

FONCTIONS ET DIFFICULTES DU TRANSPORT INTRA URBAIN SUR LA ROUTE NATIONALE N°9 A MARADI, CAPITALE ECONOMIQUE DU NIGER

AGAISSA Assagaye

Université Djibo Hamani de Tahoua (Niger)

agaiissa.assagaye@yahoo.fr

Résumé :

Cette étude s'intéresse aux fonctions et difficultés du transport intra urbain sur la route nationale N°9 (RN9) à Maradi, capitale économique du Niger. La RN9, longue de 49,2 km, est d'une grande importance dans le développement économique de la ville. L'objectif de cette étude consiste, ainsi, à analyser les différentes appréciations que font les usagers de la RN9 dans le développement socio-économique de la ville de Maradi. Pour ce faire, l'approche méthodologique adoptée combine des recherches documentaires, des observations de terrain, des entretiens avec plusieurs catégories d'acteurs et une enquête par questionnaire auprès de 190 usagers de la route. Les résultats montrent que dans la ville de Maradi, la plupart des gens sont dans l'obligation d'emprunter la RN9 dans leurs déplacements quotidiens. C'est une route incontournable. Néanmoins, les usagers rencontrent plusieurs problèmes dont entre autres l'embouteillage, la mauvaise conduite provoquant des accidents de circulation, la dégradation de l'état de la route et de son étroitesse. Enfin, vu le grand rôle que joue la RN9 dans le développement socio-économique de la ville de Maradi, les difficultés que rencontrent les usagers de la RN9 doivent être résorbées afin de faciliter davantage la circulation des personnes et des biens sur la RN9.

Mots clés : *Maradi, Niger, route nationale, transport, ville.*

Abstract :

This study looks at the functions and difficulties of intra-urban transport on Route Nationale N°9 (RN9) in Maradi, the economic capital of Niger. The RN9, 49.2 km long, is of great importance to the city's economic development. The aim of this study is to analyze the different assessments

made by RN9 users in the socio-economic development of the town of Maradi. To this end, the methodological approach adopted combines documentary research, field observations, interviews with several categories of stakeholders and a questionnaire survey of 190 road users. The results show that in the city of Maradi, most people are obliged to use the RN9 for their daily journeys. It's an essential road. Nevertheless, users encounter a number of problems, including traffic jams, bad driving leading to traffic accidents, and deteriorating road conditions and narrowness. Finally, given the major role played by the RN9 in the socio-economic development of the city of Maradi, the difficulties encountered by RN9 users must be resolved in order to further facilitate the movement of people and goods on the RN9.

Key words : *Maradi, Niger, national road, transport, city.*

Introduction

À l'instar des villes africaines, la ville de Maradi connaît une forte croissance tant démographique que spatiale. En effet, au moment où la population croît à un rythme rapide, la question de la mobilité et du transport urbain dans la ville de Maradi devient de plus en plus préoccupante, aussi bien pour les autorités locales que pour les habitants (M. Adamou, 2005). Ainsi, l'État, tout comme les collectivités locales se révèlent incapables d'assurer le financement des transports publics et de fournir des équipements de proximité comme : écoles, dispensaires, réseaux d'eau et d'assainissement, etc. Par ailleurs, ils peinent à entretenir les infrastructures routières. Il en résulte, pour les citoyens, des besoins et des difficultés de déplacement encore accrues surtout avec l'allongement des distances à parcourir. Les conditions de vie des populations déjà précaires, se trouvent encore dégradées par ces difficultés de déplacement.

Comme les autres villes du pays, celle de Maradi accorde aussi une grande importance à la voie par laquelle elle échange avec ses voisins. À ce titre, la route Maradi-Dan Issa-Nigeria (RN9) a été, pendant longtemps, considérée comme la voie naturelle

de désenclavement du pays en général et de la ville en particulier. Longue de 49,2 Km, c'est par elle que s'effectue l'essentiel des opérations de la population en import-export. Cependant, depuis quelques temps, elle connaît des difficultés liées à sa dégradation, sa petitesse. À cet effet, la route Maradi-Dan Issa, frontière Nigéria se présente comme une alternative. Les atouts que présentent cette route pour la population de la ville sont grands en ce sens que c'est un moyen important d'intégration sous régionale (I. Abdou Yonlihinza, 2005).

À l'issue de cette étude, il sera question d'analyser les différentes appréciations de la RN9 de la part de la population de la ville de Maradi et des perspectives d'amélioration de la circulation sur la route seront également abordées.

Dans ce contexte, le constat qui se dégage est que depuis plusieurs décennies, les pays de l'Afrique subsahariens sont entrés dans une phase d'urbanisation de plus en plus importante. En effet, sous l'effet combiné de l'accroissement naturel et la migration, la population de l'Afrique subsaharien croît à un rythme accéléré. Dans beaucoup des pays africains, cette urbanisation hâtée a alimenté les villes et a fait émerger de grandes métropoles, dont plus d'une cinquantaine sont aujourd'hui millionnaires (M. Wouro-Sama, 2019).

En ce qui concerne la ville précoloniale de Maradi, son évolution récente est marquée par la décentralisation, d'une construction d'un nouveau dépôt SONIDEP (un chantier impressionnant qui se dresse sur la RN9 à l'entrée Nord-ouest de la ville de Maradi), d'une Université publique Dan Dicko Dankoulodo de Maradi en 2010, d'une Université américaine Maryam Abacha en 2013, puis d'une Université internationale Aboubacar Ibrahim en 2020. Ce sont là des facteurs des mutations socio-économique et environnementale, entre autres dont il faut tenir compte dans les analyses selon A. Lamine (2018).

