Université Bordeaux Montaigne

École Doctorale Montaigne - Humanités (ED 480)

THÈSE DE DOCTORAT EN AMENAGEMENT DE L'ESPACE ET URBANISME

Mobilités urbaines et planification

Le cas de N'Djamena

Présentée et soutenue publiquement le 23 juin 2015 par

Hassane MAHAMAT HEMCHI

Sous la direction du Professeur **Olivier RATOUIS**

Membres du jury :

Bernard CALAS, Professeur à l'Université Bordeaux Montaigne

Marc DUMONT, Professeur à l'Université de Lille 1 – *Rapporteur*

Xavier GODARD, Ex-Directeur de l'INRETS/IFSTTAR Université d'Aix-Marseille

Jérôme LOMBARD, Directeur de Recherche à l'IRD

Géraud MAGRIN, Professeur à l'Université de Paris 1- Panthéon Sorbonne – *Rapporteur*

Olivier RATOUIS, Professeur à l'Université Bordeaux Montaigne – *Directeur de thèse*.

A mon petit frère,
Ali MAHAMAT HEMCHI.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier tout d'abord, mon directeur de thèse Olivier Ratouis, pour la confiance qu'il a placée en moi, sa consécration, son honnêteté, son soutien moral et académique. Durant mes années de master et de thèse, il m'a orienté vers la recherche qui est un monde plein de mystères, souvent invisibles, au final passionnants par la compréhension des théories urbaines, l'interrogation des concepts, l'analyse des pratiques urbaines, l'usage des vocabulaires urbains, la mobilité urbaine. Je vous remercie pour cette aventure intellectuelle.

Je tiens à remercier les membres de mon jury et rapporteurs qui ont accepté de lire et d'évaluer ce travail.

J'ai eu la chance d'être enseignant permanent au sein de l'École Nationale Supérieure des Travaux Publics (ENSTP) de N'Djamena. Une occasion qui m'a permis de reprendre les études tout en conservent les avantages et le soutien sans faille de ses dirigeants. Ainsi, je tiens à remercier tous mes collègues enseignants, le personnel de l'ENSTP en général et le Directeur Général, le Professeur Koina Rodoumta, en particulier. Par ailleurs, je tiens aussi à remercier Dobingar Allassembaye et aussi la commission nationale de la formation des formateurs (CONFOFOR) pour son soutien à ce travail de recherche.

Je tiens à remercier chaleureusement l'ambassade de France au Tchad qui m'a accordé cette chance de financer mon master ainsi que ma thèse en partie par le billet de Campus-France. Par la même occasion, j'adresse mes remerciements à Sofie Bussinger, Sonia Safar et Marie-France Billard.

Cette thèse est loin d'être le fruit d'un travail solitaire et doit beaucoup à de nombreux moments collectifs au sein de plusieurs dispositifs de travail. Elle a été réalisée au sein de l'UMR 5185 Aménagement, Développement, Environnement, Santé et Sociétés (ADESS). Elle a donc bénéficié du soutien apporté par ce laboratoire à ses doctorants pour la mise en valeur des travaux de recherche et surtout pour la mise à disposition de toutes les conditions nécessaires à la recherche dans la Maison des Suds. Je remercie notamment tout le personnel de l'ADESS et, en particulier, le directeur du laboratoire Denis Retaillé, ainsi que Julie Pierson, Charles-Antoine Arnaud, sans oublier Carlos Jenart pour son aide précieuse.

Je tiens à remercier mes parents, mes frères et sœurs et cousins qui, en dépit de la distance qui nous a séparés, m'ont toujours soutenu de leur affection. À mon père qui a toujours voulu que je continue mes études et à ma mère qui m'a toujours estimé singulièrement. Merci ma famille pour votre amour, votre compréhension et votre soutien sans avoir une fois douté de moi.
Je remercie ma femme et ma fille pour leur affection, leur compréhension et surtout leur patience tout au long de ces années loin de moi.

Je dois beaucoup à mes ami-e-s et notamment, Ahmat Bokori, Djouma Daoussa, Adam Mahamat Ali, Abdramane Goukouni, Laurence Pontat, Francis Vériza, Cindy Morillas, Mahamat Borgou, Adèle Schar, Jean Grosbellet, Bayanatou Toure… et aussi à mes grands frères notamment, Hamid Bougar, Mahamat Allafouza Barkaï, Hakim Djibrine… pour leur humour, leur estime et de leur encouragement tout au long de ces années.

Cette thèse n'aurait pu aboutir sans l'aide des enquêteurs et la disponibilité des acteurs du transport urbain tant au niveau de la mairie de N'Djamena, du ministère des Infrastructures, des transports et de l'aviation civile que des différents syndicats des mototaxis, de minibus et taxis urbains de la ville de N'Djamena. Je leur en suis très reconnaissant.

Je témoigne ma reconnaissance aux enseignants, chercheurs et doctorants du laboratoire Les Afriques dans le Monde (LAM) et celui d'ADESS pour tous ces moments que nous avons passés ensemble.

Enfin, je ne saurai oublier toutes les personnes qui ont contribué à la finalisation de cette Recherche.

SIGLES ET ACRONYMES UTILISES

ACCA : Association des Clandomans de la Commune de 5e arrondissement

ADESS : Aménagement, Développement, Environnement, Santé et Sociétés

AFD : Agence Française de Développement

AFRISTAT : Observatoire Economique et Statistique d'Afrique Subsaharienne

AMTCA : Association des Motos- Taxis de la Commune du 1er Arrondissement

AOT : Autorité Organisatrice des Transports

ASECNA : Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar

BAD : Banque Africaine de Développement

BCEOM : Bureau d'études (French Consulting Group)

BCR : Brigade de Circulation Routière

BET : Borkou – Ennedi – Tibesti

BIT : Bureau International du Travail

BM : Banque Mondiale

BNF : Bureau National de Fret

CA : Comités d'Assainissements

CATZU : Commission d'Attribution de Terrain en Zone Urbaine

CFA : Communautés Financière d'Afrique

CER : Centre d'Echanges Routiers

CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

CIA : Centre International des Affaires

CM : Conseil Municipal

CNUCED : Conférence des Nations-Unis sur le Commerce et le Développement

CNRS : Centre National de la Recherche Scientifique

CODATU : Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains

COGCS : Coordination des Organes de Gestion de la Coopérative des Taxis et des Syndicats des Transports urbain et interurbain

CONFOFOR: Commission Nationale de la Formation des Formateurs

COOP-Taxis : Coopérative des Taxis

COOP-TUR : Coopérative des Transporteurs Urbains– inter - urbains et location de véhicules

CTU : Commission du Transport Urbain

DD : Développement Durable

DGG : Délégué Général du Gouvernement

DGTS : Direction Générale des Transports de Surface

DIRTS : Directeur de l'Industrie et de la Réglementation des Transports de Surface

DT : Départ et Terminus

DTAT : Directives Territoriales d'Aménagement du Territoire

DTR : Départs, Terminus et Relais

DUATU : Direction de l'Urbanisme de l'Aménagement et du Transport Urbain

DURAH : Développement Urbain et Amélioration de l'Habitat

ECOSIT : Enquête sur la Consommation et le Secteur Informel au Tchad

EMD : Enquêtes Ménages Déplacements

ENE : Engagement National pour l'Environnement

ENSTP : Ecole Nationale Supérieure des Travaux Publics

ESSO : Eastern States Standard Oil

FCFA : Franc des Communautés Financière d'Afrique

FER : Fonds d'Entretien Routier

FMI : Fonds Monétaire International

FNDS : Fonds National de Développement du Sport

FNSTUIT : Fédération Nationale des Syndicats Urbains et Interurbain du Tchad

GCCA : Groupement des Clandos de la Commune du 6e Arrondissement

GIT : Groupement d'Intérêt Public

HGRN : Hôpital Général de Référence Nationale de N'Djamena

IDH : Indice de Développement Humain

IHPC : Indice Harmonisé des Prix à la Consommation

INAU : Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme

INSEED : Institut National de la Statistique, des Etudes Economiques et Démographiques

IPC : Indice des Prix à la Consommation

LAM : Les Afriques dans le Monde

LOV : Loi d'Orientation de la Ville

MAEIA : Ministère des Affaires Etrangères et de l'Intégration Africaine

MATUH : Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Habitat

MCIA : Ministère du Commerce de l'Industrie et de l'Artisanat

MEP : Ministère de l'Economie et du Plan

MES : Matières En Suspensions

MITAC : Ministère des Infrastructures du Transport et de l'Aviation Civile

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

ONG : Organisation Non-Gouvernementale

ONU : Organisation des Nations Unies

ONU-Habita : Organisation des Nations Unies pour l'Habitat

PCT : Plan des Circulations et de Transports

PDAU : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

PDUT : Plan du Développement Urbain du Tchad

PND : Plan National de Développement

PIB : Produit Intérieur Brut

PMA : Pays les Moins Avancés

PNB : Produit National Brut

PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement

PNUE : Programme des Nations Unies pour l'Environnement

PR : Président de la République

PRPATU : Projet de Renouvellement du Parc Automobile de Transport Urbain

PSTU : Politique Sectorielle en faveur du Transport Urbain

PUR : Plan Urbain de Référence

PVD : Pays en Voie de Développement

R : Relais

RCA : République Centrafricaine

RGPH : Recensement Général de la Population et de l'Habitat

RNB : Revenu National Brut

RDH : Rapport de Développement Humain

SACRE-GC : Société Africaine de Conception et des Réalisations en Génie Civil

SAS : Schéma d'Aménagement Spécifique

SARP : Schéma d'Aménagement des Régions Programmes

SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

SDTU : Schéma Directeur de Transports Urbains

SITRASS : Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne

SIUMT : Séminaire International d'Urbanisation et Mobilité dans les projets de Tramway

SMUH : Secrétariat aux Missions d'Urbanisme et de l'Habitat

SNMT : Syndicat National de Moto-Taxis

SNAT : Schéma National d'Aménagement du Territoire

SNT : Stratégie Nationale de Transport

SNTH : Syndicat National du Transport Hayine

SNTLT : Syndicat National des Transporteurs Libres du Tchad

SNTRT : Syndicat National des Transports Routiers du Tchad

SOFA : Schéma d'Organisation Fonctionnelle et d'Aménagement

SOPRIFIM : Société de Promotion Foncière et Immobilière

SOTUC : Société des Transports Urbains du Cameroun

SRAT : Schéma Régional d'Aménagement du Territoire

SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain

SSATP : Sub Saharian Africa Transport Program

STUCR : Service du Transport Urbain et Circulation Routière

SYNAT : Syndicat National des Transporteurs

TD : Terminus et Départs

TDR : Terminus, Départs et Relais

TIC : Transnational Industries Cameroon

TRD : Terminus, Relais et Départs

UA : Union Africaine

UE : Union Européenne

UMR : Unité Mixte de Recherche

UNATRANS : Union Nationale des Transporteurs tchadiens

VRD : Voiries Réseaux Divers

VTC : Voiture de Transport avec Chauffeur

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

ZI : Zone Industrielle

ZUP : Zone à Urbaniser en Priorité.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS **3**

SIGLES ET ACRONYMES UTILISES **5**

SOMMAIRE **7**

INTRODUCTION GENERALE **11**

La mobilité urbaine au Tchad : un sujet émergent **14**

Mobilités urbaines : freins et accélérateurs des inégalités socio-spatiales **16**

Hypothèses **18**

L'influence des pratiques artisanales dans l'orientation des politiques urbaines 19

La croissance démographique : facteur de dynamisation du système des transports et de l'extension urbaine 20

La situation d'inégalité socio-spatiale des pratiques de mobilités urbaines est liée au déficit des moyens de transports 21

