N° 3
juin
2025

GÉOPORO

ISSN : 3005-2165

Revue de Géographie du PORO

Département de Géographie
Université Péléforo Gon Coulibaly

www.geoporo.net

Revue de Géographie du Poro
Université Peleforo Gon Coulibaly
Korhogo – Côte d'Ivoire

Indexations

https://sjifactor.com/passport.php?id=23980

https://reseau-mirabel.info/revue/21571/Geoporo

https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/947477

https://portal.issn.org/resource/ISSN/3005-2165

Éditorial

L'histoire de la production du savoir géographique, a été conçue et l'est toujours à partir de la dynamique d'une pensée et d'un discours scientifique**.**

Cette production du savoir géographique touche aux méthodes, aux concepts, aux théories, aux emprunts de la discipline et à sa place dans la sphère des sciences. Elle concerne l'objet de la géographie comme un corps de savoir spécifique dans le corpus scientifique. D'une pensée de la géographie qui privilégie la description des faits pour atteindre l'explication par une démarche inductive, vision utilisée par les principaux fondateurs de la géographie, elle parvient à l'explication des phénomènes étudiés.

Trouver des réponses aux questions d'aujourd'hui, c'est dépasser l'étude des apparences visibles pour se pencher aussi sur les rôles invisibles de l'espace dans la vie de chacun et dans le fonctionnement de la société. La géographie cherche dans ce contexte à devenir une science nomothétique avec des chercheurs qui suivent simultanément deux voies. La première qui est une quête de similarité présente dans la diversité des espaces et, à partir d'elle des règles (voir des lois) qui caractérisent l'organisation de l'espace par l'homme. Et la deuxième, celle d'un recours à la démarche déductive comme méthode scientifique.

Quant au discours scientifique, il privilégie d'une part l'analyse spatiale, la recherche de règles, voire de lois dans la répartition des objets dans l'espace. A ce titre, il s'efforce d'analyser les formes spatiales en mettant en évidence les processus à l'œuvre. Et d'autre part, il recherche le sens de ces formes spatiales, sens qu'elles ont pour les divers groupes utilisateurs de l'espace à titre permanent ou temporaire. Tout en ne perdant pas de vue que la pensée et le discours doivent nourrir la science géographique, le rôle du géographe n'est-il pas alors de produire des connaissances utiles pour expliquer les comportements humains dans l'espace et d'en analyser les conséquences ? Pour ce faire, la Géographie s'est appropriée des outils et des techniques tels que le Système d'Information Géographique qui ont fait d'elle une des sciences avec lesquelles il faut compter face aux nombreux enjeux d'un monde dynamique.

En clair, la Géographie se positionne comme la science de prise de décision, voire la science de l'avenir. **GEOPORO** se présente alors comme la plateforme de publication et de publicisation des recherches des géographes d'ici et d'ailleurs soucieux par la qualité de leur contribution à participer aux prises de décisions dans leur environnement socio politique, économique et culturel. Cette revue est dotée d'un conseil scientifique et de lecture international.

Par **KONAN Kouamé Hyacinthe**

« GEOPORO » LA REVUE DU DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE DE L'UNIVERSITE PELEFORO GON COULIBALY

COMITÉ ÉDITORIAL

Directeur de Publication
KOFFI Brou Emile, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

Rédacteur en Chef
TAPE Sophie Pulchérie, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY

Membres du Secrétariat
- Dr KONAN Hyacinthe, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY
- Dr DIOBO KPAKA Sabine, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY
- Dr SIYALI Wanlo Innocents, Maître-assistant, Université Peleforo GON COULIBALY
- Dr COULIBALY Moussa, Maître-assistant, Université Peleforo GON COULIBALY
- Dr DOSSO Ismaïla, Assistant, Université Peleforo GON COULIBALY

COMITE SCIENTIFIQUE INTERNATIONAL

1. KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
2. YAPI-DIAHOU Alphonse, Professeur Titulaire de Géographie, Université Paris 8 (France)
3. ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, Directeur de Recherches en Géographie, Université Felix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)
4. VISSIN Expédit Wilfrid, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
5. ANOH Kouassi Paul, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
6. EDINAM Kola, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Lomé (Togo)
7. BIKPO-KOFFIE Céline Yolande, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
8. GIBIGAYE Moussa, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
9. VIGNINOU Toussaint, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
10. ASSI-KAUDJHIS Joseph, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
11. SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Lomé (Togo)
12. MENGHO Maurice Boniface, Professeur Titulaire, Université de Brazzaville (République du Congo)
13. NASSA Dadié Désiré Axel, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
14. KISSIRA Aboubakar, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Parakou (Benin)

15. KABLAN Hassy N'guessan Joseph, Professeur Titulaire de Géographie, Université Felix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
16. VISSOH Sylvain, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
17. DIBI-ANOH Pauline, Professeur Titulaire de Géographie, Université Felix Houphouët-Boigny, (Côte d'Ivoire)
18. LOBA Akou Franck Valérie, Professeur Titulaire de Géographie, Université Felix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
19. MOUNDZA Patrice, Professeur Titulaire de Géographie, Université Marien N'Gouabi (Congo)
20. Jürgen RUNGE, Professeur titulaire de Géographie physique et Géoecologie, Goethe-University Frankfurt Am Main (Allemagne)
21. YANOGO Pawendkisgou Isidore, Professeur Titulaire de Géographie, Université Norbert ZONGO (Burkina Faso)

<u>COMITE DE LECTURE INTERNATIONAL</u>

1. KOFFI Simplice Yao, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
2. KOFFI Yeboué Stephane Koissy, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
3. KOUADIO Nanan Kouamé Félix, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire),
4. KRA Kouadio Joseph, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire),
5. TAPE Sophie Pulchérie, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
6. ZOUHOULA Bi Marie Richard Nicetas, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
7. ALLA kouadio Augustin, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
8. DINDJI Médé Roger, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
9. DIOBO Kpaka Sabine Epse Doudou, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
10. KOFFI Lath Franck Eric, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
11. KONAN Hyacinthe, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
12. KOUDOU Dogbo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
13. SILUE Pebanangnanan David, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
14. FOFANA Lancina, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
15. GOGOUA Gbamain Franck, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

16. KAMBIRE Sambi, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
17. ASSUE Yao Jean Aimé, Maitre de Conférences en Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
18. GNELE José Edgard, Maitre de conférences en Géographie, université de Parakou (Benin)
19. KOFFI Yao Jean Julius, Maitre de Conférences, Université Alassane Ouattara, (Côte d'Ivoire)
20. MAFOU Kouassi Combo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
21. SODORE Abdoul Azise, Maître de Conférences en Géographie, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
22. ADJAKPA Tchékpo Théodore, Maître de Conférences en Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
23. BOKO Nouvewa Patrice Maximilien, Maitre de Conférences en Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
24. YAO Kouassi Ernest, Maitre de Conférences en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)

1. Note aux contributeurs

«GEOPORO», la revue du département de géographie de l'université Peleforo Gon Coulibaly fondé *en 2023* est un espace de diffusion de travaux originaux des Sciences géographiques. Elle publie des articles originaux, rédigés en français, non publiés auparavant et non soumis pour publication dans une autre revue. Les normes qui suivent sont conformes à celles adoptées par le Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et Sciences Humaines/CAMES. Les contributeurs doivent s'y conformer.

