contraintes sociales, économiques, politiques et physiques au mouvement des populations.

3.2.1.2. Un système de transport local à réorganiser

Le processus de décentralisation au Niger, initié en 2002, est effectif depuis 2005, il vise à transférer plus de responsabilités aux nouvelles communes en matière de gestion des affaires territoriales. À Téra, c'est le défi qui s'imposera inévitablement aux 8 communes du département. Le transport rural est pour ces dernières un facteur indispensable à leur développement. Pourtant, à l'échelle du département, l'inorganisation du secteur le présente comme l'un des chaînons manquant du développement local. Or, il faut s'accorder avec Jacqueline MENGIN (1999) pour qui le développement local vise à recréer un espace structuré par des pôles, relativement autonomes, capable de négocier avec l'extérieur. L'objectif du développement local est de créer, ou de faire exister à nouveau, un partenaire avec des atouts de négociation dans le jeu économique, social et culturel de la société globale. Ainsi, en reliant les hommes entre eux et la population aux services, le transport structure entièrement des espaces jusque-là en retrait et facilite la renaissance d'une dynamique locale. Dans ce contexte, il est nécessaire de réorganiser les services départementaux déjà existants afin de les rendre plus opérationnels : transport, travaux publics et développement communautaire. Il faudra ensuite les mettre en adéquation avec la nouvelle donne que crée le fonctionnement des communes dans laquelle la population locale aura en principe un rôle important à jouer. D'ores et déjà, les actions futures en matière de transport peuvent bien s'intégrer dans un travail de réflexion engagé par le service des routes rurales de la Direction Générale des Travaux Publics (DGTP) du Ministère de l'Équipement à propos d'un projet pilote de routes rurales qui nous inspire.

Les 8 communes du département de Téra ont chacune été divisées en sous-zones dans les différents Plan de Développement Communaux (PDC). Pour ce projet un animateur à temps plein peut être recruté dans chacune de ces sous-zones. Appuyé par les services techniques départementaux et communaux, les animateurs développeront une stratégie de concertation avec la population locale. Toutes les actions se feront en collaboration avec la DGTP et avec les autorités administratives et coutumières. Au cours des différentes missions sur le terrain, des discussions seront engagées entre plusieurs acteurs du secteur du transport local : les leaders d'opinions et représentants des villages, les représentants des marchés locaux, les producteurs ruraux, le syndicat local des transporteurs, etc.

Avec ces acteurs se mettra en place un conseil de pilotage au niveau de chaque sous-zone puis de chaque commune. Ces conseils serviront de tribunes de sensibilisation où les préoccupations suivantes seront largement discutées :

- *La question financière* qui pourra consister en la création d'une caisse d'entretien. Cette caisse est constituée des fonds collectés par les populations. Des séances quotidiennes de sensibilisation en entretien routier sont effectuées par les animateurs, chacun dans sa zone d'intervention, pour arriver à la participation effective des populations. Un système de prélèvement de taxes sera instauré auprès des usagers des routes rurales : voyageurs, conducteur automobiles et charretiers.
- *Les modalités de la participation physique* seront précisées. Des opérations spécifiques et bien définies peuvent être identifiées et confiées aux populations. Il pourra s'agir par exemple du débroussaillage de l'emprise des routes, de la construction de radiers ou de la plantation d'arbres pour protéger le réseau routier.
- *La préparation des modalités d'entretien des pistes* pourra être l'occasion de la mise en place d'un comité d'entretien doté d'un cahier des charges. La plupart des membres du comité auront été formés lors de la construction des pistes où les différentes techniques d'entretien auront été enseignées sur le tas.

Le transport fluvial a toujours été une pratique très présente dans toute la région du fleuve Niger. Avec le fleuve pour asphalté, les pirogues transportent les riverains d'un village ou d'une berge à l'autre : un système de transport en commun obligé pour un moyen de communication séculaire. Après l'indépendance, le transport fluvial a très vite été perçu comme une composante à part entière du système de transport nigérien par les nouvelles autorités politiques. À partir de 1960, des études ambitieuses furent menées en vue de la

construction de ports fluviaux notamment à Niamey et à Gaya. Une société de transports fluviaux dotée de pousseurs fut créée en 1972 mais cessa malheureusement ses activités en 1977 après avoir réalisé un seul voyage entre le Nigéria et le Niger. Le transport par pirogue n'a pas retenu suffisamment l'attention des autorités, alors même qu'il correspond bien aux besoins des riverains du fleuve. Délaissé par les pouvoirs publics, le transport fluvial par pirogue peut s'intégrer dans la formule actuelle de décentralisation. C'est donc l'occasion pour les nouvelles autorités communes de l'intégrer dans leur vision globale de l'économie des transports dans les zones du fleuve et des affluents.

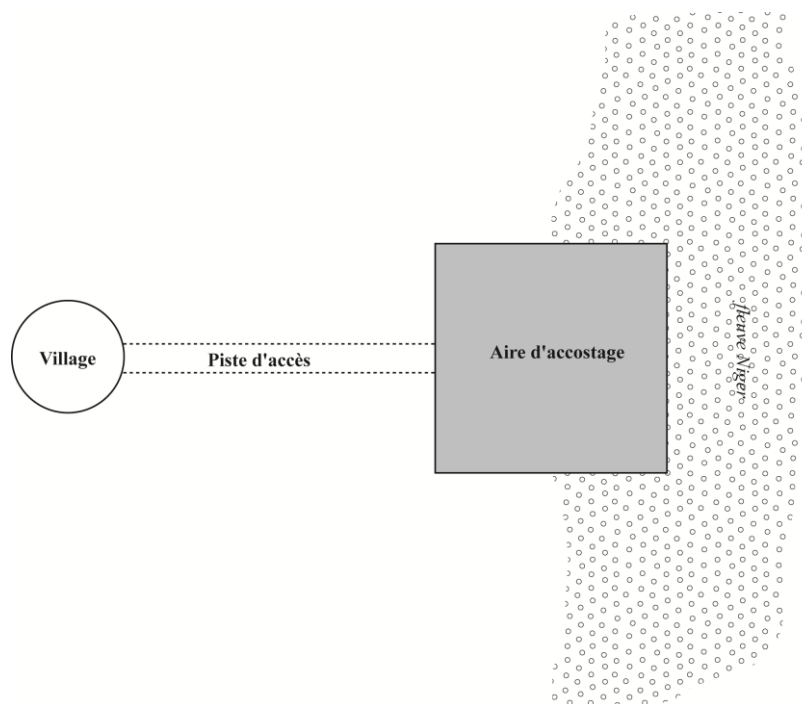


Figure 3.2.3 : schéma de débarcadère
YONLIHINZA (2011)

À cet effet, la construction de débarcadères (figure 3.2.3) facilitera l'accostage des pirogues sur les rives du fleuve et de ses affluents. Ce seront des infrastructures composées chacune d'une aire d'accostage et d'une piste d'accès. Pour le dimensionnement des ouvrages, les niveaux de crues sont des informations capitales.

3.2.1.3. L'émergence d'acteurs nouveaux dans la mobilité à Téra

Pour subvenir à leurs besoins, les hommes et les femmes ont souvent recours à des stratégies de substitution telles que l'exode ou l'orpaillage. L'absence d'alternatives d'emploi, même temporaires, maintient la majorité des ruraux dans un niveau de pauvreté qui leur offre peu de chance pour l'avenir. Les marchés locaux sont mal desservis surtout en saison des pluies et ne parviennent pas à mettre suffisamment en valeur l'économie locale. Cette situation est principalement due à l'enclavement de la zone, lié entre autre à un déficit de pistes aménagées. C'est ce constat peu reluisant qui justifie l'intervention à partir de 1999 du Programme de Développement Local de Tillabéry (CADELT). Il appuie les initiatives locales en développant une stratégie de dialogue basée sur la tenue régulière de forums permettant aux communautés de s'impliquer activement dans les orientations des réalisations pour le développement local. Les activités menées ont porté sur la structuration du milieu et sur des investissements de types infrastructurels (hydrauliques, sécurité alimentaire, pastoralisme, bas fond et pistes). À la fin des activités du CADEL, l'œuvre du programme a été poursuivie par l'ONG Goy Ga Zaada.

*** L'exemple de l'ong Goy Ga Zaada**

L'ONG Goy Ga Zaada (GGZ) a conduit un processus de mise en œuvre d'un programme d'infrastructures qui est basé sur trois domaines : les pistes rurales, les seuils d'épandage et les forages. Ce programme a été exécuté de 2005 à 2009. Il a permis deux choses fondamentales pour la population : la création d'emplois au niveau local et un transfert de technologie dans les trois domaines précités. En dehors de ces trois domaines de compétences, l'ONG réalise un renforcement des capacités du secteur privé, à savoir les bureaux d'étude, les entreprises et la population locale. Une autre caractéristique du programme qu'elle mène est la maîtrise d'ouvrage local. Ceci, parce qu'aujourd'hui Téra, au même titre que le reste du Niger, est dans une phase de décentralisation. Ce qui veut dire un transfert de responsabilité du niveau central vers les nouvelles collectivités territoriales que sont les huit communes du département. Il faut pour cela que tous les acteurs locaux aient les compétences nécessaires pour participer activement au développement de ces nouvelles communes. Au nombre de ces compétences, il y en a une et non des moindres : la maîtrise d'ouvrage pour les infrastructures routières.

Le programme conduit par GGZ a été financé par la coopération Suisse à partir de 2005. En 2009 le programme a pris fin. Il se trouve que beaucoup d'expériences ont été acquises dans le développement rural. Il y avait donc nécessité de mettre en place une structure indépendante qui permette une continuation de l'œuvre accomplie. C'est dans cet esprit que l'ONG Goy Ga Zaada a muté en Groupe d'Intérêt Économique (GIE). Il faut retenir ici que le GIE est une forme juridique actuellement vulgarisée par l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA). GGZ devient de ce fait un bureau d'étude commercial. À la fin du programme financé par la coopération suisse, le GIE en prenant la relève s'est vu confié un mandat d'accompagnement et de renforcement des capacités des structures locales dans notre zone d'intervention. Il s'agit d'un processus qui consiste à amener la population à comprendre comment élaborer un dossier de financement : de l'évaluation des besoins à l'élaboration d'un devis estimatif jusqu'à la rédaction d'une requête de financement. Cette formation est suivie d'une autre sur comment faire le lobbying et la négociation auprès des interlocuteurs que sont la commune, les services techniques et les partenaires au développement. Au niveau de la réalisation de chaque ouvrage, il y a un comité qui est mis en place. Pour le cas spécifique des pistes, dans tous les villages traversés par une piste, il y a un comité. Maintenant, à l'échelle de la zone d'influence, ces comités se sont fédérés pour créer une structure faîtière. Ces structures faîtières après quelques années ont vu la nécessité non pas seulement d'entretenir les pistes rurales mais aussi toutes les infrastructures qui relèvent de leur surveillance dans les communes d'exercice.

* La zone d'intervention de Goy Ga Zaada

Les actions de Goy Ga Zaada concernent trois communes de Téra : les communes rurales de Gorouol et Bankilaré et le nord de la commune urbaine de Téra. Ces trois communes disposent chacune d'une structure intercommunale regroupant toutes les infrastructures locales qui relèvent des communes avec tout un mécanisme de mobilisation des ressources pour les gérer. Ces structures communales ont encore vu la nécessité de se fédérer par la création d'une superstructure qui les regroupe. Les communes et leurs populations étant démunies, il faut trouver les voies et les moyens permettant de faire des requêtes, du lobbying et des négociations avec des partenaires afin de les épauler.

La zone d'intervention de GGZ a une particularité dans le département de Téra. D'après les études menées sur la pauvreté, cette zone est la plus pauvre. Pour cette raison la coopération suisse a voulu venir en aide aux populations résidentes. Il a fallu pour cela mettre en place un

programme qui puisse créer des emplois et générer des ressources. D'où l'utilisation de l'approche de Haute Intensité de Main d'Œuvre (HIMO) dans le cadre de la mise en place des infrastructures.

3.2.1.4. Les enseignements que l'on peut tirer de l'action des ONG

Comme nous l'avons déjà souligné, les actions engagées par les ONG CADELTA et GGZ à Téra dans le cadre du désenclavement rural ont été exécutées dans le Nord du département. Les réalisations ont concerné essentiellement les communes rurales de Gorouol et de Bankilaré. Le choix de la zone d'intervention de ces Organisations Non Gouvernementales a été motivé par un constat : le nord de Téra est la partie du département où le niveau de précarité est le plus important. Du reste ce constat ressort dans l'évaluation de la situation de la pauvreté faite par les services techniques relevant de la Stratégie de Réduction de la Pauvreté (SRP) au Niger. À partir d'investigations menées auprès de la population locale, il est ressorti qu'elle éprouve d'énormes difficultés dans le cadre de sa mobilité. Cela a servi à dégager un postulat qui a consisté à dire : l'enclavement est une des raisons du retard de développement du nord du département de Téra par rapport aux autres. Il se trouve justement qu'à ce moment là, cette zone était la moins équipée en matière d'infrastructure de transport notamment routière. Les communes de Gorouol et de Bankilaré qui composent la zone bénéficiaient seulement de 12,16 % du total du linéaire routier du département de Téra soit respectivement 6,91 % et 5,25 %. Une projection de la longueur du réseau routier sur la carte du département de Téra en 2005 (figure 3.2.3) fait ressortir 3 niveaux de couverture :

- le plus fort niveau de maillage place en tête la commune rurale de Gothey au sud-est ;
- les niveaux moyens regroupent la commune urbaine de Téra et les communes rurales de Dargol et de Kokorou ;
- dans la rubrique des faibles taux de couverture routière, on trouve les communes rurales de Gorouol, Bankilaré et Diagourou.

On s'aperçoit que la spatialisation de la longueur du linéaire confirme le retard d'équipement routier du nord du département de Téra représenté par les communes rurales de Gorouol et de Bankilaré. Ce qui du coup peut légitimer le choix de cette zone pour l'intervention de l'ONG Goy Ga Zaada. Il est conforme à un souci d'aménagement du territoire qui prône un certain équilibre du territoire en termes d'équipement pour atténuer d'une certaine manière le retard de développement d'une zone par rapport aux autres.

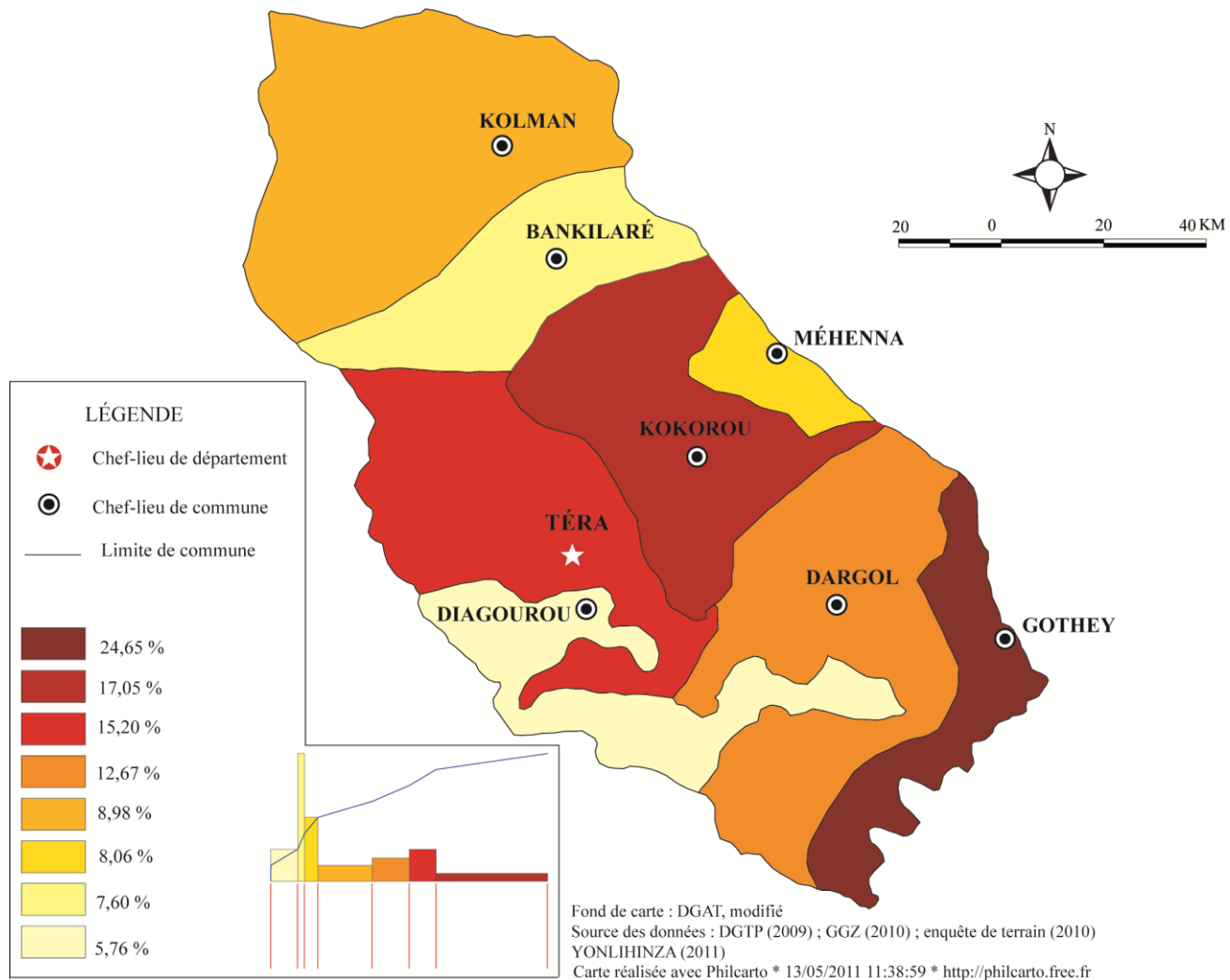


Figure 3.2.4 : répartition du linéaire routier du département de Téra en 2005

3.2.1.5. L'impact des actions de Goy Ga Zaada sur le maillage routier

Après l'exécution d'un premier plan quinquennal (2005-2010) de construction de routes rurales l'impact sur l'amélioration des niveaux de couverture des communes rurales de Gorouol et Bankilaré est perceptible.

La figure 3.2.4 donne une parfaite illustration de l'impact de l'intervention de l'ONG Goy Ga Zaada dans le nord du département de Téra en matière d'infrastructures routières. En cinq ans d'exercice, le taux du linéaire des routes rurales de la commune rurale de Gorouol a bondi de 397,43 %, passant de 39 km à 194 km. En même temps, la longueur des mêmes types de routes de la commune rurale de Bankilaré frontalière de celle de Gorouol a progressé de 193,93 % passant de 33 km à 97 km.

Ainsi, pour une bonne perception de l'impact des réalisations de GGZ sur le terrain, nous appliquons la même méthode de projection de la longueur du linéaire routier de l'année 2010 des communes de Téra qu'en 2005. On peut remarquer sur la figure 3.2.6 en comparaison avec la figure 3.2.4, un changement exponentiel des polarités dans la structure de l'équipement routier du département. C'est ainsi qu'avec 291 km de routes rurales, en 2010, la zone septentrionale a vu son linéaire routier progresser de 304,16 %. Dans la même période, celui de la zone centrale n'a progressé que de 18,5 % alors que pour les communes du sud l'évolution a été nulle.

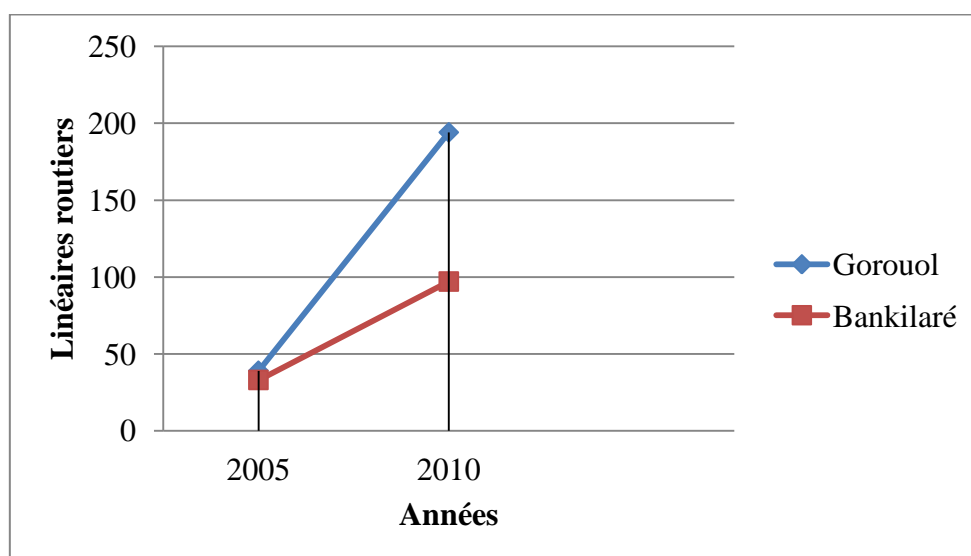


Figure 3.2.5 : évolution du linéaire routier de Gorouol et Bankilaré

Source : DGTP (2005), GGZ (2010)

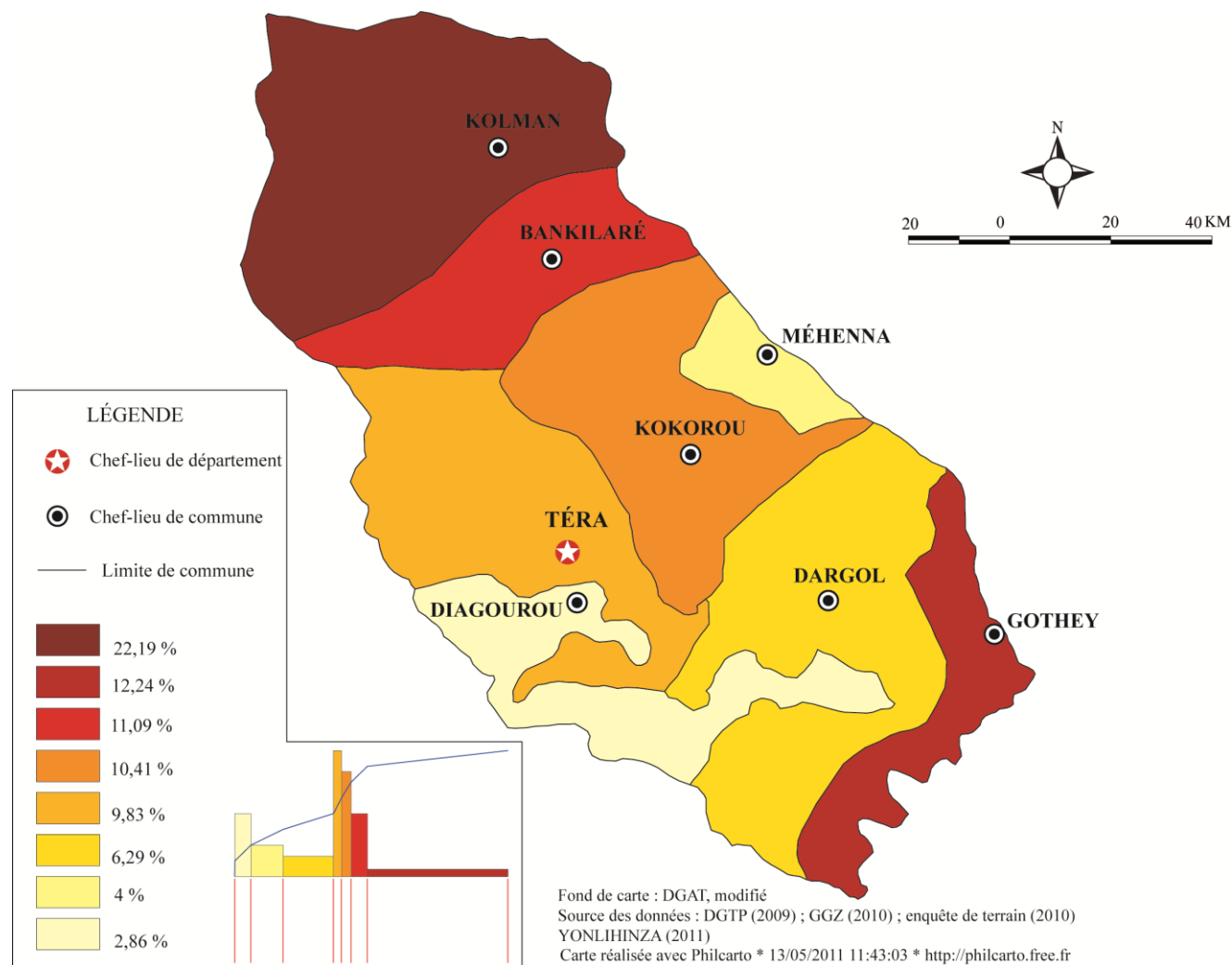


Figure 3.2.6 : répartition du linéaire routier de Téra en 2010

En 2010, c'est-à-dire après les réalisations de l'ONG Goy Ga Zaada, il ressort de la répartition des niveaux de couverture en matière d'équipement routier à travers les communes du département de Téra une toute autre configuration, différente de celle de 2005 :

- le plus fort taux de niveau de maillage place en tête la commune rurale de Bankilaré ;
- les niveaux moyens concernent la commune urbaine de Téra et les communes rurales de Gothey, Kokorou, Dargol et Bankilaré ;
- les communes rurales de Méhenna et Diagourou se retrouvent avec les plus faibles taux de couverture.

3.2.1.6. De l'utilité à l'appropriation des actions de Goy Ga Zaada

Une évaluation des actions a été faite en 2010. Il en est ressorti des progrès importants. Ces progrès sont à mettre à l'actif de la méthode d'approche. Dans la mise en œuvre du programme d'infrastructures rurales, la population a été placée au devant de la scène en étant en quelque sorte le maître d'ouvrages délégué des communes. La structure non gouvernementale a surtout joué le rôle de conseil, depuis la phase d'identification des besoins jusqu'à la phase de conception et de réalisation des pistes. C'est de cette manière que la population a été formée à la réalisation, à la gestion et à l'exploitation des ouvrages. Du coup, d'après l'auto-évaluation effectuée par le GIE, c'est une approche qui est beaucoup appréciée par la population.

Mais pour autant, la population qui en est bénéficiaire s'est-elle appropriée les actions de Goy Ga Zaada ?

La réalité du terrain le confirme : à la suite de l'exécution du mandat de 2005 à 2009, 40 personnes ont été formées aux techniques de construction d'ouvrages. Elles se sont par ailleurs constituées en Groupe d'Intérêt Économique (GIE) coopératif. Aujourd'hui, 2 GIE ont reçu leur agrément communal et exercent hors de la zone d'intervention. Les méthodes de Goy Ga Zaada s'exportent à l'intérieur du Niger et même à l'extérieur du pays où des ouvrages similaires sont en train d'être construits par la coopération allemande à travers le Fond d'Investissement pour les collectivités Décentralisées (FICOD), notamment dans la région de Tahoua. L'administrateur du GIE Goy Ga Zaada, Monsieur Mamoudou AMADOU (2010) assure que ce sont les personnes formées par son ONG qui assurent la formation de la

population à Tahoua. Ce sont elles aussi qui sont utilisées par le FICOD dans l'est du Burkina Faso.