L'urbanisation de la ville de Maradi, tout en imposant aux citoyens des mouvements pendulaires, a entraîné une augmentation de la mobilité du fait de la concentration des services administratifs et des activités économiques dans le centre-ville surtout le long de la RN9. Aussi, cette urbanisation engendre l'extension des villes et cela affecte le besoin en déplacement et/ou le besoin en transport dans le milieu urbain. En effet, le transport est devenu un instrument majeur dans l'organisation volontariste de l'espace.

De nos jours, dans les villes Africaines en particulier, les moyens de transport ont un rôle à jouer pour relier les quartiers entre eux et au centre de l'agglomération. Toutefois, ces moyens de transport augmentent de plus en plus alors que les infrastructures et équipements de transport font défaut (D. Sonko, 2013). C'est dans ce contexte que la ville de Maradi a vu l'avènement du tricycle en 2014. En effet, dans cette ville, les conditions de transport ne sont guère reluisantes notamment pour les piétons et les cyclistes considérés comme les parents pauvres en la matière. Notons que les transports collectifs y sont très peu développés. Sur le plan des infrastructures routières, la ville de Maradi est pauvre surtout ses quartiers périphériques mais l'existence de la RN9 a facilité le déplacement des personnes et des biens, a favorisé le développement social et économique. Bref, la RN9 a un impact important dans le fonctionnement de la Ville.

Les équipements et infrastructures routières participent pleinement dans la fréquentation des territoires. En effet, le désenclavement par des voies de communication booste le développement d'un territoire en le connectant avec d'autres territoires indique I. Abdou Yonlihinza (2011). C'est l'exemple de cette ville qui a amorcé son développement grâce à la construction de la RN9 menant en un clin d'œil, les transporteurs au Nigeria. L'unicité d'une ville peut être fonction des infrastructures routières qui s'y trouvent pour relier les

différents quartiers périphériques au centre-ville, relier les quartiers périphériques entre eux, relier également les différents départements à la ville et aussi relier la ville avec d'autres pays. Il est nécessaire que les habitants d'une même ville ne ressentent pas de la discrimination à leur égard. Ce qui constitue un réel problème pour la ville de Maradi où les quartiers de la périphérie semblent être oubliés pour les équipements adéquats en infrastructures routières et connexes. Ce qui impacte forcément la mobilité des populations de ces quartiers périphériques.

La problématique qui sous-tend la présente étude s'appuie sur le constat qu'en Afrique, l'urbanisation se caractérise par un étalement de l'espace urbain, de façon désordonnée. Ce dernier entraîne l'allongement des distances, le coût exorbitant des transports et les problèmes de mobilité au niveau des classes sociales modestes (M.M. Nassirou Manzo, 2019).

En effet, le secteur des transports occupe une place cruciale dans la dépense familiale. À Maradi, le secteur des transports se caractérise par une conduite sans le respect du code de la route, des surcharges de motos, tricycles et voitures (surtout ceux qui assurent le transport vers le Nigeria), l'entassement, la dégradation des réseaux routiers, l'absence d'un minimum de confort, de la lenteur des moyens, un manque d'opérateurs, l'insécurité, des tarifs aléatoires, etc. Cela dégrade davantage les conditions de vie de populations déjà difficiles.

En effet, pour tout développement d'un pays, d'une région, d'une ville ou d'une localité quelconque, les infrastructures routières sont indispensables car elles contribuent au désenclavement du pays, son développement socio-économique (I. Abdou Yolihinza, 2005). Cependant, les infrastructures routières et équipements de transport routiers restent toujours faibles dans les grandes villes africaines. Le Niger n'échappe pas à ce besoin d'infrastructures routières malgré l'existence des routes au sein des villes et/ou les routes

nationales permettant de relier les différentes régions du pays. En effet, l'existence de ces derniers a toujours un impact considérable au sein de la localité traversée. C'est l'exemple de la RN6 qui a un impact important dans la ville de Niamey et/ou le département de Téra comme l'a si bien démontré I. Abdou Yolihinza (2005). Cet impact est observable à travers la RN9 au sein de la ville de Maradi car depuis son existence, cela a, sans nul doute, eu un impact dans la bonne marche des activités sociales et économiques malgré les difficultés rencontrées.

En outre, ces difficultés rencontrées résultent en partie des fortes précipitations provoquant des inondations dans la ville de Maradi. Ces inondations sont en général parmi les causes de la dégradation des axes routiers dans la ville et certaines voiries se transforment en canaux d'évacuation des eaux de pluie. La route principale n'échappe pas à ce phénomène. Ce qui rend la circulation difficile sur la RN9.

Au regard de l'importance de cet impact, ce travail de recherche s'articule autour de la question principale suivante : Quelle appréciation font les usagers de la RN9 dans le développement socio-économique de la ville de Maradi ?

De cette question principale découlent trois questions spécifiques (QS) à savoir :

- quels sont les rôles que joue la RN9 dans la ville de Maradi ?
- quelles sont les difficultés que les usagers rencontrent sur la RN9 ?
- quelles sont les solutions à envisager afin de garantir une bonne circulation sur la RN9 ?

En fonction des questions de recherche, nous avons formulé un objectif général : analyser les différentes appréciations que font les usagers de la RN9 dans le développement socio-économique de la ville de Maradi.

De cet objectif général de recherche, découle trois objectifs spécifiques :

- identifier les motifs pour lesquels les usagers de la RN9 empruntent cette dernière ;
- recenser les difficultés rencontrées par les usagers sur la RN9 ;
- proposer des solutions appropriées aux problèmes des usagers pour une meilleure amélioration de la circulation sur la RN9.