Méthodologie : Approche analytique des mobilités urbaines **22**

La nécessité du choix de l'enquête ménage de mobilité urbaine 23

Le choix et la délimitation du territoire d'enquête 26

Outils cartographique et photographique 30

Les mobilités urbaines et planification **32**

L'analyse de la production urbaine : quelques connaissances 33

Le phénomène de la mobilité : éléments de compréhension disponibles 34

Les interactions entre mobilité urbaine et pauvreté 37

Plan de la thèse **40**

PARTIE I. MOBILITES URBAINES : FACTEURS DE DEVELOPPEMENT ET ELEMENT STRUCTURANT **43**

CHAPITRE 1. DU DEVELOPPEMENT AUX MOBILITES : REFLEXION SUR QUELQUES CONCEPTS **45**

INTRODUCTION **45**

1.1. Le lien entre développement et «pays en développement » **46**

1.2. Mobilités urbaines **58**

1.3. L'informel dans les transports urbains **71**

CONCLUSION **79**

CHAPITRE 2. MOBILITES : FACTEURS DE PRODUCTION ET D'ORGANISATION DE LA VILLE . 80

INTRODUCTION 80

2.1. La production urbaine et ses déterminants 81

2.2. Systèmes de transport urbain en Afrique 95

2.3. Catégories sociales et mobilité contrainte 104

2.4. Les enjeux politiques de la mobilité urbaine 112

CONCLUSION 119

PARTIE II. SYSTEME DE TRANSPORT ET PLANIFICATION A N'DJAMENA : POTENTIALITES ET DYSFONCTIONNEMENTS 122

CHAPITRE 3. L'OFFRE DU TRANSPORT PUBLIC AU SEIN DE LA VILLE DE N'DJAMENA 124

INTRODUCTION 124

3.1. Présentation du territoire d'étude 126

3.2. Etat des lieux du secteur des transports urbains de la ville de N'Djamena 148

3.3. L'offre du transport public de la ville de N'Djamena 160

3.4. Les accidents : un danger social aux multiples compromis 189

CONCLUSION 201

CHAPITRE 4. INFRASTRUCTURES : ESPACE DE MOBILITE ET CONFLITS D'USAGE 202

INTRODUCTION 202

4.1. L'infrastructure routière : les hauts lieux d'activités économiques 204

4.2. La route : espace de circulation et de sociabilité 219

4.3. L'aménagement de la voirie et pratique de la mobilité 225

4.4. Rond-point : un espace vécu à différentes échelles 247

CONCLUSION 258

CHAPITRE 5. MECANISMES DE GESTION DES TRANSPORTS A N'DJAMENA 260

INTRODUCTION 260

5.1. Gestion étatique des transports : conflits de compétences 262

5.2. L'action de l'Etat dans le transport urbain 272

5.3. Les différents syndicats du transport 290

CONCLUSION 301

PARTIE III. N'DJAMENA : IMPACT SOCIO-SPATIAL DES MOBILITES.....303

CHAPITRE 6. SEGREGATION SPATIALE ET PROBLEME D'ACCESSIBILITE 304

INTRODUCTION 304

6.1. La périphérie urbaine de N'Djamena : une urbanisation à plusieurs visages 305

6.2. Les caractéristiques de l'habitat et de son développement.....313

6.3. La délimitation des quartiers et l'inégale répartition des équipements socio-collectifs.....323

6.4. L'enquête sur les transports publics.....332

CONCLUSION.....345

CHAPITRE 7. ADAPTATION SOCIO-SPATIALE ET PISTES DE REFLEXIONS 346

INTRODUCTION 346

7.1. Perspectives urbanistiques de la mobilité urbaine au niveau de la ville de N'Djamena 347

7.2. Usages et pratiques des transports urbains au sein de N'Djamena.....366

7.3. Mobilité urbaine entre choix et contraintes 379

7.4. Mobilités urbaines : éléments de réflexions.....385

CONCLUSION.....399

CONCLUSION GENERALE.....401

BIBLIOGRAPHIE GENERALE 419

TABLE DES MATIERES 442

ANNEXES 453

INTRODUCTION GENERALE

INTRODUCTION GENERALE

L'Afrique est perçue comme étant le continent de « tous les désordres et toutes les pauvretés » (Lesourd, 2003). Il est vrai que le continent africain est pauvre et dans certaines régions, il s'appauvrit encore, suite à différentes formes de crises répétitives et sans fin[1]. Ce continent demeure aussi un « espace mal compris, [de] culture moins valorisée et [connaissant] des stéréotypes à différentes échelles »[2]. Aucun secteur n'est épargné. Le continent africain est aussi un territoire qui innove et se développe tant bien que mal[3]. Aujourd'hui, plus que jamais, l'Afrique est confrontée à d'immenses défis démographiques, financiers, territoriaux, environnementaux, économiques… Les sociétés africaines s'adaptent, s'organisent et proposent des formes d'activités flexibles, dans un contexte général de fortes contraintes[4]. Face aux problèmes posés, les contrastes sont nombreux et les écarts sont extrêmes, les moyens de lutte ou de gestion semblent être sans signification sur certains territoires, c'est ainsi que la gestion assurée par l'Etat s'est avérée faible. Ce qui a entraîné, pour les pouvoirs publics, des difficultés de gestion pérenne. Nous allons nous intéresser au secteur des transports urbains. Un choix que nous allons expliquer un peu plus loin. Les premiers travaux sur le continent ont été menés par le Bureau International du Travail (BIT) ; ces derniers étaient liés à l'activité « informelle » dans son aspect économique (1972). Des études sectorielles intitulées Projets Sectoriels des Transports (PST) qui ont suivi ont été mises en place dans les années 1990. L'évolution vers la fluidité des échanges à différentes échelles dans un pays ou à l'échelle d'une ville est censée être accentuée par les reformes menées dans le domaine des transports qui ont été proposées par la Banque Mondiale - des programmes d'ajustements structurels des transports (PAST). Ainsi, nous nous intéressons au domaine des transports urbains, mais en mettant particulièrement l'accent sur le cas du Tchad.

---

[1] Des crises multiformes et à différents degrés qui sont répertoriées selon trois axes à savoir : les conflits armés, les aléas climatiques et les épidémies.

[2] Cet état des faits a été mis en avant lorsque le géographe Michel Lesourd (2003) tente de répondre à certaines questions sur l'analyse des « Territoires et sociétés d'Afrique : enjeux et défis pour le développement ». Il est question d'appréhender les questions d'ordre social, géographique et économique.

[3] La raison en est qu'elle a réussi tant bien que mal à répondre à la demande alimentaire engendrée par l'exceptionnelle croissance démographique de sa population ses dernières décennies (Lesourd, 2003).

[4] Les contraintes sont liées à l'ajustement structurel imposé par les institutions internationales, comme le Fonds Monétaire International et la Banque Mondiale (Godard, 2002 ; Lesourd, 2003 ; Lombard, 2003;).

Depuis son indépendance en 1960 jusqu'aux années 2000, le Tchad a été frappé par différentes guerres civiles et crises liées à des sécheresses répétitives (Baba-Moustapha, 2000 ; Vivien, 2006 ; Haggar, 2007 ; Masra, 2008 ; Magrin, 2008). La ruralité a perdu du terrain, les centres urbains étant devenus l'attraction des habitants de la campagne, mais surtout en direction de la capitale (Ngaressem, 1998 ; Baba-Moustapha, 2000 ; Dobingar, 2001 ; Vivien, 2006). Les crises et l'exode rural ont conduit de manière irréversible à un bouleversement sociétal au sein de la capitale tchadienne : N'Djamena[5]. La ville connaît aujourd'hui une évolution sans précédent ; le taux d'accroissement annuel de sa population est estimé à plus de 5%, taux qui pose de réels problèmes à tous les acteurs de la gestion urbaine (Salah Idjemi et Laurent, 2013). La population est estimée à 1 207 596 habitants en 2013.

La ville de N'Djamena a connu une extension de façon fulgurante. Cette évolution s'est faite en déphasage avec la capacité de mobilisation des moyens matériels et techniques de l'Etat. Elle demeure le centre urbain le plus important du pays et principal pôle d'attraction concentrant presque 45% de la population urbaine et 8,6% de la population totale du pays (Harre, Moriconi-Ebrard, et Gazel, 2010 ; Ngaressem, 2013). Ainsi, cette croissance démographique s'est accompagnée d'une extension spatiale considérable qui fait qu'aujourd'hui la ville de N'Djamena s'étale sur plus de 20 000 ha. La nature de la croissance urbaine[6] est symptomatique de cette ville marquée par une pauvreté extrême (Lorton, 2006).

Actuellement, la ville compte dix arrondissements, tous érigés en communes urbaines avec des élus locaux depuis 2012. Aujourd'hui, une volonté politique affirmée de gérer l'espace urbain de la part des autorités se manifeste par la construction de grands équipements, infrastructures et autres activités d'envergure depuis la fin des années 2000. Mais, il s'est produit une certaine forme de discrimination entre le centre-ville, qui concentre l'essentiel des ressources urbaines avec tous les équipements de proximité suite à cette volonté de gestion urbaine, et les périphéries urbaines où l'offre demeure, de plus en plus, déficitaire sur tous les plans. Les problèmes en termes de développement et d'occupation anarchique

[5] N'Djamena qui se prononce "*An Djamena*" voudrait dire en arabe local "*on se repose".* Un nom qui a remplacé l'ex- Fort-Lamy en 1973 par le premier président du Tchad, François Tombalbaye (Vivien, 2006).

[6] La nature de la croissance urbaine est souvent incontrôlée et incontrôlable dans toutes les périphéries de la ville de N'Djamena.

de l'espace sont, sans doute, dus à l'absence d'une stratégie de gestion et de planification urbaine.

Les vagues de population qu'a connues la ville de N'Djamena suite aux différentes périodes de crise s'identifient aujourd'hui aux stratégies d'évolution successives de l'agrandissement urbain. Cette extension urbaine a entraîné une demande de mobilité, mais le système de transport urbain en face n'a jamais pu s'adapter à cette demande exponentielle. L'utilisation du transport *artisanal*[7] pour ne pas dire « informel »[8] est une pratique courante au sein de N'Djamena pour répondre à la demande incessante de la population en matière de transport public. L'offre de transport en commun reste la même, le parc automobile demeure le même depuis des décennies et les pratiques dans lesquelles s'effectuent le transport n'ont pas changé. C'est dans ces conditions que la ville de N'Djamena tente de répondre aux aspirations de sa population ; surtout celle de la demande en transport public (TP) et transport collectif (TC).

Par ailleurs, la production spontanée de l'habitat non-réglementaire[9] donne une ville en manque d'organisation. De nouvelles formes d'extension s'imposent comme « *tache d'huile* » et de nouvelles mobilités urbaines apparaissent avec le phénomène des mototaxis. Cette logique urbaine rend très problématique la gestion quotidienne de la mobilité pour les autorités et la population. Cette recherche porte sur l'organisation et la gestion du TP et TC au sein de la ville de N'Djamena. Donc, le système de gestion des transports publics fait appel à plusieurs paramètres[10] : social, géographique, politique, etc.

---

[7] Un terme familier du Xavier Godard. Economiste et expert en *mobilité urbaine*. Ancien directeur de l'Institut de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), devenu Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR).

[8] Nous allons définir et analyser certains termes et concepts liés aux mobilités urbaines dans le *chapitre 1*.

[9] Comme le dit Michel Lesourd (2003) : en Afrique, « Le foncier urbain traduit la faiblesse de l'Etat, qui, malgré un arsenal législatif qui a souvent fait de lui le "propriétaire" des terrains (lois sur les "domaines nationales"), s'est révélé incapable de s'opposer aux pratiques coutumières des populations autochtones maîtresse de la terre, puis à la montée progressive du "marché" comme mode principal de dynamique foncière ».

[10] Des paramètres ou facteurs hétérogènes qui interviennent et fonctionnent en symbiose.

La mobilité urbaine au Tchad : un sujet émergent

L'intérêt de ce travail de recherche est avant tout académique. Cette recherche entre dans la réflexion sur les évolutions actuelles que connaissent les villes des pays africains en général et les villes du Tchad en particulier par la mise en place d'un questionnement qui fusionne le social, le politique et l'ingénierie urbanistique. Cette recherche analyse une problématique non seulement d'ordre social et culturel, mais aussi technique et théorique, du point de vue des sciences sociales. Même si elle fait appel à d'autres compétences comme la géographie urbaine, les statistiques, l'urbanisme… Ainsi, notre approche sur les *mobilités urbaines et la planification va* montrer l'importance que nous accordons à l'évolution de la ville à travers sa planification (actuelle et passée) et les rapports de cette dernière aux mobilités urbaines, face au slogan actuel de « *N'Djamena vitrine de l'Afrique Centrale* »[11] que prônent les autorités du pays, ces dernières années. Ce slogan est beaucoup plus politique que social. D'abord, l'objectif principal de ce slogan est d'assurer une visibilité internationale de la capitale tchadienne à l'image de l'implication du pays dans les affaires africaines et mondiales. Ensuite, il s'agit de mettre en place tous les équipements nécessaires pour que N'Djamena puisse accueillir des événements internationaux et, enfin, maintenir cette volonté politique de l'Etat pour que la ville puisse être en mesure d'accueillir le prochain sommet de l'Union Africaine (UA). Le chapitre 6 de ce travail relève les limites et les réalisations de cette volonté affichée par les autorités.

Par ailleurs, comme nous l'avons évoqué précédemment, l'intérêt de ce sujet réside dans la mise en exergue des transports urbains (les déplacements quotidiens) face à l'extension urbaine. Ainsi, cette recherche analyse le processus de la *gestion urbaine*[12] et cherche à comprendre les mobilités urbaines vis-à-vis de la politique actuelle menée par les autorités en charge de l'urbanisation de la ville.

---

[11] Un terme qui est apparu lorsque la Mairie de la ville de N'Djamena était sous la direction de Mr MAHAMAT ZEN BADA (30/04/2007 au 29/01/2010). Aujourd'hui, l'on peut lire sur le site de la Mairie : « *N'Djamena vitrine de l'Afrique 2025 »* [http://mairiedendjamena.org/les-maires.html].

[12] La gestion urbaine se définit comme les manières d'administration de la ville. Selon certains auteurs comme le géographe Michel Lesourd (2003), la gestion urbaine est « la distribution des services de base, de façon qu'ils profitent à tous les éléments de la société, y compris aux plus défavorisés dans leur pouvoir d'achat et dans leur localisation sur le territoire». Pour le géographe Mboumba Anicet (2007), la gestion urbaine en Afrique se définit comme le « contenu et l'animation des politiques mises en œuvres ».

Ce travail de recherche sera l'un des premiers qui traitera de la mobilité urbaine à N'Djamena. D'ailleurs, le premier Plan des Transports et de Circulation de N'Djamena date de 2012 et les recommandations peinent à prendre effet sur le territoire par la difficulté de mise en place d'une stratégie de planification urbaine. Une ville, de surcroît, capitale, où son premier schéma directeur d'aménagement urbain (SDAU) est en cours d'élaboration depuis 2009[13].