L'intervention de Goy Ga Zaada apporte la preuve du lien entre l'amélioration des conditions de déplacement et le développement local. Ses réalisations en pistes rurales ont contribué à améliorer substantiellement la mobilité. À ce propos les témoignages de la population se passent de tout commentaire. Pour le chef de village de Tessi : *« avant la construction de la piste Belleykoyré-Korogoussou, pour approvisionner les villages de Tessi et Belleykoyré, les camions avaient des difficultés à accéder à ces localités et préféraient décharger les vivres à Tégoué. Le reste du transport des vivres se faisait à dos d'âne sur une distance de 18 km. Les populations dépensaient beaucoup en temps, en argent et en efforts qui pesaient sur leurs conditions de vie. Avec la construction de la route, les vivres sont transportés jusqu'aux villages. Cela a réduit le coût de transport et augmenté les volumes approvisionnés ».*

Le témoignage de Mouney, une habitante du même village confirme : *« avant la construction de la route, il était difficile pour nous, mères, d'équiper convenablement nos filles mariées en lit en bois et armoires vitrées. Les transporteurs refusaient leur transport, de risque de les endommager, compte tenu du mauvais état de la route. Maintenant, avec la construction de la piste, l'accessibilité à nos localités est devenue facile et cela nous permet d'acheminer ces équipements qui sont à la mode ».*

3.2.1.7. Le village de Tessi, un exemple concret des réalisations de GGZ à Téra

De façon concrète, 5 ans après la mise en œuvre du programme pour les infrastructures rurales, les résultats sont édifiants. On peut ainsi noter une baisse sensible du coût de transport. C'est l'exemple du transport du sac de 100 kg entre la commune urbaine de Téra et le village de Belleykwara qui a diminué du quart passant de 2 000 FCFA à 1 500 FCFA. Aussi, le coût de transport des passagers du village de Belleykoyré à celui de Doungouro est passé de 1 500 FCFA à 1 000 FCFA. Dans ce dernier cas, la conséquence a été la multiplication par 2 du nombre des déplacements (aller-retour) hebdomadaires et par habitant entre les 2 villages. L'augmentation du niveau de fréquentation du marché hebdomadaire de la commune de Téra par les habitants du village de Belleykoré, suite à la construction de la piste entre les 2 localités, est révélatrice de la place importante que joue la route dans l'économie locale. Ceci d'autant plus qu'elle a permis de rehausser la valeur marchande des produits locaux à travers l'augmentation de la demande consécutive à l'afflux dans la fréquentation des marchés. Le tableau 3.2.2 donne un aperçu de l'évolution des prix de

certaines produits sur le marché de Belleykoyré avant et après la construction de la piste qui y mène. Il ressort ainsi que la « tia »⁶⁷ de gombo, la boîte de sésame, le poulet et la pintade ont subi des augmentations respectives de 200 %, 133,33 %, 212,5 % et 50 %.

MARCHANDISES	Tia de gombo	Boîte de sésame	Poulet	Pintade
PRIX (en FCFA)	250 à 750	75 à 175	400 à 1 250	1 000 à 1 500

Tableau 3.2.2 : les prix de produits sur le marché de Belleykoyré

Source : GGZ (2010)

Il est important de remarquer aussi que la qualité de desserte a influencé considérablement le niveau d'équipement des villages. Le cas du village de Tessi est édifiant dans le canton de Gorouol comme l'indique la figure qui suit.

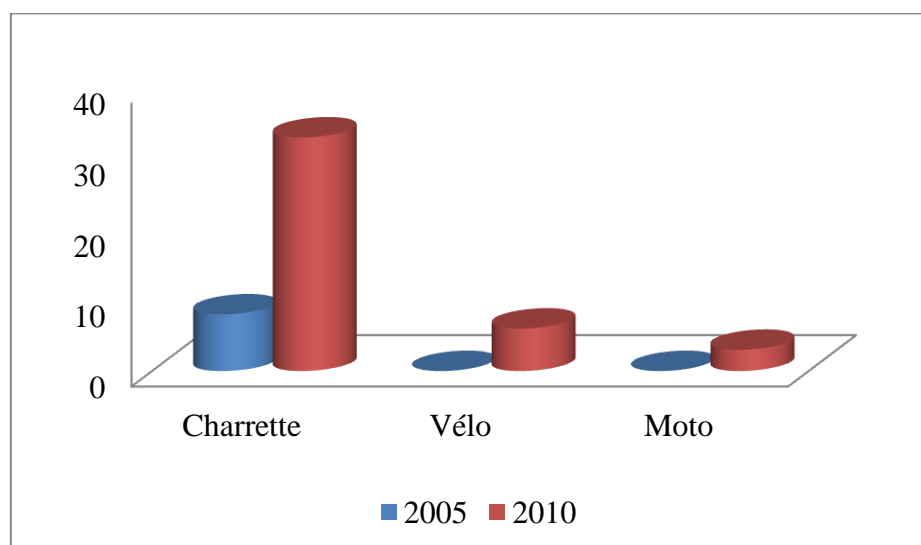


Figure 3.2.7 : évolution du niveau d'équipement de transport de Tessi

Source : GGZ (2010)

La lecture de la figure 3.2.3 montre qu'en ce qui concerne certains moyens de transport, le village de Tessi ne disposait en 2005 que de 8 charrettes, aucun vélo et aucune moto. À l'inverse, en 2010, c'est-à-dire après l'avènement de la piste, on dénombre 33 charrettes, 6 vélos et 3 motos.

⁶⁷ La tia est une mesure locale de masse.

3.2.1.8. L'intervention des ONG : des actions à recadrer

À l'évidence, en 5 ans, les actions de l'ONG Goy Ga Zaada dans le Nord de Téra ont permis une progression significative du taux d'équipement du nord du département de Téra et par la même occasion de placer le transport dans son rôle moteur du développement local. C'est observable sur le terrain à travers l'amélioration de la desserte de la zone. C'est à juste titre que le manque d'accès aux infrastructures de transport figure désormais parmi les indicateurs de pauvreté. C'est également la raison pour laquelle la faible mobilité est perçue de plus en plus comme un handicap dans une société où l'aptitude à se déplacer prend de la valeur. Cependant, si le postulat de l'intervention de Goy Ga Zaada est amplement justifié, la stratégie d'intervention est discutable. En ce sens que tout se passe comme si elle n'avait pas tenu compte du reste du département. Toutes les réalisations ont été concentrées sur la seule partie nord du département. Dès lors, la négligence des autres communes du département de Téra est manifeste alors que la réalité du terrain indique que certaines d'entre elles n'étaient pas mieux équipées et par conséquent pas moins enclavées que les communes du nord. C'est le cas des communes rurales de Méhenna et de Diagourou. En 2005, ces dernières ne disposaient que de 6,20 % et 4,43 % du total du linéaire routier du département de Téra. Ces communes, au même titre que celles de Dargol et de Gothey, n'ont bénéficié d'aucune réalisation en matière d'infrastructure routière entre 2005 et 2010.

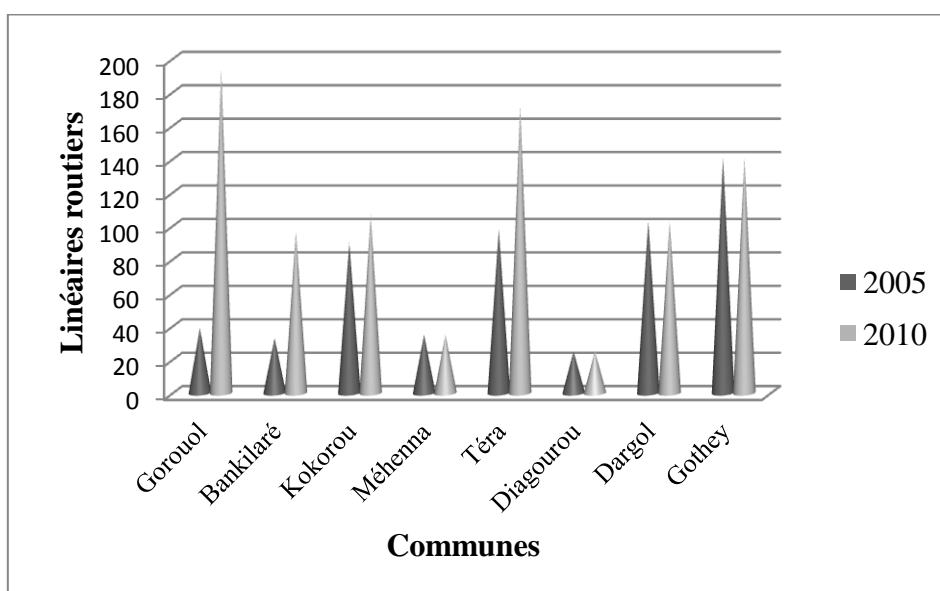


Figure 3.2.8 : les niveaux d'équipement routier en 2005 et 2010

Source : DGTP (2009) ; GGZ (2010) ; enquête de terrain (2010)

La conséquence immédiate a été un renversement d'équilibre dans le maillage routier à l'échelle du département comme rapporté dans la figure 3.2.8 :

- une nette amélioration quantitative du maillage routier de la commune urbaine de Téra et des communes rurales de Gourouol et de Bankilaré ;
- une stagnation dans l'évolution quantitative du linéaire des autres communes, car si pour la commune de Kokorou on a observé une timide progression de l'ordre de 18,88 %, pour Méhenna, Diagourou, Dargol et Gothey, elle a été nulle pendant la période en question.

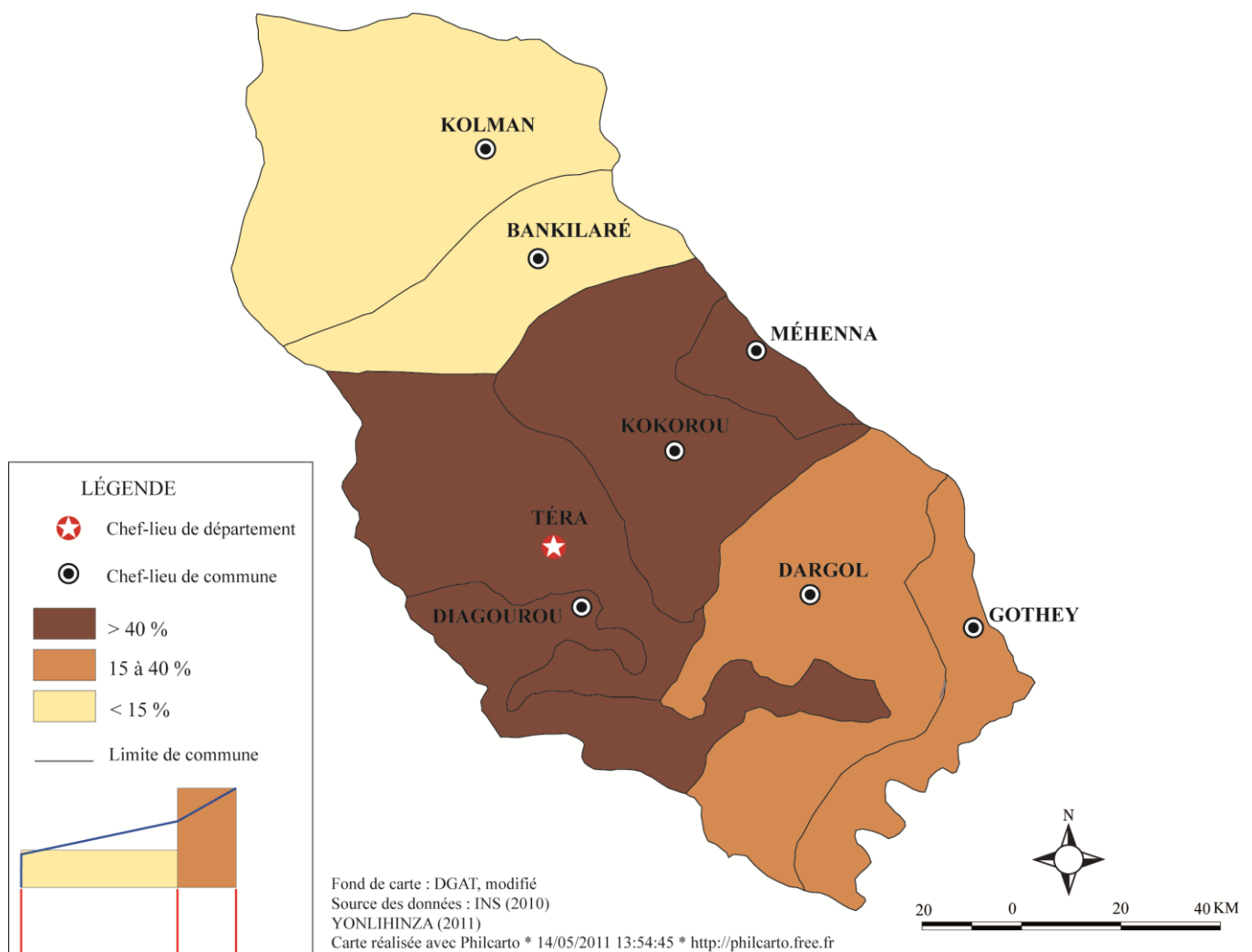


Figure 3.2.9 : densités zonales de population de Téra

Or, si nous nous référons à la configuration des densités de population en 2010, il apparaît 3 zones de peuplement : le nord, le centre et le sud du département de Téra comme rapporté dans la figure 2.3.9. Ce paradoxe réside dans le fait qu'avec les réalisations de Goy Ga Zaada,

on se retrouve avec une zone nord qui abrite seulement 14,74 % de la population totale du département mais qui se retrouve désormais dotée de 34,43 % de l'équipement routier. Au même moment, le centre et le sud avec respectivement 48,34 % et 36,90 % de la population disposent de 27,1 % et 18,53 % des routes rurales. La lecture de ces chiffres nous fait dire que c'est la partie la moins peuplée du département de Téra et donc là où on peut supposer que la demande de mobilité est moins importante qui dispose désormais de plus d'équipements routiers. À contrario, la partie la plus peuplée du département qui concerne 6 communes sur 8 se retrouve être la moins équipée en infrastructures routières. À l'évidence c'est la partie la plus dynamique avec une demande en mobilité plus forte en ce sens qu'elle est marquée par la présence des infrastructures socio-économiques les plus importantes du département de Téra qui drainent toute la population. Le risque dans le cas précis serait un suréquipement de la zone nord où la demande de transport est moindre par rapport à celles du centre et du sud où elle est plus forte.

C'est pourquoi, autant l'émergence des acteurs nouveaux, en l'occurrence les Organisations Non Gouvernementales (ONG), dans le cadre de l'amélioration des conditions de mobilité de la population du département de Téra est pertinente, autant leur stratégie d'intervention doit s'inscrire dans un schéma global d'aménagement du territoire départemental. Mais encore faut-il que ce plan existe. Ce qui semble ne pas être le cas. D'où justement la difficulté des ces ONG à inscrire leurs actions dans la problématique globale de développement local. Ce qui du coup pose la question de la nécessité d'un Schéma Directeur d'Aménagement Local (SDAL).

D'où le fait que globalement le problème de mobilité à l'échelle du département de Téra reste en l'état comme le montre toutes les difficultés que la population éprouve dans la chaîne de transport, résumées dans la figure 3.2.10

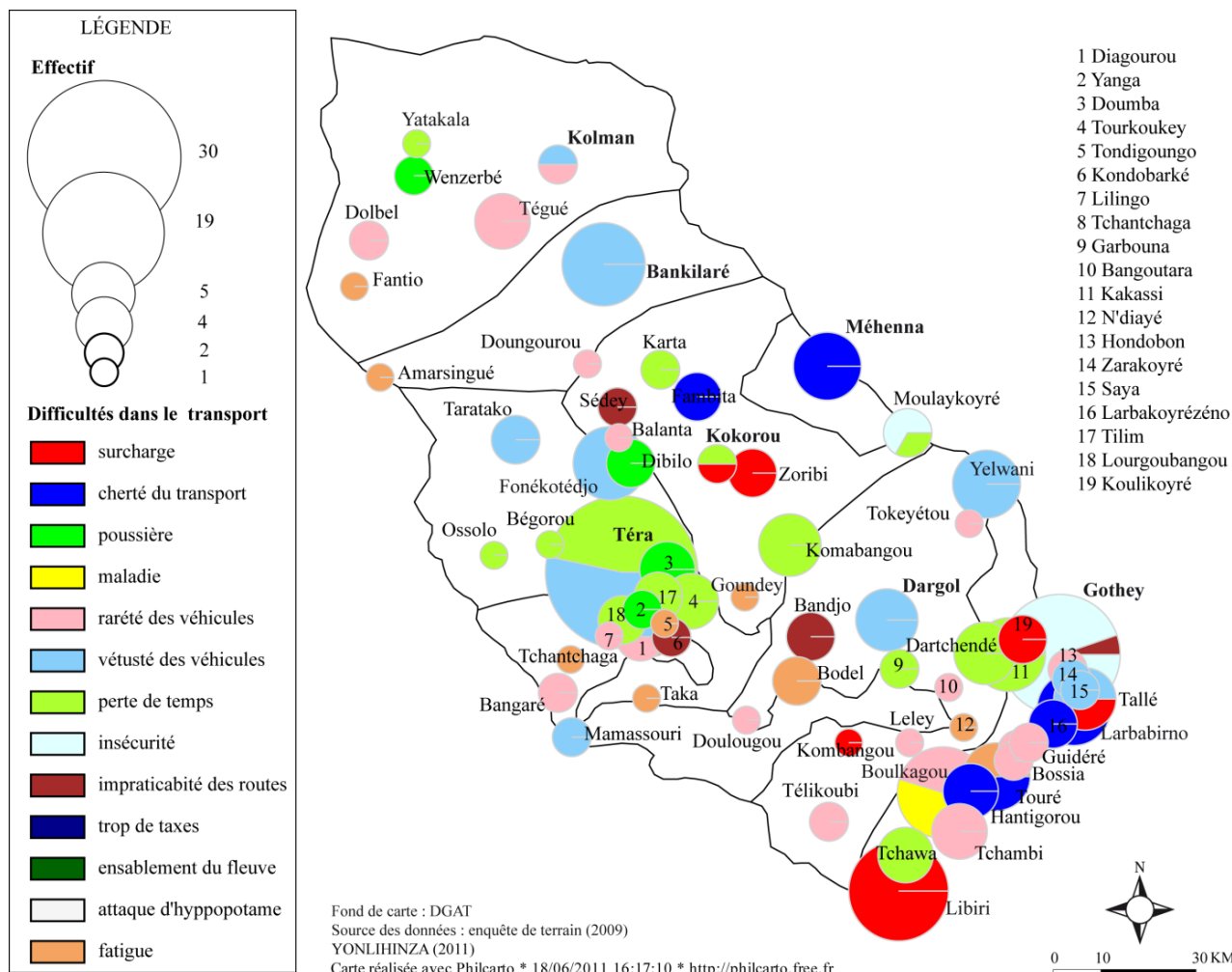


Figure 3.2.10 : les difficultés exprimées dans la chaîne de transport

3.2.2. Le département de Téra dans son enclavement extérieur

Dans son enclavement, on peut dire que le département de Téra est dans la même situation au Niger que le Niger en Afrique de l’Ouest. Autant le pays éprouve des difficultés dans la libre circulation des personnes et des biens entre le territoire national et les pays ouest-africains, autant le département a du mal à communiquer avec le reste du Niger.

C’est une situation qui découle de l’effet concomitant d’un déficit d’infrastructure routière et d’un choix politique en matière d’aménagement du territoire à un moment donné comme nous l’avons déjà évoqué. L’insuffisance de route est liée à l’existence d’une seule voie qui permet de rallier Téra au reste du Niger via Niamey, la ville capitale du Niger. Il s’agit de la

route Niamey-Dambou-Farié. Cette route est en terre et en très mauvais état souvent impraticable en voiture en saison des pluies.



Figure 3.2.11 : point de franchissement du fleuve par le bac à Farié

Source : Google Earth Spot Image (2011)

À Téra, la problématique de désenclavement extérieur est surtout marquée par l'existence du bac Farié puisque géographiquement le département est isolé du reste du Niger par le fleuve. Fleuve n'a pas été aménagé pour permettre une libre circulation entre les deux rives. Le gouvernement nigérien de l'époque a mis à la disposition de la population un bac au niveau du village de Farié sur le fleuve Niger à 65 km de Niamey et à 113 km du chef-lieu du département de Téra pour rallier le reste du pays. Même s'il semble qu'il s'agissait alors d'un choix provisoire guidé par une insuffisance de moyen financier, les autorités politiques et techniques qui se sont succédé n'ont pas décidé de faire évoluer cette infrastructure.

3.2.2.1. Le bac Farié au centre du désenclavement extérieur du département de Téra

Le bac est mis en service en 1963 et devait servir de solution provisoire au problème d'enclavement du département au niveau du village de Farié où le fleuve semble être moins contraignant à traverser. Il fut acquis grâce à une subvention du gouvernement de l'Allemagne Fédérale. En 1970, suite à la construction du premier pont de Niamey, le bac qui permettait aux 2 rives de la ville de communiquer est transféré au village de Farié. Ceci en remplacement de celui qui existait déjà et qui montrait des signes de vieillissement n'arrivant plus à assurer convenablement la traversée du fleuve. Ce deuxième bac, pour avoir déjà atteint sa période d'amortissement à Niamey, ne tiendra pas plus de 2 ans. Il sera remplacé à son tour par un troisième, acheté avec l'aide du gouvernement du Japon en 1972. Ce dernier va fonctionner tant bien que mal pendant 32 ans avant de céder la place le 21 juillet 2004 au bac actuellement en service.

De 1963 à 2000, le bac Farié était sous la tutelle conjointe de 2 Ministères différents : le Ministère des Travaux Publics en ce sens que le bac est considéré comme le prolongement de la route et le Ministère des Transports parce qu'il est un moyen de transport. Cette gestion en cotutelle entre les deux structures étatiques portait atteinte à son bon fonctionnement. En août 2000, la gestion exclusive du bac Farié est concédée au Conseil Nigérien des Utilisateurs de Transport (CNUT) qui est un service déconcentré du Ministère des Transports.

Sur le plan technique, le bac amphidrome de Farié (figure 3.2.10) est un automoteur fabriqué à Koulikoro au Mali par les Industries Navales et Constructions Métalliques du Mali (INACOM). Il est destiné au chargement de véhicules et au transport de passagers pour la traversée du fleuve Niger. D'après le document de convention d'achat du bac signé en 2004 entre le Conseil Nigérien des Utilisateur de Transport (CNUT) représentant l'État du Niger et la société malienne INACOM, il est d'une charge utile de 72 tonnes, d'une longueur hors tout de 38 m et d'une largeur hors tout de 12 m. Le bac Farié est en tôle d'acier de premier choix assemblé par la soudure à l'arc électrique. La coque comporte transversalement et longitudinalement 6 compartiments étanches qui divisent le navire en caissons indépendants. Elle comporte un pont central pour les véhicules et 2 ponts latéraux munis de hangars de protection et de bancs destinés aux passagers. La coque est munie à ses 2 côtés en dessous des rampes et de la ligne de flottaison d'une matière plastique solidaire de la coque de manière à être en contact avec le béton du quai afin d'amortir le choc à l'accostage.

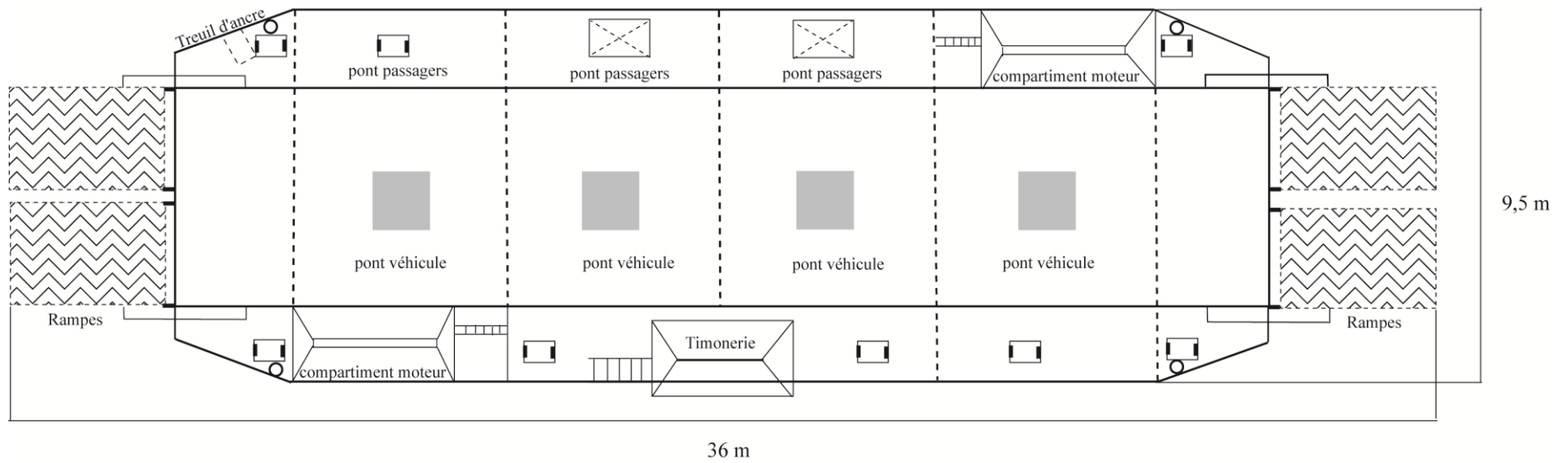


Figure 3.2.12 : vu d'ensemble du bac amphidrome de Farié
Source : INACOM (2003), repris par YONLIHINZA (2011)

Chaque compartiment du bâtiment est accessible par trous d'hommes avec trappe étanche et orifice de sondage et d'épuisement. Une partie du compartiment est équipée d'un réservoir à remplissage pour le carburant diesel (capacité : 2 000 litres environ). Ce réservoir devra être muni d'une pompe manuelle avec volume compteur destiné à l'approvisionnement des réservoirs journaliers des 2 moteurs diesel de capacité de 150 litres chacun. Le reste du compartiment central est utilisé comme soute pour le stockage du matériel d'entretien du bac et est muni d'une trappe et d'une échelle d'un accès facile. Il dispose de rampes avant et arrière de 5 m de long et 4 m de large. Chaque rampe est en 2 parties assemblées par liaison démontable. Ces rampes seront articulées et relevables à l'aide de treuils manuels. Elles sont munies de grilles de protection de part et d'autre. Le pont de la superstructure comprend des rambardes de protection tout autour du bac. Le pont est équipé de 4 bittes d'amarrage doubles qui sont situées aux 4 extrémités du bac de part et d'autre des rampes d'accès. Le pont porte en outre une timonerie surélevée ouverte avec échelle d'accès par escalier, poste de commande et toit de protection. Ces échelles portent des rambardes de protection de part et d'autre. Enfin, le bac est équipé de 2 moteurs diesel à aspiration naturelle. Il est propulsé par un système d'hélices protégées et intégré à la coque. Aussi, il est muni d'un système de régulation en période de hautes eaux ou de basses eaux. La propulsion se fait à 4 pales fixes correctement dimensionnées permettant une vitesse de 6 à 7 km/h

3.2.2.2. Les activités du bac Farié

Chaque jour le bac débute ses rotations entre les 2 rives du fleuve à 7 h du matin pour s'arrêter à 20h30 les jours considérés comme ordinaires. Les jours ordinaires sont ceux qui ne sont pas des moments de forte mobilité entre Téra et le reste du pays. Le trafic demeure moyen avec 27 rotations journalières ne coïncidant pas avec les jours d'animation des marchés les plus importants qui étendent leurs aires de chalandise au delà du département.

Les jours d'animation de certains marchés sont considérés comme exceptionnels, d'importants flux de personnes et de marchandises sont observés. Le lundi, jour du marché de la commune rurale de Gothey, les activités du bac sont repoussées de 20h30 à 22h30. Par conséquent, le nombre de rotations passe de 27 d'ordinaire à 31 dans ce cas précis. Le jeudi, à l'occasion de l'animation du marché de la commune urbaine de Téra, les rotations du bac Farié sont non seulement repoussées au-delà de l'horaire ordinaire, mais débordent même sur le jour suivant. Autrement dit, les flux des personnes et de marchandises drainés par ce marché exigent que le bac fonctionne jusqu'au matin du vendredi qui suit à 2h30. Ici, le

nombre de rotations culmine à 39 soit 12 rotations de plus que d'ordinaire. C'est une augmentation de 44,44 % des activités du bac par rapport à une période normale. Nul doute que les activités des marchés sont les principaux facteurs de mobilité entre le département de Téra et l'extérieur. D'ailleurs, il convient de noter que pour le marché de la ville de Téra, les flux induits sont perceptibles dès le mercredi après-midi, c'est-à-dire la veille du jour du marché. C'est pourquoi, ce jour là aussi, le bac fonctionne jusqu'aux environs de minuit.