1.1. Les manuscrits

Un projet de texte soumis à évaluation, doit comporter un titre en français et en anglais (Book Antiqua, taille 12, Lettres capitales, Gras), la signature (Prénom(s) et NOM (s) de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache), l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (250 mots), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser le contexte d'étude, l'objectif général, la méthodologie et les principaux résultats. Le manuscrit doit respecter la structuration habituelle du texte scientifique : Introduction (Problématique ; Hypothèse et Intérêt de l'étude compris) ; Outils et Méthode ; Résultats ; Discussion ; Conclusion ; Références bibliographiques. Les notes infrapaginales sont à proscrire. Ecrire les noms scientifiques et les mots empruntés à d'autres langues que celle de l'article en italique. Le nombre de pages du projet d'article (texte à rédiger dans le logiciel word, Book antiqua, taille 12, interligne 1.5) ne doit pas excéder 15. Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante : 1. Premier niveau, premier titre (Book antiqua 12 gras), 1.1. Deuxième niveau (Book antiqua 12 gras italique), 1.2.1. Troisième niveau (Book antiqua 12 italique).

1.2. Les illustrations

Les tableaux, les figures (carte et graphique), les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis (centré), placé en-dessous de l'élément d'illustration (Taille 11). La source (centrée) est indiquée en-dessous du titre de l'élément d'illustration (Taille 10). Ces éléments d'illustration doivent être : i. Annoncés, ii. Insérés, iii. Commentés dans le corps du texte.

La présentation des illustrations (figures, tableau, photos et schéma) doit respecter le miroir de la revue. Ces documents doivent porter la mention de la source, de l'année et de l'échelle (pour les cartes).

2. Notes et références

2.1. La citation des passages

Les passages cités sont présentés entre guillemets. Lorsque la phrase citant et la citation dépasse trois lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (interligne 1) en retrait, en diminuant la taille de police d'un point.

2.2. Les références de citation

Elles sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit : - Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées (B. A. SY. 2008, p. 18) ; - Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées). Exemples: - En effet, le but poursuivi par M. Ascher (1998, p. 223), est «d'élargir l'histoire des mathématiques de telle sorte qu'elle acquière une perspective multiculturelle et globale (…)» - Pour dire plus amplement ce qu'est cette capacité de la société civile, qui dans son déploiement effectif, atteste qu'elle peut porter le développement et l'histoire, S. B. Diagne (1991, p. 2) écrit : Qu'on ne s'y trompe pas : de toute manière, les populations ont toujours su opposer à la philosophie de l'encadrement et à son volontarisme leurs propres stratégies de contournements. Celles-là, par exemple, sont lisibles dans le dynamisme, ou à tout le moins, dans la créativité dont sait preuve ce que l'on désigne sous le nom de secteur informel et à qui il faudra donner l'appellation positive d'économie populaire. - Le philosophe ivoirien a raison, dans une certaine mesure, de lire, dans ce choc déstabilisateur, le processus du sous-développement. Ainsi qu'il le dit : Le processus du sous-développement résultant de ce choc est vécu concrètement par les populations concernées comme une crise globale : crise socio-économique (exploitation brutale, chômage permanent, exode accéléré et douloureux), mais aussi crise socioculturelle et de civilisation traduisant une impréparation socio-historique et une inadaptation des cultures et des comportements humains aux formes de vie imposées par les technologies étrangères. (S. Diakité, 1985, p. 105).

2.3. Les divers éléments d'une référence bibliographique

Ils sont présentés comme suit : Nom et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Titre, Lieu de publication, Editeur, pages (p.) pour les articles et les chapitres d'ouvrage. Le titre d'un article est présenté entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique. Dans la zone Editeur, on indique la Maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2nde éd.).

2.4. Les références bibliographiques

Elles sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur. Par exemple :

AMIN Samir, 1996, Les défis de la mondialisation, Paris, L'Harmattan.
AUDARD Cathérine, 2009, Qu'est-ce que le libéralisme ? Ethique, politique, société, Paris, Gallimard.
BERGER Gaston, 1967, L'homme moderne et son éducation, Paris, PUF. DIAGNE TAPE Sophie Pulchérie, 2019, « *Festivals culturels et développement du tourisme à Adiaké en Côte d'Ivoire* », Revue de Géographie BenGéO, Bénin, 26, pp.165-196.

Pour les travaux en ligne ajouter l'adresse électronique (URL), la date et l'heure de consultation.

3. Nota bene

3.1. Le non-respect des normes éditoriales entraîne le rejet d'un projet d'article.

3.2. Tous les prénoms des auteurs doivent être entièrement écrits dans la bibliographie.

3.3. Pagination des articles et chapitres d'ouvrage, écrire p. 2-45 par exemple et non pp. 2-45.

3.4. En cas de co-publication, citer tous les co-auteurs.

3.5. Eviter de faire des retraits au moment de débuter les paragraphes.

3.6. Plan : Introduction, Outils et méthode, Résultats, Discussion, Conclusion, Références Bibliographiques.

3.7. L'année et le numéro de page doivent accompagner un auteur cité dans le texte (Introduction – Méthodologie – Résultats – Discussion). Exemple : KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35) ou (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7).

Résumé : dans le résumé, l'auteur fera apparaître le contexte, l'objectif, faire une esquisse de la méthode et des résultats obtenus. Traduire le résumé en Anglais (y compris le titre de l'article).

Introduction : elle doit comporter un bon croquis de localisation du secteur de l'étude.

Outils et méthode : l'auteur expose uniquement ce qui est des outils utilisés lors des enquêtes entre autres et l'approche méthodologique.

Résultats : l'auteur expose ses résultats qui sont issus de la méthodologie annoncée dans Outils et méthode (pas les résultats d'autres chercheurs). Il doit également faire l'analyse des résultats en traduisant l'explication de la relation entre les différentes variables, objet de l'article.