Le choix du sujet de thèse[14] découle de l'importance que nous accordons à la question des mobilités urbaines dans une ville capitale en pleine mutation et confrontée à des difficultés d'intégrations socio-spatiales. Au Tchad, le transport en commun est l'un des secteurs qui peine à s'affirmer dans presque toutes les villes du pays. Ensuite, les transports en commun de la capitale tchadienne n'ont plus de régie publique ou privée depuis les années 1970[15]. Suite à ce constat fait sur le terrain, l'idée d'analyser les mobilités urbaines au sein de la ville de N'Djamena[16] nous est apparue opportune. Urbaniste de formation, lauréat de l'Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme de Rabat (INAU) au Maroc et de l'Institut d'Aménagement du Tourisme et d'Urbanisme de Bordeaux en France, nous avons fait ce choix en raison de notre connaissance du territoire urbain de N'Djamena. Mais, ce choix est surtout porté par l'envie d'être un enseignant-chercheur et par l'engagement professionnel qui me lie à l'Ecole Nationale Supérieure de Travaux Publics de N'Djamena au Tchad (ENSTP)[17].

---

[13] Le SDAU de N'Djamena a été confié au groupement SAAI-SONED (bureaux d'études français) qui a déposé en 2011 un rapport diagnostic que le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Habitat (MATUH) a jugé médiocre.

[14] *Mobilités urbaines et planification : le cas de la ville de N'Djamena*.

[15] Les premières tentatives de mise en place d'une entreprise d'autobus, pour le transport public au sein de la ville de N'Djamena datent des années soixante-dix (Abdel-Raouf, 2012 ; Abdelfatah, 2013).

[16] Choix du territoire d'études.

[17] L'ENSTP actuelle, créée en 1965 sous l'appellation de l'Ecole Nationale des Adjoints Techniques des Travaux Publics de l'Etat (ENATE), A été érigée en l'Ecole Nationale Supérieure des Travaux Publics en 1966 Depuis 2005 y a été créé un cycle des ingénieurs de conception. [fgf.jimdo.com/app/download/n7442224286/ Tchad_FGF.pdf]

Mobilités urbaines : freins et accélérateurs des inégalités socio-spatiales

L'on assiste aujourd'hui à une phase de questionnement sur les mobilités urbaines. La mobilité est une valeur, un concept, un indicateur, dans l'ensemble des politiques urbaines et aussi dans le monde de la recherche en sciences sociales, en géographie, en ingénierie. En effet, les villes sont les lieux par excellence de mise en scène de la mobilité. Une mise en scène sur laquelle les villes fondent certaines de leurs stratégies d'aménagement et de croissance. Les théories urbaines sur les mobilités connaissent un tournant dans les années 1990. La vitesse a été l'objectif principal : aller plus loin et surtout plus vite. Cette notion de progrès basé sur des théories économiques[18] a entraîné d'autres phénomènes qui mettent en cause l'idéal recherché pour les individus en milieu urbain : l'équité. Alors, certaines notions comme ségrégation, discrimination, pauvreté, etc. font que l'accessibilité rime avec ressources[19]. Ainsi, les limites se confondent entre le spatial, l'économique et le social dans les politiques de gestion urbaine face à l'évolution des pratiques urbaines. Des pratiques qui dépendent des territoires et aussi des cultures.

En Afrique, en Amérique Latine et en Asie, les politiques de mise en valeur des mobilités urbaines sont relativement récentes dans l'histoire des politiques publiques. Ce sont désormais des données incontournables du développement urbain des pays du Sud. Même si d'autres pratiques issues des offres locales tentent de répondre à la demande comme le « *transport artisanal »*[20] (Godard, 1992, 2002). Ces pratiques, culturelles et identitaires,

---

[18] Les théories économiques des mobilités urbaines comme l'a évoqué l'économiste Pouyanne Guillaume dans sa thèse (2004) intitulée « forme urbaine et mobilité quotidienne». Ainsi, de même sur « l'analyse spatio-temporelle de la capitalisation immobilière des gains d'accessibilité » développée par l'économiste Ghislaine Deymier (2006).

[19] Comme a été démontrée l'importance des revenus par les travaux de Jean-Pierre Orfeuil dans son ouvrage intitulé *« Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir »* 2004 et par la synthèse des travaux de Plat Didier, « Mobilités quotidiennes en Afrique Subsaharienne », HDR, Lyon, 2003.

[20] Un terme familier à Xavier Godard : « Donner une connotation positive » (ce que les autres appellent transport informel) disait –il. « Y a des savoir-faire, qui se révèlent à travers cette forme de transport. Ils se sont développés parce qu'il y avait défaut des entreprises d'autobus ». (France culture : 04/09/2012 ; circuler dans la ville (2/4) – Zemidjans et Matatus : le transport artisanal en Afrique). [http://www.franceculture.fr/player/reecouter? play=4494201]

renvoient un message aux différents acteurs qui se positionnent entre acceptation et refus. Les mobilités imprègnent les notions d'étalement urbain, d'extension urbaine, de transport urbain, de ségrégation spatiale et, aujourd'hui, de développement durable. Cependant, on interroge rarement le sens et l'importance des stratégies lors de la planification et l'orientation des politiques urbaines et leur articulation avec les pratiques locales et les opérations d'aménagement.

Notre attention se porte sur le dysfonctionnement du système de transport urbain actuel qui peine à proposer des solutions de mobilité viable à toute la population de N'Djamena. Les différentes questions posées concernent de nombreuses villes africaines, mais en se focalisant sur la capitale tchadienne qui a aussi une histoire singulière. Ainsi, malgré les efforts déployés par les responsables en moyens de transport, l'incapacité persistante à proposer une offre de transport urbain satisfaisante pour toutes les couches sociales s'est accompagnée d'une dégradation des conditions de déplacement. Actuellement, les conditions de déplacement deviennent de plus en plus difficiles à l'échelle de la ville et les besoins de mobilité sont de moins en moins bien satisfaits par les offres de transport existant. L'accumulation des insuffisances liées aux déplacements de la population place la mobilité quotidienne des n'djamenois, notamment les plus démunis, au cœur de notre réflexion. D'abord, l'analyse de l'aspect social nous interpelle et demande à lui seul beaucoup d'attention. Ensuite, il va falloir comprendre le système de fonctionnement des ménages, la part du budget consacrée au transport et la catégorisation des différents types de classes sociales de la ville de N'Djamena. Et enfin, il s'agira de comprendre la familiarisation ou le rejet des pratiques culturelles qui sont indissociables de la question des mobilités urbaines. Celles-ci appellent à mettre en évidence tous les aspects de la gestion de la mobilité urbaine en soulevant l'interrogation qui sert de base de réflexion pour notre questionnement de base : en quoi les transports urbains actuels répondent-ils aux besoins des mobilités de la population de N'Djamena ?

Par ailleurs, l'observation et l'analyse des mobilités urbaines ne s'effectuent pas de la même manière chez les différents acteurs du secteur des transports à travers les territoires. Le consensus qui se développe actuellement autour du transport artisanal entraîne, en effet, une certaine acceptation quant à la portée réelle des politiques utilisées dans certaines villes du Sud. C'est pourquoi, il nous faudra apporter des réponses aux questions suivantes : comment la mobilité (ou certaines formes d'offre de transport) contribue-t-elle au processus

d'étalement urbain et quel est son rôle du point de vue de l'action collective ? À quoi sert-elle ? Effectivement, peu de recherches en sciences sociales ont tenté de cerner les formes de mobilité urbaine dans les pays en voie de développement dans son l'aspect théorique du terme. Le lien entre transport artisanal et développement territorial est encore faiblement défini, même si la mobilité demeure un ancrage dans les pratiques locales de certains pays d'Afrique au Sud du Sahara. Puis, il importe d'analyser le sens et l'importance des pratiques quotidiennes des déplacements de la ville de N'Djamena, ainsi que les orientations des politiques urbaines qui s'articulent entre besoins réels de la population et opérations d'aménagement. Enfin, comment les mobilités urbaines se pratiquent-elles et quel rôle jouent-elles dans le développement de la ville de N'Djamena ?

Il faudra au préalable déterminer dans cette recherche de quelle manière le processus d'urbanisation de la ville de N'Djamena peut altérer les conditions de déplacements ou se présenter comme un frein à la mobilité urbaine. Ensuite, l'analyse du lien entre la mobilité et le quotidien de la ville de N'Djamena (la vie sociale) s'avère nécessaire. Enfin, une question nous semble inévitable : comment la population s'adapte lorsque les ressources sont limitées et selon les différentes classes sociales de la ville? Et surtout, quels sont les arbitrages qui fédèrent l'usage du transport urbain et les stratégies déployées pour contourner les difficultés afin d'accéder au moyen de transport pour avoir accès à la ville ?

A l'aide des résultats d'enquêtes ménages de mobilités urbaines qui constituent une source privilégiée de ce travail et d'autres sources d'informations que nous allons utiliser, nous allons répondre à ces différentes questions tout au long de ce travail de recherche qui suscitera sans doute d'autres questionnements. Du fait du désengagement ou de la non-maîtrise du secteur des transports urbains, nous plaiderons en faveur d'une nouvelle stratégie : la planification urbaine et du transport urbain.

Hypothèses

Nous nous attelons à l'étude de la mobilité urbaine et des caractéristiques de déplacements des habitants de N'Djamena en mettant en relation leurs pratiques avec leurs composantes économiques et sociales au sein d'une ville en pleine mutation. Cette recherche s'intéresse à la question des déplacements urbains, en général et aux conditions dans lesquelles l'accès aux transports publics se réalise en particulier. Ce travail permettra de mettre en place un

référentiel de réflexion sur la question des mobilités urbaines dans une capitale africaine et la valorisation de cette dernière par le biais de la recherche. Nous avons élaboré trois hypothèses de travail à savoir :

1. L'existence de pratiques artisanales en général alimentent et orientent les politiques urbaines de certaines villes du Sud.
2. La croissance démographique et l'extension urbaine contribuent à la dynamisation du système de transport urbain en place.
3. Les mobilités urbaines se pratiquent dans une ville en mutation, caractérisée par des insuffisances d'exploitation (chez les opérateurs et les modes de transports) et des difficultés d'intégrations socio-spatiales de la population.

Nous tenterons de cerner le rôle des stratégies de planification urbaine dans la construction des politiques de mobilités urbaines. Cependant, notre recherche place son objet[21] à la croisée de la géographie et des sciences sociales surtout urbaines. En effet, nous analyserons, d'une part, le contenu théorique des mobilités urbaines, en nous appuyant sur la disponibilité des travaux existants et, d'autre part, la façon dont la mobilité urbaine se traduit dans la ville de N'Djamena[22].

L'influence des pratiques artisanales dans l'orientation des politiques urbaines

D'abord, dans un premier temps, nous posons l'hypothèse de l'existence de pratiques artisanales qui alimentent et orientent les politiques urbaines de certaines villes du Sud[23]. Cette première hypothèse suppose qu'il existe des pratiques spécifiques à chaque territoire dans les villes des pays du Sud que certains chercheurs qualifient d'artisanales à l'exemple de l'économiste des transports urbains Xavier Godard (1992, 2002), et à la différence des pratiques orthodoxes et démocratiques qui sont vécues et prônées par les pays du Nord.

[21]Un objet qui s'impose entre les pratiques et contraintes à la mobilité que les populations vivent au quotidien. Dans une situation où la « voirie, insuffisante et très dégradée, ne parvient pas à irriguer ces développements urbains inachevés » à l'image de certaines villes africaines (Diaz Olvera, Plat et Pochet, 2012, p. 6).

[22]Sur la base d'un diagnostic critique à travers les documents de planification urbaine et aussi sur l'état actuel de l'offre et de la demande en place.

[23]Surtout en Afrique subsaharienne, tout en se basant sur les travaux de la Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains (CODATU), de Xavier Godard, du groupe Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub - Saharienne (SITRASS).

Aujourd'hui, ces pratiques orientent les politiques locales tant au niveau urbain que rural. Par « pratique artisanale », nous désignons toutes ses initiatives positives ou négatives qui ne s'appuient pas sur les différents textes de base instaurés par les acteurs. Nous le démontrons plus loin dans une description analytique de la gestion du secteur des transports urbains. Les différentes pratiques artisanales s'inscrivent en fait dans une description analytique parfois ancrée dans des représentations à la dimension des projets urbains (Jaglin, 1995). A travers la ville de N'Djamena, ces logiques de gestion des mobilités urbaines ont entraîné de nouvelles temporalités face à la mise en place d'un projet urbain ou d'un projet événementiel s'inscrivant dans une logique de reconversion. Au niveau de chaque territoire, les pratiques ont leurs raisons d'être et logiques de fonctionnement qui sont ancrées dans la culture sociale. Ce qui cautionne en partie l'acceptation de la pratique artisanale dans le secteur du transport urbain.