Pour mieux cerner le problème de l'usage des routes en milieu urbain, il sied de faire une revue de littérature. Il s'agit d'un état des lieux des connaissances ayant porté sur la thématique. S'agissant du secteur du transport qui est un facteur clé pour le développement d'une ville, beaucoup d'auteurs ont abordé la problématique du transport urbain. C'est le cas de E. Ravalet et E. Bueno-Cevada (2007) qui attestent dans une étude comparative des cas de Niamey (Niger) et de Puebla (Mexique) qu'en Afrique subsaharienne, une part importante de la population urbaine se voit dans l'obligation de se déplacer à pied, dans des conditions parfois très difficiles (sécurité, pollution, bruit, agression, chaleur, forte accidentologie, etc.). Ces citoyens sont astreints au quartier ou contraints en ville (D. Plat, 2003). Dans le même ordre d'idées, D. Sonko (2013) souligne qu'au Sénégal, le secteur du transport urbain s'est progressivement dégradé suite aux effets conjugués de la montée du taux d'urbanisation et de la crise économique qui persistent depuis plusieurs décennies. De façon similaire, T. Maazou (2009, p. 8) affirme que « l'État nigérien s'est désengagé du financement des transports publics ; ce qui ajoute à la précarité des conditions de vie des populations ». D'après son étude, l'incapacité de l'État à assurer le transport urbain a rendu difficile la mobilité des personnes.

En outre, la ville africaine connaît une croissance spatiale démesurée et incontrôlée. En effet, « L'urbanisation se caractérise par l'étalement de l'espace urbain, s'étalant de façon désordonnée, refoulant progressivement ses frontières et

rallongeant ainsi ses distances en son sein » (M. Wouro-Sama, 2019, p.11). Ce rallongement des distances augmente les besoins en transport aussi en infrastructure routière et fait accroître le recours aux modes motorisés en l'occurrence les deux et les trois roues pour le cas typique de Maradi.

Par ailleurs, la mobilité urbaine, un facteur nécessaire et évolutif, est indispensable pour avoir des relations sociales et bénéficier des services de la ville (H. Yayé Saidou, 2014). Elle est une valeur positive mais aussi une des conditions d'accès à la vie sociale et économique. Elle est également révélatrice du mode d'insertion de l'individu dans la ville, au point où Coutras (1993) cité par H. Yayé Saidou (2014, p.27) écrit que «la mobilité est un moyen qui permet de profiter au mieux des bienfaits de la ville, devenant ainsi une des conditions fondamentales de l'insertion sociale des personnes et donc un critère de discrimination sociale, voire d'exclusion ».

La mobilité des personnes et des biens constitue 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 la ville de Maradi où la faiblesse de l'offre des services de transport, la pauvreté des infrastructures au niveau de la RN9 sont des problèmes récurrents pour les populations.

1. Méthodologie

Pour mener la présente étude, une approche quantitative a été adoptée. Ainsi, le champ d'étude du présent travail est la ville de Maradi où la mobilité urbaine est assurée par des initiatives informelles telles que les tricycles et les taxis motos (A Daidaita et Kabou kabou) qui font la navette sur la route principale et les taxis de ligne qui desservent les banlieues. Ce sont là, les seules offres de service de transports publics dans

l'agglomération. À cela s'ajoute les usagers particuliers à quatre roues, deux roues et les piétons. Le transport interurbain de voyageurs qui relie la ville de Maradi aux autres centres urbains du pays et au Nigéria est assuré par les Compagnies formelles de transport voyageur, mais aussi par des prestataires individuels évoluant dans l'informel. La ligne la plus active est celle qui relie la ville de Maradi au Nigéria, c'est-à-dire la RN9, objet de la présente étude.

Située au centre Sud du Niger, la région de Maradi est renommée pour ses activités économiques très développées faisant d'elle la capitale économique du Niger. En plus, malgré l'étroitesse de sa superficie (41 796 km²), Maradi abrite, en 2023, plus de 20 % de la population du Niger (5 056 538 habitants), soit une densité humaine de 121 hbts/km² (Direction Régionale de l'institut National de la Statistique de Maradi, 2023). Elle dispose aussi d'un réseau routier long de 2 551 km dont 621 km de route bitumée. Ainsi, la ville de Maradi est limitée à l'Est par la commune rurale de Djirataoua, à l'Ouest par la commune rurale de Sarkin Yamma, au Nord par la commune urbaine de Tibiri et au Sud par la commune rurale de Safo.

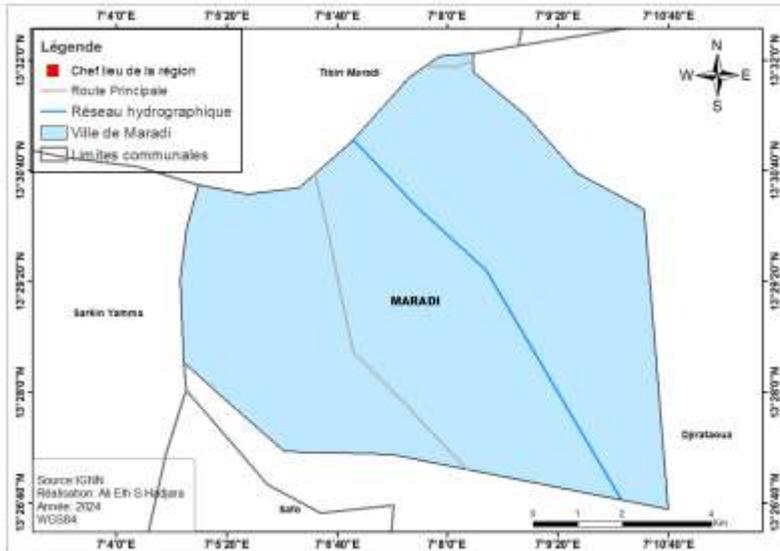


Figure 1 : limites de la ville de Maradi avec les communes limitrophes.