Discussion : la discussion est placée avant la conclusion ; Dans cette discussion, confronter les résultats de votre étude avec ceux des travaux antérieurs pour dégager les différences et similitudes, dans le sens d'une validation scientifique de vos résultats. La discussion est le lieu où le contributeur dit ce qu'il pense des résultats obtenus, il discute les résultats ; c'est une partie importante qui peut occuper jusqu'à plus de deux pages.

Conclusion : elle devra être concise et précise.

Enfin, les auteurs sont entièrement responsables du contenu de leurs contributions. La Revue ***GEOPORO*** reçoit en continu les contributions et paraît deux fois dans l'année : juin et décembre. Le nombre d'instructions pour accepter une contribution est de 1 (une) au moins. Un article accepté pour publication dans ***GEOPORO*** exige de ses auteurs une contribution financière de 50 000 FCFA, représentant les frais d'instruction et de publication.

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR LES TRICYCLES DANS L'ARRONDISSEMENT COMMUNAL NIAMEY II

A FREIGHT TRANSPORTATION OF THE TRICYCLES IN THE NIAMEY II DISTRICT.

Abass MOHAMADOU ALFARI
Doctorant, Département de Géographie, Faculté des Lettres et Sciences humaines, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)
Mohamadoualfari@gmail.com
Tel : +227 96.62.52.30 /93.48.42.58

Résumé

Le transport de marchandises est jadis assuré par les camions, les camionnettes, les pousse-pousses et les charrettes dans l'arrondissement communal Niamey II. Ces moyens de transports des marchandises sont insuffisants et coûtent aussi chers. C'est pourquoi, face à la forte demande de transport des marchandises liées aux multiples centres commerciaux que regorgent ledit arrondissement communal, les commerçants ont plus recours aux trois roues motorisées pour le transport de leurs marchandises. Cette étude se donne une double finalité : l'analyse de l'essor des tricycles dans le transport de marchandises et leur impact socioéconomique dans l'arrondissement communal Niamey II. Pour ce faire, la méthodologie comprend une recherche documentaire, une observation participante et des enquêtes de terrain réalisées auprès de 446 principaux acteurs impliqués dans le fonctionnement de cette activité, d'août à novembre 2024. Les résultats de cette étude révèlent que les tricycles ont la première place dans le transport de marchandises auprès des populations. Ils génèrent de revenus importants pour les conducteurs et la mairie. Ils contribuent ainsi à l'amélioration des conditions et cadres de vies dans l'arrondissement communal Niamey II.

Mots clés : *Arrondissement communal, Niamey II, tricycle, transport des marchandises, développement urbain.*

Abstract

Goods transportation was previously handled by trucks, vans, rickshaws, and carts in the Niamey II municipal district. However, these means of transporting goods are insufficient and also costly. Therefore, faced with the high demand for goods transportation due to the numerous commercial centers in the district, merchants considered a new alternative for transporting goods. This led to the emergence of tricycles in the municipal district. Despite being a recent development, these tricycles have been widely adopted by the population, who use them for transporting their goods.

This study has a dual objective : to analyze the role of tricycles in goods transportation in the Niamey II municipal district. To achieve this, the methodology includes a literature review, participant

observation, and field surveys conducted with 446 key stakeholders involved in this activity, between August and November 2024. The findings of the study reveal that tricycles now occupy the leading position in goods transportation among the population. They generate significant income for both drivers and municipal authorities, thus contributing to the improvement of living conditions and the urban environment in the Niamey II municipal district

Keywords : *Municipal district, Niamey II, tricycle, goods transportation, urban development.*

Introduction

Le transport est fondamental dans la vie d'une société. Tout passe par le transport et son contrôle stratégique pour le pouvoir public. Il créée une dynamique économique, car il permet de conforter le tissu économique d'une région Oumarou M. B. (2023, p8). Par ailleurs, le transport est souvent présenté en tant qu'outil de maîtrise de la distance. On mesure à cet effet, son importance dans son rôle de maîtrise de l'espace et de réponse à l'obstacle de la distance. 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 Zoma V. (2019, p37). Cependant, la problématique du transport de marchandises en ville a ressurgi au début des années 1990 dans tous les pays Claude D. T. (2013, p3-4). La distribution de marchandises en milieu urbain est devenue une préoccupation croissante. La logistique urbaine s'occupe d'approvisionner les commerçants, surtout les particuliers qui demandent à ravitailler chez eux. Elle touche aussi le transport des matériels de construction ou l'enlèvement des déchets, ou encore le déménagement des entreprises et des ménages. De ce fait, la mobilité des personnes et des biens est un sujet toujours au cœur de l'actualité, qui a préoccupé les générations passées et qui préoccupe encore la génération présente. L'homme est toujours à la recherche des moyens de transport les plus perfectionnés et surtout les mieux adaptés à ses activités Massamèsso A. (2022, p2). Pour ce faire, pendant de nombreuses années, le transport intra-urbain des marchandises était assuré par des camions à Niamey, mais depuis quelque temps le constat est que des motos tricycles, en provenance de Chine et d'Inde, ont fait leur apparition sur les marchés nigériens, notamment à Niamey où ils sont surtout utilisés dans le transport des marchandises Yayé S. H. (2024, p354). Cependant, les différentes études sur ces tricycles, permettent de comprendre leurs

participations au transport en général dans les villes africaines. Cette étude vient à cet effet, d'analyser l'avènement des tricycles dans la ville de Niamey et leurs participations au transport des marchandises.

En quoi, les tricycles participent-ils au transport des marchandises dans l'arrondissement communal Niamey II ?

Cet article vise un double objectif. D'une part, à travers une analyse du contexte du transport des marchandises marquées par l'insuffisance des moyens de transport et la forte demande qui a conditionné l'essor de ces tricycles au transport des marchandises. D'autre part, il s'agit d'aborder l'impact-socioéconomiques des tricycles dans l'arrondissement communal Niamey II.

Après la présentation de la zone d'étude et de la méthodologie, l'analyse des données d'enquêtes est organisée suivant ce plan :

- Fonctionnalité du transport des marchandises par les tricycles ;
- Organisation de l'activité ;
- Impacts socio-économiques du transport de marchandises par tricycles dans l'arrondissement communal Niamey II.

1. Présentation de la zone d'étude

L'arrondissement communal Niamey II occupe la partie centrale de la rive gauche de la ville de Niamey. Anciennement incluse dans la commune I, son périmètre s'étend sur les deux rives du Gountou Yéna pour une superficie de 17,88 km2 et une population totale de 246 898 habitants selon le RGP/H 2012. C'est le deuxième arrondissement communal en termes de densité humaine. En dehors de sa croissance démo-spatiale, la majorité des grands centres commerciaux se concentrent dans ledit arrondissement communal. C'est pourquoi le besoin en mobilité des biens et des populations se multiplie en plus en plus.