Figure 3.2.13 : bac Farié à quai

Source : YONLIHINZA (2010)

À ces jours exceptionnels, s'ajoutent les cas d'urgence pour lesquels le personnel du bac est tenu de le mettre en marche à tout moment et à toute heure. Au nombre de ces cas, entre autres, il y a :

- le passage de l'ambulance de l'hôpital de Téra ;
- le passage d'une autorité administrative, locale ou nationale ;
- le passage des forces de défense et de sécurité.

Les données recueillies au niveau du service de gestion du bac Farié, nous ont permis de reconstituer les rotations du bac Farié pendant un an : d'août 2009 à juillet 2010. Ainsi, en

tenant compte des jours dits ordinaires et ceux considérés comme exceptionnels ajoutés à toutes les urgences survenues, il ressort qu'en 12 mois d'exercice, le bac a accompli 13 200 rotations. En moyenne et pendant la période considérée, il a accosté 36 fois par jour sur les 2 quais situés de part et d'autre du fleuve, étant entendu que chaque accostage dure environ 30 minutes.

Les activités du bac Farié font ressortir une mobilité fluctuante selon les périodes de l'année. L'explication réside dans le caractère saisonnier du trafic. Globalement, la figure 3.2.14 fait ressortir 2 périodes de l'année qui diffèrent par le niveau de trafic induit par le bac Farié.

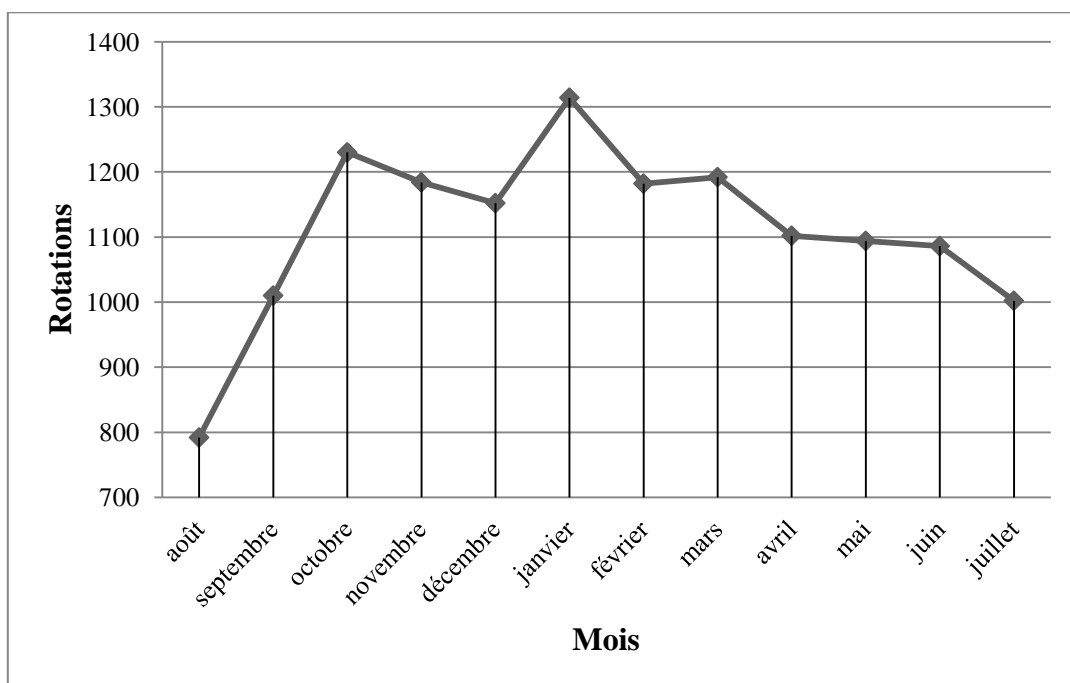


Figure 3.2.14 : structure du trafic induit par le bac Farié d'août 2009 à juillet 2010

Source : CNUT (2010)

La première période fait référence aux mois d'octobre, novembre, décembre, janvier, février, mars et avril. Elle correspond à la fin de la saison des pluies et le début de la commercialisation des produits de saison. Les marchés du département sont de ce fait fournis en grandes quantités de produits divers, notamment des céréales et des condiments très prisés dans les autres villes du pays et Niamey en première place. Plus remarquable, il s'agit du moment de l'année où les animaux présentent un bon embonpoint. Cela crée un attrait très important de la part de commerçants nigériens venus acheter du bétail en grand nombre sur

les marchés de Téra. Ces commerçants viennent à Téra avec des véhicules remplis de marchandises (produits manufacturés et produits alimentaires) destinés à la consommation locale. C'est dans ces mêmes véhicules qu'ils repartent au Nigéria avec le bétail acheté sur place

De l'avis même des responsables de la gestion du bac, d'autres aspects qui influent sur les activités du bac Farié et sont aussi à prendre en compte :

- le départ en septembre-octobre des migrants et leur retour en mai-juin ;
- l'ouverture de la campagne d'orpaillage en octobre ;
- l'approche de la fête du ramadan qui correspond à la période de traite des petits ruminants.

La première période coïncide avec la saison sèche pendant laquelle le réseau routier se prête plus à la circulation automobile. Cette raison explique que 62,42 % du trafic s'est déroulé en cette période.

La seconde période de trafic sur le bac couvre les mois de mai, juin, juillet, août et septembre. Elle correspond à ce qu'il convient d'appeler la période de soudure. À ce moment, l'état d'embonpoint du bétail laisse à désirer du fait du déficit de fourrage, par conséquent il intéresse moins les acheteurs habituels qui se font rares. De plus, c'est la saison des pluies, l'essentiel des routes est défoncé et les paysans sont plus occupés dans les champs. La fréquentation des marchés s'en ressent et devient faible. Seul le marché de la ville de Téra garde un certain dynamisme. Ainsi, avec 36,76 %, le trafic est moins important pendant la saison des pluies.

DESIGNATIONS	Passagers	Véhicules	Motos	Vélos	Bétail	Volaille
NOMBRES	5 579	294	76	21	341	700

Tableau 3.2.3 : les flux induits par le bac Farié le jeudi 05 juillet 2010

Source : enquête de terrain (2010)

Il est important de préciser que le jeudi 05 juillet 2010 jour de marché de la ville de Téra, nous avons effectué un comptage manuel (tableau 3.2.3) et systématique du début à la fin des activités du bac. Nous avons comparé les résultats avec les flux induits par le bac recueillis au niveau de la régie du bac Farié. L'exercice nous renseigne qu'en fait, bien que ces statistiques

montrent l'importance de l'ampleur de la mobilité des personnes et des biens sans cesse croissante entre les 2 rives, elles ne sont pas fiables car ne reflètent pas la réalité du flux.

Notre constat est corroboré par une étude réalisée par Sâfia ISSIFI (2005) sur le rôle joué par le bac Farié dans le commerce des petits ruminants (ovins et caprins) du département de Téra et leur transbordement vers la rive gauche du fleuve Niger.

3.2.2.3. Le bac Farié : le transbordeur du bétail

Dans le commerce et l'acheminement du bétail vers les destinations finales, le bac Farié occupe une place de choix. Il est le principal passage du bétail en provenance des différents marchés et en partance pour Niamey et le Nigéria. L'exemple du Nigéria est d'ailleurs édifiant. En 2004, ce sont près de 14 852 têtes de bétail toutes espèces confondues qui ont quitté Téra vers ce pays (BDT, 2009). Ainsi, sur le bac Farié, s'offre au quotidien le ballet des véhicules de toutes marques bondés de bétail toutes catégories confondues (gros et petit bétail) qui quittent Téra. Ce phénomène est surtout remarquable les jours d'animation des principaux marchés du département. Il s'intensifie dans le cas spécifique du mouvement des petits ruminants surtout à l'approche de la fête du mouton.



Figure 3.2.15 : transbordement de véhicule et bétail par le bac Farié

Source : YONLIHINZA (2009)

L'étude effectuée en 2005 par Sâfia ISSIFI montre que les effectifs de petits ruminants (moutons et chèvres) restent très importants. Pour ce faire l'étude fût menée 2 semaines durant et à 2 périodes différentes. La première du 15 au 20 janvier, une semaine avant la fête de la Tabaski, et la deuxième du 10 au 15 mars, 2 mois après la fête. L'idée de cette démarche était d'évaluer le flux des effectifs des petits ruminants de ces 2 périodes distinctes : une période spéciale dite de traite et celle d'une période ordinaire. Au cours de la semaine avant la fête, il a été dénombré 3 517 petits ruminants ayant quitté le département de Téra pour Niamey et l'extérieur du pays. Au cours de la semaine dite ordinaire, c'est-à-dire 2 mois après la fête, ce chiffre est tombé à 1 645.

Signalons que la période dite « *traite du mouton* » ne dure que 4 semaines et celle dite ordinaire tout le reste de l'année, soit 48 semaines. Dans l'hypothèse où le cap du trafic des moutons et chèvres est maintenu, c'est-à-dire 3 517 pour la période de pointe et 1 645 pour la période ordinaire, une extrapolation est possible pour 2005. Ainsi, on estime le flux des animaux à 14 068 têtes pour les 4 semaines. L'effectif de ce bétail atteindra 78 960 durant les 48 semaines. Soulignons dans le même ordre d'idées que cette transaction d'animaux est très attractive sur le plan économique pour les transporteurs en ce sens que le transport de chaque animal coûte 1 500 FCFA de Téra à Niamey. Notre estimation du nombre de petits ruminants transbordés par le bac en 2005 atteint la somme de 139 542 000 FCFA soit 212 730 euros versés aux transporteurs.

3.2.2.4. Les limites du bac Farié dans le désenclavement extérieur

En ce moment, le bac amphidrome de Farié demeure le seul moyen « *sûr*⁶⁸ » qui permette de rallier le département de Téra à la rive gauche du fleuve Niger pour rejoindre la Route Nationale N°1 ouest (RN1O) sur la rive gauche du fleuve Niger. De là, la RN1O permet de rallier la capitale régionale qu'est la ville de Tillabéry à une cinquantaine de km à l'ouest et Niamey, la ville capitale d'État à une soixantaine de kilomètres à l'est.

La réalité de la demande de circulation entre le département de Téra de le reste du pays remet largement en cause la pertinence du bac Farié en temps que moyen de transport dans la

⁶⁸ Il faut reconnaître que si le bac Farié est le moyen de transport le plus utilisé par les populations du département de Téra pour rallier le reste du Niger, il n'en demeure pas moins qu'il devient de plus en plus contraignant. Ceci d'une part à cause de la croissance de la mobilité entre Téra et le reste du pays et d'autre part du fait de sa vétusté à l'origine de nombreuses pannes qui paralysent la circulation entre les 2 rives du fleuve.

problématique du désenclavement extérieur du département. Cette pertinence est d'autant plus en cause que l'ensablement du fleuve et la baisse de son régime au fil du temps peuvent à terme menacer sa navigabilité. En l'état actuel des choses, il est à la base d'énormes difficultés rapportées dans la figure 3.2.6 et le tableau 3.2.4 et rencontrées par les usagers dans leurs mobilités entre les 2 rives du fleuve.

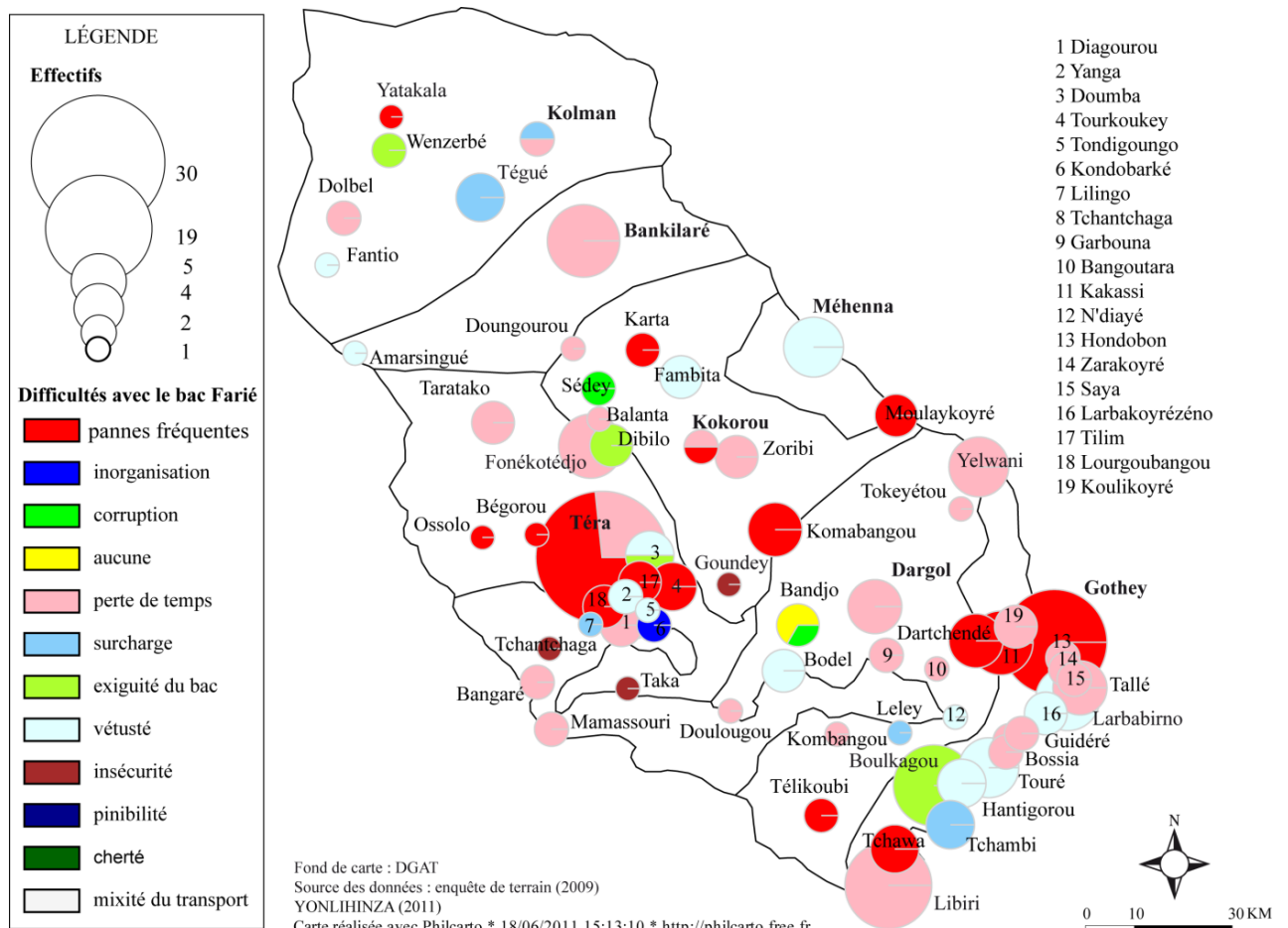


Figure 3.2.16 : difficultés dans l'utilisation du bac selon les provenances

Variable	Distribution			
	Valeur	Nombre	%	Histogramme
Difficulté	perte de temps	117	29.25 %	
	panne fréquente	96	24.00 %	
	aucune	16	4.00 %	
	corruption	7	1.75 %	
	inorganisation	16	4.00 %	
	transport mixte	13	3.25 %	
	cherté du transport	19	4.75 %	
	pénibilité	9	2.25 %	
	insécurité	33	8.25 %	
	Vétusté du bac	45	11.25 %	
	exiguïté du bac	18	4.50 %	
	surcharge	11	2.75 %	

Tableau 3.2.4 : difficultés rencontrées par les usagers du bac Farié

Source : enquête de terrain (2009)

Le tableau 3.2.4 démontre la prédominance des fréquentes pannes qui sont à la base de beaucoup de perte de temps au cours desquelles le bac joue de moins en moins le rôle de continuité de l'infrastructure routière qu'on lui a conféré. Le village de Farié est donc de plus en plus perçu comme un lieu de rupture de trafic plutôt que de passage de trafic, On n'est dès lors en droit de se poser la question : le bac amphidrome de Farié est-il un moyen de désenclavement ou d'enclavement du département de Téra ?



Figure 3.2.17 : file de véhicules en attente de prendre le bac Farié

Source : YONLIHINZA (2010)

Le rôle du bac est d'autant plus questionné si l'on considère les perspectives qui s'annoncent dans le désenclavement extérieur du département de Téra avec la construction de la route

Téra-Dori. Pour la population locale, son devenir est incertain (tableau 3.2.5) face à la demande croissante et aux perspectives qui s'annoncent

Avis1/Devenir

Stat	Valeurs		
d.f.	1		
Tschuprow's t	1.000000		
Cramer's v	1.000000		
Phi ²	1.000000		
Chi ² (p-value)	400.00 (0.0000)		
Lambda	1.000000		
Tau (p-value)	1.0000 (0.0000)		
U(R/C) (p-value)	1.0000 (0.0000)		

variables	sombre	bon	somme
non	384 (+ 0 %)	0 (- 4 %)	384
oui	0 (- 4 %)	16 (+ 92 %)	16
somme	384	16	400 100%

Tableau 3.2.5 : le devenir du bac de l'avis de la population

Source : enquête de terrain (2009)

Les perspectives en matière de transport pour Téra sont surtout axées sur le désenclavement extérieur du département. Elles concernent la communication transfrontalière. Il faut entendre par là les possibilités de contact plus denses entre le département de Téra et la sous-région ouest africaine. Téra s'inscrira effectivement dans la politique de diversification des possibilités du Niger à communiquer avec l'extérieur.

3.2.3. Les perspectives à court terme

L'impact de la construction de la route reliant la ville de Téra à celle Dori sera l'amélioration sensible des conditions de mobilité entre le département de Téra et le Burkina Faso et la conséquence immédiate sera une intensification du trafic entre ces 2 localités. Il existe déjà des relations d'échanges séculaires socio-économiques entre le département de Téra et le nord

du Burkina Faso. D'un point de vue social, les structures des populations réciproques sont semblables, on a à faire ici aux mêmes groupes ethniques de part et d'autre de la frontière et souvent ce sont les mêmes familles qui s'y retrouvent. Sur le plan économique, de longue date, il y a un niveau d'échange appréciable entre ces deux entités dont les marchés locaux sont les meilleurs lieux de mesure de l'intensité. C'est ainsi que la présence des burkinabés est remarquable sur des marchés du département de Téra tels que ceux de la ville de Téra, de Amarsingué ou de Bangaré. De même que la présence des téraéenne est bien visible sur les marchés de Markoy, Falagountou ou Goromgorom. Les échanges dans ces marchés portent sur les produits locaux généralement composés du bétail que les burkinabé amènent sur les marchés de Téra pour capturer la clientèle nigériane très présente à Téra. Quant aux téraéens, ils s'approvisionnent généralement en céréales et en produits manufacturés provenant des autres pays de sous-région ouest africaine et qui coûtent moins cher sur les marchés burkinabés.

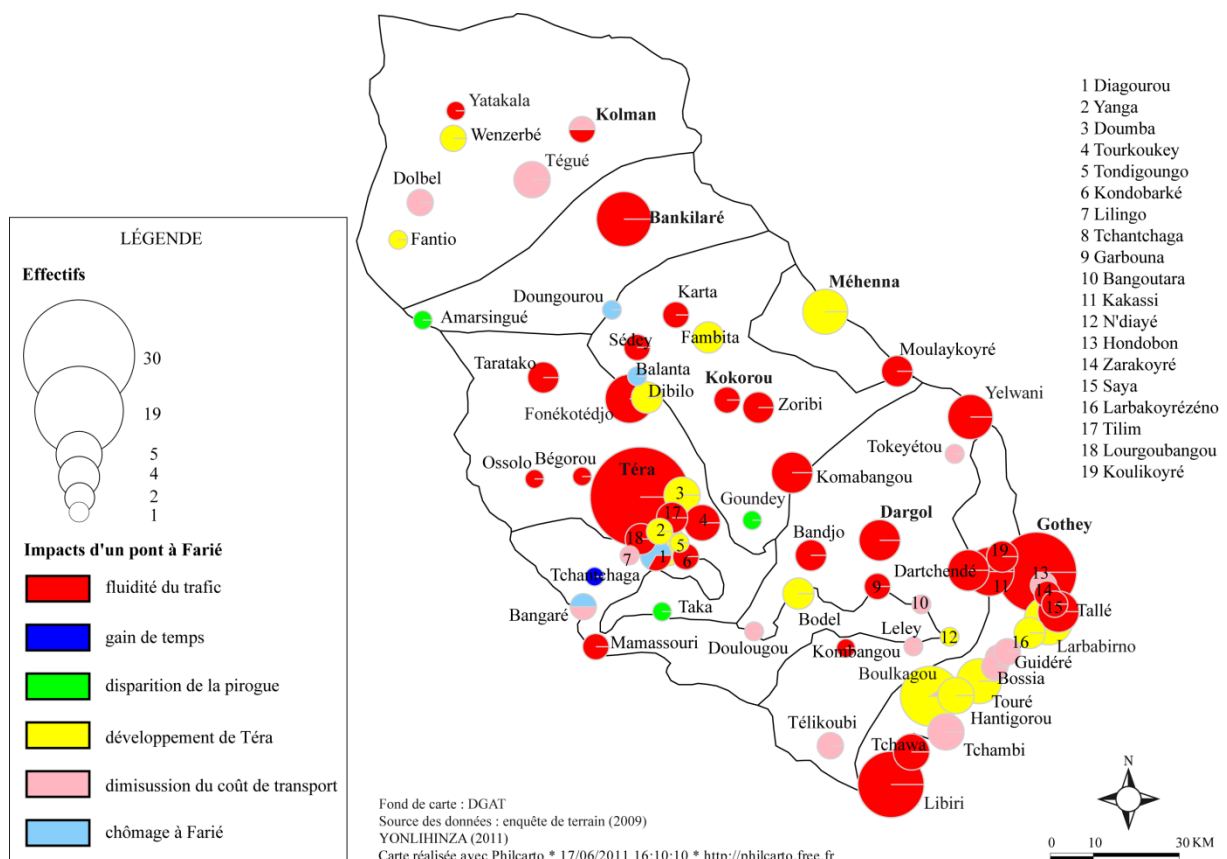


Figure 3.2.18 : impact d'un pont à la place du bac de l'avis de la population

Dans cette même rubrique économique, l'affluence des burkinabés sur les sites d'orpaillage du département de Téra et vice versa connaîtra une expansion. Il faut enfin souligner que la population de Téra a une longue tradition d'émigration vers les pays de l'Afrique de l'ouest. En majorité, après les travaux champêtres à la fin de la saison agricole, les jeunes ruraux partent pour les travaux saisonniers en côte d'Ivoire, au Ghana, ou au Togo pour ne citer que ceux-là. Ce mouvement d'émigration qui se fait à partir des auto-gares de la ville de Niamey pourra se faire désormais à partir de la ville de Téra.

3.2.4. Les perspectives à moyen et long terme

À ce niveau, on pourra assister à la naissance d'un véritable réseau de communication transfrontalière. Il concernera dans un premier temps le département de Téra par sa mise en connexion directe avec les ports de l'Atlantique. Faute de route pouvant accueillir des camions, l'approvisionnement de Téra à partir des ports se fait essentiellement à partir de la route Niamey-Torodi-Makolondi (la RN6) via la ville de Niamey, au delà de Téra, ce réseau peut évoluer et s'étendre au territoire régional, national et même international, bénéficiant d'un processus de recomposition du paysage de l'import-export nigérien qui est en train de s'opérer actuellement. Ce choix représente un intérêt certain et un véritable engouement pour les professionnels du transport.

3.2.4.1. La recomposition du paysage de l'import export nigérien

La recomposition du paysage de l'import-export nigérien s'est nourri du non respect de l'application effective des clauses communautaires en matière de transport édictées dans le processus d'intégration économique en Afrique de l'Ouest. D'où un dysfonctionnement de la libre circulation des personnes et des biens dans l'espace sous-régional. Pour un pays enclavé comme le Niger, les opérateurs économiques, composés surtout de transporteurs et chargeurs qui approvisionnent le pays en produits divers à partir des pays de l'Afrique de l'Ouest et des différents ports de l'Atlantique, ont de plus en plus de mal à exercer leur profession. Pour atténuer les effets de cette situation, l'État nigérien change la politique donnant la priorité au port de Cotonou à cause de sa proximité en une politique de diversification des possibilités d'accès du pays à d'autres ports, les mettant ainsi en concurrence dans leur stratégie de captation des marchandises nigériennes.

Cette recombinaison a pris forme avec les problèmes que posent le port de Cotonou et le corridor béninois. Les opérations d'importation et d'exportation des produits nigériens à travers le port de Cotonou et le corridor béninois sont confrontées à des problèmes de dysfonctionnement de la chaîne des transports : perte de temps et tracasseries routières. Ils contribuent à renchérir le coût du transport et constituent de fait des facteurs limitant la libre circulation des marchandises.

* Les opérations portuaires et les délais d'attente au port de Cotonou

Le transit des marchandises par le Port Autonome de Cotonou (PAC) fait l'objet d'une succession d'opérations depuis l'arrivée du navire jusqu'au transport des cargaisons par les camions. Si certaines de ces formalités sont effectuées immédiatement (facturation du port, obtention de l'autorisation de sortie, disponibilité de camions pour le chargement etc.), d'autres en revanche requièrent des délais plus ou moins longs (attente de documents, déclaration en douane et circuit pour Bon à enlever, attente de wagons pour le transport ferroviaire par l'OCBN, etc.). Les délais (tableau 3.2.7) au PAC ne se limitent pas seulement aux opérations décrites ci-dessus. Les difficultés d'accès à l'enceinte portuaire pour les camionneurs (surtout nigériens) constituent un facteur de perte de temps. Cela perturbe le système de répartition du fret routier destiné au Niger tel que prévu par les accords bilatéraux entre l'État nigérien et l'État béninois du 9 décembre 1970. Ainsi, sur la base d'une clé de répartition, 2/3 et 1/3 des marchandises débarquées au PAC pour le compte du Niger doivent être transportées respectivement par les transporteurs nigériens et béninois.

OPERATIONS	DURÉE MOYENNE
attente de documents	3 à 5 jours
déclaration en douane	sans délai
facturation PAC	Sans délai
attente wagon pour chargement	4 à 6 jours
attente camion pour transport direct	sans délai

Tableau 3.2.7 : délais d'attente des marchandises au Port Autonome de Cotonou en 2007

Source : ONT (2008)

* Le transport des marchandises et leurs délais d'acheminement au Niger

L'acheminement des marchandises au Niger à travers le corridor béninois s'effectue soit par le transport combiné rail-route, soit par le transport routier de bout en bout.

En termes de délai, le transport qui combine le rail et la route est le plus pénalisant. Le problème de disponibilité à temps des wagons au port, couplé avec la vétusté des infrastructures ferroviaires, la rupture des charges à Parakou et les opérations de transbordement occasionnent un délai de route prolongé. Le segment ferroviaire, long de 438km est franchi en une journée en moyenne. Les opérations de transbordement et autres formalités (lettre de voiture, délivrance du CTR, le laissez passer de l'OCBN etc.) peuvent prendre jusqu'à deux jours. Le parcours routier de Parakou-Malanville, long d'environ 465km est effectué en une demi-journée sans compter les formalités de transit frontalier. À l'étape de Gaya (première ville à l'entrée du Niger), on assiste à la levée d'un nouveau CTR, au prélèvement du Fond de Garantie (0,25 % de la valeur de la marchandise) et à l'organisation d'une escorte douanière jusqu'au bureau indiqué. Les 300 km reliant Gaya à Niamey sont en général franchis en une demi-journée.

Sur le corridor béninois, le transport routier de bout en bout a pris de l'essor en raison du mauvais fonctionnement de l'OCBN. Selon le CNUT, les délais de route de Cotonou au Niger sont les suivants :

- Cotonou-Gaya (760 km) : 3 jours ;
- Cotonou-Niamey (1 056 km) : 4 à 5 jours ;
- Cotonou-Maradi ou Tahoua (1 433 km) : 6 à 7 jours ;
- Cotonou-Arlit (2 180 km) : 14 jours.