La croissance démographique : facteur de dynamisation du système des transports et de l'extension urbaine

La croissance démographique et l'extension urbaine contribuent à la dynamique du système de transport urbain en place. C'est notre deuxième hypothèse principale de recherche qui vise à démontrer le lien existant entre la croissance démographique et l'extension urbaine. Ainsi, par la même occasion, il s'agit de montrer comment ces deux éléments participent ou dynamisent le système de transport. Les mobilités urbaines en général et l'automobile (et la route) en particulier sont considérés comme des vecteurs de l'étalement urbain et du développement économique dans les pays du Nord (Wiel, 1999, 2002, 2004, 2005). Par contre, dans les pays du Sud, les transports publics artisanaux jouent le rôle de vecteur de l'étalement urbain. Ce dernier peut nécessiter une croissance démographique, laquelle se manifeste par la croissance des demandes en logements. C'est ainsi que les nouvelles habitations sont pensées et construites sur des logiques d'accessibilité à la ville et aussi de la ville à ces nouvelles zones d'habitation. Mais au Tchad en général et à N'Djamena en particulier, les ménages qui n'ont pas un revenu stable s'installent de manière spontané dans les différentes périphéries de la ville, souvent avec le soutien des chefs traditionnels communément appelés *boulama*[24] (Ngaressem, 1998 ; Dobingar, 2001). C'est ainsi, que le système de transport assuré par les minibus garantit l'accessibilité aux différents quartiers

[24] L'appellation locale de chef de terre.

qui se sont créés aux alentours de la première voie de contournement depuis les années soixante-dix jusqu'aujourd'hui. Le minibus actuel est aussi un vecteur de la croissance urbaine au niveau de la ville de N'Djamena. L'extension urbaine et la croissance démographie sont liées et correspondent pleinement au processus historique qu'a connu la capitale tchadienne. Ainsi, les transports collectifs entrent dans ce processus et donnent une nouvelle lecture du territoire à travers ses formes et ses fonctions. Il est difficile et presque impossible d'analyser de manière autonome ces différents paramètres ou éléments de réflexion (croissance démographique, extension et transports). La dépendance qui existe entre les deux explique ou annonce la dynamique urbaine et ses transformations (Kassi, 2007). Cependant l'appréhension de la question des mobilités urbaines dans les études sociales entraîne une nouvelle lecture de la ville comme objet social (Kaufmann, 2001, 2008, 2009 ; Orfeuil, 2004, 2008, 2010). Les limites entres ces éléments ne sont pas hermétiques et d'ailleurs de nouvelles grilles de lectures font leurs apparitions. C'est le cas de recherches sur les mobilités de certaines catégories sociales que l'économiste de l'aménagement Sylvie Fol (2009) nomme « la mobilité des pauvres ». C'est ainsi que cette hypothèse nous permet de montrer l'existence de différents types d'habitat et aussi de modes d'habiter qui contribuent à l'étalement que connaît la capitale tchadienne. De même, l'accessibilité de la population périphérique aux équipements socio-collectifs peine à s'affirmer du fait que la plupart d'entre eux sont concentrés dans le centre-ville. Une raison de plus qui assure le maintien du transport actuel dans son état face au processus de croissance démographique et spatiale.

La situation d'inégalité socio-spatiale des pratiques de mobilités urbaines est liée au déficit des moyens de transports

Enfin, pour ce travail de recherche sur la ville de N'Djamena, nous émettons une troisième hypothèse selon laquelle les mobilités urbaines se pratiquent dans une ville en mutation, caractérisée par des insuffisances d'exploitation et des difficultés d'intégrations socio-spatiales de la population. Les exemples mobilisés dans ce travail témoignent l'insuffisance d'exploitation et de difficultés d'intégration. Notre objectif est de montrer dans quelle mesure les mobilités urbaines se pratiquent et participent, ce faisant, au processus de la structuration de l'action des habitudes et de construction de la ville de N'Djamena. A travers la lecture et l'analyse du territoire, deux logiques distinctes pourtant étroitement liées s'aperçoivent au quotidien : d'abord, les insuffisances d'exploitation du secteur des transports urbains. Ce dernier géré par les syndicats aujourd'hui montre bien l'absence de

lisibilité concernant la responsabilité des acteurs (Salah Idjemi et Laurent, 2013) et l'absence d'une Autorité Organisatrice des Transports (AOT) à l'échelle de la ville. Ensuite, les difficultés d'intégration socio-spatiale de la population vont être démontrées par le fait que l'aptitude aux pratiques de mobilité au sein de la capitale tchadienne rime beaucoup plus avec des contraintes persistantes plutôt qu'avec des opportunités.

En somme, c'est à travers ces trois hypothèses que nous allons analyser et décrire les comportements de la population n'djamenoise. Ainsi nous allons vérifier les pertinences des différentes suppositions dans le cadre de ce travail sur les pratiques de mobilités à partir du cas de N'Djamena et les relier à un constat d'ordre plus général : l'espace comme « produit social » (Henri Lefebvre, 1974). Nous faisons ici un retour sur le comportement de l'individu en sciences sociales par rapport aux mobilités, même si aujourd'hui de nouvelles pratiques naissent comme celle des mototaxis[25]. Face à la demande actuelle de mobilités que les minibus et taxis urbains n'arrivent plus à satisfaire, et face aux insuffisances du secteur des transports dans une ville en mutation, la pratique des mototaxis, aujourd'hui tantôt acceptée et tantôt décriée par la population et les autorités, demeure l'unique solution.

Méthodologie : Approche analytique des mobilités urbaines

Nous nous sommes rendu compte de l'insuffisance des données disponibles sur le sujet. De ce fait, pour pouvoir répondre au manque de données sur le questionnement lié aux mobilités urbaines de la ville de N'Djamena et pour l'approfondissement de ce travail de recherche, la mise en place d'une méthodologie d'élaboration et de suivi d'une enquête-ménage de mobilité urbaine nous a semblé nécessaire. Les techniques utilisées dans la méthode analytique du présent travail de recherches sont nombreuses : d'abord, la lecture et l'analyse bibliographique, ensuite l'enquête ménage de mobilité urbaine et entretiens auprès des conducteurs et acteurs du secteur du transport. Et, enfin, des prises de photos et conceptions cartographiques pour mieux illustrer le travail. C'est ainsi que, dans le cadre de ce travail de recherche, nous allons utiliser l'approche analytique des mobilités urbaines. Qui est une approche qui décompose les éléments constitutifs des mobilités urbaines. Afin d'en saisir les rapports et de donner un schéma général de l'ensemble. C'est une méthode fondée

[25] Une nouvelle pratique qui date des années 2005 dans la capitale tchadienne, Pourtant dans certains pays d'Afrique cette pratique date des années 1970 (Oyesiku, 2001).

aussi sur l'analyse quantitative et qualitative : décomposer l'ensemble pour déterminer la nature et les proportions des constituants. Cette analyse sera appuyée sur des données issues d'une enquête ménage de mobilités urbaines[26]. Cette dernière concerne 333 ménages repartis à travers les trois arrondissements enquêtés.

Le processus d'élaboration de l'enquête ménage est basé sur les recommandations de la méthode standard du CERTU[27] (Centre d' Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) et les méthodes d'enquêtes du SITRASS[28] (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Subsaharienne). Ces deux entités reconnues par leurs expériences dans les travaux d'enquêtes ménages de mobilité urbaine aussi bien en France (CERTU) qu'en Afrique (SITRASS).

Les enquêtes ménages de mobilités urbaines sont des outils de compréhension et d'interprétation des données recueillies sur le terrain. D'abord, elles se réalisent par manque de données sur un questionnement comme nous l'avons évoqué précédemment et ensuite pour la vérification ou non de certaines hypothèses faisant appels à des éclaircissements de certains aspects. Et enfin, les enquêtes ménages servent aussi à mettre à jour des données supposées caduques (ou anciennes) pour la compréhension de certains phénomènes de société sur le territoire d'étude.

La nécessité du choix de l'enquête ménage de mobilité urbaine

Une enquête sert, avant tout, à faire un diagnostic ou un état de lieux des territoires d'une situation ou d'un événement. Pour la ville de Ndjamena, les études stratégiques de planification urbaine sont rares, pareil pour les études sur les transports urbains ou les déplacements urbains. L'enquête-ménage de mobilité urbaine est un outil qui nous aidera à comprendre les pratiques de déplacements de la population n'djamenoise en général et des arrondissements concernés en particulier. Ainsi, les résultats des enquêtes menées nous servirons d'appréhender le problème des transports publics tel qu'il est conçu et vécu au

[26] L'exemple du questionnaire qui nous a servi lors des enquêtes ménage de mobilités urbaines se retrouve en annexe 3 du présent document. Ce dernier est conçu sur les critères standards du SITRASS et de CERTUS.

[27] http://www.territoires-villes.cerema.fr/IMG/pdf/Les_enquetes_Deplacements_site_web_cle5964c6.pdf

[28] http://perso.numericable.fr/~dacgille/humanitaires-solidaires/documents%20externes/Evaluation/guide%20methodologique%20d%27enquete-menages%20de%20mobilite%20dans%20le~1.pdf

niveau de la ville et à fournir un apport indispensable à la connaissance des processus liés aux phénomènes de mobilité urbaine.

En effet, « avec ce qu'on connaît aujourd'hui des politiques urbaines, il existait deux traditions de recherche : la structure administrative et les théories économiques qui s'y rapportaient. Si ces travaux apparaissent encore aujourd'hui extrêmement fins et parfaitement bien sociologisés, il nous apparait clairement qu'un troisième niveau d'analyse manque toujours à l'appel : celui de l'étude de la donnée utilisée » disait Facq Benoît (2006). D'où l'intérêt des enquêtes ménages dans les travaux de recherches en science sociale.

- D'abord, c'est une méthode complémentaire qui permet d'estimer les distances des déplacements quotidiens des individus au sein de la ville et d'en déterminer d'autres critères et indicateurs d'évaluation. L'objectif est de mener à terme ce travail de recherche sur les données issues des enquêtes ménages de mobilités urbaines. C'est ainsi que l'enquête va nous permettre d'estimer les comportements de déplacements et leurs caractéristiques comme le nombre, la distance, le temps, le mode utilisé et le coût.
- Ensuite, les données de l'enquête ménage de mobilité urbaine vont être recoupées avec les autres informations disponibles dans la limite de représentativité de l'échantillon.
- Enfin, l'enquête ménage de mobilité urbaine (surtout axée sur les déplacements) doit se référer aux caractéristiques socio-économiques des personnes ainsi qu'à leur localisation à travers la ville de N'Djamena.

Alors, après avoir développé un certain nombre d'avantages en guise d'appui théorique, les personnes enquêtées se sont souvent montrées sceptiques face aux enquêteurs par crainte de se faire déguerpir. Ainsi, nous avons défini précisément la position, le but de l'enquête ménage de mobilité dans ce travail de recherche doctorale.

- En générale, les études d'enquête-ménage de mobilités urbaines ou déplacement sont jugées comme ayant un coût exorbitant ; le prix pour avoir de la qualité et le processus de leur mise en œuvre est "lourd". Sans oublier d'autres limites inhérentes aux différentes méthodes de travail. Les enquêtes ménages demandent des données plus précises ainsi que des découpages de zones plus fins (Bonnel, 2003).

- Les limites des enquêtes ménage de mobilité urbaine sont nombreuses, la méthode que nous avons utilisée pour le présent travail de recherche est une méthode aléatoire dans le temps, c'est-à-dire une méthode qui ne s'adapte pas aux changements des modes de vie sur le long terme dans une société en pleine mutation.
- Ensuite, les moyens alloués pour la réalisation des enquêtes ménages sont en deçà du travail à faire sur le terrain. Cela est dû à l'absence d'un financement important pour pouvoir finaliser les enquêtes que le travail du terrain a pris un temps énorme pour être finalisé avec le peu de moyens disponibles. Ainsi, l'échantillon considéré est réduit à quelques centaines de ménages sur les centaines de milliers que dispose la ville.
- Puis l'absence de prestation d'assistance auprès des enquêteurs[29] qui ont été formés dans le tas.
- Enfin, les véritables problèmes étaient liés à l'acquisition des autorisations d'enquêtes ménages pour faire de porte à porte chez les chefs de ménage. Il a fallu, se déplacer plusieurs fois auprès des différentes communes d'arrondissements (1er, 8e et 9e), pour avoir des autorisations d'enquête. Mais pour cela, nous avons eu des problèmes d'interlocuteur dans un premier temps. Ensuite, l'absence de l'électricité, du matériel informatique et du personnel qualifié ont fait que nous sommes obligé de concevoir nos propres autorisations d'enquêtes[30] afin de les soumettre aux différents responsables concernés de ces nouvelles communes d'arrondissements créées en 2012 pour mener à bien le travail de terrain auprès des chefs de ménages et aux conducteurs des minibus, taxis et mototaxis. Dans ces nouvelles communes d'arrondissement, les élus sont davantage confrontés aux problèmes de litiges fonciers et aux problèmes de mœurs qu'à la gestion urbaine proprement dite fondée sur des documents stratégiques urbains[31].

Par ailleurs, lors de l'enquête-ménage de mobilité urbaine, certains paramètres ont été exclus du travail de terrain, c'est-à-dire que l'on ne doit pas prendre en considération un certain nombre d'aspects comme les déplacements non contraignants. Ensuite, certains

[29] Des étudiants formés par moi-même. *Voir annexe 3*.

[30] Voir *annexe 4*.

[31] Un constat que nous avons fait sur les documents existants.

éléments de réponses sur les déplacements qui ne se portent sur aucun objet précis lors de l'enquête seront passés sous silence. Et enfin, dans une société beaucoup plus communautaire, qui génère l'habitude modale des personnes inactives qui se déplacent le moins souvent[32] et dont l'inscription spatiale de la mobilité est fortement ancré autour du domicile ne doit pas être retenu, leurs déplacements ne sont donc pas comptabilisés dans le présent travail de recherche. C'est pourquoi nous combinons la méthode CERTU et SITRASS au contexte actuel de la ville de N'Djamena.

De tout ce qui précède, nous serons amenés à répondre aux questions suivantes : quelle est la place de la mobilité, entre ségrégation spatiale qui se manifeste à travers l'extension urbaine de plus en plus visible, à l'inégalité sociale qui se décline en phénomène de société spécifique aux villes africaines en général et de N'Djamena en particulier sur la base des différentes données collectées ? Ensuite, est-il possible de mettre en place une mobilité qui prendra en charge les plus démunis de la société sans paupérisation du système de transport ? Enfin, la problématique de la mobilité urbaine, nous pousse à proposer des améliorations aux solutions mises en places actuellement, à travers les différentes villes et les recherches menées en sciences sociales, sur les mobilités urbaines et les planifications. Notre objectif, n'est pas de proposer des solutions, mais de tirer des éléments de réponse à travers une réflexion fondée sur l'analyse d'un questionnement, par le moyen de la recherche[33] sur un territoire beaucoup plus restreint.