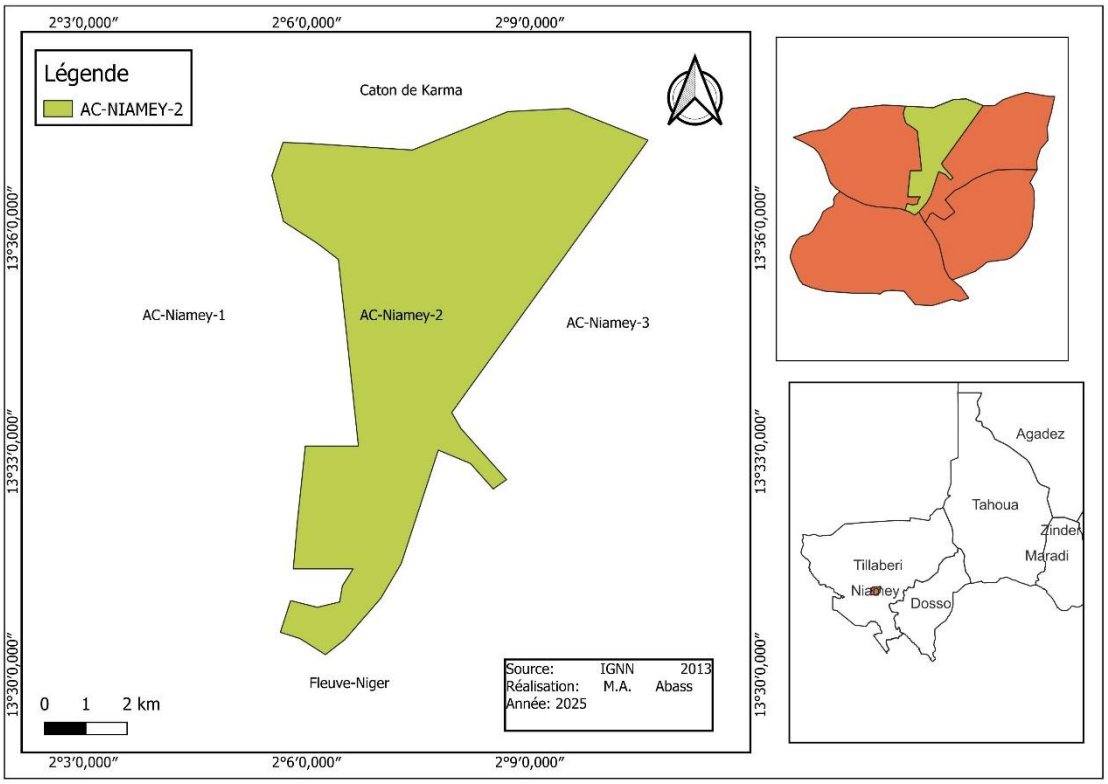


Figure 1 : Localisation de l'arrondissement communal Niamey II.

2. Méthodologie

Pour mener à bien cette recherche, nous avons mobilisé plusieurs méthodes de collectes d'informations. Il s'agit de la recherche documentaire, les observations directes sur le terrain et enfin des enquêtes par questionnaires et des entretiens.

La recherche documentaire a été faite dans les bibliothèques et sites web, etc. où nous avons consulté des documents en lien avec les moyens de transport en général et des tricycles en particulier. Les informations recueillis dans ces documents nous ont permis de comprendre le sujet et d'analyser la participation des tricycles au transport des marchandises dans l'arrondissement communal Niamey II.

Après la recherche documentaire, des observations participantes ont été menées sur le terrain du mois d'août à novembre 2024. Elles nous ont permis d'avoir un aperçu sur la participation des tricycles au transport des marchandises. Cette étape est suivie par des entretiens et des enquêtes par questionnaires réalisés auprès de 150 conducteurs des tricycles, 280 usagers des tricycles et 14 conducteurs des camions.

Ces enquêtes ont été réalisée aux alentours des centres commerciaux de l'arrondissement communal Niamey II comme à Katako, au petit marché, au marché Dolé, au marché Dar Es Salam et à côté de l'école Karrey non loin du boulevard Tanimoune. Ces zones ont été choisies du fait de l'engouement des tricycles dans ces lieux. En effet, les informations collectées des enquêtes par questionnaire nous ont permis de comprendre la participation des tricycles au transport des marchandises et son impact socio-économique dans l'arrondissement communal Niamey II. Quant aux entretiens réalisés auprès des responsables en charge du transport de la ville de Niamey (le directeur du transport de la ville de Niamey, le directeur de la police de circulation. etc.). Ces entretiens nous ont aussi permis de connaitre les textes régissant le fonctionnement des tricycles et les relations de ces autorités avec les conducteurs des tricycles.

Les informations recueillies nous ont facilité la compréhension de la participation des tricycles au transport des marchandises, mais également leur impact socio-économique dans l'arrondissement communal Niamey II. Ces informations ont aussi l'objet d'un traitement qualitatif et quantitatif permettant de faire des illustrations.

Nomination	**Effectif**
Représentants de l'Etat	02
Conducteurs de tricycles	150
Usagers	280
Conducteurs de camions	14
TOTAL	**446**

Source : Nos enquêtes de terrain, 2025.

Tableau n°1 : Récapitulatif des principaux acteurs enquêtés

3. Résultats

3.1. Fonctionnalité du transport des marchandises par les tricycles

3.1.1. La typologie des marchandises transportées par les tricycles dans l'arrondissement communal Niamey II.

Les tricycles sont devenus les nouveaux moyens de transports les plus exploités pour le transport des marchandises dans l'arrondissement communal Niamey II (Direction de transport de la ville de Niamey). Environ 3 150 tricycles circulent dans la ville de Niamey selon la direction de transport de la mairie centrale en 2024. De ce fait, ces tricycles sont autorisés par les autorités de la ville de Niamey pour le transport des marchandises. En effet, selon les résultats de l'enquête, les marchandises les plus transportées par les tricycles sont (Planche 1) : les fruits environ 33, 33% ; suivi des céréales autour de 21,33% ; puis viennent des légumes environ 14%. Ensuite, autour de 9,33% transportent des salon/meubles. En plus, environ 8,67% pour des matériels de constructions. Près de 6,67% font le transport des tubercules et de la canne à sucre autour de 4,67%. Et enfin des bétails environ 2%. Les conducteurs des tricycles transportent plus ces marchandises dans l'arrondissement communal Niamey II. Ces différents chiffres montrent les différents services rendus à la population par ces tricycles en matière des transports des marchandises. En plus, ces multiples domaines d'interventions font d'eux, les moyens de transports des marchandises les plus privilégiés dans ledit arrondissement communal selon les usagers des tricycles. Ce choix privilégié de ces populations s'explique par leurs coûts abordables et de leurs accès faciles.