Nous verrons par la suite que ce parcours est jalonné de multiples barrières occasionnant des pertes de temps pour les camionneurs et des tracasseries dont ces derniers sont victimes.

* Les tracasseries routières

Comme nous l'avons montré précédemment, l'essentiel des marchandises importées par le Niger sont débarquées au port de Cotonou et transitent par le corridor béninois. Les raisons sont d'abord liées à la distance relativement faible par rapport aux autres voies de desserte et à la traversée d'une seule frontière. Cependant, l'insécurité et les tracasseries deviennent de plus en plus des éléments dissuasifs pour les chargeurs nigériens dans l'utilisation du port de Cotonou. Cela montre que la faible distance n'est pas suffisante comme seul élément explicatif de l'efficacité d'une voie de désenclavement.

Il y a 35 postes de contrôle entre Cotonou et Niamey (11 postes de douanes, 14 postes de police et 10 postes de Gendarmerie), sans compter les barrières des péages routiers et celle des municipalités. On peut lire dans un rapport de la Banque mondiale rapporté par Nassirou BAKO ARIFARI (2005) que les postes de contrôle sur la route reliant Cotonou à la frontière avec le Niger augmentent de 20 à 30 %, soit 2 milliards de F CFA, par an les frais de transport sur cet itinéraire.

Les enquêtes que nous avons effectuées en 2005 sur la Route Nationale N°6 pour le compte de notre mémoire de maîtrise indiquent qu'à l'époque déjà, 73,3 % des conducteurs que nous avons interrogés avaient emprunté le corridor béninois. Parmi ces derniers, 36,7 % l'avaient abandonné à cause du rançonnement systématique des camionneurs, engendrant des « *faux frais*⁶⁹ ». Un aperçu de ces faux frais relevés par Halimatou SOULEY (2004) est donné dans la figure 3.2.19.

⁶⁹ *Faux frais* : Frais illégalement prélevés par les agents de sécurité sans document préalable.

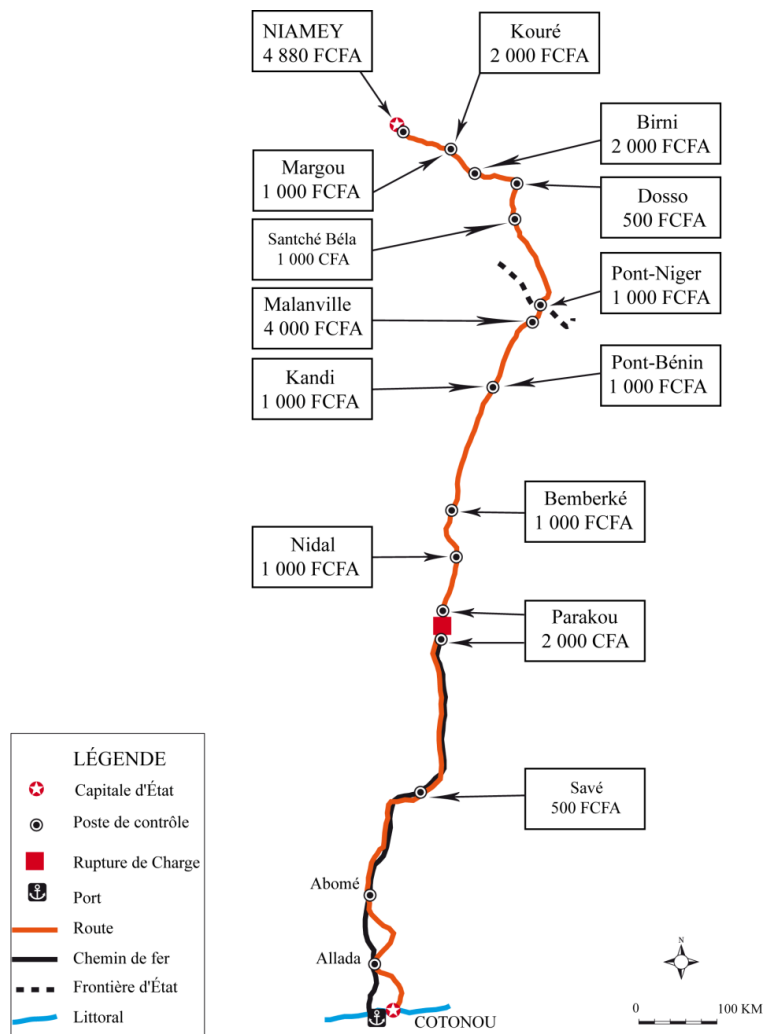


Figure 3.2.19 : aperçu des faux frais perçus aux postes de contrôle du corridor béninois
 SOULEY H. (2004), modifié YONLIHINZA (2010)

Aujourd'hui, le port de Cotonou et le corridor béninois connaissent une désaffection en raison des diverses entraves auxquelles sont soumis les opérateurs économiques nigériens. Ces entraves qui ne sont que des exemples parmi tant d'autres, concourent à décourager leur utilisation et expliquent dans une certaine mesure leur abandon par les opérateurs économiques nigériens et leur redéploiement sur la RN6 tel que rapporté par l'Agence France Presse (AFP) dans l'encadré qui suit.

Niger : les opérateurs économiques boycottent le port de Cotonou

Les opérateurs économiques nigériens boycottent depuis lundi le port de Cotonou, au Bénin, par où transite l'essentiel de leur fret, pour protester contre des taxes douanières sur les huiles végétales, a-t-on appris mardi de source syndicale. « Le boycott est effectif depuis hier (lundi) », a assuré sur les médias privés Chaïbou Tchombiano, secrétaire général du Syndicat des commerçants importateurs du Niger. « Nous avons déjà demandé aux importateurs nigériens d'orienter très rapidement leurs marchandises vers les autres ports de la région », a-t-il affirmé. Les opérateurs nigériens dénoncent une « double taxation » à la suite d'une circulaire de la douane béninoise indiquant que les huiles végétales doivent être désormais dédouanées à Cotonou, alors qu'elles le sont déjà à leur arrivée à Niamey. En mai, les Nigériens ont déjà temporairement boudé Cotonou pour protester contre cette mesure. Mais ils étaient revenus sur leur décision après qu'un émissaire dépêché à Niamey par le président béninois Yayi Boni avait donné « des assurances » sur l'annulation de cette mesure, a expliqué Mamane Salah, secrétaire général du Syndicat national des commerçants du Niger (SNCN). « Malgré ces assurances, nous constatons que jusqu'à présent rien ne semble augurer du règlement de ce problème », a-t-il déploré. Les opérateurs nigériens accusent le Bénin d'imposer des taxes sur les huiles « en violation des règles du commerce international et des conventions internationales privilégiant les pays enclavés comme le Niger ». Le Niger bénéficie auprès des pays à façade maritime de la sous-région d'un régime de taxes préférentiel, ce qui lui permet d'importer une très grande partie des produits destinés à sa consommation locale. Le port de Cotonou est le plus proche de Niamey, à 1.060 km, mais il a souvent été boudé par les Nigériens, en raison notamment de mesures douanières.

Copyright © 2010 AFP. 08/06/2010

3.2.4.2. La concurrence animée par l'import-export nigérien

Les difficultés montrées dans le transport des marchandises nigériennes du Bénin au Niger ont conduit les chargeurs nigériens à diversifier leurs destinations. C'est ainsi que le Port autonome de Cotonou (PAC), considéré jusqu'à une période récente comme le port naturel de désenclavement du Niger, devient de plus en plus une destination comme tant d'autres pour le chargeur nigérien. Dans ce contexte de diversification des corridors d'ouverture du Niger vers l'extérieur, les marchandises nigériennes deviennent un élément de concurrence entre les

ports béninois et togolais. Cette concurrence longtemps faussée par les relations préférentielles concrétisées par le monopole de l'Organisation Commune Bénin Niger (OCBN) est actuellement de plus en plus vive. Le port de Lomé, après les années de baisse des trafics, tend à s'inscrire à travers l'opération « *solidarité sur mer* » dans une concurrence actuellement plus concrète. Les dysfonctionnements importants rencontrés par l'OCBN (qui ne peut plus gérer tout le trafic) permettent au Togo de capturer dès 1998, 42 % des transits (DEBRIE J., 2001). Mais cette concurrence entre les deux ports, proches et ouverts sur les mêmes marchés, masque pourtant une évolution plus récente. Cette dernière est particulièrement significative de l'importance des concurrences portuaires. Les ports ghanéens de Téma et Takoradi deviennent une interface nouvelle pour l'ouverture du transit du Niger dépassant alors la fracture classique anglophone/francophone. L'entrée sur scène des ports ghanéens est récente et interroge sur les comportements spatiaux des chargeurs nigériens. La médiocrité du service proposé par l'OCBN doublée des tracasseries sur le corridor béninois ainsi que la surtarification de plus en plus pratiquée par le port de Lomé dans le cadre de l'opération « *solidarité sur mer* » motivent des changements d'habitude de la part des chargeurs. Les conditions proposées par les ports de Téma et Takoradi semblent e revanche plus attractives. L'absence de législation régissant les charges autorisées permet aux transporteurs de pratiquer la surcharge en toute légalité sur le corridor ghanéen. Malgré les taxes importantes payées aux postes douaniers du Niger pour surcharge, l'opération est apparemment rentable, inscrivant la voie burkinabé en tant que corridor à part entière dans les stratégies d'ouverture du Niger sur la mer.

La voie burkinabé donne accès à plusieurs ports de la sous-région ouest-africaine : Téma et Takoradi au Ghana, ceux d'Abidjan en Côte d'Ivoire et de Lomé au Togo. 54 % des opérateurs économiques nigériens s'en félicitent, en se rendant vite à l'évidence des opportunités qu'offre le corridor. Les usagers estiment que la voie leur fait gagner plus de temps par rapport à la période d'avant le revêtement. Certains avancent même une diminution de moitié par rapport au temps mis pour parcourir le tronçon avant le revêtement. Le facteur temps est considéré comme un indicateur très important pour les transactions, moins les marchandises mettent de temps à être acheminées et plus les bénéficiaires sont importants disent les commerçants. Nos enquêtes révèlent d'ailleurs que le niveau de fréquentation de la RN6 est lié au caractère favorable du tronçon aux activités. Autrement dit, plus la voie est favorable à un usager, plus le nombre de fois qu'il la fréquente est important. Pour les commerçants par exemple, nous avons relevé que si le nombre de ceux qui fréquentent le tronçon moins de 5 fois dans l'année est de 23,33 %, ceux qui l'empruntent 5 à 10 fois

représentent 30 % pendant que pour 10 utilisations nous avons 46,66 %. Par ailleurs, les témoignages des conducteurs nigériens de véhicules de transport corroborés par le constat de la réalité sur le terrain montrent qu'ils rivalisent désormais avec les conducteurs étrangers pour le transport des marchandises nigériennes.

Aujourd'hui, les flux de marchandises enregistrés sur la Route nationale N°6 concernent l'ensemble des produits de consommation : aussi bien les céréales, les produits alimentaires que le textile, les matériaux de construction, les produits chimiques, les hydrocarbures et d'autres produits de grande consommation. Comme on peut le constater globalement sur la figure 3.2.20, en 10 ans de 2000 à 2009, les importations à travers la RN6 n'ont jamais descendu en deçà de 400 000 tonnes. Ceci est le témoignage de la vivacité des flux sur le tronçon.

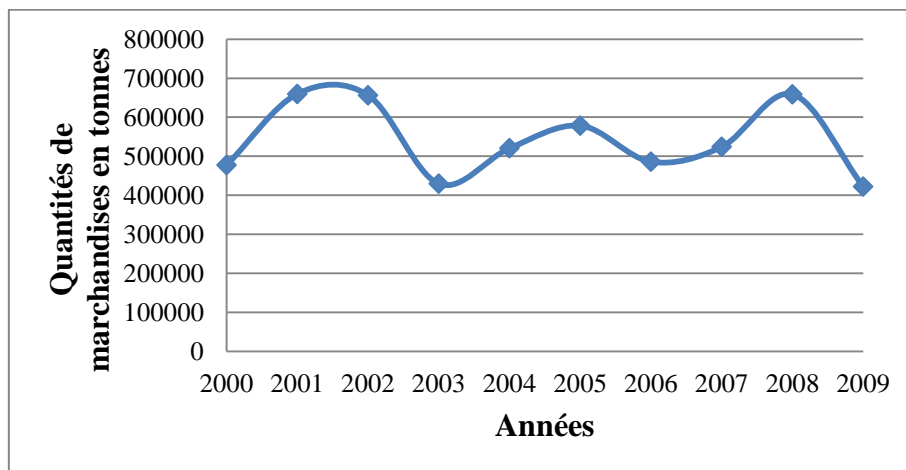


Figure 3.2.20 : évolution des flux d'importation drainés par la RN6 de 2001 à 2010

Source : CNUT (2010)

3.2.4.3. Les limites de la RN6 dans le désenclavement extérieur du Niger

Bien que la voie burkinabé présente des atouts certains, elle pose le problème de la capacité de la RN6 à recevoir les quantités sans cesse croissantes des marchandises nigériennes en provenance des ports. Un problème de détérioration se pose déjà à cette voie dû au poids des véhicules en provenance des ports et de la sous-région ouest africaine. Bien entendu, des dispositions réglementaires (figure 3.2.21) en matière de charge à l'essieu des véhicules en circulation dans l'espace communautaire existent et le Niger tente actuellement de les mettre en application. La réglementation communautaire en matière de contrôle des charges à

l'essieu dans l'espace UEMOA fixe la charge limite à l'essieu à 11,5 tonnes. Selon la Caisse Autonome de Financement et d'Entretien Routier (CAFER), en mars 2008, 59 % de véhicules pesés au poste frontalier de Makalondi présentaient des charges comprises entre 61 et 118 tonnes alors que le poids total autorisé est de 58 tonnes. S'il est normal que des dépréciations interviennent avec le temps du fait de l'usure naturelle, au CAFER on considère que l'investissement dans la construction d'une route est fait pour assurer une mission de service publique pour une durée d'environ une décennie. Malheureusement la RN6, au même titre que le reste du réseau routier, souffre de dégradations prématurées du fait de la surcharge des camions.

LIMITATION DES POIDS DES VEHICULES LOURDS DES TRANSPORT DE MARCHANDISES
SILHOUETTES COURANTES ET POIDS LIMITES

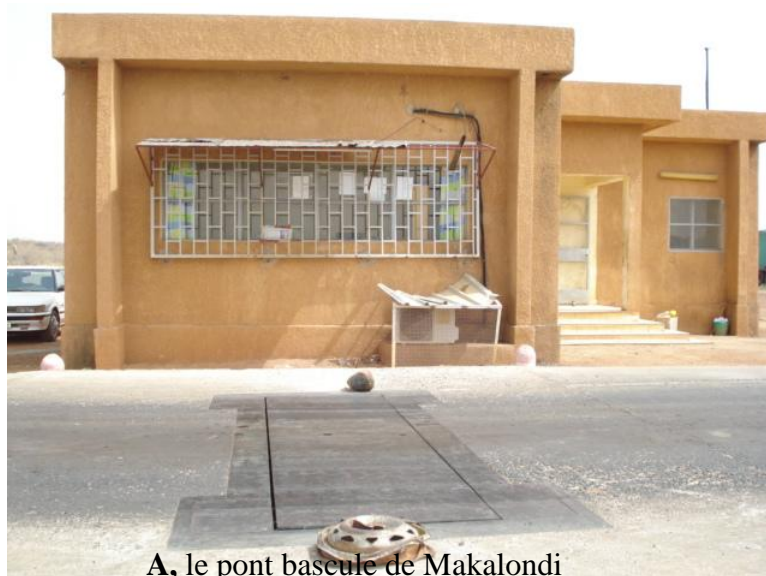
SILHOUETTES (les plus courantes)		(Tonnes)	SILHOUETTES (les plus courantes)		(Tonnes)
1.		18 T	9.		51 T
2.		26 T			
3.		21 T	10.		38 T
		18 T	11.		
		26 T			
4.		27 T	12.		44 T
5.		38 T	13.		
6.			14.		
7.		43 T	15.		51 T
8.		46 T			

Figure 3.2.21 : dispositif réglementaire de la charge de l'essieu de l'UEMOA

Source : Département des Transports de l'UEMOA

La mise en œuvre de ces dispositifs de contrôle n'est pas sans poser problème, elle aura pour conséquence de renchérir les prix de transport pour une raison liée surtout à la structure même

de l'import-export nigérien. Le Niger est un pays qui importe plus qu'il n'exporte. À titre illustratif, les importations pour l'année 2004 représentaient 93,31 % contre seulement 6,69 % d'exportation sur la voie burkinabé. Du coup, la majorité des véhicules qui approvisionnent le territoire national retournent à vide faute d'activité. Il se trouve que jusque là, c'est avec la surcharge dans l'import que le manque à gagner dans l'export est amorti.



A, le pont bascule de Makalondi



B, file d'attente de véhicules à Makalondi

Figure 3.2.22 : au poste frontalier de contrôle de Makalondi

Source : YONLIHINZA (2009)

Afin de s'assurer du respect des normes de la charge à l'essieu, le Ministère de l'Équipement a fait construire un pont bascule (figure 3.2.22) au niveau du poste de Makalondi à 98 km de Niamey sur la RN6. Ce dispositif a certes réglé momentanément le problème du poids des

véhicules mais pas celui de la détérioration de la route puisqu'il a abouti à un gonflement du trafic : moins de poids pour les véhicules mais plus de véhicules sur la route. On est passé d'une détérioration de route due au poids à celle due à l'augmentation du trafic doublé de celui du prix de transport. Dans le cas précis, non seulement le problème n'a pas été réglé mais il a été déplacé et plutôt amplifié. Et c'est dans l'optique de sa résolution que l'espace départemental de Téra pourra jouer un rôle important dans la communication transfrontalière.

3.2.5. Le rôle prévisionnel de Téra dans la communication transfrontalière

Le rôle que pourra jouer à l'avenir le territoire du département de Téra est lié à la communication transfrontalière et à la construction de la route reliant la ville de Téra au Niger à celle de Dori au Burkina Faso. La réalisation de cette route Téra-Pétekolé fait partie d'une politique de désenclavement engagée par les pays du Liptako-Gourma. Cette politique consiste en un programme d'aménagement de l'axe international reliant 2 villes capitales, Ouagadougou au Burkina Faso et Niamey au Niger par le nord en traversant la région du Liptako-Gourma. Ainsi, sous l'initiative de l'Autorité du Liptako-Gourma (ALG), le projet de construction de la route reliant la ville de Téra au Niger à celle de Dori au Burkina Faso est initié. Par la suite, le Gouvernement de la république du Niger a sollicité et obtenu de la Banque Africaine de Développement (BAD), un don pour contribuer au financement des travaux. Le contrat des travaux d'aménagement et de bitumage de cette route a été exécuté par l'entreprise SOGEA-SATOM et aura coûté 9 708 783 255 FCFA.

L'ouverture à la circulation de la route Téra-Dori actuellement en cours de finition mettra Téra en contact direct avec la ville de Ouagadougou, étant entendu qu'entre cette ville et celle de Dori il existe déjà une route en bon état. La connexité avec les autres pays de l'Afrique de l'ouest deviendra une réalité tout comme celle de l'utilisation des ports du littoral Atlantique. Un détournement d'une partie du trafic de la RN6 va s'opérer à partir de Ouagadougou vers Téra via Dori. Dans cette communication transfrontalière, le mouvement des échanges concernera naturellement Téra en premier. Il pourra s'étendre ensuite au-delà des frontières départementales. Cette dernière perspective va buter inexorablement sur la problématique globale du désenclavement extérieur du département de Téra dans la circulation des personnes et des biens avec le reste du Niger. Cela évidemment pose un problème de choix stratégique en matière d'aménagement du territoire. Car deux options se présentent à Téra pour ce désenclavement national :

- 1- la construction d'un pont en lieu et place du bac amphidrome de Farié ;
- 2- le bitumage de la route Niamey-Dembou-Farié.

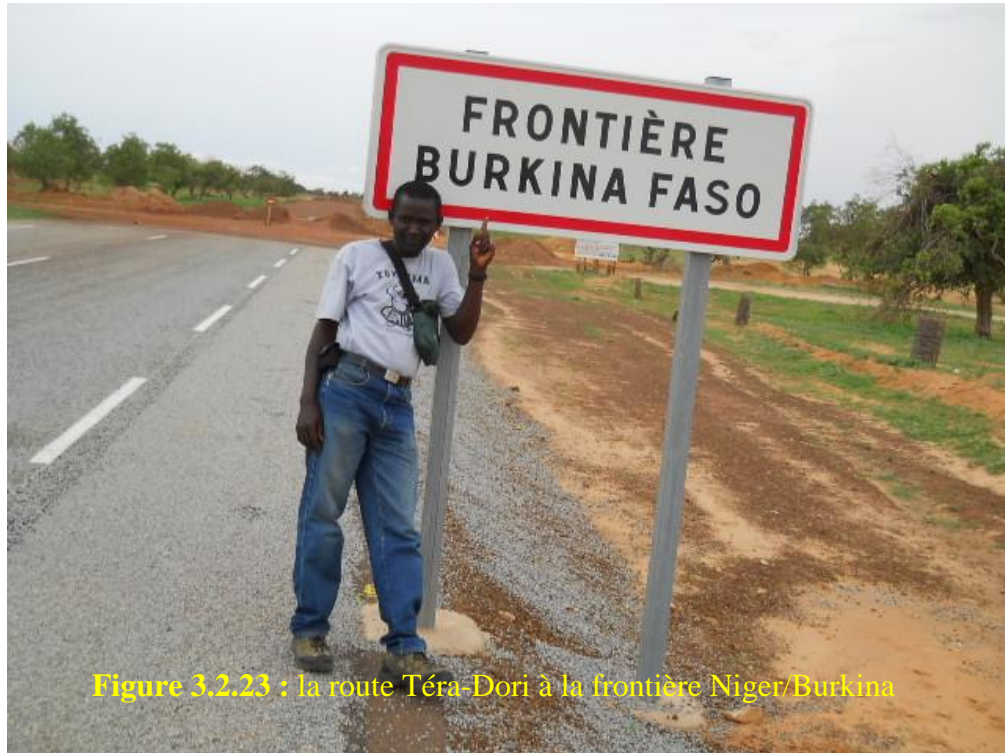


Figure 3.2.23 : la route Téra-Dori à la frontière Niger/Burkina

Source : YONLIHINZA (2010)

3.2.5.1. Les deux options du désenclavement extérieur de Téra en question

Dans l'option qui consiste en la construction d'un pont en lieu et place du bac du village de Farié, c'est d'abord le reste de la région de Tillabéry, capitale régionale, qui sera désenclavé. Ce bénéfice s'étendra progressivement à sa zone nord composée des départements de Ouallam et Filingué. Puisqu'actuellement, il existe un projet de construction d'une route bitumée entre la ville de Filingué et celle de Tahoua un peu plus au nord en passant le village de Tébaram, on peut affirmer que la mise en connexion directe entre l'ouest et le nord du Niger n'est plus une utopie. Précisons que les études économiques et techniques pour l'aménagement et le bitumage de ce tronçon ont déjà commencé (journal Le Sahel n°8094 du 22 mars 2011).

Dans ce contexte, ce sont les échanges économiques et sociaux entre les différentes régions du pays qui seront vivifiés au grand profit des populations locales. Mieux, au-delà du territoire national, on peut se rendre à l'évidence qu'à partir de Téra, la partie nord-est du Mali peut être désenclavée. Car il est plus pratique pour les populations de Gao⁷⁰ d'échanger avec certains pays de l'Afrique de l'Ouest en passant par Téra. Ceci est d'autant plus intéressant que les flux d'échange entre Téra et Gao sont déjà importants et même séculaires. Il faut tout de même dire à ce niveau qu'un pont en remplacement du bac aura pour impact la disparition, ou tout au moins une diminution sensible des activités de petit commerce qui se sont développés au fil des ans autour du bac Farié. L'intensité des activités liées au métier de piroguier va aussi diminuer. Comme on peut le lire dans le tableau 3.2.6, 4,6 % au total des personnes interrogées s'en inquiètent, 95,4 % à militent pour un pont en lieu et place du bac pour des raisons qui leur paraissent évidentes : fluidité du trafic, gain de temps, diminution du coût de transport.







Variable	Distribution			
	Valeur	Nombre	%	Histogramme
Impact/pont	fluidité du trafic	230	57.50 %	
	gain de temps	62	15.50 %	
	disparition de la pirogue	5	1.25 %	
	développement du département	61	15.25 %	
	baisse du coût de transport	29	7.25 %	
	chômage à Farié	13	3.25 %	

Tableau 3.2.6 : impact d'un pont à Farié

Source : enquête de terrain (2009)

Pour ce qui est de l'option du bitumage de la route Niamey-Dembou-Farié, elle est actuellement privilégiée par les autorités politiques et le gouvernement nigérien à déjà obtenu de la Banque Ouest Africain de Développement (BOAD) un financement de l'ordre de

⁷⁰ Gao est la ville la plus proche de la frontière nigéro-malienne. Depuis le 17 janvier 2009, elle est reliée à la ville de Tillabéry via le village d'Ayorou par une route bitumée de 37,5 km. Cette route est désormais considérée comme un maillon essentiel dans l'intégration économique régionale.

12 milliard de FCFA. Une décision du conseil des ministres du 17 février 2011 à déclaré d'utilité publique la route Niamey-Namoro-Farié (journal Sahel Dimanche N°1426). Le coup d'envoi des travaux de construction de cette route à été donné par le président de la république Mahamadou Issoufou en personne le 16 août 2011 (coupure journal le Sahel n°8177). C'est un tronçon de 67 km qui fait partie de la RN4. Il s'agit d'une route en terre qui relie la rive droite de la ville de Niamey au département de Téra aux abords des villages de Latakabia et de Tallé.

NATION

3

● Lancement, hier, par le Président de la République, des travaux de construction de la route Niamey-Namoro-Farié

Pour un développement économique et social de la zone

Le Président de la République, Chef de l'Etat, SEM. Issoufou Mahamadou, a procédé, hier, au lancement des travaux de réalisation de la route bitumée Niamey-Namoro-Farié, longue de 67 km et d'un coût de 17 milliards, financement BOAD et Etat du Niger. L'occasion a donné lieu à une cérémonie dans la zone de la rive droite, à l'endroit où débute ce tronçon. Le Premier ministre, SEM. Brigi Rafini, le 2^{ème} Vice-président de l'Assemblée nationale, des présidents des Institutions de la République ainsi que des membres du gouvernement et du Corps diplomatique ont honoré de leur présence la cérémonie.

Dans l'allocution qu'il a prononcée, le ministre de l'Equipement, M. Kalla Hankouraou, a mis en exergue l'importance de réaliser la route bitumée Niamey-Namoro-Farié pour créer « les conditions d'une nouvelle impulsion au développement agro-pastoral et touristique de cette zone; mettre fin aux longues attentes pour la traversée du fleuve au moyen du Bac à Farié, et gagner un temps précieux au profit des

activités d'échange entre cette zone et la Capitale». La route Niamey-Namoro-Farié qui passera ainsi de l'état latéritique au bitume deviendra aussi plus confortable pour les usagers qui vivent un véritable calvaire pour faire le tronçon dans son état actuel. C'est la Société SOGEA SATOM qui exécute les travaux pour un délai de 15 mois. Dans les 17.003.931.539 FCA, la BOAD finance 71,16 % et l'Etat du Niger 28,84 %. Au-delà de la zone du



Le Chef de l'Etat devant la plaque signalétique de construction de la route Niamey-Namoro-Farié

fleuve Niger, Niamey-Namoro-Farié aura aussi un impact certain dans le développement économique et social de toute la zone du Liptako Gourma. Le ministre Kalla Hankouraou, s'est félicité

de la volonté politique réelle du Président Issoufou Mahamadou de réaliser des programmes infrastructurels d'envergure dont certains sont déjà en chantier comme le projet de rail

au Niger et la construction d'un pont sur le fleuve Niger à Farié. Au-delà de ses ambitions légitimes pour la zone du fleuve Niger, le ministre Kalla Ankouraou a ajouté que, « l'ensemble du pays sera en chantier dans quelques mois notamment avec le démarrage des travaux de réhabilitation de la Route Nationale N° 1, de Tsemaoua jusqu'à N'guigmi, de la route Tahoua Arlit, ainsi que la route Ballevara Filingué. Nous venons également de commencer à ce conformément aux engagements pris par le gouvernement, les études techniques pour la réalisation, dès l'année prochaine, du bitumage de plusieurs nouvelles routes réparties dans huit (8) régions du pays ». Avant l'intervention du ministre à cette cérémonie, le Gouverneur de Tillabéri, M. Youssoufa Maiga et la Maire de Bitin Kojji, ont pris la parole pour dire leurs mots de bienvenue.