Le choix et la délimitation du territoire d'enquête

Par ailleurs, pour mener à bien l'enquête-ménage de mobilité, nous avons procédé par un travail préliminaire qui nous a permis de définir les objectifs et d'identifier les thèmes[34]. Par la suite, pour la préparation de la procédure de l'enquête, nous avons réalisé la mise au point du questionnaire, l'arbitrage des thématiques étudiés, le découpage de la ville en secteur[35] et le choix d'un échantillonnage afin de mettre sur pied un questionnaire cohérent avec les préoccupations et attentes du présent travail de recherche. Ainsi, nous avons mené les enquêtes ménage de mobilité urbaine au cours de la deuxième année de la thèse (2013).

---

[32] Les femmes au foyer et les personnes âgées.

[33] Donner des orientations au *chapitre 8* et dans la *conclusion générale*.

[34] Voir l'enquête ménage en *annexe I.*

[35] Choix de certains arrondissements de la ville.

Cela nous a aussi permis de mettre en valeur certaines données par la publication de communications[36]. De même, les indicateurs choisis pour illustrer les différentes parties du processus de mobilité urbaine seront développés de façon précise afin que l'on puisse bien comprendre le processus dans sa globalité à l'échelle de la ville de N'Djamena.

Bien que le territoire d'action par les enquêtes-ménages de mobilité urbaine soit la ville de N'Djamena, pour le travail de terrain ; c'est-à-dire pour l'enquête- ménage de mobilité urbaine, nous avons réduit le terrain d'intervention de l'enquête (questionnaire) à trois arrondissements (cf. carte 3) : le 1er arrondissement, le 8e arrondissement et le 9e arrondissement. Le choix de ces arrondissements est lié à plusieurs éléments explicatifs.

D'abord, le 1er arrondissement (Farcha), compte 77 817 habitants et environs 14 103 ménages lors du RGPH2 du 2009. Le choix de ce premier arrondissement (cf. carte n°1) s'explique par sa position géographique par rapport au centre-ville et surtout par son hétérogénéité sociale. Il est relié au centre-ville par une seule voie de circulation pour l'instant. Le transport en commun qui assure le lien de ce territoire aux équipements centraux de la ville est beaucoup plus dominé par les minibus, officiellement reconnu par les autorités, suivi des mototaxis, une pratique qui prend de l'ampleur dans tous les autres arrondissements de la ville, notamment dans le 1er arrondissement.

Le deuxième territoire choisi pour les enquêtes ménage est le 8e arrondissement (Chagoua - Diguel). Ce dernier compte 189 916 habitants et environs 33 736 ménages (RGPH2). Il semble être bien desservi par les voies de circulation, mais cet arrondissement est fortement peuplé par la communauté musulmane, tandis que dans le premier l'on y trouve une mixité sociale dans certains quartiers[37] entre les différentes communautés religieuses.

Le troisième et dernier territoire d'enquête ménage est le 9e arrondissement (Nguéli), ce dernier est particulièrement attirant, il est de l'autre côté de la rive gauche du Chari[38]. Ce territoire est relié à la ville par deux ponts : un pont à sens unique qui date des années d'indépendances et qui aujourd'hui se retrouve dans un état de dégradation avancée et

[36] Dans SIUMT 2014 et CODATU XVI 2015

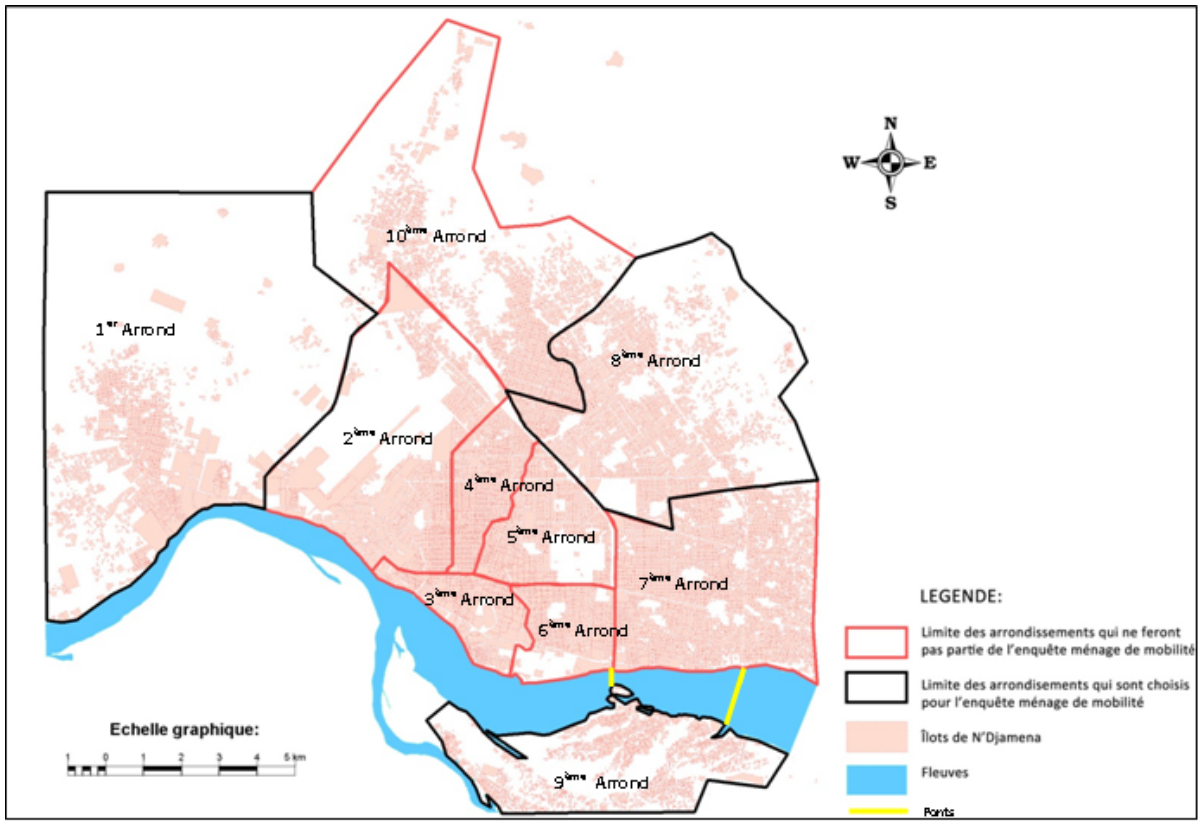
[37] Des quartiers comme Madjorio, Mélezi, Carré 5, Djougoulié, etc.

[38] Le Chari et son affluent le Logone sont les deux principaux fleuves qui alimentent le lac Tchad. Le Chari prend sa source en République centrafricaine et arrose le Tchad, passe en longeant la capitale tchadienne et demeure la frontière géographique avec le Cameroun.

l'autre pont à double voie qui date des années 1990 et qui assure aujourd'hui l'essentiel du trafic entre la ville de N'Djamena et le 9e arrondissement. Ce pont reste la seule entrée vers le Sud du pays à partir de la capitale. En effet, cet arrondissement abrite les nouveaux locaux de la nouvelle université de Toukra, il demeure un territoire de transit en direction de la ville de Kousseri[39]. Il compte 78 241 habitants soit 15 705 ménages selon le dernier RGPH du 2009. Le 9e arrondissement regorge d'une forte communauté chrétienne dans la plupart des quartiers. Par ailleurs, ce territoire demeure l'un des plus démunis en équipements de base par rapport aux autres territoires.

Par ailleurs, la plupart de ses quartiers[40] sont bâtis sur des zones inondables et ils sont difficilement accessibles en saison de pluie.

Carte n° 1. Répartition des arrondissements choisis pour les enquêtes-ménages de mobilité urbaine



Source : Mairie de N'Djamena, réalisation Hassane Mahamat-Hemchi.

[39] Kousséri est une ville du Cameroun septentrional située sur la rive gauche du fleuve Logone, près de sa confluence avec le Chari, les deux cours d'eau marquant la frontière avec le Tchad. La ville est située en face de la capitale Tchadienne, Ndjamena, laquelle est reliée à Kousséri par un double système de ponts : le pont de N'gueli sur le fleuve Logone où se situent les postes frontières, et le pont de Chagoua et le pont de Taiwan sur le fleuve Chari permettant l'accès à N'Djamena (http://fr.wikipedia.org).

[40] Digangali, Ngueli, Chagoua, etc.

Ainsi, le choix de ces territoires d'enquête ménage est basé sur la réalité que vit au quotidien la ville de N'Djamena entre discrimination spatiale selon la disposition des communautés urbaines et surtout avec un centre-ville[41] qui renferme tous les équipements de proximités : hôpitaux, grands marchés, centres administratifs, etc. et qui aujourd'hui, sous l'impulsion d'un urbanisme événementiel[42], accueille d'autres projets à l'échelle africaine.

Pour l'enquête-ménage de mobilité urbaine, nous avons pris un effectif de 333 ménages sur les trois arrondissements d'enquête soit une répartition de 111 ménages par arrondissement ; soit une population totale estimée à 1 749 habitants[43]. En effet, la population n'djamenois est de 993 492 habitants, soit 186 959 ménages à l'échelle de toute la ville. Par contre, les trois arrondissements choisis pour l'enquête ménage de mobilité urbaine regroupent une population de 345 974 habitants, soit 35% de la population totale de la ville. Sachant que la taille du ménage de la ville, selon le RGPH2, est de 5,3 personnes, donc nous avons sensiblement 65 278 ménages dans les trois arrondissements à enquêter. Mais, pour mieux appréhender l'enquête et surtout vu l'effectif de la population et le choix de l'échantillon d'enquête, nous avons retranché la population âgée de moins de 10 ans de l'effectif total de la population de la ville. Ce qui donne un effectif raisonnable au choix du nombre de ménages enquêté à travers les trois arrondissements choisis pour le travail du terrain. Mais le problème en est que les détails sur les tranches d'âges de la population urbaine actuelle est indisponible auprès des services du RGPH2. Donc, nous sommes obligés de prendre l'effectif énoncé sur la base des estimations des différentes études sectorielles disponibles.

Ainsi, pour les entretiens auprès des conducteurs, nous avons pris un effectif de 150 entretiens reparti équitablement entre les trois catégories de moyens de transport en commun[44]. De même, une deuxième et dernière série d'entretiens a été réalisée auprès des acteurs de la gestion du transport urbain de la ville : la mairie, la chambre de commerce, le ministère des infrastructures, de transport et de l'aviation civile et aussi auprès des différents syndicats qui exercent dans ce secteur.

---

[41] Partie de 2e, 3e, 4e, 5e et 6e arrondissements *(voir carte 6)*.

[42] Un terme développé par *Hassane Mahamat Hemchi* dans le *Magazine Africa24 N°3* hors-série de janvier 2015, sur le Tchad. Pp. 102-105.

[43] Estimée sur la base du RGPH 2 de 2009.

[44] Un effectif de 50 pour les conducteurs de taxis, 50 pour les minibus et 50 pour les mototaxis.

Par ailleurs, le processus de collecte des données est le face-à-face au domicile des individus lors du terrain, sur l'échantillon représentatif des ménages considérés pour chaque arrondissement à travers le territoire restreint choisi[45]. Enfin, nous avons répertorié les caractéristiques des personnes et des ménages sur les mobilités urbaines, décrire tous les déplacements de la veille pour tous les ménages enquêtés, puis les habitudes d'utilisation des modes de transport et enfin, l'opinion du chef du ménage sur les mobilités pour pouvoir comparer les résultats de ce travail aux autres sources existantes. Dans un quartier, le choix sur les maisons à enquêter s'est fait de manière aléatoire, pour ne pas nous retrouver à un territoire restreint et des réponses à l'image d'un territoire figé. La ville de N'Djamena est très vaste et les enquêtes ménages de mobilités urbaines laissent aussi des vastes zones d'ombres.

Nous avons pris comme référence les données du Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH2) de 2009 et aussi les données de l'Institut National de la Statistique, des Etudes Economiques et Démographiques (INSEED) de N'Djamena au Tchad. D'ailleurs, aujourd'hui, il n'y a pas un découpage administratif officiel aux limites des arrondissements de la ville face à son étalement, pourtant théoriquement, il existe dix arrondissements issus d'un décret en date de 2005, tandis que sur le plan cartographique, il n'existe aucune limite exacte à ce découpage, même si certains documents affichent une certaine précision aux délimitations[46]. Cette délimitation que nous utilisons ressort des services techniques de la mairie et surtout du ministère de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de l'habitat (MATUH). Ce dernier est en charge de la conceptualisation et suivi des documents stratégiques pour le contrôle et la maîtrise de l'extension urbaine. Enfin, nous avons pris en considération les documents de planifications urbaines de la capitale tchadienne ; tout en ayant un regard d'analyse critique.

Outils cartographique et photographique

Après avoir fait un premier voyage à N'Djamena pour voir la disponibilité de la documentation sur les mobilités urbaines. Il existe peu de données sur le questionnement lié aux mobilités urbaines de N'Djamena et en particulier sur les atouts et les limites des pratiques de mobilité vécues au quotidien par la population de la capitale tchadienne. C'est

[45] Les différents arrondissements choisis avec 111 ménages au niveau de chaque territoire sur les trois.