Planche n°1 : Les tricycles chargés des sacs et des cartons dans un quartier de l'arrondissement communal Niamey II

Prise de vue : MOHAMADOU ALFARI Abass, 2025.

3.2. *Organisation de l'activité*

3.2.1. Les heures de travail des conducteurs des tricycles

Les conducteurs des tricycles de l'arrondissement communal Niamey II, ont des durées de travail différentes. De ce fait, les résultats de nos enquêtes ont déterminé les durées de travail suivantes : environ 44,67% des conducteurs des tricycles ont une durée de travail entre 5 à 8 heures temps, suivi de près de 28,67% qui déclarent travailler entre 1 à 5 heures de temps par jour. Ensuite, autour de 16,67% ont une durée de travail journalier entre 8 à 11 heures. Et enfin, environ 10% des conducteurs des tricycles travaillent plus de 11 heures de temps par jour. Ces chiffres montrent que la majorité des conducteurs des tricycles ont une durée de travail d'une heure à huit heures de temps en moyenne par jour. En effet, cette longue durée de travail s'explique par la forte demande de transport des marchandises observable aux alentours des différents centres commerciaux de l'arrondissement communal Niamey II.

3.2.2. Le coût du transport des marchandises

Selon les conducteurs des tricycles de l'arrondissement communal Niamey II, une marchandise ou un objet n'a pas un prix fixe, le prix se discute entre le conducteur et son client. De ce fait, le coût du transport des marchandises ou des objets varie en fonction non seulement de la quantité de la marchandise ou de l'objet mais aussi surtout en fonction de la distance à parcourir. Ainsi, les résultats de nos enquêtes relèvent les variations suivantes : environ 41% des conducteurs des tricycles ont déclaré que le coût d'une marchandise ou d'un objet varie de 500 à 1 500 FCFA. Ensuite, pour près de 29%, le prix d'une marchandise varie entre 1 500 à 2 500 FCFA. Puis, 17% déclarent prendre des marchandises entre 2 500 à 3 500 FCFA. Enfin, environ 13% des conducteurs des tricycles disent qu'ils transportent des marchandises à plus de 3 500 FCFA. Ces différentes données expliquent la variabilité du coût du transport des marchandises. En effet, ce coût varie en fonction de la

quantité d'une marchandise et de la distance à parcourir. Mais, tout compte fait, le conducteur et son client finissent toujours par s'entendre en ce qui concerne le prix d'une marchandise.

3.2.3. Les quartiers des usagers des tricycles

Le trafic des tricycles couvre tous les quartiers de la ville de Niamey et ses environs. Donc, la majorité des usagers de ces tricycles sont surtout des commerçants qui exercent des activités commerciales dans leurs quartiers respectifs. De ce fait, ces commerçants proviennent d'une vingtaine des quartiers de la ville de Niamey. En effet, selon les résultats de nos enquêtes, les principaux quartiers de provenance des usagers des tricycles sont (Figure 2) : Les quartiers Danzama Koira/Koira Tégui autour de 13,72% ; suivi du quartier Cité Caisse environ 10%. Puis, autour de 8,5% viennent des quartiers Karadjé/Nordiré/Lamordé/Kirkissoye/Gnalga/Saguia. Ensuite, les quartiers Boukoki (1, 2, 3 et 4) et environ 7,14% pour le quartier Lazaret. En plus, 6,79% viennent des quartiers Yantala/Koubia/Sonici et 6, 07% sont du quartier Cité Député. Pour le marché de Katako environ 5,36% et le quartier Kalley Plateau autour de 6%. De plus, le quartier Deizeibon environ 4,29% et le quartier Dar Es Salam autour de 3,93%. Près de 3,21% des usagers viennent des quartiers Banifandou (1 et 2) et 2,86% pour le quartier Plateau. Pour le quartier Aéroport, on note un taux d'environ 2,5% et 1,79% pour les quartiers Tondibia et Bobiel. Enfin, 1,07% des usagers proviennent respectivement des quartiers Wadata et Tchangarey. Ainsi, le travail des tricycles couvre les clients de ces quartiers cités ci-haut. Ces différents chiffres mettent en exergue l'exploitation des tricycles par les populations de la ville de Niamey et ses environs. En effet, l'exploitation de ces tricycles par ces populations de tous ces quartiers, prouve aussi le nombre important de ces tricycles dans la circulation à Niamey. De ce fait, leur nombre impact aussi le prix du transport des marchandises. C'est pourquoi, ils sont accessibilités.