La phase de la recherche documentaire a concerné les documents généraux et spécialisés ayant traité de la thématique, des rapports de missions, de stages, des articles scientifiques sur les questions de transport urbain. La lecture de ces documents, sorte de préparation théorique, a permis de cerner la thématique, dresser l'état de connaissances des études précédentes et caractériser la zone d'étude.

L'étape du terrain proprement dite, seconde étape de la collecte des données, s'est faite en deux phases : une phase exploratoire, en prélude à l'enquête et une phase consacrée à la collecte des données quantitatives. Ainsi, un questionnaire a été administré aux conducteurs et aux usagers de la route RN9 dans le but de connaître leurs provenances et les motifs de leurs déplacements sur cette route, les difficultés qu'ils rencontrent et leurs suggestions respectives pour y améliorer la circulation.

Dans le choix de l'échantillon, nous avons opté pour un échantillon raisonné et probable. Plus précisément, il s'agit d'un échantillonnage par quota qui repose sur le nombre des véhicules immatriculés de la zone d'étude. En effet, au titre de l'année 2023, 1900 véhicules toutes catégories confondues ont été enregistrés à la Direction Régionale des Transports de Maradi. Aussi, nous en avons choisi 10%, ce qui fait que 190 usagers de la route ont été enquêtés.

Enfin, il faut noter que d'autres outils ont facilité la collecte de certaines informations. S'agissant du traitement et de l'analyse des données, celles collectées à travers l'administration du questionnaire ont été dépouillées à l'aide du logiciel Sphinx V5 Plus 2. Les logiciels QGIS et ARC GIS ont permis de cartographier la zone d'étude.

2. Résultats

2.1. Motifs de l'emprunt de la RN9

2.1.1 Provenance des usagers

Les conducteurs enquêtés sur la route sont majoritairement de la région de Maradi ; d'où le soutien de la part des collectivités locales, voire de l'État nigérien. Il s'agit d'aider cette population pour une circulation adéquate sur la route en rétablissant et agrandir la route et où à travers la construction d'autres infrastructures routières pour alléger la circulation sur cette principale route. L'étude a démontré qu'en dehors des usagers de la région de Maradi, ceux d'autres régions du pays et même ceux qui n'ont pas la nationalité nigérienne ont été enregistrés à l'exemple des Nigériens, des béninois, des burkinabés....

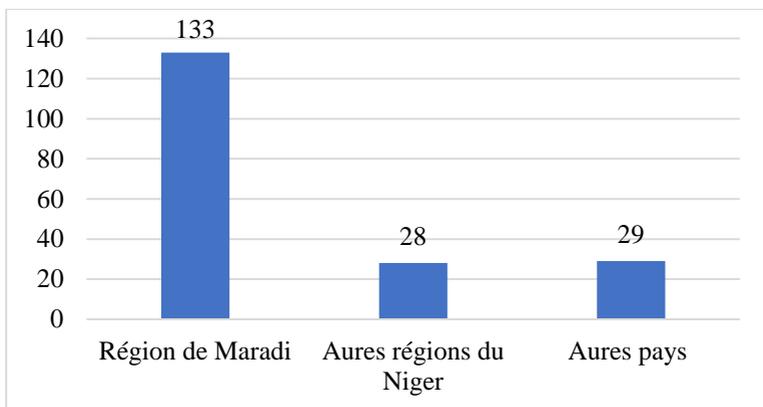


Figure 2 : Répartition des conducteurs selon la provenance

Source : Enquête du terrain, février 2024.

2.1.2. Point de départ des usagers

Le tableau 2 ci-après montre le nombre d'usagers selon leurs quartiers d'embarquement.

Tableau N° 2 : Quartiers d'embarquement des usagers

Différents quartiers d'embarquement	Nombre de citations	Fréquence
Ali Dan Sofo	34	17,8%
Bagalam	10	5,3%
Maradaoua	6	3,1%
Limantchi	9	4,7%
Sabon gari	11	5,7%
Nouveau carré	7	3,6%
Bouzou dan zambadi	3	1,5%
Bourja	7	3,6%
Assaou	1	0,5%
Makoyo	3	1,5%

Yandaka	7	3,6%
Zaria 1	17	8,9%
Zaria 2	15	7,8%
Dan Goulbi	2	1,1%
Soura Bildi	9	4,7%
Soura Aldeye	0	0%
Mazadou Djika	0	0%
Autres	49	25,7%
Total	190	100%

Source : Enquête terrain, février 2024

La figure 3 ci-dessous illustre le nombre des usagers enquêtés selon leurs quartiers d'embarquement.

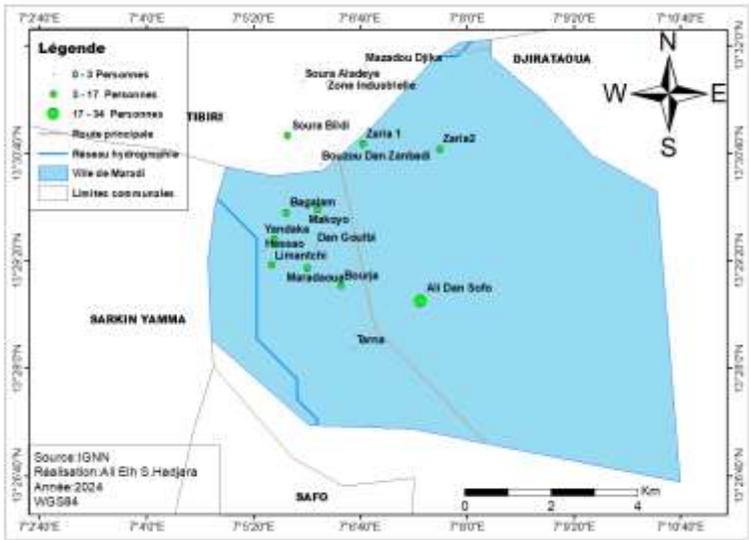


Figure 3 : répartition spatiale des enquêtés selon le quartier de débarquement.