[46] Si l'on fait référence à la base de données de la mairie que nous allons utiliser dans le cadre de notre travail.

ainsi que nous avons instauré une enquête ménage de mobilité urbaine qui nous a permis d'avoir un regard informé sur la spatialisation et sur l'analyse quantitative des données.
Par ailleurs, l'usage de l'outil informatique a été capital dans ce travail de recherche. Ce dernier nous a permis d'appuyer et d'illustrer notre propos par la production des cartes, la réalisation des différents tableaux, diagrammes, schémas, etc. A cet effet, nous avons utilisé d'abord l'outil Excel[47] pour la capitalisation des données d'enquêtes ménages de mobilités urbaines que nous avons effectuées sur le terrain entre février et avril 2013. Ce dernier a servi à produire les cartes lorsque nous avons effectué une synchronisation[48] à un logiciel SIG (système d'information géographique) puis, pour la spatialisation et la production cartographique de différentes données collectées et produites[49]. Enfin, l'outil Excel nous a permis de transformer les données saisies dans le tableur Excel, lorsque ces dernières sont exportées sous forme de tableaux dans la feuille de style[50] proposée par l'Université pour la mise en place des formats électronique des thèses.

Nous avons utilisé le logiciel Modalisa, logiciel de création d'enquête, de traitement d'import et d'analyse des données quantitatives et qualitatives. Nous avons utilisé Modalisa version 6, disponible sous licence sur tous les ordinateurs au sein de la salle des doctorants de l'UMR ADESS 5185.

Par ailleurs, pour la production des cartes, nous avons utilisé les logiciels de système d'information géographique comme Mapinfo[51], Photoshop, Arcgis. La plupart de nos cartes sont produites avec le logiciel Mapinfo. Ce dernier est un logiciel SIG (système d'information géographique). En effet, nous avons eu la restitution de l'occupation au sol de N'Djamena

---

[47]Excel est un tableur de création de feuille de calcul incorporé dans l'office microsoft.

[48]La synchronisation des données n'est autre que l'usage de la commande SQL (*Structured Query Language*, en français : langage de requête structurée) que l'on trouve dans le logiciel Mapinfo (dans l'attribut *fenêtre* sur la barre de commande).

[49]Les données issues des croisements des différents paramètres ou objet d'enquête que nous appelons, en d'autres termes, les tableaux croisés dynamiques.

[50]La feuille du style désigne l'ensemble d'attributs de caractères et de formats de paragraphes appliqué en une seule ou plusieurs paragraphes dans le fichier de rédaction de la thèse sous format word (.doc ou .docx). La feuille du style est utilisée pour faciliter la diffusion électronique des thèses, afin de fournir du document structuré.

[51]Version 10, disponible sur tous les ordinateurs de la salle des doctorants de l'UMR ADESS 5185

auprès des services techniques de la mairie sous le format de Mapinfo. C'est ainsi que nous avons utilisé cette base de données afin de pouvoir spatialiser nos données issues de l'enquête ménage et matérialiser les différentes lignes des transports assurés par les minibus et les taxis urbains. De même, nous avons utilisé le logiciel Photoshop ; ce dernier est un logiciel de retouche, de traitement et de dessin assisté par ordinateur fabriqué par Adobe[52]. Photoshop nous a permis de faire des retouches pour améliorer non seulement la qualité des cartes produites par Mapinfo, mais aussi la mise en pages des schémas, l'amélioration qualitative de ces derniers et enfin, le cadrage et la valorisation de nos différentes photos.

Enfin, la photographie a été pour nous un outil de lecture du territoire, c'est pourquoi nous avons pris le soin de prendre des photos lors de nos voyages de terrain. Elle permet aussi de comprendre certaines activités et aussi certains dysfonctionnements que nous avons aperçus, voire vécus, tout au long de certaines voies de circulation à travers la ville de N'Djamena. Pour nous aussi, les photographies « présentent cette caractéristique d'être à la lisière entre le réel – dont elles restituent une empreinte lumineuse – et sa représentation – puisque ce sont des artefacts visuels à part entière »[53] comme le disait le sociologue Sylvain Maresca (2011). Aujourd'hui, la photographie permet de lire et de comprendre un territoire par soi-même, de le représenter et ensuite de le faire apparaître sous plusieurs supports. C'est pourquoi, la photographie met en exergue non-seulement la connaissance de la complexité de nos sociétés par la représentation, mais aussi la mise en place d'un témoin lucide et critique face aux différentes représentations que nous montrent les médias. Ces derniers encouragent ou engendrent le conformisme et la passivité à travers le monde (Marasca, 2011). Tout au long de ce travail de recherche, la lecture bibliographique a été effectuée de manière continue.

Les mobilités urbaines et planification

L'état de l'art est avant tout une des choses à déterminer afin de pouvoir mieux cadrer les contours du sujet de la recherche (questionnement) et surtout de mieux répondre aux

---

[52]*Adobe Systems* ou *Adobe* est une entreprise américaine d'informatique éditant des logiciels graphiques dont *InDesign*, *Acrobat*, *Photoshop*, *Illustrator* et *Flash*.

[53]Maresca Sylvain, 2011, la vie sociale des images : Photographie, sciences sociales et altérité. 10/11/2011 [http://culturevisuelle.org/viesociale/3489]

différentes hypothèses énoncées. Pour ce fait, il a été question de comprendre d'abord la production urbaine à travers les différents écrits disponibles, afin que l'on puisse mieux comprendre ce que veut dire la ville en général et surtout celle d'Afrique en particulier. Ensuite, l'analyse du phénomène et concept de mobilité est déterminant dans le cadre du présent travail dans l'optique de pouvoir mieux différencier entre les termes pour certains et indicateurs pour d'autres. Enfin, pour mieux appréhender la problématique des mobilités urbaines, il est question d'analyser la pauvreté urbaine et ses conséquences sur les mobilités. C'est dans cette logique que nous avons scindé en trois parties l'illustration de l'état de la connaissance sur la problématique de la mobilité urbaine et planification.

L'analyse de la production urbaine : quelques connaissances

Dans un premier temps, l'analyse et la compréhension de la production de la ville seront nos premiers objectifs dans ce travail de recherche. Nous allons nous appuyés sur des ouvrages généraux qui traitent de la transformation de la ville entre ségrégation et agrégation.

1. D'abord, *La transition urbaine* de Marc Wiel (1999) qui met l'accent sur la marginalisation des villes et surtout sur l'importance des mobilités facilitées pour déclencher des dynamiques territoriales. L'auteur clarifie l'importance de l'analyse du processus d'étalement et de l'éparpillement de la ville à travers les différentes formes urbaines. Ainsi, pour minimiser les externalités négatives comme pollution, ségrégation et désolidarisation "la ville est la fille du commerce et de l'échange" disait-il. Dans cette même logique de compréhension des modes d'emplois de la fabrique urbaine, nous allons exploiter des auteurs comme : Haumont, ali., 1996 ; Cherbonneau J-P, Michel Florence et Paquot Thierry, 2000 ; Dureau Françoise, ali., 2003 ; Morel-Brochet et Ortor, 2012 ; Henri Le Febvre, 1968 ; George Balandier ; 1986.
2. Ensuite, l'analyse du processus d'urbanisation des villes des pays en développement fera l'objet de notre réflexion dans ses contextes multiformes à travers les disparités que montrent les territoires face à des défis évolutifs selon le territoire par la création ou l'affirmation des nouvelles dynamiques urbaines. D'abord, le roman *Ville cruelle* de Mongo Béti (1971) qui montre les origines et les spécificités de la ségrégation spatiale de la ville africaine.

3. Enfin, nous nous intéresserons du phénomène de l'urbanisation dans les pays en développement ; sur la particularité du comment concevoir et gérer la ville que certains auteurs ont traités à savoir : Lefebvre Sylvain et Polèse Mario, 1995; Bertrand Monique, 2003 ; Souani Taoufik et Verdeil Eric, 2006 ; Ba Abdoul Hameth, 2008 ; Alvergne Christel, 2008.

Le phénomène de la mobilité : éléments de compréhension disponibles

Dans un second temps, notre objectif sera la compréhension du phénomène et du concept de la mobilité, son évolution à l'échelle mondiale et ensuite à l'échelle africaine, son état et son vécu au niveau de la ville de N'Djamena. Cela représente la grande partie de notre travail de recherche.

Pour cela, certains ouvrages de référence qui définissent et mettent l'accent sur le rapport entre le social, le spatial et les transports dans le milieu de la recherche vont nous permettre la compréhension des mobilités et surtout, l'approfondissement du concept en science sociale :

- D'abord, l'ouvrage intitulé *Le sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines (Allemand, Ascher et Levy, 2004)* qui met en exergue le mouvement, la mobilité, etc… des mots ordinaires, mais aussi caractéristiques de la modernité actuelle qui ont été analysées sous plusieurs angles par des sociologues, économistes, géographes, urbanistes, artistes ou élus.
- Ensuite, la *Sociologie des mobilités* de John Urry (2005). Ce dernier analyse ce qu'il appelle « une nouvelle frontière de la sociologie » « au-delà de la société » qui s'intéresse aux « transformations matérielles » en passe de refaçonner le « social » : les voyages imaginaires, les déplacements physiques et les méandres du virtuel qui sont entrain de reconstruire physiquement et matériellement le « social comme société », en « social comme mobilité ». Aussi, l'œuvre de Peter Adey (2010) *Mobility*, qui appréhende le concept de mobilité dans un processus de mondialisation qui façonne aujourd'hui l'expérience sociale contemporaine.

Par ailleurs, des ouvrages collectifs, comme celui dirigé par Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno sur l'histoire des mobilités, qui traitent des notions jusque-là inconnues, met le jalon "*De l'histoire des transports à l'histoire des mobilités*" (2009). Cette œuvre s'inscrit

dans l'histoire, parfois de longue durée, sur des éléments constitutifs de notre modernité que sont les mobilités, pour les rendre visibles et compréhensibles par tout le monde. L'importance a été donnée à la transdisciplinarité entre les sciences sociales pour la compréhension des enjeux contemporains liés au développement durable sur ses controverses, ses pratiques et ses représentations. Par des entrées comme la vitesse, la sécurité, l'expertise, les institutions à l'instar des imaginaires et des représentations qui mettent en contradiction l'évolution actuelle de la ville contemporaine (l'ingénierie, l'économie…).

Ainsi, dans cette même logique, il est question pour nous de comprendre le lien qui existe entre le phénomène d'urbanisation à travers l'hétérogénéité des territoires et la notion de la mobilité dans des ouvrages collectifs comme : *Les territoires de la mobilité* de Michel Bonnet et Desjeux Dominique, 2000 et *La ville aux limites de la mobilité (2006)*. Ces ouvrages peuvent nous servir à analyser comment se réorganise la ville contemporaine à partir de la mobilité de ses habitants. Elles vont nous montré toute l'ambivalence de la mobilité qui est tantôt un facteur socioéconomique et tantôt une expression de liberté individuelle. Dans ce dernier, les auteurs renouvellent la problématique de la mobilité urbaine à partir de trois entrées : d'abord, l'espace-temps de la mobilité, puis les modes de vie en milieu urbain et enfin, la question de l'automobile en ville. Ils concluent que la mobilité est un grand analyseur de la société contemporaine : alors, « changer la mobilité, c'est donc aussi changer la société et transformer la donne sociale ». Pourtant, les relations sont très complexes entre le système de transport (et non seulement l'infrastructure) et les territoires desservis, c'est-à-dire les espaces dans lesquels les hommes vivent et agissent. De même, *Transport et territoire* de François Plassard (2003) démontre très bien l'importance des effets structurants des infrastructures de transport. Même si le transport apparaît comme un élément qui accompagne et assure les mutations de la société. Sur cette même logique, Jean Pierre Orfeuil (2008) met l'accent sur les besoins croissants de mobilité à travers la flexibilité et la réactivité des sociétés, dans son ouvrage intitulé *Les mobilités urbaines et l'âge des possibles*, lorsqu'il tente de répondre à la question : « sommes-nous condamnés à réussir une transition ? »

Enfin, d'autres recherches contemporaines comme : *Les transports urbains collectifs* : *quelles méthodes pour quelle stratégie* de Cancalon François et Gargaillo Laurent, 1991, puis *L'accès à la ville : les mobilités spatiales en question* de Bierber Alain, Dureau Françoise et Lévy Jean-

Pierre, 2002 et aussi sur *Les liens et lieux de la mobilité : ces autres territoires* de Capron Guénola, Cortes Géneviève et Guetat-Bernard Hélène, 2005, etc. Ces ouvrages, nous apporterons des éléments de compréhension dans notre questionnement sur les contours du concept de mobilité urbaine.

Par ailleurs, il est opportun de clarifier certains termes et concepts comme la pauvreté, l'informel en nous appuyant sur certains auteurs comme : Paugam, 2005 ; Paugam & Duvoux, 2008 ; George Simmel, 1998. L'informel sous son aspect économique sur la base de certains travaux du Bureau International du Travail (BIT), 1972 ; Mazumdar Dipak, 1976; Lubell, 1991 pour comprendre le phénomène structurel de la pauvreté endémique des pays en développement et particulièrement ceux d'Afrique en vue de pouvoir mieux comprendre la spécificité tchadienne.

Ainsi, face aux problèmes que connaissent les villes du monde la marginalisation, l'exclusion et la nécessité de mixité sociale. Nous allons nous intéressés à des auteurs qui ont travaillé sur la compréhension des mobilités à travers les catégories sociales[54] :

- D'abord, dans l'ouvrage intitulé *Développement économique, inégalité, pauvreté* de Nicola Boccella et Andrea, 2005, l'accent a été mis sur l'importance des termes comme : pauvreté, développement, inégalité ou exclusion dans tous les pays du monde[55]. Ainsi, pour démontrer que la pauvreté et l'exclusion sociale ne sont pas des caractéristiques réservées seulement aux pays en développement, de même l'inégalité dans la répartition des revenus existe dans les pays les plus riches. Même si, l'analyse portera sur trois axes précis comme : le cadre théorique de référence entre développement économique et pauvreté ; puis, la pauvreté et l'exclusion dans les pays en développement[56] et enfin, l'analyse de la pauvreté et de l'inégalité dans certaines villes de pays développés comme Rome, Naples, Dublin, Munich.
- Ensuite, l'accent sera mis sur les pauvres des pays développés : que ce soit l'ouvrage collectif dirigé par Jean-Pierre Orfeuil (2004) intitulé *Transports, pauvretés, exclusions : Pouvoir bouger pour s'en sortir*.