● Mahaman Bako

Figure 3.2.24 : lancement des travaux de construction de la route Niamey-Farié

Journal le Sahel N°8177 du 17 août 2011

Avis1/Impact

Stat	Valeurs
d.f.	5
Tschuprow's t	0.607374
Cramer's v	0.908236
Phi ²	0.824892
Chi ² (p-value)	329.96 (0.0000)
Lambda	0.812500
Tau (p-value)	0.8249 (0.0000)
U(R/C) (p-value)	0.8564 (0.0000)

Variables	Fluidité du trafic	Gain de temps	Disparition de la pirogue	Développement du département	Baisse du coût de transport	Chômage à Farié	somme
non	230 (+ 0 %)	62 (+ 0 %)	5 (+ 0 %)	61 (+ 0 %)	26 (- 0 %)	0 (- 4 %)	384
oui	0 (- 3 %)	0 (- 1 %)	0 (- 0 %)	0 (- 1 %)	3 (+ 1 %)	13 (+ 91 %)	16
somme	230	62	5	61	29	13	400 100%

Tableau 3.2.8 : impacts d'un pont à Farié de l'avis des usagers du bac

Source : enquête de terrain (2009)

L'utilisation de cette route aura pour effet immédiat de faciliter le contact de Téra avec la ville de Niamey et d'améliorer sensiblement les conditions de circulation des populations des villages desservis le long du fleuve. Elle aura aussi pour conséquence de rediriger le trafic en provenance du Burkina Faso sur la RN6 à l'entrée de la ville de Niamey. Ce qui ne répond pas à l'objectif de la résolution de l'engorgement de la RN6. De plus, cela incite à l'augmentation de la pression par les véhicules de transport de marchandises sur les 2 ponts de Niamey.

Certes, on peut penser qu'avec le deuxième pont dont Niamey vient de se doter, le problème sera moins aigu. Il n'en est rien puisque avant la construction de ce pont, la demande de mobilité entre les 2 rives de la ville était déjà énorme. Il est donc probable que, face à cette demande croissance le nouveau pont arrive à saturation plus vite qu'on ne le croit. Les statistiques prévisionnelles de trafic entre les 2 rives du fleuve au niveau de la ville de Niamey

confirment cette tendance. Car si l'on considère la décennie 2010-2020, les taux de croissance du trafic seront de 41,43 % pour le premier pont (pont Kennedy) et 223,20 % pour le deuxième pont (pont de l'amitié).

ANNÉES	Deux roues	Véhicules légers		Poids lourds	Total véhicules motorisés	Répartition en situation avec projet	
		Véhicules particuliers	Taxi			Pont Kennedy	2 ^{ème} pont
2006	10 946	8 924	8 310	1 076	18 310	15 582	2 728
2010	13 817	10 995	10 126	1 323	22 444	17 506	4 938
2015	20 382	15 985	14 230	1 712	31 927	21 710	10 217
2020	26 602	20 706	18 000	2 217	40 923	24 963	15 960

Tableau 3.2.9 : prévisions de trafic induit par les 2 ponts de Niamey

Source : rapport d'évaluation du deuxième pont de Niamey

Par ailleurs, l'année 2008 est celle où le trafic sur le pont Kennedy a dépassé les 20 000 véhicules admis par jour pour un équipement routier. Ce qui explique un débit horaire de pointe supérieur à sa capacité et l'apparition d'une congestion temporaire aux heures de pointe. Mieux, selon le rapport d'évaluation de la construction du deuxième pont de Niamey, (2006), en 2020, la demande de franchissement du fleuve Niger atteindrait un volume de 40 000 véhicules par jour, soit 2 fois la capacité normale des 2 ponts.

Dans cette problématique du désenclavement extérieur de Téra, l'idéal serait de doter le département des deux infrastructures de transport c'est-à-dire, le pont et la route. Elles sont aussi importantes l'une que l'autre pour le développement socio-économique du département. L'insuffisance de finances publiques commande un choix raisonné de la part des autorités politiques et techniques. Quoi qu'il en soit, quel que soit l'option choisie, le département va

finir par être un grand centre de transit de l'import-export nigérien. Dans cette optique, des choix d'aménagement doivent être fait pour que Téra en tire des bénéfices. Cela évitera au département d'être victime d'un « *effet tunnel* »⁷¹ (BAUD P., *et al*, 2008) dans lequel il serait juste un couloir de passage pour les véhicules. Une autre solution serait la création d'un port sec qui servirait de point de rupture de charge dont pourrait profiter l'économie locale.

3.2.5.2. Un port sec pour le département de Téra

Il s'agit d'une idée du Conseil des Nations Unies pour le Commerce et Développement (CNUCED), encourageant les pays confrontés aux problèmes de l'enclavement à y recourir. Un port sec est compris comme un ensemble fonctionnel et technique assurant le transit des marchandises transportées par navigation maritime, fluviale et de l'intérieur des terres. C'est un terminal terrestre servant de point d'arrivée, de départ et de transit aux flux de marchandises générés par le commerce international.

Au Niger, les réflexions sont déjà avancées pour l'implantation de ports secs et bénéficient du soutien des partenaires au développement : le CNUCED et la Banque Mondiale. À Téra, le port sec sera un lieu de convergence du trafic induit en import-export par la route Téra-Dori. C'est ainsi qu'il pourra participer par son implantation aux mesures d'accompagnement du développement à l'échelle de Téra. Nous pensons que la dotation du département de ports secs (figure 3.2.21) serait une solution d'atténuation de son enclavement extérieur et même intérieur. Il pourra être une réponse à l'inquiétude des commerçants installés autour des deux quais de part et d'autre du fleuve qui peuvent se redéployer à ce niveau où leurs activités se développeront plus.

Le port sec peut dans ces conditions constituer un maillon essentiel de la chaîne de transport. À ce titre, il devrait occuper une place essentielle dans les réflexions relatives à un schéma local d'aménagement du territoire.

⁷¹ Selon Pascal BAUD *et al.*, *l'effet tunnel* se traduit par le fait qu'un territoire subit les conséquences négatives d'une infrastructure de transport en termes de ruptures territoriales ou de nuisances environnementales sans en tirer d'avantages.

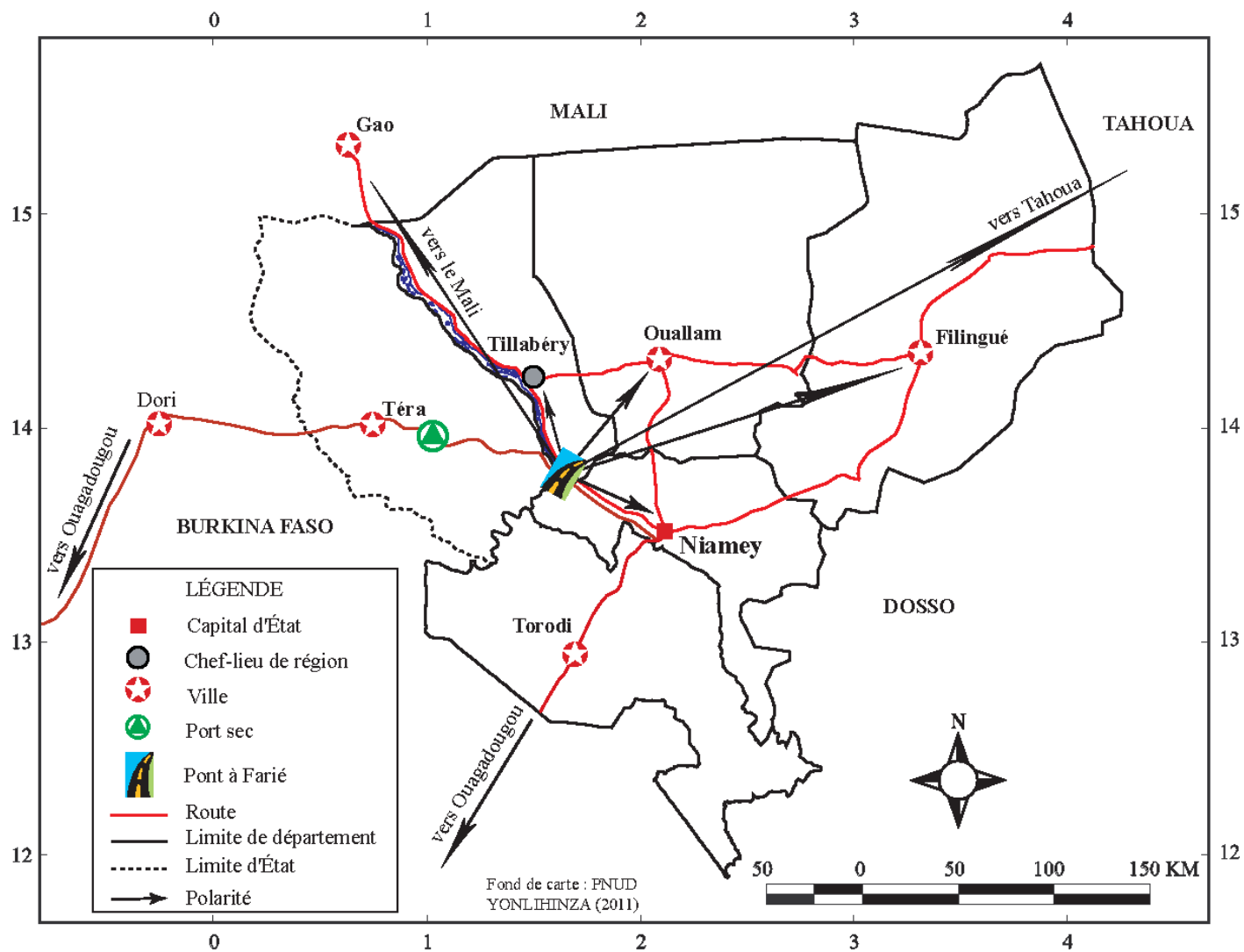


Figure 3.2.25 : impact de la route Téra-Dori dans la recomposition de la mobilité

Tout donne à penser que la politique menée actuellement pour le désenclavement Téra est plus axée sur la résolution de son isolement vis-à-vis du reste du pays. Or, elle ne doit pas perdre de vue les obstacles à la mobilité à l'échelle du département. Car, un recoupement des difficultés vécues par la population dans la mobilité nous fait dire que le même sentiment d'enclavement tant vis-à-vis de l'extérieur qu'à l'intérieur (tableau 3.2.10)

difficulté1/Difficulté2

Stat	Valeurs
d.f.	132
Tschuprow's t	0.659235
Cramer's v	0.673732
Phi ²	4.993063
Chi ² (p-value)	1997.23 (0.0000)
Lambda	0.554545
Tau (p-value)	0.4588 (0.0000)
U(R/C) (p-value)	0.6423 (0.0000)

Variables	di2	di1	di12	di11	di10	di9	di8	di7	di6	di5	di4	di3	somme
DI1	31 (+ 3 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	31
DI2	56 (+ 4 %)	8 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	64
DI3	0 (- 1 %)	54 (+ 7 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	54
DI4	0 (- 0 %)	20 (+ 2 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	20
DI5	0 (- 1 %)	14 (- 0 %)	16 (+ 3 %)	7 (+ 1 %)	16 (+ 3 %)	13 (+ 3 %)	4 (+ 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	70
DI6	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	14 (+ 13 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	14
DI7	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	1 (+ 0 %)	9 (+ 12 %)	4 (+ 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	14
DI8	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5

	(- 0 %)	(- 0 %)	(- 0 %)	(- 0 %)	(- 0 %)	(- 0 %)	(- 0 %)	(- 0 %)	(- 0 %)	(+ 3 %)	(- 0 %)	(- 0 %)	(- 0 %)	
DI9	0 (- 1 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	24 (+ 7 %)	16 (+ 1 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	40
DI10	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	25 (+ 9 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	25
DI11	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	4 (+ 0 %)	8 (+ 5 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	12
DI12	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	5 (+ 5 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	5
DI13	30 (+ 1 %)	0 (- 1 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	0 (- 0 %)	5 (+ 0 %)	11 (+ 4 %)	46
somme	117	96	16	7	16	13	19	9	33	45	18	11	400 100%	

(Les noms des variables *difficulté1/Difficulté2* sont en annexe)

Tableau 3.2.10 : difficultés vécues à l'échelle de Téra et sur le bac

Conclusion de la troisième partie

Cette troisième partie met en relief l'intensité de la mobilité au sein de Téra. Dans ce département, nous avons à faire à une mobilité qui est rythmé par les saisons, l'intensité des déplacements est plus importante en saison sèche qu'en saison des pluies étant entendu que l'essentiel du temps de la population locale est consacré aux travaux agricoles. En mettant en parallèle le mouvement des personnes et des biens à l'échelle du département de Téra et les facteurs qui limitant ce mouvement, notre travail fait ressortir toutes les difficultés que la population éprouve pour se mouvoir. C'est une situation qui est principalement liée à un disfonctionnement du système des transports. Ce disfonctionnement est d'abord imputable à l'insuffisance et au mauvais état des infrastructures routières existantes compte tenu de l'absence de crédits affectés à leur entretien. Ensuite, il faut noter qu'à l'image du parc automobile nigérien, celui de Téra aussi est vétuste et ne répond pas aux normes transport ni de sécurité. Enfin, il y a lieu de noter une absence de politique de revalorisation des moyens traditionnels de déplacement qui sont le cheval, le dromadaire et l'âne. Pourtant, l'âne

demeure encore le moyen le plus utilisé par la population du département de Téra. Les moyens traditionnels de mobilité font partie du patrimoine culturel car il reflète dans une certaine mesure l'identité de certains groupes de population et jouent un rôle important dans l'intermodalité avec les moyens moderne de transport. Pour toutes ces raisons, les fonctions économiques et sociales de la mobilité sont fortement perturbées sur toute l'étendue du territoire départemental de Téra.

Les perspectives en matière de mobilité transfrontalière qui s'annoncent sont cependant nationales pour Téra. La mise en connexion direction de la ville de Téra à celle de Dori au Burkina Faso, le département pourra être au centre d'une intense mobilité entre l'Afrique de l'ouest et le territoire nigérien. Ce qui à terme, profitera à la population locale à travers les profits qui naîtront de cette ouverture.

Conclusion générale

Le cœur de notre recherche visait à prendre la mesure de l'importance de la mobilité dans la dynamique territoriale étant entendu que dans le fonctionnement de toute entité territoriale, les échanges tiennent une place primordiale. À l'échelle mondiale d'une manière générale et en Afrique en particulier, ces échanges sont intimement liés aux déplacements des personnes et des biens. L'époque actuelle est marquée par l'importance remarquable prise par la mobilité dans toutes les activités humaines, au point où tout obstacle au déplacement est associé à un facteur limitant le développement humain. Pour tout espace qui se veut dynamique, les interactions indispensables aux échanges s'appuient sur une mobilité sans entrave. Cette mobilité, pour qu'elle soit sans entrave, doit reposer sur un système de transport efficace, autrement dit, une chaîne de transport dans laquelle l'offre et la demande s'équilibrent.

Dans les pays du sud et surtout ceux de l'Afrique on observe tout à fait le contraire. On assiste non seulement à un déficit de l'offre par rapport à la demande en matière de transport mais aussi à une mauvaise gestion de l'existant. Les réalisations sont en deçà des espérances au regard des besoins exprimés par les populations en raison d'un contexte économique défavorable qui n'a pas permis de faire des investissements conséquents. Les stratégies des acteurs n'ont pas abouti pour le moment ou n'ont d'apporter une réponse conséquente, d'où une permanence dans l'enclavement qui perturbe la mobilité des populations.

Ajouter à tout cela le dysfonctionnement des clauses communautaires en matière de libre circulation des personnes et des biens entre les différents pays. Ces clauses communautaires sont des réglementations destinées à atténuer les frontières héritées de la période coloniale. En Afrique de l'Ouest par exemple, l'évolution politique de l'espace a produit des instruments de circulation établissant des discontinuités. Ces discontinuités ont créé un ensemble de contraintes politiques, économiques et sociales qui sont autant de freins à la libre circulation et aux échanges, au moins à deux niveaux :

- Au niveau local, les populations constituées en différents groupes socioprofessionnels sont durement éprouvées. Le cas de la situation que vivent certaines communautés habituées au nomadisme en est une illustration. Pensons aux pasteurs peuls et bellas rencontrés sur le terrain d'étude dans le département de Téra. Coincés entre le Niger et

le Burkina Faso, ils sont souvent contraints de se référer à une frontière enclavante qu'ils ne reconnaissent pas.

- À un niveau plus étendu, qui concerne les espaces devenus territoires d'État et ceux de l'interface littorale. Des pays comme le Burkina Faso, le Mali et le Niger sont physiquement isolés car n'ayant pas un accès direct à l'océan : ils dépendent de leurs voisins pour leurs échanges maritimes.

À tous ces niveaux, le cas de la république du Niger est édifiant. Le pays pâtit de son enclavement et doit s'en remettre à ses voisins pour ses échanges de pondéreux avec le reste du monde. Le transport fluvial est médiocre du fait d'un fleuve de moins en moins navigable. Le transport aérien demeure encore très faible voire inexistant et S'y ajoute l'absence de chemin de fer. D'où l'importance prise par la route, pour laquelle la réalité du terrain n'est pas reluisante : il ressort globalement un réseau de maillage faible et en mauvais état. Pour une superficie de 1 267 000 km² dotée de seulement 3 397 km de routes bitumées, la densité du maillage est de 0,29 km/100 km², en deçà de la moyenne africaine (6,84 km/100 km²) déjà faible.

En plus de l'enclavement du Niger en Afrique de l'Ouest s'ajoutent les difficultés des régions du pays à communiquer entre elles. Le pays qui est déjà confronté à son enclavement extérieur, voit celui de ses différentes régions constituer un obstacle majeur pour son progrès économique et social. Dans ces conditions, le désenclavement est indispensable pour entreprendre toute action de développement.

Cela suscita d'ailleurs la prise en compte de la mobilité par les pouvoirs publics en tant que facteur de développement local. Elle marque l'insertion de la politique d'aménagement du territoire dans la Stratégie de Réduction de la Pauvreté (SRP) au Niger avec un composant *transport*. L'État évolue vers un rôle d'accompagnateur des efforts des régions et donne à la politique d'aménagement du territoire une armature institutionnelle. C'est ainsi qu'au niveau national, un Comité Interministériel (CIAT) a été créé avec pour mission de définir les grandes orientations et de veiller à la cohérence des politiques sectorielles. Le Ministère de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire représente l'autorité de tutelle, et la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire (DGAT) gère l'ensemble du dispositif (collecte, traitement des données, etc.). Localement, des commissions régionales sont chargées de mettre en œuvre la politique nationale et les collectivités locales élaborent les schémas régionaux et sectoriels de développement.

On se rend malheureusement compte sur le terrain que ce dispositif institutionnel n'a pas fonctionné ou tarde à l'être. Dans le sous-secteur du transport routier, on assiste à une situation où l'essentiel de l'arrière-pays nigérien est très mal desservi d'où le maintien d'une partie de la population notamment rurale dans un isolement certain.

À l'échelle du territoire de la république du Niger, Téra, objet de cette étude, permet d'appréhender les difficultés que pose le dysfonctionnement d'un système de transport dans le processus du développement local. Le département ne dispose que de 154 km de routes sur lesquelles il est possible de circuler toute l'année en tout temps et en toutes saisons pour 20 220 km² de superficie (soit uniquement 0,76 km/100 km²). C'est pourtant, avec 425 824 habitants, le premier département de l'ouest du Niger du point de vue démographique. Il est évident qu'une population si nombreuse induit beaucoup de besoins en matière d'infrastructures de transport. De ce fait, à Téra, les difficultés de communication deviennent un handicap majeur pour la participation à l'économie d'échanges et ce d'autant plus que, face aux besoins de plus en plus pressants des différentes entités territoriales locales à communiquer entre elles et au département à communiquer avec l'extérieur, aucune politique conséquente d'aménagement n'a été menée en termes d'infrastructures de transport.

Les obstacles à la liberté de déplacement de la population perturbent considérablement les activités et demeurent un goulot d'étranglement pour la vie socio-économique.

Sur le plan économique, il faut savoir qu'à Téra, l'essentiel des échanges se déroulent au niveau des marchés hebdomadaires. Or, de plus en plus, la fréquentation de ces équipements pose problème. Leur accessibilité est souvent remise en cause par l'inexistence ou dans la plupart des cas la mauvaise qualité des infrastructures routières. Ces infrastructures n'offrent pas la garantie d'une circulation permanente.

Les effets de l'enclavement ressortent également sur le plan social. Au fil du temps, les sécheresses successives ont fini par porter atteinte à la mobilité culturelle. Cette mobilité séculaire qui se fait avec des moyens traditionnels : cheval, âne, dromadaire et bœuf, a souffert de plusieurs années de saisons de pluies déficitaires. À la réduction du couvert végétal se sont ajoutées de longues périodes d'insécurité alimentaire. Les animaux de bât qui constituent le parc traditionnel de mobilité ont été durement éprouvés au point que leur existence même a été menacée ainsi que la mobilité culturelle. La situation ainsi décrite ne fait que confirmer notre première hypothèse quand au fait que l'enclavement est l'un des principaux facteurs qui limitent le développement local dans le département de Téra

Dès lors que les moyens traditionnels de déplacement sont confrontés aux sécheresses et qu'aucune politique fiable n'a été développée au niveau des services de l'État pour y remédier, la mobilité séculaire s'est retrouvée fortement compromise. Dans ces conditions, le nomadisme est un genre de vie qui recule face à une progression notable de la sédentarité. On peut parler maintenant d'une rupture dans la chaîne de mobilité. Une rupture que le transport moderne n'a pas résolue. Un parc automobile d'un autre âge, un réseau routier qui n'est pas au point et des opérateurs de transport qui ne sont pas encore à un stade d'organisation fiable contribuent à l'inefficacité du système des transports. Tout ceci renvoie à ce que Olivier WALTHER et Denis RETAILLÉ (2008) ont perçu comme un « *paradoxe* » dans la mobilité sahélienne : la mobilité est une caractéristique de la vie sahélienne, or à Téra, on a l'impression qu'elle devient de plus en plus une contrainte.

Les acteurs nouveaux (ONG) sont fortement impliqués dans l'amélioration de la mobilité de la population ont certes posé des actes concrets dans la réalisation de pistes rurales et la formation de la population locale. Mais l'absence d'un schéma directeur d'aménagement local a conduit, comme nous l'avons vu sur le terrain, à des erreurs d'appréciation dans les réalisations des infrastructures. Ce schéma aurait pu être un support éclairant leurs actions. La concomitance de tout ce qui précède confirme notre deuxième hypothèse : l'inefficacité du système de transport est une réelle entrave aux échanges entre les différentes contrées

Par ailleurs, dans le cadre de la résolution de l'enclavement extérieur de Téra, des projets d'aménagement d'infrastructures routières sont en train de se concrétiser sur le terrain. Elles permettront de connecter le département au reste du Niger et à la sous-région ouest-africaine. Les répercussions sur la mobilité sont évidentes. L'impact sur la circulation sera immédiat, positif et de très grande importance dans la durée. Les difficultés d'écoulement de la production agricole seront levées. Il sera alors aisé d'approvisionner le département en produits divers. La zone étant à vocation pastorale, les produits d'élevage pourront être facilement écoulés vers les pays ouest-africains, notamment le Nigéria qui constitue un marché potentiel et dont la présence des commerçants est déjà remarquable sur les marchés locaux. De plus, la position géographique de Téra pourra faire de lui un carrefour important où les activités commerciales seront florissantes. Le développement du commerce ira de pair avec le transport des marchandises et des passagers. La réduction des durées de déplacement, la réduction du coût de transport et le confort de voyager qui résulteront de l'amélioration de la mobilité favoriseront l'explosion de plusieurs secteurs d'activités.

Les infrastructures construites (la route Téra-Dori), en cours de construction (la route Niamey-Dembou-Farié) et prévues (un pont à Farié) pour désenclaver Téra auront un impact considérable sur la mobilité. Elles auront pour effet de mettre davantage en connexion le département avec le reste du pays. Ce sera aussi l'occasion d'une intensification de la communication transfrontalière entre le Niger et la sous-région ouest-africaine. Si cette mise en connexion du département de Téra présente des avantages évidents, elle n'est pas sans risques qu'il va falloir prendre en considération.

Une fluidité dans la circulation entre le département de Téra et la sous-région ouest-africaine rentre dans le cadre de la politique de diversification des possibilités du Niger à communiquer avec l'extérieur. Dans ce cas, le département de Téra pourra devenir un simple couloir de passage pour les véhicules qui approvisionnent les autres régions du Niger à partir des ports de l'Atlantique et des autres pays de l'Afrique de l'Ouest. Il faut retenir également que les produits agricoles des pays comme le Burkina Faso, le Ghana, le Togo ou la Côte d'Ivoire pour ne citer qu'eux, pourront inonder le marché local. Cela portera inévitablement atteinte aux productions locales. Par conséquent, c'est toute une catégorie socioprofessionnelle qui sera menacée, et le développement local avec. Du coup la dernière hypothèse de l'étude se confirme au moins en partie quand nous affirmons que les infrastructures prévues dans le cadre de la nouvelle politique de désenclavement de Téra auront pour effet de rendre plus fluide la circulation entre le département et l'extérieur. Mais elle n'est pas sans risque : une coupure avec le développement local. Cette éventuelle coupure peut être évitée ou tout au moins atténuée à travers une politique de développement local qui prendra en compte ces risques et fera en sorte que le département de Téra ne subisse pas son ouverture vers l'extérieur mais qu'il en soit un bénéficiaire net.

La problématique du développement local du département de Téra liée au transport et à la mobilité ramène à un système de transport fonctionnel pour un développement intégré. Elle renvoie à une circulation des personnes et des biens dans laquelle l'offre satisfait les besoins exprimés. C'est une des conditions dans tout processus visant le progrès économique et social. Pour ce faire, on partira des réalités locales sans perdre de vue l'évolution du monde. Cette préoccupation est résumée dans un proverbe nigérien : *Quand le rythme du tam-tam change, le pas de danse doit s'adapter.*

Bibliographie

ABDOU YONLIHINZA Issa. *Les transports terrestres dans le processus de désenclavement et d'intégration du Niger dans la sous région ouest-africaine : l'exemple de la RN6*. Mém. Maîtrise : Géographie : Université de Niamey : 2005. 103 p.

ABDOU YONLIHINZA Issa. *Transports terrestres et désenclavement au Sahel occidental à travers l'exemple du Niger*. Mém. Master II : Géographie : Université de Pau : 2008. 106 p.

ABDOU YONLIHINZA Issa ; BONTIANTI Abdou. *Marché hebdomadaire et mobilité rurale : la logique de l'imbrication de ces réalités à Téra au Niger*. Mu Kara Sani, 2011, n°14, p. 79-93

ABDOU YONLIHINZA Issa. *Les indépendances et la difficile insertion économique d'un pays enclavé comme le Niger dans les échanges*. Mu Kara Sani, (article soumis)

ALVERGNE Christel. *Le défi des territoires : comment dépasser les disparités spatiales en Afrique de l'ouest et du centre*. Paris : Karthala, 2008. 206 p.