Il ressort de la figure 3 ci-dessus que la RN9 est utilisée par les

habitants de la quasi-totalité des quartiers de la ville. En effet, parmi les 17 quartiers, seuls 2 quartiers non enregistrés n'ont aucun usager. Cependant, 25,7 % ont pour lieu d'embarquement d'autres localités du pays ou des pays voisins. Les quartiers Zaria 1, Zaria 2 et Ali Dan Sofo sont ceux qui ont plus d'effectifs et cela pourrait s'expliquer par leur position aux abords de la route. En plus, la majorité des commerçants enquêtés le long de la RN9 ont pour lieux d'embarquement, ces deux quartiers, Zaria 1 et Zaria 2. En revanche, la majorité aussi des fonctionnaires de Maradi réside dans le quartier Ali Dan Sofo.

2.1.3. Les principales destinations des usagers

Les usagers enquêtés empruntent la RN9 pour plusieurs destinations comme mentionnées dans le tableau 3 ci-dessous.

Tableau N° 3 : Les principales destinations des usagers

Principales destinations	Nombre de citation	Fréquences
Travail	98	51,6%
Ecole/Etude	3	1,6%
Visite	7	3,7%
Structure sanitaire	1	0,5%
Marche/Achat	50	26,3%
Loisir/Balade	0	0%
De passage	12	6,3%
Préciser si autres destination	19	10%
Total d'observation	190	100%

Source : Enquête terrain, février 2024

On observe dans le tableau 3 ci-dessus que la principale destination des usagers est leur lieu de travail (51,6 %). Cela est dû à la concentration des unités économiques et les services

administratifs le long de la route. Cet usage est suivi de la rubrique marché/achat (26,3 %) qui s'explique par la présence de grands marchés « Oriba » et « kassouwan mata » desservis par la route. En effet, ces deux (2) grands marchés sont des marchés qui sont les plus animés et fréquentés par la population de la ville et par les étrangers. Nous avons comme autres destinations : d'autres localités du pays, le Nigéria, les gares (Rimbo, aires de dédouanement), ... les 6,3% restants sont de passage ; pour la plupart des conducteurs de tricycles. Ces taux s'expliquent par le fait que la plupart des usagers sont de la ville de Maradi en particulier et la région en général.

2.1.4. La RN9, une route incontournable

On constate dans la ville de Maradi que la plupart des gens sont dans l'obligation d'emprunter la RN9 dans leurs déplacements quotidiens (voir figure 4).

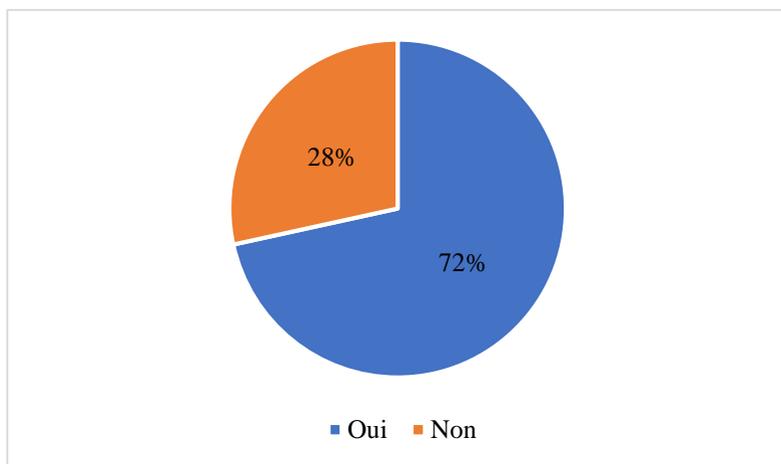


Figure 4 : Obligation d'emprunter la RN9

Source : Enquête terrain, février 2024

En effet, 72% des enquêtés ont répondu par l’affirmatif qu’ils sont dans l’obligation d’emprunter cette route. Seulement, 28% ont d’autres choix. Plusieurs raisons expliquent cette obligation. Il s’agit, entre autres, de la concentration des activités économiques (les grands marchés de la ville, les grandes boutiques, ...) et professionnelles (toutes les banques, les écoles, ...) disposés le long de la route.

2.1.5. Adaptation de la RN9 par rapport aux autres routes

D’après les répondants, le trafic sur la RN9 est plus dense que les autres routes de la ville comme l’indique la figure 5 ci-dessous.

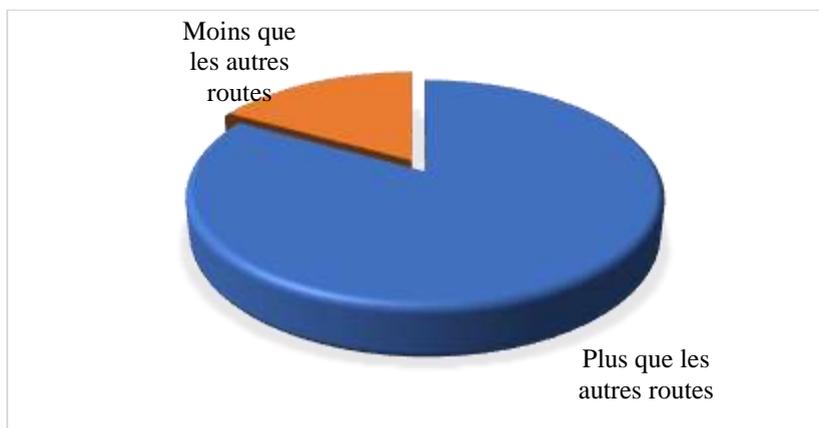


Figure 5 : Adaptation de la RN9 par rapport aux autres routes

Source : Enquête terrain, février 2024

Il ressort de la figure 14 ci-dessus que 83% des enquêtes empruntent plus la RN9 que les autres routes contre 17%. Cela

s'explique par le fait que la majorité des enquêtés ne connaissent pas d'autres routes de la ville que la RN9 surtout les chauffeurs non nigériens comme les nigériens, les burkinabés et les béninois. En plus, beaucoup d'entre ces derniers finissent leur séjour sans voir d'autres routes que la RN9 car non seulement le Park aire de dédouanement se situe sur la RN9 mais aussi le marché est sur la route (pour les nigériens).