[54] Les pauvres et les riches ; des appellations qui dépendent d'un pays à un autre.

[55] Un état des faits chez les Etats riches comme ceux en voie de développement.

[56] A l'exemple de certains pays du Sahel et e Maroc, Nigéria, Burkina Faso, etc.

- Et enfin, les plus récent des ouvrages comme celui de Sylvie Fol publié en 2009 sous le titre de : *La mobilité des pauvres*. Ici, ce n'est plus les pauvres des "*pays pauvres"* mais ce sont les pauvres des pays développés notamment ceux de la France, des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne. Et ensuite, *la ville des riches et la ville des pauvres* de Bernardo Secchi (2014).

Ces auteurs nous monterons l'intérêt du phénomène de la mobilité dans les classes populaires des pays du Nord et dressent un état de la question et d'initiatives pour faciliter la mobilité des catégories défavorisées où les populations pauvres par des spécialistes de la mobilité, de l'exclusion et des acteurs de l'insertion sociale et des transports.

Les interactions entre mobilité urbaine et pauvreté

Dans un troisième et dernier temps, suite aux analyses de ces ouvrages cités ci-dessus, pour comprendre davantage la pauvreté urbaine dans sa genèse et ses conséquences. Ainsi, nous pourrons affirmer d'avance que la résultante de la pauvreté urbaine n'est autre que le transport informel, l'habitat informel et l'économie informelle. Alors, l'analyse et la compréhension du système de transport informel demeure pour nous une condition sine qua non pour ce travail dans l'objectif de mieux appréhender la mobilité urbaine au sein de la ville de N'Djamena.

- D'abord, l'informel dans le secteur de transport se définit de plusieurs manières. Il était question de parler du *transport non conventionnel* par des auteurs comme : Coing, 1981, 1982 ; Ndiaye, 1984.
- Puis du *transport en sursis ou transitionnel* comme ledit Bugnicourt, 1981.
- Ensuite, des auteurs comme : Ndiaye, 1984 ; Chapain, 2005 ; Cervero, 1998 parlent du *paratransit*.
- Et enfin, le transport informel[57] ou la connotation positive de cette appellation le *transport artisanal* de certains auteurs comme : M'bassi, 1981 ; Godard et Teurnier, 1992 ; Godard, 2002… Alors, il n'existe aucun consensus sur la définition de ces types de transport, ni même sur le choix des mots pour les désigner (Coing, 1981).

[57] L'expression la plus répandue à une certaine époque dans les années *1980-1990*.

Dans les années 90, les travaux des CODATU (Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains) de 1990 se sont soldés par un ouvrage collectif sur la *Mobilité et transports dans les villes en développement* sous la direction de Xavier Godard. Dans ce dernier, les auteurs ont mis l'accent sur la mobilité urbaine, l'organisation des transports collectifs, la prise en compte de l'environnement, les financements des transports collectifs, les options techniques pour les transports de masse et la place de la voirie, par des exemples précis de certaines villes africaines. S'en suit, les travaux de Xavier Godard et Pierre Teurnier (1992) sur *Les transports en Afrique à l'heure de l'ajustement*[58]. Ici, il a été question de comprendre la croissance urbaine en relation avec les croissances exponentielles des déplacements qui ont entrainé la monté en puissance du *secteur artisanal*. Ainsi, ces auteurs affirment que le système de transport urbain dans l'Afrique francophone comme ils le perçoivent, est un modèle calqué sur celui de la France. C'est aussi, une des raisons de son échec suite aux différentes politiques d'ajustements structurels face aux situations socio-spatiales complexes[59]. De ce fait, l'accent a été mis sur la nécessité de la prise en considération du *secteur informel* qui est un secteur de masse dans l'économie africaine.

Par ailleurs, dans cette même logique les différents travaux de Xavier Godard démontrent l'importance de la recherche sur les mobilités des pauvres en milieu urbain, dans son ouvrage intitulé *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara*. Un certain nombre de travaux avait d'ailleurs été présenté en 2002 autour du congrès de Lomé du réseau CODATU, dont le thème était « la mobilité urbaine pour tous ». Les assises de ces conférences ont eu lieux à tours de rôle à travers le monde entier et nous énumérons ceux qui ont eu lieux dans les villes africaines. Pour la première fois en Afrique, la CODATU s'est déroulée à Dakar en 1980, au Sénégal sur le thème : « *Quels transports pour les villes des pays en développement » ?* Puis au Caire en 1986 (Egypte) sur les *contraintes et opportunités* ; ensuite à Tunis en 1993 (Tunisie) sur *le transport urbain dans les pays en développement : aujourd'hui et demain* ; De même à Cape-Town 1998 (Afrique du Sud) sur *la politique de déplacements urbains – outil du développement durable* ; ainsi qu'à Lomé en 2002 (Togo) sur *la mobilité urbaine pour tous* et ensuite, à Addis-Abeba (Ethiopie) en 2012 [CODATU XV, Ethiopie : *le rôle de la mobilité urbaine pour (ré) modeler les villes*]. Et enfin, la CODATU XVI

[58] Une redéfinition des services publics.

[59] Selon certains auteurs comme *Jérôme Chenal, Xavier Godard et Diaz Olvera.*

qui s'est tenue à Istanbul (Turquie) en février 2015 sur *le changement climatique, qualité de l'air et défis énergétiques : le rôle des politiques de transport urbain et des mesures préventives dans les pays en développement et les économies émergentes*.

De même, parallèlement aux travaux de la CODATU, le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP[60] ou Sub Saharian Africa Transport Program) de la Banque Mondiale avait également entrepris des études dans les années 1990 et 2000 dans l'espace francophone principalement, au réseau Solidarité International sur les Transports et la Recherche en Afrique Subsaharienne (SITRASS).

Pour ce dernier :

- D'abord, SITRASS- Ouagadougou (Burkina Faso) en 1992 sur *l'organisation des transports urbains, les acteurs, les méthodes*.
- Ensuite, SITRASS- Cotonou (Benin) en 1999, sur *les projets sectoriels des transports en Afrique Subsaharienne : bilan et réflexions*.
- Et enfin, SITRASS- Bamako (Mali), 2001 sur *la sphère publique - sphère privée : quelle organisation et quels financements pour les transports en Afrique Subsaharienne* ?

Pour nous, le document collectif sur l'Afrique, *Vulnérabilités et défi*, de Michel Lessourd paru en 2003 nous permettra de mieux illustrer la complexité de la problématique du développement de l'Afrique à travers les dynamiques territoriales qui accompagnent la nouvelle distribution de son peuplement, les brassages, les compositions pluriculturelles et productives. Dans ce dernier, les circulations, la diversité de stratégies de production et d'activités dans tous les espaces (ruraux et urbains) mettent la problématique spatiale africaine en interaction avec les mobilités quotidiennes. Les violences, les crises de toutes sortes, les inégalités aggravées, constituent des défis à relever.

Bref, dans les pays en développement et surtout ceux d'Afrique, plusieurs travaux ont été réalisés à diverses échelles dans certaines villes et qui ont apporté des éléments de réponses à certaines questions à l'endroit de quelques villes africaines comme Lomé, Abidjan, Nairobi, Dakar, Niamey, Cotonou. Mais ces enseignements portent sur des aspects qui traitent de l'accès aux équipements, la qualité des véhicules et surtout le volet économique du secteur

[60] http://www.ssatp.org

des transports urbains. Certains de ces travaux ont été valorisés (production de livre) et d'autres non. Diaz Olvera, Didier Plat et Pascal Pochet ont mis en évidence « l'accès aux équipements dans les villes subsahariennes » en 2007, où l'on traite principalement de deux cas spécifiques : Conakry (Guinée) et Douala (Cameroun). C'est un bel exemple à suivre.

Plan de la thèse

Le plan de notre travail s'organise en trois parties, comprenant chacune deux chapitres dans la première partie et la troisième partie et trois chapitres dans la deuxième partie. La première partie du présent travail met en exergue les techniques et méthodes d'approches des mobilités urbaines et aussi la conceptualisation de la production de la ville. L'objet de cette partie est d'abord de comprendre le processus de la production urbaine et le rôle des mobilités urbaines, puis, la définition du cadre conceptuel des mobilités urbaines et, enfin, la production de la ville et l'organisation des mobilités urbaines dans les pays en développement. Nous valorisons les connaissances actuelles en matière de mobilité urbaine et planification. La définition du cadre conceptuel est une condition primordiale dans le présent travail (éclairage théorique), afin de pouvoir mettre l'accent sur les termes liés aux questionnements du présent travail de recherche (chapitre 1). Les systèmes d'organisation de la mobilité urbaine et aussi le processus de la production de la ville dans les pays en développement sont à analyser pour éclairer les modalités spécifiques de l'évolution urbanistique de la capitale tchadienne (chapitre 2).

La deuxième partie du présent travail, intitulée *système de transport et planification à n'djamena : potentialités et dysfonctionnements,* est un diagnostic critique des différentes questions sur le fonctionnement du système de transport actuel de la ville de N'Djamena, des différentes stratégies menées par les différents acteurs de la ville et du secteur des transports publics. Il s'agit d'abord de délimiter le territoire d'étude puis la mise en état des transports en commun, des différentes offres disponibles et surtout des conditions d'adaptation de toutes les couches sociales à ces dernières à travers la ville de N'Djamena (chapitre 3). Ensuite, nous étudions les dysfonctionnements et les rôles complexes que jouent les infrastructures vis-à-vis de transport urbain (chapitre 4). Enfin, nous abordons les mécanismes de gestion quotidienne des transports publics de la ville de N'Djamena. Sans oublier de mettre l'accent sur les actions menées par les différents acteurs et les perspectives urbanistiques de la ville de N'Djamena (chapitre 5).

Dans la dernière partie (partie III), il est important pour nous de voir de manière précise le phénomène de la mobilité urbaine à travers les trois arrondissements enquêtés : le 1er, le 8e et le 9e. Cette partie est intitulée *N'Djamena : impact socio-spatial des mobilités*. Nous mettons d'abord en exergue la diversité territoriale et les difficultés des transports urbains, tout en montrant la spécificité de la typologie d'habitat de chaque arrondissement enquêté (chapitre 6). Ensuite, nous analysons les différents degrés d'adaptation à la mobilité et surtout l'accès au centre-ville. Enfin, la mise en place d'une grille où nous exposons en détail quelques pistes de réflexions de la gestion urbaine de N'Djamena en général et des mobilités urbaines en particulier nous semble opportune pour un travail de recherche sur l'aménagement de l'espace et l'urbanisme (chapitre 7). Dans ce chapitre, il s'agit pour nous de mettre en parallèle les enjeux d'orientations en matière de gestion durable et la prise en considération des différentes perspectives politiques et urbanistiques sur la base des documents existants et des différentes options d'aménagement qui se profilent. Cette logique d'interprétation nous a permis de dégager, dans la conclusion générale du présent travail, des orientations qu'il faut prendre en considération dans l'amélioration future d'une équité sociale de la mobilité à travers toute la ville de N'Djamena.

PARTIE I.

MOBILITES URBAINES : FACTEURS DE DEVELOPPEMENT ET ELEMENT STRUCTURANT

PARTIE I. MOBILITES URBAINES : FACTEURS DE DEVELOPPEMENT ET ELEMENT STRUCTURANT

Traiter de la mobilité urbaine et planification, à partir du cas de N'Djamena nous renvoie à l'obligation d'un choix méthodologique et à la définition d'un cadre conceptuel. Nous allons donc cadrer les connaissances et les contours du terme de mobilité à travers les différents écrits disponibles afin de pouvoir orienter la suite du présent travail de recherche et faire du lien entre les différentes étapes qui s'enchaînent. Les différents auteurs sur la problématique des transports en milieu urbain montrent que les conceptions du terme de mobilité sont souvent liées, mais, parfois aussi antagonistes.

La mobilité est un mot polysémique (Orfeuil, 2004) et un droit au même titre que la liberté (Cresswell, 2004) ; et le nombre de déplacement est un indicateur de mesure de la mobilité pour les économistes du transport urbain[61] et aussi une vie urbaine de choix ou de contrainte chez les sociologues.

Quelle approche et méthode nous permet d'analyser au mieux la configuration des transports de la ville de N'Djamena ? Comment appréhende-t-on l'organisation de la mobilité dans le processus de la production urbaine ?

Dans cette partie 1, nous allons présenter les différentes approches des méthodes et techniques utilisées pour notre recherche. De même, notre cadre conceptuel sur les mobilités urbaines articulera l'état de l'art sur les mobilités urbaines avec différents concepts connexes au secteur des transports publics non seulement en géographie mais aussi dans d'autres disciplines des sciences humaines et sociales (sociologie, économie, etc.). Nous nous basons sur ce cadre conceptuel afin d'étudier dans un premier temps la production de la ville et l'organisation des mobilités dans les pays en développement puis, dans un second temps, pour analyser le contexte tchadien. Nous avons fait ce choix afin de présenter nos travaux de la recherche selon une logique claire et cohérente. L'objectif recherché est la compréhension du phénomène et du concept de la mobilité, son évolution à l'échelle mondiale et ensuite à l'échelle africaine, son état et son vécu au niveau de la ville de N'Djamena.