AMADOU Yacouba. *Analyse d'un exemple d'aménagement de piste intégrée à son environnement : cas de la piste Tégoué-Dolbel*. Mém. Maîtrise : Géographie : Université de Niamey : 2007. 98 p.

AMA SALAH Issak. *Géologie régionale et potentiel minier du Liptako nigérien*. Niamey : Ministère des Mines et de l'Energie, 1993. 19 p.

ANKOURAO Kalla. *Stratégies et objectif sectoriel des transports au Niger*. Niamey : Comité national de coordination pour la deuxième décennie des transports et communications en Afrique, 1990. 64 p.

Autorité du Liptako Gourma. *Avenant au contrat n°007 signé entre l'alg et SCET-Tunisie relatif à l'aménagement de la route Dori-Téra entre le Burkina Faso et le Niger*. Niamey : ALG, 2006. 6 p.

AWALÉ Kaman Kaman. *Contribution à l'analyse de l'évolution des genres de vie chez les pasteurs du Niger : exemple des Tamasheq de la région de Bankilaré*. Mém. Maîtrise : Géographie : Université de Niamey : 1988. 93 p.

BA Abdoul Hameth. *Acteurs et territoires du Sahel : rôle des mises en relation dans la recomposition des territoires*. Lyon : ENS Ed, 2007. 260 p.

BACH Daniel. Le retour d'un paradigme. In BACH Daniel (dir.). *Régionalisation, mondialisation et fragmentation en Afrique subsaharienne*. Paris : Karthala, 1998. P.13-20

BAILLET Gilles ; GARBA Adamou. *Etude relative aux opportunités qu'offre l'intégration aux opérateurs économiques du Niger*. Niamey : AUDEC, 2002. 123 p.

BAILLY Antoine. *Les concepts de la géographie humaine*. Paris : Armand Colin, 2005. 333 p.

BAKO ARIFARI Nassirou. *La corruption dans les transports dans la douane au Bénin, au Niger et au Sénégal*. Niamey : LASDEL, 2005. 37 p.

Banque Africaine de Développement. *Etude détaillée de factibilité de la route Dori-Téra-Niamey et du potentiel de développement de sa zone d'influence économique Niger-Haute Volta*. Ouagadougou : ALG, 1997. 32 p.

BANOS Arnaud. *Le lieu, le moment, le mouvement : pour une exploration spatio-temporelle désagrégée de la demande de transport en commun en milieu urbain*. Th. Doct. : Géographie : Besançon : 2001. 355 p.

BAVOUX Jean-Jacques ; BEAUCIRE Francis ; CHAPELON Laurent... [et al.]. *Géographie des transports*. Paris : Armand Colin, 2005. 231 p.

BAZONZI José Mouezolo. *Systèmes de transports pour un développement intégré de l'Afrique : vers un réseau routier et ferroviaire panafricain : texte présenté au CODESRIA [Conseil pour le développement de la recherche en sciences sociales en Afrique] à l'occasion de la 11ème assemblée générale du Conseil*. Maputo : CODESRIA, 2005. 18 p.

BEN YAHMED Béchir ; BEN YAHMED Danielle ; VENNETIER Pierre (dir.). *L'atlas "Jeune Afrique" du continent africain*. Paris : les Ed. Du Jaguar, 1993. 175 p.

BEAUD Michel. *L'art de la thèse : comment préparer et rédiger un mémoire de master, une thèse de doctorat ou tout autre travail universitaire à l'ère du Net*. Paris : La Découverte, 2005. 202 p.

BECART Alain. *Intégration et développement : bilan et perspectives de la Zone franc en Afrique*. Montréal : l'Harmattan, 1997. 330 p.

BÉGUIN Michèle ; PUMAIN Denise. *La représentation des données géographiques : statistique et cartographie*. Paris : Armand Colin, 1994. 192 p.

BERNADET Maurice ; JOLY Gilles. *Le secteur des transports*. Paris : Économica ; Lyon : Presses universitaires de Lyon, 1978. 336 p.

BERNSUS Edmond ; MARCHAL Jean-Yves ; PONCET Yveline. Les enclaves de la boucle du Niger. In BRUNET Roger (dir.). *Les Afrique au sud du Sahara*. Paris : Belin ; Montpellier : RECLUS, 1994. P.100-121

BENSAAD Ali. *Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin*. Paris : REMI, 2003. 128 p.

BENKO Georges. *Lexique de géographie économique*. Paris : Armand Colin, 2001. 95 p.

BELAOUANE-GHERARI Sylvie ; GHERARI Habib. *Les organisations régionales africaines : recueil de textes et documents*. Paris : Ministère de la coopération et du développement : la Documentation française, 1989. 471 p.

BILAN Yahé. *Routes non-revêtues*. Niamey : Ministère de l'équipement, Direction générale des travaux publics, 2006. 17 p.

BLANCHET Alain ; GOTMAN Anne. *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*. Paris : Nathan, 1992. 125 p.

BONTIANTI Abdou. Un chemin de fer au Niger : rêve ou réalité ? In CHALEARD Jean-Louis ; CHANSON-JABEUR Chantal (éd.). *Le chemin de fer en Afrique*. Paris : Karthala : PRODIG : SEDET, 2006. P. 55-68

BONTIANTI Abdou ; ABDU YONLIHINZA Issa. La RN6 : un exemple d'intégration économique sous-régionale et un facteur de désenclavement du Niger. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 2003, n° 222, p.181-198

BONNAFOUS Alain ; PLASSARD François ; VULIN Bénédicte (dir.). *Circuler demain*. Paris : Datar ; La Tour-d'Aigues : Ed. De l'Aube, 1993. 188 p.

BOUQUET Christian. L'artificialité des frontières en Afrique subsaharien : turbulence et fermentation sur les marges. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 2003, n° 222, p.181-198.

BOYER Albert. *Les transports terrestres*. Paris : Presses universitaires de France, 1973. 126 p.

BOYER Florence. L'enfermement du voyage : construire des frontières pour passer la frontière : exemple des migrations temporaires de la zone de Bankilaré. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 2003, n° 222, p. 229-253.

BRACHET Julien. Le négoce caravanier au Sahara central : histoire, évolution des pratiques et enjeux chez les touaregs Kel Air (Niger). *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 2004, n° 226-227, p. 117-136

BRUNET Roger ; FERRAS Robert ; THERY Hervé. *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*. Montpellier : RECLUS ; Paris : La documentation française, 1993. 470 p.

BRUNET Roger. L'enjeu du transport. *L'espace géographique*, 1993, n° 3, p. 219-232

CALAS Bernard. Trafic, transport et structuration géographique. In BART François (dir.). *L'Afrique : continent pluriel*. Paris : CNED : SEDES, 2003. P. 149-174.

CHALEARD Jean-Louis ; CHANSON-JABEUR Chantal. De l'état des lieux aux perspectives. In *Le chemin de fer en Afrique*. Paris : Karthala : PRODIG : Sedet, 2006. P.9-16

CLAVAL Paul. *Espace et pouvoir*. Paris : Presses universitaires de France, 1978. 257 p.

CLAVAL Paul. *Chroniques de géographie économique*. Paris : l'Harmattan, 2005. 495 p.

Club du Sahel. *L'économie locale de Sikasso*. Bamako : PDM, 1998. 163 p.

CLOZIER René. *Géographie de la circulation*. Paris : Génin, 1963, 404 p.

CEA. *Situation du transport en Afrique*. [S. L.] : Nations Unies, 2007. 16 p.

CEDEAO. *Recueil des protocoles, conventions et décisions relatifs à la libre circulation des personnes et des biens*. [Abuja] : CEDEAO, 1997. 95 p.

CEDEAO. *Atlas régional des transports et des communications*. Abuja : OCDE, 2005. 39 p.

CEDEAO. *Traité révisé*. Abuja : CEDEAO, 1993. 51 p.

COSAERT Patrice. Le transport en commun au Burkina Faso. *Espace tropicaux*, 1991, n° 4. P.161-169

CORNEVIN Rober. L'Afrique noire de 1919 à nos jours. Paris : PUF, 1973.251 p.

DEBRIÉ Jean. *De la continentalité à l'Etat enclavé : circulation et ouvertures littorales des territoires intérieurs de l'ouest africain*. Th. De doct. : Géographie : Le Havre : 2001. 347 p.

DEBRIÉ Jean ; STECK Benjamin. L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest. *L'Espace géographique*, 2001, n°1, p. 26-36

DEBRIÉ Jean. Transport et espaces d'entreprise : les stratégies africaines du groupe Bolloré. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 2001, n° 39, p. 43-54

DECOUDRAS Pierre-Marie. *À la recherche de logiques paysannes*. Paris : Karthala, 1997. 146 p.

DIAKITÉ Moussa. *Le défi de l'intégration économique en Afrique de l'ouest*. Paris : l'Harmattan, 1997. 282 p.

DUBRESSON Alain ; MARCHAL Jean-Yves ; RAISON Jean-Pierre. *Les Afriques au sud du Sahara*. Paris : Belin ; Montpellier : RECLUS, 1994. 480 p.

DOMINGO Jean-Baptiste. *Les transports dans les pays en développement*. Reims : Presses universitaires de Reims, 1985. 123 p.

DOUMENGE François. *Enclavement et développement : viabilité des états enclavés en développement de l'A.C.C.T. [Agence de coopération culturelle et technique]*. Paris : Agence de coopération culturelle et technique, 1986. 92 p.

FENNETEAU Hervé. *Enquête, entretien et questionnaire*. Paris : Dunod, 2002. 128 p.

FNUE. *Capitalisation des expériences des projets d'appui en développement local et décentralisation en Afrique de l'ouest : le cas du Niger*. Niamey : FNUE, 2006. 107 p.

FOL Sylvie. *La mobilité des pauvres*. Paris : Belin, 2009. 261 p.

FLONNEAU Mathieu ; GUIGUENO Vincent (dir.). *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? : état des lieux, enjeux et perspectives de recherche*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2009. 331 p.

FUMEY Gilles ; VARLET Jean ; ZEMBRI Pierre (dir.). *Mobilités contemporaines : approches géoculturelles des transports*. Paris : Ellipses, 2009. 285 p.

FRANCE. Ministère de la coopération. *Le désenclavement*. Nice : Ministère de la coopération, 1980. 24 p.

GEORGE Pierre ; VERGER Fernand (dir.). *Dictionnaire de la géographie*. 9^e éd. Paris : Presses universitaires de France, 2006. 472 p.

GOUSSOT Michel. *Les transports dans le monde*. Paris, Armand Colin, 1998. 96 p.

GUMUCHIAN Hervé ; MAROIS Claude. *Initiation à la recherche en géographie : aménagement, développement territorial, environnement*. Paris : Anthropos ; Montréal : Presses de l'Université de Montréal, 2000. 425 p.

HAMA Boubou. *Histoire traditionnelle d'un peuple : les Zarma-Songhay*. Paris : Présence Africaine, 1967. 278 p.

HAMA Boubou. *Recherche sur l'histoire des Touareg sahariens et soudanais*. Paris : Présence Africaine, 1967. 556 p.

HANCE William Adams. *Géographie économique de l'Afrique moderne*. Paris : Ed. France-Empire, 1967. 101 p.

IDRISSA Kimba. L'échec d'une politique d'intégration : les projets ferroviaires et le territoire du Niger (1880-1940). In *Colloque sur le thème : AOF : esquisse d'une intégration africaine, Dakar, 16-23 juin 1995*. Dakar : la Sénégalaise de l'imprimerie, 1995. P. 58-59

IDRISSA Kimba. *Guerres et sociétés : les populations du Niger occidental au XIX^e siècle et leurs réactions face à la colonisation, 1896-1906*. Th. 3e cycle : Histoire : Paris 7 : 1979. 461 p.

ISSA SEYNI Zoumari. *Le Soney (Songhay) après la conquête marocaine, 1592-1900 : formation des provinces historiques (Tera, Goro (Goruol), Namaro, Kokoru, Gothey) :*

contribution à l'histoire du Soney post-impérial et précolonial. Th. 3e cycle : Histoire : Paris 1: 1982. 289 p.

KANTÉ Moussa. L'enjeu des politiques de transport pour un pays enclavé. In *Efficacité, concurrence, compétitivité : la chaîne de transport en Afrique subsaharienne, actes du SITRASS 4 [Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-saharienne]*, Brazzaville, 28-30 octobre 1996. Lyon : SITRASS, 1996. P. 53-59.

KOUYATÉ Lansana. *Réussir l'intégration ouest-africaine pour une union africaine solide*. Abuja : CEDEAO, 2001. 132 p.

LACOSTE Yves. *Géographie du sous-développement*. Paris : Presses universitaires de France, 1965. 284 p.

LACOSTE Yves. *De la géopolitique aux paysages : dictionnaire de la géographie*. Paris : Armand Colin, 2003. 413 p.

LAFFLY Dominique. *Approche numérique du paysage : formalisation, enjeux et applications*. Paris : Publibook, 2009. 317 p.

LA RUE. *Rapport de tournée dans le canton de Téra*. Niamey : [S. N.], 1952. 35 p.

LAUZON Normand ; BOSSARD Laurent. Processus de décentralisation et développement local en Afrique de l'ouest. In *Communication de l'Atelier régional Afrique de l'Ouest : Journées 2005 des Attachés de la Coopération belge : Décentralisation dans les pays partenaires et coopération, Bruxelles, le 7 septembre 2005*. Niamey : DGAT, 2005. 50 p.

LEMARCHAND Philippe (dir.). *Atlas de l'Afrique : géopolitique du XXIe siècle*. 4e éd. Revue et mise à jour. Neuilly : Atlande, 2006. 251 p.

LÉVY Jacques ; LUSSAULT Michel (dir.). *Dictionnaire de la géographie*. Paris : Belin, 2003. 1033 p.

LOMBARD Jérôme. Transport et circulation dans l'espace ouest-africain : Échange, acteurs et lieux. In *L'Afrique. Vulnérabilité et défis*. Paris : Édition du temps, 2003, p 241-266

LOMBARD Jérôme et al. Nouvelle espaces, nouvelles centralités : Echanges et réseau en milieu rural sénégalais. *Historiens et Géographes*. 2000, n°379, p. 141-152

MACHENS Eberhard. *Contribution à l'étude des formations du socle cristallin et de la couverture sédimentaire de l'ouest de la République du Niger*. Paris, Éditions B.R.G.M., Bureau de recherches géologiques et minières, 1973. 167 p.

MARIE Jérôme. *Le territoire de Mare d'Ossolo : diversité culturelle et systèmes agropastoraux dans l'ouest du Sahel nigérien*. Bordeaux : Presses universitaires de Bordeaux, 1993. 320 p.

Magazine d'information de la CAFER N°1 à 15. Niamey, 2002, 15 p.

MANAUD Jean-Luc ; GUICHENEY Pierre. *La caravane de sel*. Paris : Hoëbeke, 2003. 95 p.

MARTIN Jean-Yves (éd.). *Développement durable ? : doctrines, pratiques, évaluations*. Paris : IRD [Institut de Recherche pour le Développement], 2002. 344 p.

MAYAKI Hadjara. *Développement économique des transports terrestres au Niger : vers une coordination*. Mém. DESS : Transport, Communication et Logistique des échanges internationaux : Paris 4 : 1994. 107 p.

MÉRENNE Émile. *Géographie des transports : contraintes et enjeux*. Nouvelle éd. Revue et corrigée. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2008. 281 p.

MERLIN Pierre. *L'aménagement du territoire*. Paris : Presses universitaires de France, 2002. 448 p.

MERLIN Pierre. *Géographie des transports*. Paris : Presses universitaires de France, 1992. 126 p.

MIÈGE Jean-Louis. Le commerce transsaharien au XIX^e siècle : essai de quantification. *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 1981, n° 32. P. 93-119.

MUSEUR Michel. Un exemple spécifique d'économie caravanière : l'échange sel-mil. *Journal des Africanistes*, 1977, n° 47-2. P. 49-80.

NIGER. Ministère de l'Aménagement du territoire. *Loi d'orientation de la politique d'aménagement du territoire au Niger*. Niamey : Ministère de l'Aménagement du territoire, 2006. 29 p.

NIGER. Ministère de l'équipement, Groupement promo-transport/Techni-Consult. *Etude pour la réalisation de débarcadères pour pirogues sur le fleuve Niger* : rapport final. Niamey, Ministère de l'équipement, 1999. 56 p.

NIGER. Ministère de l'Aménagement du territoire. Décret n°2004-130/PRN/ME/AT, *réglémentant le passage au niveau des postes de pesage et des sanctions à infliger en cas d'infractions*. Niamey : Ministère de l'Aménagement du territoire, 2004. [S. P.]

NIGER. Ministère de l'Aménagement du territoire. *Problématique et enjeux de l'aménagement du territoire au Niger*. Niamey : DGAT, 2008. 158 p.

NIGER. Ministère de l'Aménagement du territoire. *Bilan diagnostic du département de Téra*. Téra : SDAT, 2009, 166 p.

NIGER. Ministère de l'Équipement. *Diagnostic de l'état du réseau routier*. Niamey : DGTP, 2001. 57 p.

NIGER. Ministère de l'Équipement. *Convention de concession de l'activité de service public de traversée du fleuve par bac amphi drome à Farié*. Niamey : CNUT, 2006, 5 p.

NIGER. Ministère de l'Équipement. *Étude relative à l'aménagement de la route Téra-Dori : étude d'impact environnement et social*. Niamey : DGTP, 2006, 87 p.

NIGER. Ministère de l'Équipement. *Contrôle et surveillance des travaux d'aménagement et de bitumage de la route Téra-frontière Burkina Faso y compris la voirie de la ville de Téra*. Niamey : DGTP, 2010, 65 p.

NIGER. Ministère de l'Équipement. *Étude sur la réalisation de débarcadères pour pirogues sur le fleuve Niger*. Niamey : PROMO-TRANSPORT/TECHNI-CONSULT, 1999, 56 p.

NIGER. Ministère des Transports. *Etude pour l'élaboration d'un plan d'action opérationnel sur les transports*. Niamey : CNUT, 2004. 42 p.

NIGER. Ministère des Transports. *Revue économique : 2001-2002*. Niamey : Ministère des transports, ONT, 3003. 53 p.

NIGER. Ministère des Transports. *Analyse statistique : 2003-2004-2005*. Niamey : CNUT, 2006. 41 p.

NIGER. Ministère des Transports. *Bilan de l'action gouvernementale*. Niamey : DTT, 2003. 14 p.

NIGER. Ministère des Transports. *Stratégie Nationale des transports*. Niamey : Ministère des Transports, 2004, 101 p.

NIGER. Ministère des Transports. *Transport et pauvreté au Niger*. Niamey : PROMOS-TRANSPORT, 2000, 106 p.

NIGER. Ministère des Transports. *Etude sur la réorganisation du transport routier de marchandises au Niger*. Niamey : PROMOS-TRANSPORT, 1997, 38 p.

NIGER. Ministère des Transports. *Etude de réorganisation du transport routier de marchandise*. Niamey : BEAUVAIS-CONSULTANTS, 1990, 128 p.

NIGER. Ministère du Plan. *Analyse diagnostic de l'arrondissement de Téra*. Niamey : Service du plan, 1999. 146 p.

NIGER. Ministère des Mines et de l'Énergie. *Rapport de suivi et contrôle des activités d'orpaillage dans le Liptako Gourma du Niger*. Tillabéry : DRM/T, 1989, 66 p.

NIGER. Ministère des Mines et de l'Energie. *Campagne d'orpaillage*. Tillabéry : DRM/T, 2008, 25 p.

NIGER. Cabinet du Premier Ministre. *Stratégie de développement pour la réduction de la pauvreté 2008-2012*. Niamey : Secrétariat permanent de la SRP, 2007. 149 p.

NIGER. Cabinet du Premier Ministre. *Stratégie Nationale des Transports, routes et transport routier*. Rapport final. Niamey : Cabinet du Premier Ministre, 2004. 114 p.

NIGER. Code rural. *Recueil de texte*. Niamey : Secrétariat Permanent du code rural, 2007, 287 p.

NIGER. Actes de l'Atelier National. *Problématique et enjeux de l'aménagement du territoire au Niger*. Niamey : DGAT, 2008, 157 p.

NIGER. Acte de Forum. *Forum national d'échange et de capitalisation des expériences en matière de développement local*. Niamey : Secrétariat exécutif de la SDR, 2007, 99 p.

- NIGER. Commune de Téra. *Monographie de Téra*. Téra : LUCOP, 2006. 179 p.
- NIGER. Commune de Bankilaré. *PDC*, Téra : LUCOP, 2009. 94 p.
- NIGER. Commune de Dargol. *PDC*, Téra : LUCOP, 2005. 77 p.
- NIGER. Commune de Diagourou. *PD*, Téra : LUCOP, 2006. 81 p.
- NIGER. Commune de Gothey. *PD*, Téra : LUCOP, 2005. 74 p.
- NIGER. Commune de Kokorou. *PDC*, Téra : LUCOP, 2005. 82 p.
- NIGER. Commune de Gorouol. *PDC*, Téra : LUCOP, 2009. 85 p.
- NIGER. Commune de Méhenna. *PDC*, Téra : LUCOP, 2005. 69 p.
- NONJON Alain. *Concepts et mécanismes de géographie économique contemporaine*. Paris : Ellipses, 1992. 479 p.
- OUADADA Mohamed. *Le pays du Bani : désenclavement et développement dans le sud du Maroc*. Aix-en-Provence : Publications de l'Université de Provence, 2008. 260 p.
- PALLIER Ginette. *Les problèmes de développement dans les pays intérieurs de l'Afrique occidentale : contribution à l'étude du phénomène d'enclavement*. Th. État : Géographie : Bordeaux 3, 1982. 1278 p.
- PECQUEUR Bernard. *Le développement local : pour une économie des territoires*. 2e éd. Revue et augmentée. Paris : Syros, 2000. 132 p.
- PINI Giuseppe. Géographie des transports. In BAILLY Antoine (dir.). *Les concepts de la géographie humaine*. 5^e éd. Paris : Armand Colin, 2005. P.175-183.
- RAISON Jean-Pierre. La traite et le dépeçage. In BRUNET Roger (dir.). *Les Afrique au sud du Sahara*. Paris : Belin ; Montpellier : RECLUS, 1994. P.19-34
- RAYNAUT Claude. Quelques réflexions sur la notion d'enclavement. *Cahiers Géographiques de Rouen*, 1989, n° 32. P.129-136.
- RETAILLÉ Denis. Afrique : le besoin de parler autrement qu'en surface. *Espaces Temps : les cahiers*, 1993, n° 51/52. P. 52-62.

RITTER Jean. *Géographie des transports*. Paris : Presses universitaires de France, 1971. 134 p.

ROUCH Jean. Contribution à l'histoire du Songhay. *Mémoires de l'IFAN*, 1953, n° 29, 165 p.

SAVY Michel. Logistique et Territoire. *L'espace géographique*, 1993, n° 3. P. 210-218

STECK Benjamin. Transport et développement. In BROCARD Madeleine (dir.). *Transports et territoires : enjeux et débats*. Paris : Ellipses, 2009. P 125-154.

Société Centrale pour l'Équipement du Territoire. *Etude relative à l'aménagement de la route Dori-Téra entre le Burkina et le Niger : rapport final d'étude d'impact environnemental et social*. Niamey : ALG, 2006. 87 p.

SOULEY Halimatou. *Déréglementation du transport routier de marchandises au Niger et intégration sous-régionale*. Th. Doct. : Sciences économiques : Paris 12 : 2004. 424 p.

SOUMALIA Hammadou ; HAMIDOU Moussa ; LAYA Diouldé. *Traditions des Songhay de Téra, Niger*. Paris : Karthala : ARSAN [Association pour la promotion de la recherche scientifique en Afrique noire]; Niamey : CELTHO [Centre d'études linguistiques et historiques des traditions orales de Niamey], 1998. 301 p.

TÉFRA Martine. *Economie des transports*. Paris : Ellipses, 1996. 192 p.

VACHON Bernard. *Le développement local : théorie et pratique : réintroduire l'humain dans la logique de développement*. Québec : Gaëtan Morin, 1993. 331 p.

VIGARIE André. *Echanges et transports internationaux : depuis 1945*. Paris : Sirey, 1987. 248 p.

WOLKOWITSCH Maurice. *Géographie des transports : aménagement et environnement*. Paris : Armand Colin, 1992. 191 p.

WACKERMANN George. Enclavement et mobilité en Afrique occidentale : l'exemple du Burkina Faso. *Afrique Contemporaine*, 1986, octobre/décembre, n° 140. P. 24-39.

WALTHER Olivier et RETAILLÉ Denis. *Le modèle sahélien de la circulation, de la mobilité et de l'incertitude spatiale*. *Autrepart*, 2008, n° 47, p. 109-124.

ZAKI Yahouza ; MOSSI Moussa ; YONLI Boukari... [et al.]. *Étude sur le transport routier au Niger*. Niamey : CESOC [Conseil Economique, Social et Culturel], 2009. 66 p.

ZANIN Christine ; TRÉMÉLO Marie-Laure. *Savoir faire une carte : aide à la conception et à la réalisation d'une carte thématique univariée*. Paris : Belin, 2003. 199 p.

ZEMBRI Pierre ; VARLET Jean (dir.). *Réseaux de communication et aménagement du territoire: un état de l'art des approches de la géographie des transports*. Noisy-le-Grand : GDR 903 [Groupement De Recherche 903 « Réseaux »] du CNRS, 1999. 92 p.