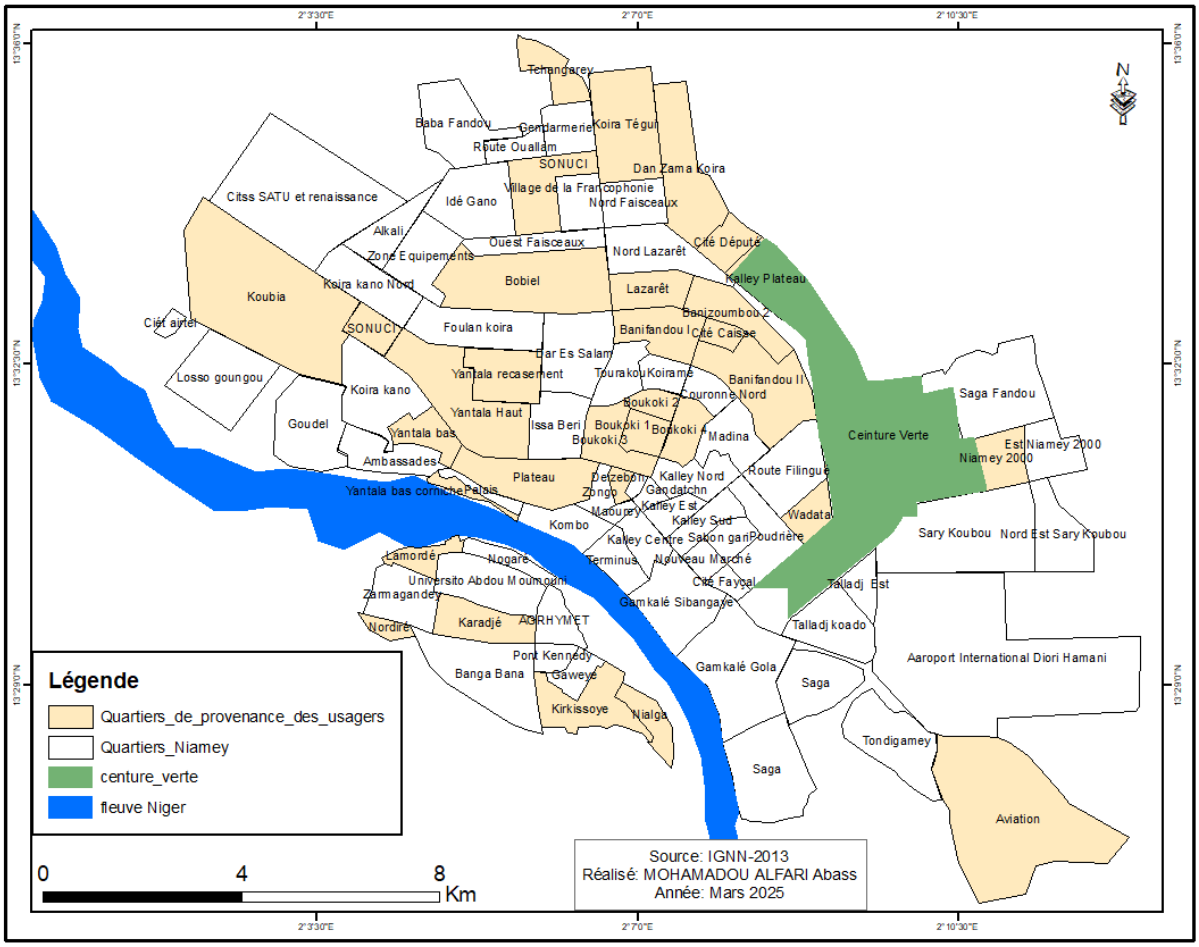


Figure 2 : Quartiers des usagers des tricycles

3.2.4. Les zones de stationnement des tricycles de l'arrondissement communal Niamey II

Les zones de stationnement des tricycles sont les zones dans lesquelles les tricycles se stationnent dans l'arrondissement communal Niamey II. En effet, selon nos observations et les résultats de l'enquêtes, les tricycles sont beaucoup plus stationnés aux alentours des marchés dudit arrondissement communal (Katako, Petit marché, Dar Es Salam, Dolé) et au niveau du boulevard Tanimoune à côté de l'école Karrey (Figure 3). Les stationnements de ces tricycles aux alentours de ces centres commerciaux s'expliquent par la forte demande de transport des marchandises aux alentours de ces centres commerciaux et du boulevard Tanimoune. En effet, c'est ce qui est à l'origine de leurs engouements aux alentours de ces centres commerciaux.

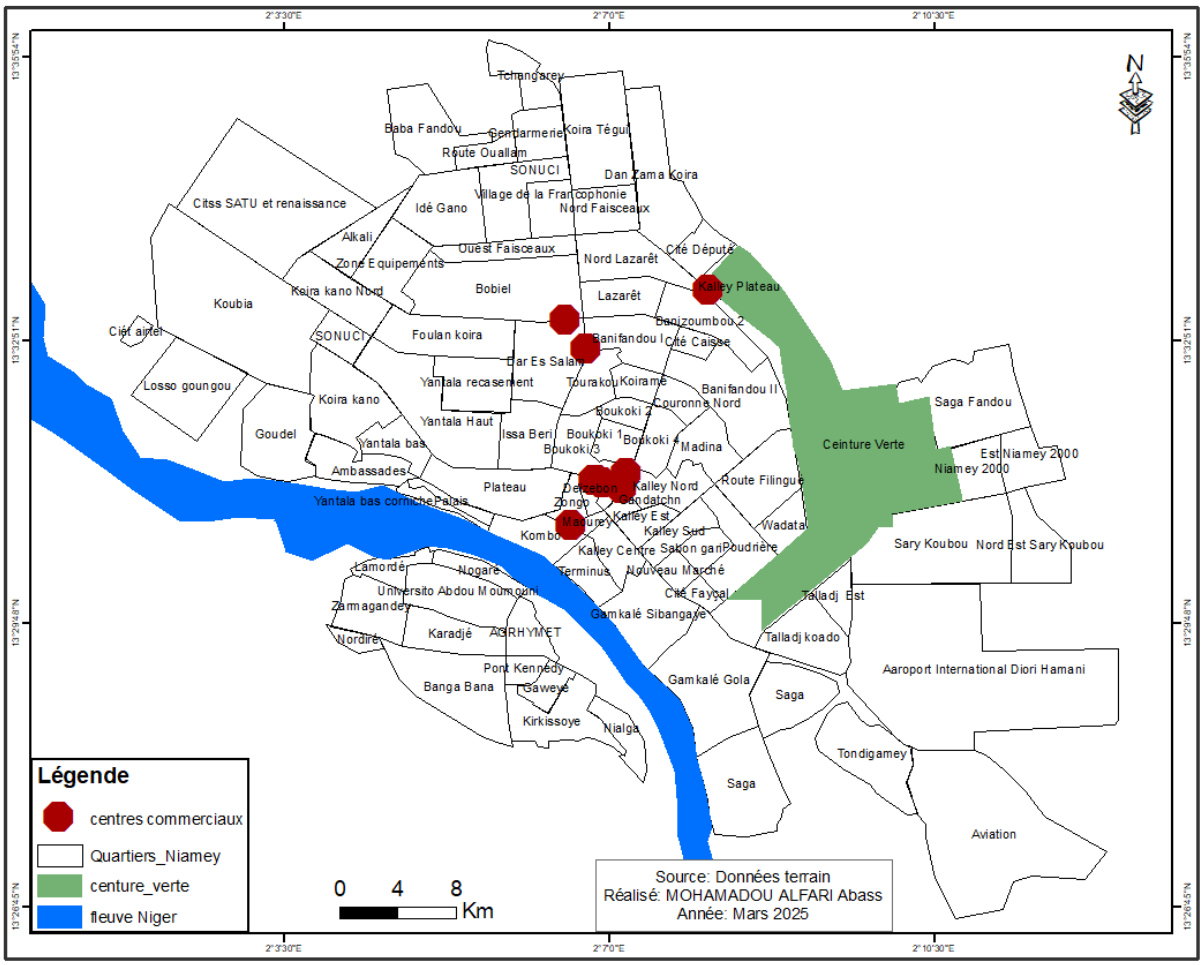


Figure 3 : Zones de stationnement des tricycles dans l'arrondissement communal Niamey II