2.2. Les difficultés rencontrées par les usagers de la RN9

2.2.1. Problèmes de circulation pendant le moment de la journée

Pour comprendre le moment pendant lequel il y a une dense circulation des usagers, la journée a été scindée en cinq (5) moments différents, à savoir : la matinée (avant 9h), de 9h à 12h, à 12h, le soir, la nuit (voir le tableau 4).

Tableau N° 4 : moments de fréquentation de la RN9 par les usagers.

Moment de la journée	Nombre de citation	Fréquence
La matinée	95	50%
De 9h à 12h	13	6,8%
A 12h	0	0%
Le soir	80	42,1%
La nuit	2	1,1%
Total	190	100%

Source : Enquête terrain, février 2024

Le premier constat dans ce tableau est que pendant la matinée et le soir, il y a une forte circulation nettement différente de celle des autres moments. Ce sont des heures de pointe. Le matin, c'est l'heure à laquelle la majorité de la population quitte chez elle, les fonctionnaires rejoignent leurs lieux de travail et les élèves et étudiants partent à l'école. Le soir, c'est l'heure de la décente où les gens rentrent à la maison. C'est également l'heure où les véhicules étrangers quittent la ville surtout les jours du marché (lundi et vendredi).

Aussi, de 9h à 12h ainsi que la nuit, sont cités avec respectivement 6,8% et 1,1% du fait que le déplacement y est réduit.

2.2.2. Difficulté de circulation pendant la période de l'année

Il y a 6 moments des difficultés de circulation pendant la période de l'année ont été recensés dont leurs fréquences sont consignées dans le tableau 5 ci-dessous.

Tableau N° 5 : Moment des difficultés de circulation pendant la période de l'année

La période de l'année	Nombre de citation	Fréquence
Moment des écoles	48	25,3%
Après les récoltes	18	9,5%
Pendant le Ramadan	25	13,2%
Pendant la saison pluvieuse	84	44,2%
La fin et le début de l'année	9	4,7%
Pratiquement toute l'année	6	3,1%
Total d'observation	190	100%

Source : Enquête terrain, février 2024

Il ressort de ce tableau 5 que parmi les six (6) moments des difficultés pendant la période de l'année, 44,2% des usagers affirment que c'est pendant la saison pluvieuse qu'il y a plus des difficultés de circulation sur la RN9. La raison est que la route est dégradée. Il y a trop de nids-de-poule qui se remplissent d'eau. En plus, une partie de la route est complétement dégradée (voir figure 6) car l'eau stagne sur la route (figure 3) et cela provoque des déviations. En outre, 25,3% déclarent que pendant les 9 mois de l'année scolaire qu'il y a plus des difficultés parce que la circulation devient de plus en plus importante à cause des mouvements des élèves et étudiants qui contribuent à la croissance de la circulation surtout aux heures de pointe. Aussi, 13,2% pensent que c'est pendant le Ramadan. En effet, le mois de Ramadan est un mois de jeûne, un mois de consommation. Cette période entraîne une forte circulation, donc des embouteillages provoquant une perte de temps le soir où les gens sont pressés d'aller préparer leur repas de rupture du jeûne. En plus, 9,5% pensent que c'est après les récoltes que les difficultés de circuler se présentent à cause de l'évacuation des produits agricoles qui intensifie la circulation, surtout avec l'accroissement de la présence des gros véhicules sur la route.

Enfin, 3,1% pensent que c'est pratiquement toute l'année qu'il y a des difficultés de circulation sur la RN9 car, selon eux, après le moment des écoles où la circulation est très dense, c'est la saison pluvieuse qui s'installe et les flaques d'eaux freinent à leur tour l'épanouissement de circulation de la population sur la route.

2.2.3. La fréquence des accidents sur la route

Malgré les problèmes de transport évoqués par les usagers de la RN9 (mauvaise organisation de transport, ignorance du code routier ou la non application de ce dernier, non-respect des

panneaux de signalisation), la RN9 n'enregistre pas beaucoup d'accidents (voir le tableau 6).

Tableau N° 6 : La fréquence des accidents sur la route

La fréquence des accidents	Nombre de citation	Fréquence
Moins souvent	126	66,3%
Plusieurs fois par semaine	24	12,6%
Une fois par semaine	26	13,6%
Tous les jours	14	7,4%
Total	190	100%

Source : Enquête du terrain, février 2023

En effet, parmi les 190 enquêtés, uniquement 7,4% ont répondu par tous les jours, contre 66,3% pour moins souvent. Globalement, il y a moins d'accidents sur la RN9.

En somme, les difficultés qui constituent un frein à la fluidité de la circulation des gens sur la RN9 ont été recensées auprès des conducteurs lors de l'enquête de terrain. Ces difficultés sont les suivantes :

- La dégradation de l'état de la route. En effet, ce problème est évoqué par plus de la moitié, c'est-à-dire de la mosquée Jinguilé jusqu'au Nigéria, elle est dégradée (voir figures 6) et cela conduit à la dégradation des pneus.