Sources internet :

Animal Traction Network for East and Southern Africa : <http://www.atnesa.org> [janvier 2011]

Afrique, désenclavement des zones rurales : <http://www.médiaterre> [février 2010]

African Railways : <http://www.fahrplancenter.com> [mars 2009]

Aménagement du territoire en Afrique : <http://www.aménagement-afrique.com> [novembre 2009]

Atlas régional de l'Afrique de l'ouest : <http://www.atlas-westafrica> [octobre 2010]

BOUBACAR SÉGA Diallo. L'empire Songhoy. [Http://www.histoire-afrique.org](http://www.histoire-afrique.org) [janvier 2010]

DEBRIE Jean. Enclavement et corridors en Afrique de l'Ouest : <http://www.aménagement-afrique.com> [mai 2009]

Évolution institutionnelle et transport : <http://www.uemoa.int> [mars 2009]

Enclavement intérieur et extérieur : <http://www.napa-pana.org> [avril 2009]

Enclavement et accès aux marchés : <http://www.grandlac.net> [février 2011]

Forum international pour le transport rural et le Développement :
<http://www.ifrtd.org/french/index.htm> [février 2011]

<Http://www.lesahel.org/>

<Http://www.stat-niger.org/statistique>

L'Afrique de l'ouest relié par une autoroute : <http://www.un.org> [décembre 2008]

Les migrations transsahariennes : <http://www.mmsch.univ-aix.fr> [janvier 2009]

Le droit au désenclavement et les corridors de transi : <http://www.aménagement-afrique.com>
[avril 2009]

Réseau routier trans Afrique : <http://www.traxmap.com> [mai 2011]

Sub-Saharan Africa Transport Policy Program : <http://www.worldbank.org/afr/ssatp>
[septembre 2010]

Système de transport pour un développement intégré : <http://www.codesria.org> [janvier 2009]

Situation des transports en Afrique : <http://www.uneca.org> [septembre 2009]

Waterways and Livelihoods Community : <http://www.ruralwaterways.org> [décembre 2010]

World Bank Transport Sector : <http://www.worldbank.org/transport> [mars 2011]

Table des figures

Figure 1.1.1 A et B : densités de route et rail dans le monde.....	19
Figure 1.1.2 : projet d'autoroute en Afrique de l'Ouest.....	21
Figure 1.1.3 : Téra, une enclave au Niger	27
Figure 1.1.4 : localisation du département de Téra au Niger	32
Figure 1.1.5 : zone de présence gourmantche et zalanghé	34
Figure 1.1.6 : les cantons du département de Téra.....	39
Figure 1.1.7. : le découpage administratif du Niger.....	40
Figure 1.1.8 : les communes du département de Téra.....	41
Figure 1.1.9 : représentativité ethnique de Téra	43
Figure 1.1.20 : la pyramide des âges de la population de Téra d'après RGP (2001).....	44
Figure 1.1.21 : les communes par nombre de population	45
Figure 1.1.22 : les densités communales de population.....	46
Figure 1.1.23 : les matrices issues de l'enquête et des entretiens	52
Figure 1.1.24 : chaîne méthodologique de traitement de l'information.....	53
Figure 1.2.25 : graphe de distribution de fréquences cumulées et boîtes à moustaches	55
Figure 1.1.26 : représentations des occurrences.....	55
Figure 1.1.27 : graphes de régression.....	56
Figure 1.1.28 : graphe de résidu	57
Figure 1.1.29 : les classes d'âges dans la mobilité.....	62
Figure 1.1.30 : principe d'une CAH (d'après laffly D., 2005).....	63

Figure 1.1.31 : classes AFC d'après enquêté de terrain (2009)	64
Figure 1.1.32 : le profil de classe1 AFC d'apres enquete (2009).....	64
Figure 1.1.33 : carte topographique de l'IGNN (2008).....	66
Figure 1.1.34 : les zones d'enquêtes	67
Figure 1.1.35 : schéma des postes-temoins de l'enquête	68
Figure 1.1.36 : localisation des postes-témoins de l'enquête.....	70
Figure 1.1.37 : le découpage administratif du département de Téra avant et a l'issu de la décentralisation.....	72
Figure 1.2.1 : position géographique du Niger.....	75
Figure 1.2.2 : les pistes caravanières	77
Figure 1.2.3 : les routes commerciales de 1500 a 1800	80
Figure 1.2.4 : circuit de transit de cigarette vers le Maghreb.....	82
Figure 1.2.5 : le cercle de Niamey en 1926.....	86
Figure 1.2.6 : représentation de l'ouest de la colonie du Niger de 1932 a 1947	87
Figure 1.2.7 : les pays membres de la CEDEOA	93
Figure 1.2.8 : les pays membres de l'UEMOA	94
Figure 1.2.9 : schéma de l'organisation du transport inter-état.....	95
Figure 1.2.10 : situation du déséquilibre du commerce extérieur du Niger en 2009	102
Figure 1.2.11 : évolution des importations par catégories de produits	103
Figure 1.2.12 : répartition des exportations par zone de destination de1999 a 2008.....	105
Figure 1.2.15 : le trafic a l'importation par corridor de 2000 a 2009.....	111
Figure 1.2.16 : le fret nigérien au niveau des ports du Golfe de Guinée.....	112

Figure 1.3.1 : incidence de la pauvreté selon le milieu de résidence en 2008	116
Figure 1.3.2 : aperçu spatial de la pauvreté au Niger	117
Figure 1.3.3 : distribution des parcours suivant la distance en milieu rural.....	120
Figure 1.3.4 : part du transport dans le PIB	123
Figure 1.3.5 (A,B et C) : type de route au Niger.....	126
Figure 1.3.6 : exemple de piste	127
Figure 1.3.7 : localisation du réseau routier national	128
Figure 1.3.8 : trafic induit par les reseau routier national	130
Figure 1.3.9 : ressources financières de la cafer au 20/09/05 en FCFA.....	133
Figure 1.3.10 : effectif du parc automobile nigérien par catégorie de véhicules	134
Figure 1.3.11 : les voies ferrées de l’Afrique de l’Ouest	139
Figure 1.3.12 : historique du rail de l’Afrique de l’Ouest.....	141
Figure 1.3.13 : les projets ferroviaires et le territoire du Niger.....	144
Figure 2.1.1 : les zones agroclimatiques	149
Figure 2.1.2 : la moyenne de la production agricole de 1988 a 2008	150
Figure 2.1.3 : évolution des productions de mil et de sorgho	151
Figure 2.1.4 (A, B, C et D) : cultures pluviales.....	152
Figure 2.1.5 : évolution du bilan céréalier (mil et sorgho) de 1988 a 2007	153
Figure 2.1.8 : effectifs du cheptel a Téra en 2009	156
Figure 2.1.9 : troupeau de bovins et ovins entre les champs de mil.....	159
Figure 2.1.10 : femmes occupées à griller du poisson au bord du fleuve	160

Figure 2.1.11 : la structure géologique du département de Téra.....	161
Figure 2.1.12 : provenances des exploitants du site d'orpaillage de Komabangou	164
Figure 2.1.13 : les sites d'orpaillage du département de Téra.....	165
Figure 2.1.14 : le site d'orpaillage de Komabangou	168
Figure 2.1.15 : l'exploitation de l'or par puits sur le site de Boura	170
Figure 2.1.16 : l'extraction manuelle de l'or sur le site de Komabangou	171
Figure 2.1.17 : l'usine de la Société des Mines du Liptako dans la Sirba.....	173
Figure 2.1.18 : le découpage des titres miniers dans le département de Téra.....	174
Figure 2.1.19 : l'usine de production d'or de la Société des Mines du Liptako.....	175
Figure 2.1.20 : le marché de la ville de Téra, côte bétail	177
Figure 2.2.1 : le réseau routier construit du département de Téra.....	185
Figure 2.2.2 : importance typologique du réseau routier par catégorie.....	187
Figure 2.2.3 : la RN°4 au niveau du village de Bandjo.....	188
Figure 2.2.4 : route en terre moderne	189
Figure 2.2.5 : la RN°39 au niveau du village de Dibilo	190
Figure 2.2.6 : la piste de Dargol-Yelwani en saison des pluies.....	191
Figure 2.2.7 : la piste de Tafagou-Korogoussou a l'entrée de Belleykoyre.....	192
Figure 2.2.8 : radier sur la piste de Belleykoyré-Tessi-Korogoussou	193
Figure 2.2.9: le tronçon Doungouro-Karta.....	194
Figure 2.2.10 : le village de Zoribi et les sentiers qui y mènent	194
Figure 2.2.11 (A, B, C et D) : types de véhicules a Téra	196

Figure 2.2.12 (A, B, C et D) : animaux de bat dans la mobilité.....	198
Figure 2.2.13 (A et B) : charrette a traction animal	199
Figure 2.2.14 : cycliste Gourmantché sur la piste Téra-Bangaré	200
Figure 2.2.15 : commerçant a vélo dans la Sirba	201
Figure 2.2.16 : motos de marques asiatiques au marché de Boulkagou.....	202
Figure 2.2.17 : vente au détail d'essence au village de Boulkagou	203
Figure 2.2.18 : pirogue sur le fleuve à Gothey	204
Figure 2.2.19 : gares routières et quais de pirogues du département de Téra	205
Figure 2.2.20 (a et b) : quai de pirogue a Yelwani et gare routière a Gothey	206
Figure 2.2.21 : parking de charrettes du marché de Gothey.....	209
Figure 2.2.22 : taxi-motos à un jour de marché de la ville de Téra.....	210
Figure 2.3.1 : les origines géographique des catégories socioprofessionnelles	216
Figure 2.3.2 (a, b et c) : moyens de la mobilité culturelle.....	218
Figure 2.3.3 (a, b) : images de femmes dans la mobilité.....	220
Figure 2.3.4 : bellas a dos d'âne en provenance du marché de Yelwani.....	223
Figure 2.3.5 : les origines géographiques de enquêtées selon le sexe.....	224
Figure 2.3.6 : rapport des revenus homme-femme.....	228
Figure 2.3.7 : femmes et petit commerce au marché de Gothey	229
Figure 2.3.8 : relation entre activités pratiquées et moyens de transport utilisés.....	230
Figure 2.3.5 : relation entre les catégories socioprofessionnelles et leurs âges	231
Figure 2.3.9 : personnes enquêtées selon l'âge et la provenance	232

Figure 2.3.10 : espace factoriel et données de terrain	235
Figure 2.3.11 : caractères sexues de la mobilité dans le département de Téra.....	237
Figure 2.3.12 : les destinations des enquêtes	238
Figure 2.3.13 : projection des classes-traffic AFC selon les provenances	239
Figure 2.3.14 : les marchés hebdomadaires du département de Téra.....	241
Figure 2.3.15 : samedi, jour de marché de Goundey.....	243
Figure 2.3.15 : vendredi, jour de marché de Diagourou	244
Tableau 2.3.8 : les marchés hebdomadaires de type communal	245
Figure 2.3.16 : jeudi, jour de marché de la ville de Téra	247
Figure 2.3.17 : fréquentation du marche de Gothey et moyens de transport utilisés	248
Figure 2.3.18 : relation entre mobilité des CSP et periode d'exercice des activités	249
Figure 2.3.19 : importance de la fréquentation du marche de Téra.....	251
Figure 2.3.20 : les provenances des CSP au marché de la ville de Téra	252
Figure 2.3.21 : aire de chalandise du marché de la ville de Téra	253
Figure 2.3.22 : origine géographique et raisons des déplacements	257
Figure 2.3.23 : le réseau des marches hebdomadaires et la mobilité	259
Figure 3.1.1 : les niveaux d'utilisation des différents moyens de mobilite à Téra.....	263
Figure 3.1.2 : les modes de mobilité des enquêtes	264
Figure 3.1.3 : les déplacements des CSP par les moyens utilisés	264
Figure 3.1.3 : les niveaux du trafic sur les routes nationales de Téra	267
Figure 3.1.4 (A, B et C) : véhicules transportant du b2tail	270

Figure 3.1.5 : évolution des ventes de bétail sur les marchés de Téra de 1988 a 1998.....	271
Figure 3.1.6 (A et B) : la piste de la Sirba.....	274
Figure 2.3.7 : le réseau hydrographique du département de Téra	275
Figure 3.1.8 : obstacle de l'hydrographie dans la mobilité	279
Figure 3.1.9 : repartition du linéaire routier par commune et par type	280
Figure 3.1.10 : répartition quantitative du réseau routier par commune	281
Figure 3.1.11 : types de routes par commune	282
Figure 3.1.12 : projection de la population ayant un acces direct au réseau routier	286
Figure 3.1.13 : le niveau d'utilisation des routes nationales deTéra	288
Figure 3.1.14 : distances parcourues pour les soins de sante	289
Figure 3.1.15 (A et B) : distances vers les CSI et l'hôpital.....	290
Figure 3.1.16 : équipements santaires et mobilité.....	291
Figure 3.1.17 : distances parcourues pour les collègues	293
Figure 3.1.18 : équipements scolaires et mobilité.....	295
Figure 3.1.19 : évolution de la pluviométrie dans le Sahel (1950-2000).....	296
Figure 3.1.20 : carte climatique du Niger.....	298
Figure 3.1.21 : schéma de l'impact du changement climatique sur la mobilité.....	300
Figure 3.2.1 : obstacles dans les déplacements	303
Figure 3.2.2 : la population locale dans la construction des pistes	304
Figure 3.2.3 : schéma de débarcadère	307
Figure 3.2.4 : répartition du linéaire routier du département de Téra en 2005	311

Figure 3.2.5 : évolution du linéaire routier de Gorouol et Bankilaré	312
Figure 3.2.6 : répartition du linéaire routier de Téra en 2010	313
Figure 3.2.7 : évolution du niveau d'équipement de transport de Tessi	316
Figure 3.2.8 : les niveaux d'équipement routier en 2005 et 2010.....	317
Figure 3.2.9 : densités zonales de population de Téra.....	318
Figure 3.2.10 : les difficultés exprimées dans la chaîne de transport.....	320
Figure 3.2.11 : point de franchissement du fleuve par le bac a Farié.....	321
Figure 3.2.12 : vu d'ensemble du bac amphidrôme de Farié	323
Figure 3.2.13 : bac Farié a quai	325
Figure 3.2.14 : structure du trafic induit par le bac farie d'aout 2009 a juillet 2010	326
Figure 3.2.15 : transbordement de véhicule et bétail par le bac Farié.....	328
Figure 3.2.16 : difficultés dans l'utilisation du bac selon les provenances	330
Figure 3.2.17 : file de véhicules en attente de prendre le bac Farié	332
Figure 3.2.18 : impact d'un pont a la place du bac de l'avis de la population.....	334
Figure 3.2.19 : aperçu des faux frais perçus aux postes de controle du corridor beninois.....	339
Figure 3.2.20 : évolution des flux d'importation drainés par la RN6 de 2001 a 2010.....	342
Figure 3.2.21 : dispositif réglementaire de la charge de l'essieu de l'UEMOA	343
Figure 3.2.22 : au poste frontalier de controle de makalondi.....	344
Figure 3.2.23 : la route Téra-dori a la frontiere Niger/Burkina.....	346
Figure 3.2.24 : lancement des travaux de construction de la route Niamey-Farié.....	348
Figure 3.2.25 : impact de la route Téra-Dori dans la recombposition de la mobilité	352

Table des tableaux

Tableau 1.1.1 : analyse bivariée	56
Tableau 1.1.2 : coefficient de corrélation.....	58
Tableau 1.2.1 : indicatifs des postes de contrôle juxtaposés	98
Tableau 1.2.2 : fréquences des postes de contrôle sur les axes routiers.....	99
Tableau 2.1.1 : évolution du cheptel	157
Tableau 2.3.1 : principales catégories socioprofessionnelles.....	214
Tableau 2.3.2 : relation entre le sexe de l'enquête et les distances parcourues	221
Tableau 2.3.3 : relation entre le sexe des enquêtés et leurs modes de mobilité	222
Tableau 2.3.4 : présence homme/femme dans la mobilité	225
Tableau 2.3.6 : répartition des nombres de marchés hebdomadaires par commune.....	240
Tableau 2.3.7 : les marchés hebdomadaires de type villageois.....	242
Tableau 2.3.8 : les marchés hebdomadaires de type communal	245
Tableau 2.3.9 : les marchés hebdomadaires de type départemental.....	246
Tableau 2.3.10 : les raisons des déplacements des CSP.....	254
Tableau 3.1.1 : les obstacles dans le déplacement pour les activités	266
Tableau 3.1.2 : les classes de trafic sur le réseau routier bitumé.....	268
Tableau 3.1.3 : les classes de trafic sur le réseau routier en terre.....	269
Tableau 3.1.4 : les entraves dans les déplacements pour les activités	273
Tableau 3.1.5 : les mares et retenues d'eau du département de Téra.....	277
Tableau 3.2.6 : entrave dans les déplacements selon les périodes	278

Tableau 3.1.6 : difficultés selon les raisons des déplacements	283
Tableau 3.1.7 : répartition du linéaire du réseau routier par catégorie.....	285
Tableau 3.1.8 : moyen de déplacement et équipements de santé	292
Tableau 3.1.9 : les CEG et lycées du departement de Téra.....	294
Tableau 3.2.2 : les prix de produits sur le marche deBelleykoyre	316
Tableau 3.2.3 : les flux induits par le bac farie le jeudi 05 juillet 2010	327
Tableau 3.2.4 : difficultés rencontrées par les usagers du bac Farié	331
Tableau 3.2.5 : le devenir du bac de l’avis de la population	333
Tableau 3.2.7 : délais d’attente des marchandises au port autonome de Cotonou en 2007 ...	336
Tableau 3.2.6 : impact d’un pont à Farié.....	347
Tableau 3.2.8 : impacts d’un pont a Farié de l’avis des usagers du bac	349
Tableau 3.2.9 : prévisions de trafic induit par les 2 ponts de Niamey	350
Tableau 3.2.10 : difficultés vécues a l’échelle de Téra et sur le bac	354

Table des matières

Resumé	5
Abstract	5
Remerciements	6
Sommaire	8
Liste des acronymes	9
Introduction générale.....	12
Première partie : mobilité et dynamique territoriale en Afrique sahéenne	17
1.1. La problématique générale et la méthodologie de la recherche	18
1.1.1. Problématique générale	18
1.1.1.1. Le contexte général du transport et de la mobilité en Afrique	19
1.1.1.2. Les concepts de l'étude	23
1.1.1.3. Le terrain d'étude	31
1.1.1.4. Le département de Téra dans le processus de la décentralisation au Niger	39
1.1.1.5. Les caractéristiques démographiques du département de Téra.....	42
1.1.2. L'intérêt de la thématique pour un département de Téra au Niger	47
1.1.3. Les hypothèses de travail	48
1.2. Le Niger, son enclavement dans sa continentalité	
1.2.1. Les attributs de l'enclavement du Niger	74

1.2.2. Le Sahel, espace de mobilité historique	76
1.2.3. La logique coloniale et l'inversion territoriale	79
1.2.4. La resurgence d'une autre forme de mobilité transsaharienne.....	81
1.2.5. Le contexte politique ouest-africain	83
1.2.5.1. Le trace des frontières, une des dimensions de l'enclavement	84
1.2.5.2. La frontière nigéro-voltaïque, un exemple d'une recomposition territoriale	85
1.2.5.3. Les indépendances et la difficile insertion des États enclaves dans les échanges	88
1.2.5.4. Les premières tentatives de regroupement d'États en Afrique de l'Ouest	89
1.2.6. Le contexte actuel de regroupement d'États en Afrique de l'Ouest.....	91
1.2.6.1. La Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)	92
1.2.6.2. L'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).....	94
1.2.6.3. Le décalage entre les discours et les pratiques : le bilan des actions	96
1.2.6.4. La créations des postes de controle juxtaposes	97
1.2.6.5. Du respect des dispositions communautaires.....	99
1.2.7. La structure de l'import-export nigérien	101
1.2.7.1. Les importations	102
1.2.7.2. Les exportations	104
1.2.7.3. Le Niger, pôle d'attraction pour les ports du Golfe de Guinée	105
1.2.7.4. Bilan des importations à travers les corridors de désenclavement.....	111
1.2.8. Les coûts de transport à travers les corridors de désenclavement.....	112

1.3. Le transport dans les politiques publiques au Niger.....	114
1.3.1. La politique d'aménagement du territoire.....	114
1.3.2. Le transport dans l'approche sectorielle de réduction de la pauvreté.....	115
1.3.2.1. La stratégie de réduction de la pauvreté (SRP).....	115
1.3.2.2. Analyse spatiale de la pauvreté au Niger.....	116
1.3.2.3. Les infrastructures de transport et la pauvreté.....	118
1.3.2.4. Le transport dans la stratégie du développement rural (SDR).....	119
1.3.3. La stratégie nationale des transports (SNT).....	121
1.3.4. Le transport routier dans l'économie nationale.....	122
1.3.5. Les caractéristiques du transport et de la mobilité au Niger.....	123
1.3.5.1. Les infrastructures routières.....	125
1.3.5.2. L'état actuel du réseau routier.....	129
1.3.5.3. Les sources de financement de la route : la CAFER.....	131
1.3.5.4. Un parc automobile vétuste.....	133
1.3.5.5. Les opérateurs de transports.....	136
1.3.5.6. Du délabrement a l'enclavement.....	137
1.3.6. L'espace nigérien au centre des projets ferroviaires.....	138
1.3.6.1. Le transsaharien.....	140
1.3.6.2. Les projets ferroviaires en cours.....	142
Conclusion de la première partie.....	145
Deuxième partie : le transport et la mobilité dans l'économie du département de Téra.....	146

2.1. Une économie rurale en mutation	147
2.1.1. Les zones agro-climatiques	147
2.1.2. Les productions agricoles	148
2.1.2.1. Les cultures pluviales	150
2.1.2.2. Les cultures de saison sèche	154
2.1.3. L'élevage	155
2.1.3.1. Le cheptel	155
2.1.3.2. La ressource pastorale : entre atouts et contraintes	158
2.1.4. La pêche	159
2.1.5. Le potentiel minier	161
2.1.6. L'exploitation aurifère	163
2.1.6.1. L'orpaillage	163
2.1.6.2. Les sites d'orpaillage	164
2.1.6.3. La production artisanale de l'or	170
2.1.6.4. Les ressources financières générées par l'exploitation de l'or	172
2.1.6.5. L'industrie aurifère	173
2.1.7. Les échanges commerciaux	175
2.1.7.1. Le commerce du bétail, une manne dans l'économie locale	176
2.1.7.2. La commercialisation de l'or	179
2.2. L'offre et la demande de transport dans le département de Téra	183
2.2.1. L'infrastructure de transport	184

2.2.1.1. Le réseau routier	184
2.2.1.2. Classification du réseau routier	186
2.2.2. Les moyens de transport, entre tradition et modernité	195
2.2.2.1. Téra et son parc automobile	195
2.2.2.2. Les moyens intermédiaires de transport (mit).....	197
2.2.3. Les gares routières et quais de pirogues	204
2.2.4. Les opérateurs de transport	206
2.2.4.1. Une société de transport de voyageurs	207
2.2.4.2. Les opérateurs artisans	207
2.2.4.3. Les charretiers	208
2.2.4.4. Les promoteurs de taxi-moto.....	209
2.2.4.5. La prédominance des moyens intermédiaires de transport	211
2.3. Pratique et représentation de la mobilité dans le département de Téra	213
2.3.1. Des usagers aux profils différenciés.....	213
2.3.2. Les empreintes culturelles de la mobilité	216
2.3.3. Une mobilité marquée par le sceau du genre	219
2.3.3.1. Structures sociales et inégalités dans les déplacements	223
2.3.3.2. Femmes, revenus et mobilité.....	227
2.3.4. Une mobilité marquée par sa jeunesse	230
2.3.5. Éléments d'explication de la mobilité	233
2.3.5.1. Les usagers dans la pratique de la mobilité.....	233

2.3.5.2. Pratique spatiale de la mobilité	237
2.3.6. Le marchés hebdomadaires dans la mobilité.....	240
2.3.6.1. Le marché hebdomadaire de type villageois	241
2.3.6.2. Le marché hebdomadaire de type communal.....	244
2.3.6.3. Le marché hebdomadaire de type départemental	246
2.3.6.4. Le marché hebdomadaire, pôle d'attraction des corps de métier	247
2.3.6.5. Le marché de la ville de Téra, le département au contact du monde	250
2.3.7. Les fonction des marchés hebdomadaires	253
2.3.7.1. Les fonctions économiques	254
2.3.7.2. Les fonctions sociales.....	256
Conclusion de la deuxième partie	260
Troisième partie : le département de Téra, un espace circulatoire entre discontinuités et enjeux.....	261
3.1. Le département de Téra entre circulation et rugosités.....	262
3.1.1. Les modes de mobilité dans le département de Téra	262
3.1.2. La marché a pied, mode de transport a part entière ou expression d'une demande latente de transport a Tèra ?	265
3.1.3. Le trafic routier sur le réseau national du département de Téra.....	266
3.1.3.1. Le trafic routier a l'épreuve de la route	269
3.1.3.2. La mobilité a l'épreuve de l'hydrographie	274
3.1.4. L'accès direct au reseau routier national du departement de Téra.....	284
3.1.5. L'utilisation du réseau national du département de Téra	285

3.1.6. L'accessibilité de la population aux équipements sociaux.....	287
3.1.6.1. L'accès aux infrastructures de santé.....	288
3.1.6.2. L'accès aux infrastructures scolaires.....	293
3.1.7. Le changement climatique et recul de la mobilité dans le département de Téra	296
3.1.7.1. Le Sahel nigérien un milieu à risque climatique	297
3.1.7.2. Impact du changement climatique sur la mobilité dans département de Téra.....	299
3.2. Le transport face aux enjeux de développement à Téra	301
3.2.1. Le désenclavement intérieur du département de Téra.....	301
3.2.1.1. L'infrastructure en question dans le développement économique et social	302
3.2.1.2. Un système de transport local a réorganiser.....	305
3.2.1.3. L'émergence d'acteurs nouveaux dans la mobilité a Tera.....	308
3.2.1.4. Les enseignements que l'on peut tirer de l'action des ONG.....	310
3.2.1.5. L'impact des actions de Goy Ga Zaada sur le maillage routier	312
3.2.1.6. De l'utilité a l'appropriation des actions de Goy Ga Zaada	314
3.2.1.7. Le village de Tessi, un exemple concret des réalisations de GGZ à Téra	315
3.2.1.8. L'intervention des ONG : des actions a recadrer	317
3.2.2. Le département de Téra dans son enclavement extérieur.....	320
3.2.2.1. Le bac Farié au centre du désenclavement extérieur du département de Téra.....	322

3.2.2.2. Les activités du bac Farié	324
3.2.2.3. Le bac Farié : le transbordeur du bétail.....	328
3.2.2.4. Les limites du bac Farié dans le désenclavement extérieur	329
3.2.3. Les perspectives a court terme	333
3.2.4. Les perspectives a moyen et long terme.....	335
3.2.4.1. La recomposition du paysage de l'import export nigérien.....	335
3.2.4.2. La concurrence animée par l'import-export nigérien.....	340
3.2.4.3. Les limites de la RN6 dans le désenclavement extérieur du Niger.....	342
3.2.5. Le role prévisionnel de Téra dans la communication transfrontalière	345
3.2.5.1. Les deux options du désenclavement extérieur de Téra en question	346
3.2.5.2. Un port sec pour le département de Téra	351
Conclusion de la troisième partie	354
Conclusion générale	356
Bibliographie	361
Table des figures	375
Table des tableaux	383
Table des matières	385
Annexes	393

ANNEXES

ANNEXES 1

Les techniques d'exploitation artisanale de l'or

Sur l'ensemble des sites, les orpailleurs pratiquent les mêmes techniques d'exploitation avec l'utilisation d'outils artisanaux. Ces outils se résument à la pelle, la pioche, le pic (barre à mine), le marteau, le sac en plastique et l'échelle en bois. Les travaux d'exploitation sont exécutés sans consignes de sécurités apparentes.

Cette extraction artisanale de l'or se fait suivant quatre techniques d'exploitation en fonction de la nature du terrain et du type de minéralisation recherchée ainsi que des moyens des exploitants.

* La fouille superficielle

C'est l'une des plus simples techniques d'exploitation de l'or. Elle est utilisée pour les éluvions principalement dans les sillons du Gorouol et de Téra-Gassa ainsi que sur les terrasses de la Sirba. La profondeur des fouilles varie entre 0 et 1 mètre à partir de la surface topographique et ne représente pas de risque d'effondrement ou d'éboulement. Les travaux sont exécutés individuellement ou par groupe de 2 à 3 personnes de la même famille, village ou région. Il ressort de nos observations que la technique de la fouille superficielle est généralement celle de ceux dont les moyens sont modestes. Elle leur permet juste de récupérer des pépites d'or dans les formations latéritiques afin de subvenir aux besoins immédiats des familles. Il se trouve que la recherche d'or par la technique de la fouille superficielle s'intensifie dans le département de Téra en temps de crise alimentaire chronique. Elle permet de pallier le déficit alimentaire au sein des familles.

* L'exploitation de l'or alluvionnaire

Il s'agit d'une méthode d'extraction de l'or contenue dans les alluvions des lits des cours d'eau. Dans ce cas précis, elle est utilisée surtout dans la vallée de la Sirba et ses affluents. Le traitement des alluvions se fait sur place à la batée par des personnes de tout âge et sexe confondus.

* La technique d'exploitation de l'or par puits

Elle consiste essentiellement au fonçage de puits verticaux en forme circulaire, rectangulaire ou carré et d'une profondeur de 5 à 40 mètres. Ce fonçage des puits se fait également par système de gradins d'un mètre de large sur 2 mètres de hauteur principalement dans la

cuirasse latéritique ou dans les formations altérées du socle jusqu'à l'atteinte du filon minéralisé. La distance entre les ouvrages varie de 1 mètre à 3 mètres sur toutes les nouvelles excavations. Les puits sont exécutés par groupes de 10 à 20 orpailleurs travaillant en équipes de 5 à 10 personnes jusqu'à l'atteinte du filon minéralisé. Après quoi, une autre équipe de 2 à 3 personnes se charge de l'abatage et de l'évacuation du minerai qui est ensuite partagé entre tous les membres du groupe. Ceux-ci peuvent être de la même famille, village, région ou travaillant pour le compte d'un exploitant privé qui est le plus souvent propriétaire du puits. Notons que la technique d'exploitation de l'or par puits s'est avérée la plus dangereuse. Les accidents d'éboulement sont fréquents et causent des dommages. L'effondrement d'un puits le 23 mars 1989 sur le site de Tchakam à la suite duquel 4 orpailleurs perdirent la vie reste encore dans les mémoires. Suite à la multiplication de ce genre d'accidents, l'État nigérien à travers le Ministère des Mines et de l'Energie a réglementé les activités de la recherche artisanale de l'or. Par cette réglementation⁷², des consignes de sécurité sont souvent données par les services techniques. Par la même occasion, l'orpaillage est interdit sur certains sites en saison des pluies et la campagne est ouverte désormais le 15 octobre et close le 15 mai de chaque année.