3.3. *Impacts socioéconomiques des tricycles dans l'arrondissement communal Niamey II*

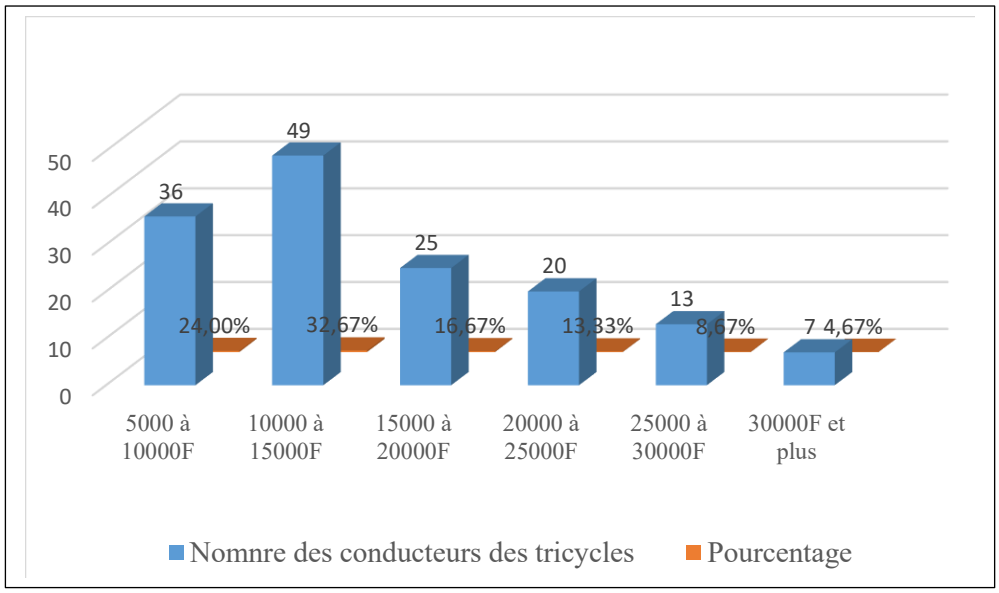
3.3.1. *Les dépenses journalières des usagers des tricycles pour leurs marchandises*

Avant l'avènement des tricycles, les commerçants de l'arrondissement communal Niamey II, font d'énormes dépenses journalières pour le transport de leurs marchandises. Mais, l'avènement des tricycles a contribué à la réduction significative des dépenses liées aux transports de leurs marchandises sur ce même territoire. C'est ce qui explique l'adhésion massive des commerçants à l'exploitation de ces engins à trois roues, du fait de leurs prix de transport accessible. Pour ce faire, ces exploitants pensent avoir avec les tricycles un allégement de leurs dépenses journalières pour le transport de leurs marchandises. En effet, environ 74,6% des commerçants déclarent dépenser environ entre 500 à 1 000 FCFA par jour. Autour de 15,4% ont une dépense journalière entre 1 000 à 1 500 FCFA. Et enfin, environ 5% dépensent respectivement

entre 1 500 à 2 000 FCFA et à plus de 2 000 FCFA par jour. Ces différentes données prouvent que tous les exploitants des tricycles particulièrement les commerçants trouvent avec ces engins un allégement par rapport à leurs dépenses journalières pour le transport de leurs marchandises avec les autres moyens de transports des marchandises. Pour ce faire, cet allégement des dépenses journalières explique leurs fortes sollicitations par ces exploitants du fait de leurs prix accessibles à tous.

3.3.2. Revenus journaliers des conducteurs des tricycles

Les tricycles sont autorisés à transporter les marchandises partout sur le territoire de la ville de Niamey. Cependant, certains conducteurs des tricycles ne se limitent pas à leur vocation première, ils s'adonnent aussi à plusieurs activités (transport des marchandises, des personnes, du sable, du gravier, aux déménagements...etc.). De ce fait, ces activités leurs procurent assez de revenus. En effet, les résultats de nos enquêtes révèlent les revenus journaliers suivants des conducteurs des tricycles, comme la présente la figure 4 : environ 32,67% d'entre eux ont un revenu entre 10 000 et 15 000 FCFA par jour, suivi de près de 24% ont pour recette journalière entre 5 000 et 10 000 FCFA. Ensuite, environ 16,67% ont entre 15 000 et 20 000 FCFA comme revenu journaliers. Autour de 13,33% ont un revenu journalier varie de 20 000 à 25 000 FCFA. Environ 8,67% ont un revenu entre 25 000 à 30 000 FCFA par jour. Et enfin autour de 4,67% ont plus de 30 000 FCFA de recette par jour. Ces différents chiffres montrent la rentabilité de cette activité. En effet, selon ces conducteurs des tricycles, cette activité leur permet de subvenir à des besoins telle la scolarité de leurs enfants, payement des loyers et les soins des enfants et leurs mères en cas de maladie etc. Enfin, elle injecte aussi des devises importantes pour la mairie de la ville de Niamey à travers le payement du titre de transport de marchandises qui se lève à 5000 FCFA par tricycle et le versement mensuel qui est de 3200 FCFA pour les numéros de portières. Donc selon la direction du transport de la ville de Niamey, 3153 tricycles ont des numéros de portières. En effet, la mairie a encaissé plus de 121 000 000 FCFA en 2024.



Source : Nos enquêtes de terrain, janvier 2025.

Figure 4 : Répartition des revenus journaliers selon les conducteurs des tricycles.

4. Les conséquences de l'avènement des tricycles sur l'activité des autres moyens de transports des marchandises

Avant l'avènement des tricycles le transport des marchandises dans la ville de Niamey est beaucoup plus assuré par des camions. Mais, depuis 2017, ces camions se voient leurs places occupées de plus en plus par les tricycles en matière du transport des marchandises. Ainsi, d'après les résultats de nos enquêtes, environ 35,71% des conducteurs des camions déclarent que l'avènement des tricycles les a conduits au chômage. D'autres pensent que l'avènement des trois roues contribue à la réduction de leurs revenus. En effet, près de 28,57% trouvent leurs revenus réduit avec l'avènement des tricycles ; suivi de 21,43% qui trouvent leurs interventions réduites dans leurs domaines habituels. Et enfin, autour de 14,29% voient que les tricycles interviennent dans tous les domaines. Ces différents chiffres prouvent la favorisation de *la doganbarisation (terme local haoussa, le camion appelé Doganbari ''longue bourrette)* du transport des marchandises dans l'arrondissement communal Niamey II, par les tricycles. De ce fait, cette *doganbarisation* du transport des marchandises se confirment, comme on peut le lire à travers les affirmations de ces deux conducteurs des camions Moussa et Daouda :