Figure 6 : Une partie dégradée de la RN9

Source : Enquête terrain, février 2024

- L'étroitesse de la route : la route est très petite vue le nombre des véhicules qu'elle accueille. Cela conduit à des embouteillages souvent longs. Ce problème est évoqué par la majorité des enquêtés surtout les jours de marché (lundi et vendredi), où l'embouteillage dévient de plus en plus important (voir figures 7 et 8) et cela conduit à des pertes de temps considérables.



Figure 1 : occupation des trottoirs de la RN9

Source : Enquête terrain, février 2024

- La mauvaise organisation du transport sur la route, c'est-à-dire tout se trouve imbriqué car les véhicules, les charrettes, les deux roues, les piétons empruntent la même chaussée au même moment. Cette situation est illustrée par la figure 8 ci-dessous.



Figure 8 : encombrement de la RN9

Source : Enquête terrain, février 2024

- La mauvaise conduite : c'est un problème également très évoqué et selon les enquêtés, c'est d'autres problèmes qui ont engendré cette mauvaise conduite comme : l'ignorance du code de la route ou la non application de ce dernier, le manque du permis de conduire, etc. ;
- L'embouteillage, ce problème est provoqué selon les enquêtés par la petitesse de la route et surtout le nombre des véhicules sollicitant la route ;
- La cherté des pièces à fournir : les pièces sont nombreuses surtout pour les véhicules transporteurs à l'exemple des tricycles qui sont au nombre de six (6).

Un conducteur confirme que « *c'est trop car à presque chaque conducteur, il y a certaines pièces manquantes. Ce qui fait que si on voit les contrôleurs, on essaye de contourner très rapidement pour échapper au contrôle. C'est la première raison qui provoque des accidents sur la RN9* » ;

- Les problèmes liés aux contrôleurs : à l'intérieur de la ville sur la RN9, les contrôleurs surprennent les transporteurs (tricycles), en contournant rapidement sous l'emprise de la peur, cela provoque des accidents. À l'entrée tout comme à la sortie de la ville sur la RN9, les contrôleurs taxent sans pitié. Aujourd'hui, leurs argents de poche sont devenus obligatoires surtout avec ce dernier coup d'Etat, « *vraiment notre souffrance dépasse ce que nous gagnons* » affirment certains de nos usagers. En plus, il y a la tracasserie douanière.

Au vu du grand rôle que joue la RN9 dans le développement socio-économique de la ville de Maradi, les difficultés rencontrées par les usagers de la RN9 doivent être résorbées afin de faciliter davantage la circulation des personnes et des biens sur la RN9.

2.3. Solutions appropriées aux problèmes des usagers de la RN9

En guise de solutions, les usagers de la RN9 font des propositions en vue d'améliorer la circulation et remédier les accidents. Il s'agit entre autres de propositions suivantes :

- Que les conducteurs surtout ceux des véhicules transporteurs (tricycles) aient toutes les pièces qu'il faut pour éviter d'avoir peur en voyant les contrôleurs et essayer de contourner rapidement ;
- Que les contrôleurs évitent de surprendre les usagers. Il faut selon eux qu'ils restent là où tout le monde les voit clairement. Une fois devant eux, ils peuvent les verbaliser.

- Apprendre et appliquer bien le code routier et avoir le permis de conduire ;
- Être patient, prudent, vigilant et attentif en conduite ;
- Éviter de conduire sous pression et à toute allure ;
- Rétablir la route car de fois, en contournant les nids de poules, cela provoque des accidents aussi ;
- Une sensibilisation doit être au quotidien pour une bonne conduite sur la RN9 ;
- Rétablir et agrandir la route ou faire des échangeurs et surtout veiller à leurs entretiens ;
- Sensibiliser les gens pour une bonne conduite ;
- Ajouter des lampadaires, les panneaux de signalisation le long de la route et veiller à leurs respects ;
- Exiger le permis de conduire à tous les conducteurs ;
- Veiller aussi à une mise en application du code de la route pour renforcer le contrôle sur la route ;
- Enfin, les autorités doivent prendre des mesures pour une mise en application de la loi à tous les niveaux (les contrôleurs et les usagers).

À la lumière de ce qui précède, il est évident que la RN9 est d'une grande importance dans la mobilité de la population de la ville. Cependant, les usagers font face à des nombreux problèmes qui méritent des améliorations et plus d'engagement de la part des décideurs publics municipaux et des promoteurs privés.

3. Discussions des résultats

3.1. Les moyens de transport routier

Les moyens de transport routier varient d'une ville à une autre, d'une localité à une autre. En effet, parmi le nombre des véhicules circulant sur la RN9, après la moto vient le tricycle. Ce dernier est important dans la circulation de la ville de Maradi, précisément sur la RN9 parce qu'il est l'un des

moyens préférés permettant le déplacement collectif des femmes et certains hommes aussi. En effet, ce moyen de déplacement récent est observable dans de nombreuses villes africaines en général et nigériennes en particulier. Ces résultats sont similaires à ceux de M.M Nassirou Manzo (2019, p.48) qui montre que le tricycle est un moyen de transport collectif dans la ville de Zinder. En effet, il affirme que :

« malgré la forte concurrence des taxis-motos à deux roues qui jadis faisaient la pluie et le beau temps dans le secteur du transport urbain de la ville de Zinder, l'activité taxi-moto tricycle s'est implantée petit à petit jusqu'à devenir aujourd'hui l'unique mode de transport urbain formel ».

Quant au M. Wouro-Sama (2019, p.139), il atteste que « de nos jours, on enregistre également un boom au niveau de ces tricycles taxis-motos. Ils sont observables dans toutes les rues de Lomé ». Cependant, ce moyen de transport collectif n'est pas important dans la circulation de la population de la ville capitale du Niger (Niamey) où il est presque inexistant. Pour D. Sonko (2013), les moyens de déplacement collectif à Sédheou sont les taxis « clandos » et des motos « Djakarta ».