* L'exploitation par tranchée

Elle se fait par enlèvement de la couche stérile qui recouvre le gisement à travers une ouverture en forme de tranchée sur toute la longueur apparente du filon qui se présente généralement en veine de quartz. Habituellement, une tranchée peut regrouper plusieurs centaines d'orpailleurs organisés en groupes de 10 à 40 personnes. Sur les sites, les tranchées peuvent atteindre une longueur de 40 à 100 m, une largeur de 10 à 20 m et une profondeur de 20 à 40 m. Le système de gradins est appliqué également pour toutes les tranchées et suivant le pendage du filon minéralisé. Après abatage de ce dernier, l'équipe remonte en surface afin de procéder à l'élargissement de la tranchée en descendant toujours par gradins pour atteindre de nouveaux filons. L'accès dans les tranchées se fait à l'aide d'échelles et de cordes fixées à un piquet en bois. Les déblais et le minerai sont évacués des excavations dans des sacs en plastique et à l'aide de cordes.

⁷² Arrêté n°03 MM/E/DM du 11 janvier 1994 définissant les modalités de la surveillance et du contrôle par l'administration des sites d'orpaillage.

Article premier : les sites d'exploitation artisanale d'or, quelle que soit leur importance, sont soumis à la surveillance et au contrôle de l'administration. À ce titre, ils sont ouverts aux activités d'orpaillage du 15 octobre au 15 mai. Cette période est appelée campagne d'orpaillage. Du 16 mai au 14 octobre, sur proposition du coordinateur visé à l'article 8, certains sites d'orpaillage seront fermés aux activités par décision du Ministre chargé des Mines.

ANNEXE 2

Transports et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger

2009 - UTM/UAM

Cette enquête traite de la question des transports terrestres en tant que moyen d'accessibilité aux ressources économiques, naturelles et aux services sociaux au Niger à travers le département de Tera.

Identification de l'enquêté

1. Quel est votre nom ?

La réponse n'est pas obligatoire.

2. Quel est votre prénom ?

La réponse n'est pas obligatoire.

3. Quel âge avez-vous ?

La réponse est obligatoire.

4. Quel est le sexe de l'enquêté ?

masculin féminin

La réponse est obligatoire.

5. Vous êtes de quelle nationalité ?

La réponse est obligatoire.

6. Combien de personnes résident dans votre foyer ?

A poser uniquement à la population résidente du département de Tera.

7. Quels sont les moyens de déplacement utilisés dans votre foyer ?

A poser uniquement à la population résidente du département de Tera.

Activité de l'enquêté

8. Quelle est votre activité principale ?

- commerçant producteur rural
 transporteur salarié
 artisan élève/étudiant
 orpailleur autre (à préciser)

La réponse est obligatoire.

9. A quelle période de l'année vous l'exercez ?

La réponse est obligatoire.

10. Avez-vous une activité secondaire ?

oui non

La réponse est obligatoire.

11. De quoi s'agit-il ?

La réponse est obligatoire.

12. Quelle est la période d'exercice ?

La réponse est obligatoire.

13. Quels revenus tirez-vous des vos activités ?

La réponse est obligatoire.

14. Votre activité secondaire exige-t-elle un déplacement sur une longue distance ?

oui non

La réponse est obligatoire.

15. Si oui, au moyen de quoi vous vous déplacez ?

- en véhicule en tant que conducteur
 en véhicule en tant que passager
 en charrette
 à moto
 à vélo
 en progue
 à cheval
 à dos d'âne
 à dos de dromadaire
 à pieds

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

La réponse est obligatoire.

16. Quelle distance parcourez-vous pour les besoins de votre activité principale ?

Si l'enquêté ne peut pas donner la distance kilométrique, demander le temps mis et sa provenance.

17. Quelle distance parcourez-vous pour les besoins de votre activité secondaire ?

Si l'enquêté ne peut pas donner la distance kilométrique, demander le temps mis et sa provenance.

Itinéraire de l'enquête

18. D'où est-ce que vous venez ?

La réponse est obligatoire.

19. Quelle est votre destination ?

La réponse est obligatoire.

20. Quelle est la raison de votre déplacement ?

- économique étude politique
 familiale médicale administrative

La réponse est obligatoire.

21. Comment êtes-vous venu ?

- en voiture en tant conducteur
 en voiture en tant que passager
 en charrette
 à moto
 à vélo
 en pirogue
 à cheval
 à dos d'âne
 à pied
 à dos de dormadaïre

La réponse est obligatoire.

22. A quelle distance de chez-vous se trouve l'école primaire la plus proche ?

Si l'enquête ne peut pas donner la distance kilométrique, demander le lieu d'implantation de l'école la plus proche (A poser uniquement à la population résidente du département de Tera).

23. A quelle distance de chez-vous se trouve le collège le plus proche ?

Si l'enquête ne peut pas donner la distance kilométrique, demander le lieu d'implantation du collège le plus proche (A poser uniquement à la population résidente du département de Tera).

24. A quelle distance de chez vous se trouve le centre de santé le plus proche ?

Si l'enquête ne peut pas donner la distance kilométrique, demander le lieu d'implantation du centre de santé le plus proche (A poser uniquement à la population résidente du département de Tera).

25. A quelle distance de chez vous se trouve le marché le plus proche ?

Si l'enquête ne peut pas donner la distance kilométrique, demander le lieu d'implantation du marché le plus proche (A poser uniquement à la population résidente du département de Tera).

26. Depuis quand empruntez-vous le Bac Farié ?

- 1 à 5 ans 6 à 10 ans 10 ans et +

La réponse est obligatoire.

27. Combien de fois empruntez-vous le Bac Farié dans la semaine ?

- 1 à 2 fois 3 à 4 fois 5 fois et +

Si l'enquête n'a jamais emprunté le Bac, inutile de lui poser cette question.

28. Quel est votre itinéraire à partir du Bac Farié

- axe de la Sirba
 axe Bac Farié-Tera
 axe Kakassi-Méhanna
 axe Tera-Yatakala
 axe Fonéko-Méhanna
 axe Tera-Diagourou
 axe Tera-Bangaré
 axe Bac Farié-Tillabéri
 axe Bac Farié-Niamey
 axe Bac Farié-Ouallam
 axe Bac Farié-Mali
 axe Bac Farié-Nigéria
 axe Bac Farié-Bénin
 axe Bac Farié-Chana
 axe Bac Farié-Côte d'Ivoire
 axe Bac Farié-Togo
 axe Bac Farié-Burkina Faso
 axe Bac Farié-Dosso
 axe Bac Farié-Tahoua
 axe Bac Farié-Maradi
 axe Bac Farié-Zinder
 axe Bac Farié-Diffa
 axe Bac Farié-Agadez
 axe Bac Farié-Filingué
 axe Bac Farié-Say

La réponse est obligatoire.

29. Quelles sont les raisons qui vous amènent à emprunter cet réseau ?

Si l'enquête n'a jamais emprunté le Bac, inutile de lui poser cette question.

30. Fréquentez-vous d'autres voies qui mènent à Tera autre que le Bac Farié ?

oui non

A poser à ceux qui empruntent le Bac et ceux qui ne l'empruntent pas.

31. Si oui, lesquelles ?

La réponse est obligatoire.

32. Si non, pourquoi ?

La réponse est obligatoire.

Difficulté à la mobilité des personnes et de leurs biens

33. En quoi les obstacles dans le déplacement entravent vos activités ?

La réponse est obligatoire.

34. Parlez-nous des difficultés rencontrées dans vos déplacements ?

La réponse est obligatoire.

35. Parlez-nous des difficultés rencontrées en empruntant le Bac ?

La réponse est obligatoire.

Perspectives et Suggestions

36. Pensez-vous que l'état actuel des moyens de transport permettra de maximiser l'exploitation et la mise en valeur optimale des potentialités du département de Tera ?

oui non

La réponse est obligatoire.

37. Si non, quels autres moyens de transport préconisez-vous ?

La réponse est obligatoire.

38. A votre avis, le Bac suffit-il pour assurer la desserte de Tera ?

oui non

La réponse est obligatoire.

39. Si oui comment ?

La réponse est obligatoire.

40. Si non pourquoi ?

La réponse est obligatoire.

41. A votre avis, le Bac est-il le meilleur moyen de déplacement entre le département de Tera et le reste du pays ?

oui non

La réponse est obligatoire.

42. Si non pourquoi ?

La réponse est obligatoire.

43. Comment entrevoyez-vous le devenir du Bac ?

La réponse est obligatoire.

44. Quel serait l'impact de la construction d'un pont en remplacement du Bac Farié ?

La réponse est obligatoire.










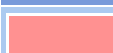

















ANNEXE 3






























Univariate discrete stat 1
Parameters

Variables : 44

Échantillon : 400































Résultat					
Variable	Gini	Distribution			
		Valeurs	Nombre	%	Histogramme
Activité1	0.7852	orpailleur	70	17.50 %	
		commerçant	86	21.50 %	
		artisan	40	10.00 %	
		salarier	32	8.00 %	
		transport	23	5.75 %	
		producteur rural	137	34.25 %	
		élève/étudiant	12	3.00 %	
		Activité2	0.4985	oui	189
non	211			52.75 %	
Activité3	0.6375	commerçant	52	13.00 %	
		RNR	211	52.75 %	
		producteur rural	102	25.50 %	
		transport	8	2.00 %	
		artisan	16	4.00 %	
		orpailleur	5	1.25 %	
		tradi-praticien	3	0.75 %	
		griot	3	0.75 %	
		Age	0.7843	< 20 ans	48

		40-50 ans	85	21.25 %	
		> 60 ans	19	4.75 %	
		20-30 ans	66	16.50 %	
		30-40 ans	134	33.50 %	
		50-60 ans	48	12.00 %	
Avis1	0.0768	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		non	384	96.00 %	
		oui	16	4.00 %	
Avis2	0.0768	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		oui	16	4.00 %	
		non	384	96.00 %	
Collège	0.7356	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		1-20 km	110	27.50 %	
		RNR	141	35.25 %	
		20-40 km	85	21.25 %	
		surplace	55	13.75 %	
		40-60 km	9	2.25 %	
Destination	0.8518	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		Téra	92	23.00 %	
		Niamey	13	3.25 %	
		Tillabéry	15	3.75 %	
		Bandjo	3	0.75 %	
		Ayorou	2	0.50 %	
		Doungouro	8	2.00 %	
		Fonékotédjo	17	4.25 %	
		Dolbel	4	1.00 %	
		Diagourou	31	7.75 %	
		Gothey	77	19.25 %	
		Komabangou	11	2.75 %	
		Tchantchaga	1	0.25 %	
		Bouffo	3	0.75 %	

		Bankilaré	11	2.75 %	
		Boulkagou	85	21.25 %	
		Hantigoura	1	0.25 %	
		Libiri	1	0.25 %	
		Filingué	4	1.00 %	
		Doumba	2	0.50 %	
		Kokorou	2	0.50 %	
		Lourgoubangou	2	0.50 %	
		Koulikoyré	7	1.75 %	
		Balleykoyré	2	0.50 %	
		Koytchilli	1	0.25 %	
		Tchawa	2	0.50 %	
		Say	3	0.75 %	
Devenir	0.0768	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		sombre	384	96.00 %	
		bon	16	4.00 %	
Difficulté1	0.8862	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		surcharge	31	7.75 %	
		vétusté des véhicules	64	16.00 %	
		perte de temps	54	13.50 %	
		insécurité	20	5.00 %	
		route impraticable	70	17.50 %	
		trop de taxes	14	3.50 %	
		ensablement du fleuve	14	3.50 %	
		menace/hippopotame	5	1.25 %	
		fatigue	40	10.00 %	
		cherté du transport	25	6.25 %	
		poussière	12	3.00 %	
		maladie	5	1.25 %	
rareté des véhicules	46	11.50 %			
Difficulté2	0.8273	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		perte de temps	117	29.25 %	

		panne fréquente	96	24.00 %	
		aucune	16	4.00 %	
		corruption	7	1.75 %	
		inorganisation	16	4.00 %	
		transport mixte	13	3.25 %	
		cherté du transport	19	4.75 %	
		pénibilité	9	2.25 %	
		insécurité	33	8.25 %	
		vétusté du bac	45	11.25 %	
		exigüité du bac	18	4.50 %	
		surcharge	11	2.75 %	
Distance1	0.8102	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		surplace	114	28.50 %	
		transhumance	6	1.50 %	
		1-20 km	96	24.00 %	
		RNR	5	1.25 %	
		20-50 km	63	15.75 %	
		50-100 km	42	10.50 %	
		200-500 km	45	11.25 %	
		500 et +	9	2.25 %	
		Une demi-journée de marche	5	1.25 %	
4h de marche	15	3.75 %			
Distance2	0.6671	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		surplace	52	13.00 %	
		1-20 km	69	17.25 %	
		20-40 km	12	3.00 %	
		40-60 km	10	2.50 %	
		60-100 km	5	1.25 %	
		100 km et +	6	1.50 %	
		3h de marche	31	7.75 %	
2 jours de marche	4	1.00 %			

		RNR	211	52.75 %	
Déplacement	0.6099	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		oui	99	24.75 %	
		non	90	22.50 %	
		RNR	211	52.75 %	
Ecole	0.4724	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		3-4 km	2	0.50 %	
		RNR	141	35.25 %	
		surplace	254	63.50 %	
		5 km et +	3	0.75 %	
Exploitation	0.0629	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		non	387	96.75 %	
		oui	13	3.25 %	
Fréquentation	0.4334	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		oui	273	68.25 %	
		non	127	31.75 %	
Impact	0.6156	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		fluidité du trafic	230	57.50 %	
		gain de temps	62	15.50 %	
		disparition de la pirogue	5	1.25 %	
		développement du département	61	15.25 %	
		baisse du coût de transport	29	7.25 %	
		chômage à Farié	13	3.25 %	
Itinéraire	0.9020	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		Farié-Gourma	9	2.25 %	
		Farié-Tahoua	3	0.75 %	
		Téra-Yatakala	27	6.75 %	
		Farié-Kollo	3	0.75 %	
		Kakassi-Méhenna	18	4.50 %	
		Farié-Say	2	0.50 %	

		Sirba	68	17.00 %	
		Fonéko-Méhenna	19	4.75 %	
		Farié-Téra	84	21.00 %	
		Téra-Diagourou	22	5.50 %	
		Farié-Tillabéry	8	2.00 %	
		Farié-Dolbel	7	1.75 %	
		Farié-Burkina Faso	18	4.50 %	
		Farié-Niamey	27	6.75 %	
		Farié-Ouallam	10	2.50 %	
		Farié-Nigéria	9	2.25 %	
		Farié-Bénin	15	3.75 %	
		Farié-Ghana	15	3.75 %	
		Farié-Mali	9	2.25 %	
		Farié-Togo	5	1.25 %	
		Farié-Dosso	8	2.00 %	
		Farié-Zinder	2	0.50 %	
		Téra-Bangaré	3	0.75 %	
		Farié-Maradi	1	0.25 %	
		Farié-Filingué	3	0.75 %	
		Farié-Agadez	3	0.75 %	
		Farié-Diffa	2	0.50 %	
Manière1	0.8112	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		à dos de dromadaire	14	3.50 %	
		en voiture/passager	132	33.00 %	
		à pied	84	21.00 %	
		en voiture/conducteur	12	3.00 %	
		à dos d'âne	42	10.50 %	
		en charrette	36	9.00 %	
		en pirogue	16	4.00 %	
		à moto	43	10.75 %	
		à vélo	12	3.00 %	

		à cheval	9	2.25 %	
Manière2	0.0779	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		un bon entretien	4	1.00 %	
		un autre bac	6	1.50 %	
		organisation du trafic	6	1.50 %	
		RNR	384	96.00 %	
Marché	0.7085	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		1-20 km	92	23.00 %	
		RNR	141	35.25 %	
		surplace	132	33.00 %	
		20-40 km	29	7.25 %	
		40 km et +	6	1.50 %	
Moment	0.6397	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		1-50 ans	111	27.75 %	
		5-10 ans	85	21.25 %	
		10 ans et +	195	48.75 %	
Moyen1.1	0.7567	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		aucun	5	1.25 %	
		RNR	141	35.25 %	
		Marche à pied	112	28.00 %	
		âne	68	17.00 %	
		charrette	37	9.25 %	
		dromadaire	8	2.00 %	
		cheval	15	3.75 %	
vélo	14	3.50 %			
Moyen1.2	0.7972	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		RNR	146	36.50 %	
		vélo	5	1.25 %	
		moto	78	19.50 %	

		pirogue	19	4.75 %	
		voiture	40	10.00 %	
		cheval	23	5.75 %	
		charrette	9	2.25 %	
		dromadaire	12	3.00 %	
		Marche à pied	34	8.50 %	
		âne	34	8.50 %	
Moyen1.3	0.7526	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		RNR	146	36.50 %	
		âne	89	22.25 %	
		dromadaire	1	0.25 %	
		charrette	78	19.50 %	
		cheval	4	1.00 %	
		Marche à pied	62	15.50 %	
		vélo	20	5.00 %	
Moyen2	0.4209	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		à pied	22	5.50 %	
		en voiture	20	5.00 %	
		en charrette	12	3.00 %	
		à moto	9	2.25 %	
		à dos de dromadaire	2	0.50 %	
		RNR	302	75.50 %	
		à dos âne	11	2.75 %	
		à cheval	2	0.50 %	
		en pirogue	7	1.75 %	
à vélo	13	3.25 %			
Nationalité	0.3088	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		nigérienne	331	82.75 %	
		nigériane	9	2.25 %	
		burkinabé	24	6.00 %	

		bénoïse	6	1.50 %	▣
		maliennne	14	3.50 %	▣
		ghanéenne	11	2.75 %	▣
		togolaise	5	1.25 %	▣
Nombre	0.6300	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		1-2 fois	177	44.25 %	▣
		2-4 fois	36	9.00 %	▣
		4 fois et +	16	4.00 %	▣
		rarement	162	40.50 %	▣
		RNR	9	2.25 %	▣
Obstacle	0.7860	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		perte de temps	100	25.00 %	▣
		pénibilité	98	24.50 %	▣
		cherté du transport	81	20.25 %	▣
		perte de gain	80	20.00 %	▣
		accident	41	10.25 %	▣
Provenance	0.9729	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		Télikoubi	1	0.25 %	▣
		Tahoua	3	0.75 %	▣
		Kokorou	2	0.50 %	▣
		Kollo	3	0.75 %	▣
		Koulikoyré	3	0.75 %	▣
		Saya	2	0.50 %	▣
		Libiri	13	3.25 %	▣
		Zoribi	3	0.75 %	▣
		Tallé	5	1.25 %	▣
		Lilingo	3	0.75 %	▣
		Zarakoyré	2	0.50 %	▣
		Saya	2	0.50 %	▣
		Fonékotédjo	7	1.75 %	▣
		Mamassouri	2	0.50 %	▣
		Tillabéry	7	1.75 %	▣
Kolman	2	0.50 %	▣		










Taratako	3	0.75 %	▣
Dargol	5	1.25 %	▣
Bankilaré	9	2.25 %	▣
Yelwani	6	1.50 %	▣
Téra (ville)	30	7.50 %	▣
Tilim	3	0.75 %	▣
Komabangou	5	1.25 %	▣
Karta	2	0.50 %	▣
Yatakala	1	0.25 %	▣
Bégoroutondo	1	0.25 %	▣
Tourikoukey	4	1.00 %	▣
Dartchendé	5	1.25 %	▣
Fantafaouta	3	0.75 %	▣
Kakassi	7	1.75 %	▣
N'diayé	2	0.50 %	▣
Ossolo	1	0.25 %	▣
Tchawa	4	1.00 %	▣
Moulaykoyré	3	0.75 %	▣
Gothey	19	4.75 %	▣
Niamey	27	6.75 %	▣
Bandjo	3	0.75 %	▣
Doungouro	2	0.50 %	▣
Ouallam	10	2.50 %	▣
Tondigoungo	2	0.50 %	▣
Nigéria	9	2.25 %	▣
Burkina Faso	24	6.00 %	▣
Bénin	6	1.50 %	▣
Mali	14	3.50 %	▣
Ghana	11	2.75 %	▣
Togo	5	1.25 %	▣
Pogwa	1	0.25 %	▣
Dosso	8	2.00 %	▣
Zinder	2	0.50 %	▣
Taka	1	0.25 %	▣
Goundey	1	0.25 %	▣

Amarsingué	1	0.25 %	▣
Komdobarké	1	0.25 %	▣
Diagourou	5	1.25 %	▣
Leley	1	0.25 %	▣
Fantio	1	0.25 %	▣
Bodel	3	0.75 %	▣
Touré	6	1.50 %	▣
Larbabirno	3	0.75 %	▣
Garbeykourou	7	1.75 %	▣
Hantigoura	4	1.00 %	▣
Méhenna	6	1.50 %	▣
Fambita	3	0.75 %	▣
Yanga	2	0.50 %	▣
Doumba	4	1.00 %	▣
Dibilo	3	0.75 %	▣
Wenzerbé	2	0.50 %	▣
Boulkagou	11	2.75 %	▣
Tchambi	4	1.00 %	▣
Kombangou	1	0.25 %	▣
Tégué	4	1.00 %	▣
Tchantchaga	1	0.25 %	▣
Hondobon	2	0.50 %	▣
Garbouņa	2	0.50 %	▣
Bangoutara	1	0.25 %	▣
Tokéyéto	1	0.25 %	▣
Bossia	2	0.50 %	▣
Guidéré	2	0.50 %	▣
Doulougou	1	0.25 %	▣
Maradi	1	0.25 %	▣
Goungo	2	0.50 %	▣
Larbakoyrézéno	2	0.50 %	▣
Bangaré	2	0.50 %	▣
Balanta	1	0.25 %	▣
Sédey	1	0.25 %	▣
Filingué	3	0.75 %	▣
Agadez	3	0.75 %	▣
Diffa	2	0.50 %	▣

Période1	0.7673	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		octobre-juin	49	12.25 %	
		crue du fleuve	5	1.25 %	
		toute l'année	89	22.25 %	
		jour de marché	124	31.00 %	
		saison sèche	30	7.50 %	
		saison des pluies	103	25.75 %	
Période2	0.6541	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		saison sèche	45	11.25 %	
		saison des pluies	87	21.75 %	
		toute l'année	25	6.25 %	
		jour de marché	24	6.00 %	
		occasionnellement	3	0.75 %	
		vacances scolaires	5	1.25 %	
RNR	211	52.75 %			
Raison1	0.5735	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		économique	248	62.00 %	
		administrative	28	7.00 %	
		politique	18	4.50 %	
		étude	7	1.75 %	
		familiale	68	17.00 %	
		médicale	31	7.75 %	
Raison2	0.8298	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		économique	117	29.25 %	
		administrative	36	9.00 %	
		pour aller chez	57	14.25 %	
		accès aux bus	50	12.50 %	
		bon état de la route	63	15.75 %	
		familiale	39	9.75 %	
		médicale	31	7.75 %	
exode	7	1.75 %			

Raison3	0.5089	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		seule voie connue	17	4.25 %	
		mauvais état de la route de Namaro	39	9.75 %	
		voie rapide	29	7.25 %	
		par obligation	5	1.25 %	
		permet l'accès à la RN1	37	9.25 %	
RNR	273	68.25 %			
Raison4	0.8553	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		RNR	16	4.00 %	
		augmentation du trafic	80	20.00 %	
		vétusté du bac	36	9.00 %	
		exiguïté du bac	40	10.00 %	
		insuffisance	51	12.75 %	
		panne fréquente	78	19.50 %	
		non rentable	47	11.75 %	
perte de temps	52	13.00 %			
Raison5	0.8561	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		insuffisance	43	10.75 %	
		embouteillage	12	3.00 %	
		panne fréquente	40	10.00 %	
		perte de temps	57	14.25 %	
		fatigue	5	1.25 %	
		cherté du transport	11	2.75 %	
		incertitude	23	5.75 %	
		augmentation du trafic	70	17.50 %	
		exiguïté	18	4.50 %	
		insécurité	5	1.25 %	
rupture de trafic	100	25.00 %			
RNR	16	4.00 %			

Revenu	0.7705	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		salaire	130	32.50 %	
		besoin de la famille	87	21.75 %	
		produit agricole	71	17.75 %	
		500-50 000 FCFA/jour de marché	82	20.50 %	
		59 500-66 500 FCFA/voyage	21	5.25 %	
		70 000-100 000 FCFA/an	5	1.25 %	
200 000-1 000 000 FCFA/an	4	1.00 %			
Résident	0.6641	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		2-10	171	42.75 %	
		RNR	141	35.25 %	
		10-20	64	16.00 %	
		20-30	23	5.75 %	
40 et +	1	0.25 %			
Santé	0.6873	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		20-40 km	21	5.25 %	
		RNR	141	35.25 %	
		surplace	155	38.75 %	
		1-20 km	75	18.75 %	
40-60 km	8	2.00 %			
Sexe	0.4888	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		homme	230	57.50 %	
		femme	170	42.50 %	
Voie	0.6159	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		route de Namaro	200	50.00 %	
		voie du fleuve	73	18.25 %	
		RNR	127	31.75 %	
solution	0.8611	Valeurs	Nombre	%	Histogramme
		RNR	13	3.25 %	

plus de routes	37	9.25 %	
pont à Farié	85	21.25 %	
routes bitumées	45	11.25 %	
entretien des routes	40	10.00 %	
nouveau bac	9	2.25 %	
train	6	1.50 %	
société privé de transport	60	15.00 %	
véhicule en bon état	70	17.50 %	
plus de voitures	35	8.75 %	

ANNEXE 4

Guide d'entretien destiné aux services techniques, organisations non gouvernementales et aux leaders d'opinions (chefs de village, élus communaux, responsable de la société civile)

I. Identification de l'enquête

Date de l'entretien :/ Lieu de l'entretien :...../

Service technique : / ONG/

Leader d'opinion :/

II. La politique nationale en matière de transport

1. Quelles sont les grandes orientations de la politique nationale en matière de transport ?
2. Comment le transport est pris en compte dans la définition des politiques d'aménagement du territoire ?
3. Quelle évaluation faites-vous de l'impact de ces politiques à l'échelle locale ?
4. Selon vous, quel lien peut-on faire entre le transport et le développement local ?
5. De votre point de vue, en quoi la mobilité est un facteur de lutte contre la pauvreté ?
6. Quel est le niveau de collaboration des ONG avec les services techniques ?

III. Transport, mobilité et enclavement à Téra

7. Quelle lecture faites-vous de la mobilité à l'échelle du département de Téra ?
8. Quel est l'impact de l'enclavement sur la vitalité économique de Téra ?
9. Que pensez-vous du rôle des Moyens Intermédiaires de Transport (moto, vélo, charrette, âne, dromadaire, etc.) Dans la mobilité à Téra ?
10. Comment appréciez-vous le rôle du bac dans le désenclavement de Téra ?
11. En quoi le changement climatique a eu un impact sur la mobilité à Téra ?

IV- Perspectives

12. Quel avenir pour le taxi-moto à Téra ?
13. Quelles sont les perspectives qui s'offrent au désenclavement de Téra ?
14. Selon vous, quelle est la meilleure alternative pour le désenclavement de Téra ?
15. À votre avis, quel sera l'impact de la route de Téra-frontière Burkina Faso sur l'ouverture du département de Téra aux niveaux national et ouest-africain ?

ANNEXE 6

Grille de pointage

Lieu : Bac Farié

Fiche n° :

Date :

Horaires Et Rotations	Camions	Bus, Minus Bus	Voitures	Motos	Personnes	Animaux