Moussa « *Mon fils, avec l'avènement des tricycles, nous sommes presque au chômage, mon véhicule est garé ici toute la semaine sans aucun contrat, l'assurance du véhicule va expirer dans deux semaine, bientôt la nouvelle vignette va sortir, du coup ce n'est pas facile, donc c'est pour te dire que notre activité ce dernier temps kalsourou. Les tricycles ont cassé les prix du transport des marchandises, les contrats se font rare avec lesquels tu ne t'en sortiras pas d'ailleurs* » ;

Daouda «*si y'a quelqu'un qui a été impacté par l'avènement des tricycles, c'est bel et bien moi, car étudiant, tu sais, j'ai perdu mon premier camion à cause de l'irrégularité du versement pour le manque de travail, du coup le propriétaire du camion réclame son versement chaque semaine. Nous pouvons faire trois jours ou de fois plus sans aucun contrat, donc avec cette situation, comment peut-on verser 100000 FCFA par semaine, en plus du gasoil pour le camion. De ce fait, les tricycles contribuent à notre chômage* ». Cette situation s'explique par le fait que les tricycles transportent moins chers les marchandises par rapport aux camions, du coup, ce qui est à l'origine de la *doganbarisation* du transport des marchandises dans la ville de Niamey.

5. Discussion

La présente étude a prouvé les conditions dans lesquelles les tricycles ont fait leurs apparitions dans l'arrondissement communal Niamey II. En effet, les moyens de transports de marchandises dudit arrondissement communal sont : (le camion, la camionnette, le pousse-pousse, les charrettes, les véhicules de transport en commun) qui sont insuffisants et coûtent chers. C'est pourquoi, les populations de cet arrondissement communal ont pensé à une nouvelle alternative, qui a conduit à l'avènement et à l'émergence des tricycles. Le même phénomène s'observe dans plusieurs villes africaines, comme le démontre Kanazoé H. (2022, p5) cité par Yayé S. H. (2024, p367) à travers son étude sur le système du transport à Bobo-Dioulasso suite aux tarifs prohibitifs et l'indisponibilité spatio-temporelle du bus. La prolifération des tricycles offre un bon exemple de dynamisme, mais aussi des limites dans ce secteur. Ensuite, le coût abordable des tricycles et l'absence des moyens de transports des marchandises accessibles à tous, expliquent l'exploitation excessive des tricycles à Niamey. La même remarque a été faite au Togo dans la

préfecture de Tône par Massamèsso A. (2022, p2). Cet auteur pense que l'absence d'un moyen de transport moins cher et accessible à tous est l'un des facteurs principaux du succès des tricycles qui ont pour rôle principal le transport des marchandises. Le même constat a été fait au Burkina Faso à Fada N'Gourma par Dahani I. (2020, p163) qui affirme que les taxis motos tricycles sont devenus les moyens de transports les plus utilisés pour le transport intra urbain de marchandises et matériels de petite taille dans les villes du Burkina Faso. Par ailleurs, notre étude a montré le soulagement apporté par les tricycles à la population de Niamey et ses environs. Ce même constat a été fait par Yayé S. H. (2024, p367) en affirmant qu'en matière de transport des marchandises, les tricycles à cargo ont allégé le souci des commerçants, à l'idée qu'ils assurent le transport des marchandises à l'intérieur de la ville et même vers les communes environnantes comme Liboré, Hamdallaye. Les mêmes observations sont faites par Sigue O. (2022, p21), affirme que les tricycles, en plus de transporter des bagages et marchandises jouent un rôle social comme l'indique les revenus des usagers à Ouagadougou. Enfin, l'activité des tricycles apportent des revenus substantiels aux conducteurs de ces tricycles et à la mairie central de Niamey. Elle lutte également contre le chômage et la délinquance juvénile dans l'arrondissement communal Niamey II.

Conclusion

En définitive, l'analyse du transport des marchandises dans l'arrondissement communal Niamey II montre l'apport significatif des tricycles dans ce domaine dans ledit arrondissement communal. En effet, malgré leur nouveauté dans le transport, ces tricycles ont eu une adhésion populaire pour plusieurs raisons : transport de tout type de marchandises, leur accessibilité et les coûts abordables. Ainsi, la bonne organisation de l'activité par les conducteurs de ces tricycles, a permis à ces conducteurs de se procurer des revenus importants à travers le ciblage des zones de forte demande de transport des marchandises. Par ailleurs, ces tricycles supplantent l'activité des camions ; qui auparavant assuraient l'autonomie du transport des marchandises dans l'arrondissement communal Niamey II.

Références bibliographiques

AGBADONI Massamèsso, 2022, « *tricycle et transport des marchandises au nord-Togo : de la complémentarité a la concurrence aux autres modes de transport dans la préfecture de Tône »,* Université de Kara, faculté des lettres et sciences humaines (FLSH), mémoire de master recherche II, 119 p.

CLAUDE DIAMBEDO Tahirou, 2013, « *le transport des marchandises en ville. Cas du marché Katako »,* École des Techniques économiques, Comptable, Commerciales et de Communication (ETEC), Mémoire de Licence Professionnelle, 38 p.

DAHANI Issaka, 2020, « *marché centrale et impact sur la mobilité urbaine : les taxis motos à Fada N'Gourma (Burkina Faso*) »*,* revue, les cahiers de l'ACAREF Vol.2/N°5/Tome 3, pp. 153-166.

OUMAROU MAMANE Bachirou, **2023**, « *le transport collectif dans l'arrondissement communal II de Maradi (Niger) : cas des tricycles »,* Université Abdou Moumouni de Niamey, faculté de lettres et sciences humaines (FLSH), département de géographie, mémoire de master II, 116 p.

SIGUE Ousseny, 2022, « *succès du tricycle « Taxi-moto » à Ouagadougou* » Science et Technique, revue burkinabé de la recherche, Lettres, Sciences humaines, Vol. 38, n°1, pp. 9-30.

YAYE SAIDOU Hadiara, 2024, « *quand les tricycles remplacent les camionnettes pour le transport de marchandises à l'intérieur de la ville de Niamey* », actes du colloque international en hommage à la professeure Yolande BERTON-OFOUEME, pp. 353-368.

ZOMA Vincent, 2019, *« transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA : le transit routier du Mali et du Niger via le Burkina Faso »***,** Université Ouaga I Professeur Joseph Ki-Zerbo (Burkina- Faso), Géographie, thèse de doctorat, 338 p.