3.2. État de dégradation des routes

La plupart des infrastructures routières en Afrique d'une manière générale et au Niger en particulier sont dégradées. En effet, parmi les problèmes dont souffrent les usagers de la RN9, nous avons les nids de poule un peu partout. En plus, la saison pluvieuse est l'une des périodes pendant laquelle il y a plus des difficultés de circulation sur la RN9 à cause de l'eau qui coupe la circulation. Cette étude est similaire à celle de B. Saidou Yayé (2023, p. 38) qui montre que :

« la commune urbaine de Kollo n'est traversée que par une seule voie bitumée qui va de Niamey à Kollo sur une longueur de 34 km. Cette route est aujourd'hui trop

dégradée et pleine de nids de poule. Pendant les fortes pluies, cette route est impraticable des fois et coupe la ville de son marché hebdomadaire le plus important ».

Dans le même sens, les études de D. Sonko (2013, p. 56) révèlent que la commune de Sédhiou au Sénégal est traversée par trois (3) routes bitumées mais toutes « les trois routes sont en état de dégradation et de vétusté très avancées car elles sont parsemées partout de nids de poule. » D'après lui encore, certaines d'entre elles deviennent impraticables quand il pleut à cause de l'eau stagnante.

En plus des problèmes cités plus haut, nous avons également la mauvaise organisation du transport sur la RN9 (figure 7 et 8) et l'embouteillage. Ce qui provoque ce dernier selon les enquêtés sont la petitesse de la route et le nombre important des véhicules qui circulent sur la route.

Conclusion

La présente étude montre que la RN9 est appréciée par les usagers de la route. Pour preuve, 83% des enquêtés empruntent plus la RN9 que les autres routes de la ville. En ce qui concerne la répartition des conducteurs selon la provenance, 70% d'entre eux viennent de la région contre 15, 2% d'autres pays. Ces résultats confirment notre hypothèse globale selon laquelle la route permet l'interconnexion entre la ville et ses villes voisines.

En outre, cette infrastructure routière facilite la mobilité de la population et permet aussi le développement des activités économiques le long de la route et cela a contribué beaucoup à l'épanouissement de la population de la ville. Ce qui corrobore l'hypothèse qui stipule que l'infrastructure routière est capitale pour faire progresser l'économie parce qu'elle joue un rôle majeur dans la facilitation du commerce et de l'intégration.

L'analyse des données montre que les usagers de la route rencontrent un certain nombre des problèmes dans leurs circulations sur la route RN9 à savoir, la dégradation de l'état de la route, l'étroitesse de la chaussée et la non organisation du transport sur la route. Cela confirme l'hypothèse selon laquelle les problèmes de la circulation observés sur cette route sont le non-respect des couloirs de circulation, l'excès de vitesse, l'ignorance ou la violation du code la route et bien d'autres comportements de la population en circulation. En perspective, il y a nécessité d'agrandir, et surtout veiller à l'entretien de la RN9 pour une meilleure circulation.

Cette étude apporte sa contribution dans la réponse aux différentes questions soulevées sur les impacts de la RN9 dans le développement socio-économique de la ville de Maradi. L'analyse de la demande de transport a été l'élément le plus important de cette étude car il y'a effet boule de neige entre les difficultés de mobilités et les politiques mises en œuvre à cet effet.

Références Bibliographiques

Bibliographie

Abdou Yolihinza I. (2005). *Les transports terrestres dans le processus de désenclavement et d'intégration du Niger dans la sous-région ouest-africaine : L'exemple de la route nationale n^o 6*. Mémoire de maîtrise de géographie/FLSH/UAM, 95 pages.

Abdou Yolihinza I. (2011). *Transport et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger*. Thèse, Université de Toulouse, 416 pages.

Adamou A. (2005). *Parcours migratoires des citadins et Problème du logement à Niamey*. Mémoire de DEA de

Géographie, Faculté des lettres et sciences humaines.
Université de Niamey. 157 pages.

Maazou T. (2009). *Les taxis-motos de Gaya : approche socio-économique*. Mémoire de maîtrise de géographie /FLSH/UAM. 98 pages.

Nassirou Manzo M. M. (2019). *Transport urbain au moyen du tricycle motorisé dans l'Arrondissement communal Zinder III*. Mémoire de master géographie, Université de Zinder 88 pages.

Plat D. (2003). *Mobilités quotidiennes en Afrique Subsaharienne*, Habilitation à diriger les recherches, Université lumière Lyon 2, 144 pages.

Seydou Yayé B. (2023). *Le transport dans un contexte de crise sécuritaire dans la commune urbaine de Kollo, Région de Tillabéry*. Mémoire de master géographie, université Abdou Moumouni. 65 pages.

Sonko D. (2013). *La mobilité et le transport dans la commune de Sedhiou*. Mémoire de master II, Université Cheick Anta Diop de Dakar, 111 pages.

Wouro-Sama M. (2019). *Étalement urbain et problématique de la mobilité dans les métropoles d'Afrique subsaharienne : Étude de cas de Lomé*. Thèse, Université de Lomé, 326 pages.

Yayé Saidou H. (2014). *Se déplacer à Niamey, mobilité et dynamique urbaine*. Thèse de doctorat de géographie, Université de Grenoble, 339 pages

Webographie

Ravalet E. et Bueno-Cevad E. (2007). *La non-planification des transports collectifs urbains et ses conséquences en termes d'usages : Les cas de Niamey (Niger) et de Puebla (Mexique)*. 16 pages. [Consulté le 15/07/2023]. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs/00134580>,