[61]Les spécialistes de l'économie des transports comme : X. Godard, G. Pouyanne…

Le premier chapitre précise notre cadre conceptuel des mobilités urbaines en définissant la mobilité urbaine ainsi que certains termes qui sont parfois confondus avec ce dernier comme le déplacement, l'accessibilité, etc. Le deuxième et dernier chapitre de cette partie analyse la production de la ville et l'organisation de la mobilité dans les pays en développement en général et dans les villes africaines en particulier.

CHAPITRE 1. DU DEVELOPPEMENT AUX MOBILITES : REFLEXION SUR QUELQUES CONCEPTS

INTRODUCTION

Le terme de développement, souvent utilisé dans les sciences humaines, désigne l'amélioration des conditions et la qualité de vie d'une population dans un lieu donné. Cette notion renvoie d'abord à l'organisation sociale des communautés et au bien-être de chaque individu sur son territoire. La définition de la pauvreté dépend de l'appartenance disciplinaire (sociologie, économie, etc.). Elle est toujours fonction de la situation d'une société dans un lieu et pour une période déterminée. Quels termes ou concepts s'adaptent ou s'adapteraient au mieux sur la base de nos hypothèses au contexte de la ville de N'Djamena ?

Dès lors, le cadre conceptuel du présent travail de recherche sur les mobilités urbaines analyse les liens entre le développement et la notion de pauvreté par le canal des transports publics afin de pouvoir cerner les différents contours de la mobilité urbaine.

La mobilité urbaine est un facteur clé pour la mise en valeur des territoires et, pour tout dire, du développement socioéconomique d'une ville. Dans cette situation, le secteur transport occupe le premier rang dans un monde moderne capitaliste et joue un rôle d'avant-garde pour faciliter les différents échanges du territoire entre agents économiques. En tant qu'outil d'aménagement urbain, les transports touchent toutes les catégories sociales et affectent leur bien-être tant bien que mal. Alors, c'est sur ces logiques que nous engageons à travers la ville de N'Djamena des questionnements sur la mobilité en tant qu'élément de base au développement urbain.

Dans ce chapitre, nous allons définir certains termes et concepts comme développement, pauvreté, mobilité urbaine et surtout certaines appellations des transports publics en milieu urbain.

1.1. Le lien entre développement et «pays en développement »

1.1.1. Le développement

Le terme de développement, souvent utilisé dans les sciences humaines, désigne l'amélioration des conditions et la qualité de vie d'une population dans un lieu donné. Cette notion renvoie d'abord à l'organisation sociale des communautés et au bien-être de chaque individu sur son territoire. Le fait de définir le développement en science sociales nous engage à le distinguer de la croissance qui est tout à fait chiffrable en quantité. Même si la croissance n'est autre que la richesse produite sur un territoire et sa fluctuation contrôlée dans le temps telle qu'elle est interprétée par les économistes dans la conception du Produit Intérieur Brut (PIB). La croissance ne renseigne ni sur les effets sociaux comme sur le niveau de vie, moins encore sur la qualité de vie. Ainsi, « *le PIB par habitant comme critère d'évaluation du bien-être social demeure très limité et ne donne pas assez d'information sur le niveau et la qualité de vie des habitants »* disait Amartya Sen[62]. Ainsi, le mot « développement » est-il utilisé avec divers préfixes pour se décomposer à tort et à travers, au grès des jeux de mots, comme *pays en développement, pays sous développé…*. Quel est le pays qui ne se développe pas ou qui ne veut pas se développer? Souvent les auteurs font allusion aux territoires comme ici, on parle de *pays sous-développé* et aussi du « sous-développement » d'un pays. Le terme de pays sous-développé n'est plus beaucoup employé dans le langage des économistes et politiciens. Ces derniers préfèrent aujourd'hui le terme politiquement correct de « pays en voie de développement », ou « pays en développement ».

1.1.2. Les pays en développement

La définition du terme « pays en développement » dans les théories actuelles désigne les pays en développement ou les « pays du Sud » en majorité. Ce sont des pays moins développés économiquement que les pays du Nord ou pays développés (économiquement). Aujourd'hui, l'expression remplace des dénominations antérieures, jugées inadéquates, obsolètes ou incorrectes comme : les pays du tiers monde, les pays sous-développés. Elle s'est substituée à l'expression « pays en voie de développement », mais les deux expressions sont synonymes. Pour des auteurs comme Walt Whitman Rostow, les pays en

[62] Economiste d'origine indienne et *Prix Nobel de l'économie* en 1998

développement sont des pays en transition des multiples modes de vie traditionnels vers le mode de vie moderne à partir de la révolution industrielle.

Aujourd'hui, les catégories utilisées, lorsqu'il est question de « pays en développement », font référence aux objectifs et aux concepts de ceux qui les utilisent. Ainsi, si l'on parle de pays en développement, cela peut être à des fins descriptives[63] ou à des fins normatives. On parle aussi de pays du *tiers monde*[64] ou de pays non industrialisés. On retrouve le concept de pays en voie de développement, sous une appellation ou une autre, dans de nombreux systèmes théoriques ayant des orientations diverses, ce sont par exemple : les théories de la décolonisation, le marxisme anti-impérialiste, l'économie politique.

Par contre, les pays les moins avancés (PMA) ne constituent pas une catégorie distincte : la plupart des PMA sont des pays en développement, des pays engagés dans un processus de développement ; en témoigne l'évolution de leur Indice de Développement Humain (IDH). Ils présentent néanmoins un développement économique inférieur à celui des autres pays en développement, ce qui justifie leur inclusion dans la liste des PMA, laquelle est établie par la Conférence des Nations-Unis sur le Commerce et le Développement (CNUCED).

Ainsi, dans toutes les grandes régions du monde, le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) fait des analyses et des recommandations politiques claires, établit des rapports régionaux sur le développement humain et publie chaque année le rapport de développement humain (RDH)[65] à l'échelle mondiale. Dans toutes les grandes régions du monde, le PNUD examine des questions cruciales comme l'autonomisation politique (dans les pays arabes), la sécurité alimentaire (en Afrique), le changement climatique (en Asie), le traitement des minorités ethniques (en Europe centrale) et les défis de l'inégalité et de la sécurité des citoyens (en Amérique latine et les Caraïbes). Ses différents RDH régionaux, qui sont eux-mêmes basés sur des données de RDH nationaux, couvrent de nombreuses

[63] Pouvoir donner un aperçu objectif et porter l'interlocuteur à agir pour régler une situation.

[64] L'expression *tiers-monde* lancée en 1952, se rapporte à l'ensemble des pays africains, asiatiques, océaniens ou du continent américain en carence de développement.

[65] PNUD, 2013, Rapport sur le développement humain 2013, La montée du Sud : Progrès de l'Homme dans un monde diversifié [En ligne, consulté le 06/02/2014]. 216 p.
http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/14/hdr2013_en_complete.pdf

questions clés du développement, du changement climatique à la jeunesse, de l'emploi pour tous et aussi des inégalités causées par le sexe ou l'ethnicité[66].

1.1.2.a. Les origines du concept

Le terme ou concept de « pays sous-développé » naît au lendemain de la seconde guerre mondiale (1952). Il ne fait plus d'unanimité aujourd'hui dans le langage des économistes et politiciens. Ainsi, le terme de « pays sous-développé » ou « pays en voie de développement » désigne un état dont la situation économique et sanitaire est très mauvaise. Certains auteurs iront plus loin pour qualifier des « pays pauvres »[67] lorsque les situations économique, éducationnelle et sanitaire d'une nation sont mauvaises. Mais, le problème en est que, comment pourrions-nous déterminer avec certitudes ces caractéristiques qui semblent être standards pour certains (ONG) et non-définies par d'autres. La notion de sous-développement marque en outre le triomphe d'une vision économétrique du monde, où les pays sont classés non plus selon leurs caractéristiques culturelles, sociales et humaines, mais en fonction du Produit National Brut par habitant ou Produit Intérieur Brut. Tous deux différent dans leurs définitions. D'abord, le PIB, qui est la richesse produite sur le territoire d'un pays quel que soit la nationalité de l'entreprise. Et le PNB, qui n'est autre que la richesse produite par un pays dans le monde entier. Ce dernier, n'est pas d'actualité depuis quelques années et est remplacé par le Revenu National Brut (RNB).

En 1971, les instances de l'Organisation des Nations Unies (ONU) ont mis en place une nouvelle catégorisation des pays à travers le monde. A savoir, les « pays les moins avancés » (PMA). Cette catégorie ou appellation regroupe les pays les moins développés socio économiquement de la planète. Ces derniers présentent des indices de développement humain (IDH) les plus faibles au monde. Alors que l'ONU recommande à ses membres une attention particulière à cette nouvelle communauté. Pour la détermination d'un PMA, des critères de qualifications ont été identifiés sur trois points : d'abord sur la vulnérabilité économique, puis sur le retard du développement et enfin sur le revenu de ses habitants.

---

[66] Human Development Report 2013, The Rise of the South: Human Progress in a Diverse World. Rapport du PNUD - 2013.

[67] Certains auteurs comme Yves Lacoste, 1962 ; Pierre Bamony, 2010 ; Younes Belfellah, 2014 ; etc.

Par ailleurs, à partir des années 1990 et surtout suite à l'émergence des exigences du « développement durable », la vision simpliste du PIB commence à être remise en cause et les critères purement comptables liés au calcul du PNB et du PIB sont aujourd'hui critiqués par de nombreux experts[68]. Ainsi, face aux multiples limites du PIB− à savoir la non-prise en considération de la production informelle, de l'autoproduction (ou autoconsommation), du bénévolat, etc. l'initiative du développement humain (IDH) a été initiée pour rendre compte des disparités entre les pays à travers le monde sur le niveau de développement.

Ainsi, les pays sous-développés qui appliquent les bonnes méthodes de développement économique comme la bonne gouvernance, le libéralisme économique[69] améliorent leur situation et peuvent devenir des pays émergents (cas de multiples pays d'Asie), puis des pays développés (cas de la Corée du Sud passée du stade de « sous-développé » à un stade de « pays très avancé »). Mais d'autres notions ou concepts comme la pauvreté, la vulnérabilité et l'insécurité interviennent dans le débat pour la compréhension du développement et aussi dans la définition de ce dernier.

1.1.3. La notion de « pauvreté »

1.1.3.a. La définition simmelienne de la pauvreté

La définition de la pauvreté dépend de l'appartenance de la discipline dont on fait partie (sociologie, économie, etc.). Elle est toujours fonction de la situation d'une société dans un lieu et pour une période déterminée. La pauvreté est une notion floue, profondément ambiguë, contestable et la réalité qu'elle recouvre a été vécue, traitée, pensée depuis des siècles, et pourtant, « rien ne semble moins évident que de lui donner un contenu » disait Nicolas Duvoux (2008). Par ailleurs, un pauvre en France est bien souvent riche si l'on rapporte ses revenus et ses conditions de vie à l'existence normale à laquelle peuvent prétendre les habitants d'un pays du Sud. A l'opposé, l'immigrant d'un même pays du Sud vivant grâce aux aides sociales d'un pays occidental est riche relativement à sa situation antérieure mais reste irrémédiablement pauvre et méprisé dans son nouvel environnement. Mais, alors qu'est-ce qu'être pauvre exactement ? Dans la société, les pauvres, en tant que catégorie sociale, ne sont pas ceux qui souffrent d'insuffisances et d'absences spécifiques,

[68] Amartya Sen, 2004 ; Nicolas Duvoux, 2008, etc.

[69] Par exemple, respect du droit à la propriété.

mais ceux qui bénéficient d'une assistance ou devraient la recevoir selon des critères sociaux préétablis par la société elle-même. Alors, la pauvreté ne peut être cernée et elle est définie comme un état quantitatif, en elle-même, mais seulement par rapport à la réaction sociale qui résulte d'une situation spécifique fondée sur des jugements de valeur. Ainsi, ce qu'il y a de plus terrible dans la pauvreté, constatait le philosophe - sociologue George Simmel, "c'est d'être pauvre et rien que pauvre"[70], c'est-à-dire de ne pas pouvoir être défini par la société autrement que par le fait d'être pauvre. Mais le comble, c'est le fait qu'un individu soit pauvre ne signifie pas encore qu'il appartienne à la catégorie sociale des "pauvres". Il peut être un simple commerçant pauvre ou un employé pauvre, mais il reste situé dans une catégorie définie par une activité spécifique ou une position que certaines institutions cataloguent dans la société. Pour certains auteurs, lorsque l'individu est assisté, ou lorsque sa situation pourrait normalement lui donner droit à l'assistance, même si elle n'a pas encore été octroyée, alors il devient membre d'un groupe caractérisé par la pauvreté. Enfin, il existe plusieurs sortes de pauvreté, comme il existe plusieurs pauvres dans une société.

1.1.3.b. Les formes élémentaires de la pauvreté

D'après la théorie Simmelienne, il existe trois sortes de pauvreté à savoir : dis-qualifiante, intégrée et marginale[71]. Chacune de ces formes a ses principes et fondements de compréhension et de fonctionnement.

1. D'abord, la pauvreté dis-qualifiante qui est un phénomène de société qui ne renvoie pas à un état de misère stabilisée des catégories sociales, mais à un processus qui peut toucher des franges de la population jusqu'alors parfaitement intégrées au marché de l'emploi. Ce type de pauvreté concerne des personnes confrontées à des situations de précarité de plus en plus lourdes tant dans le domaine du revenu que dans les conditions de logement, de la santé et dans celui de la participation à la vie sociale.
2. Ensuite, la pauvreté intégrée traduit une configuration de catégorie sociale où ceux que l'on appelle les pauvres sont nombreux. Ils constituent la masse populaire de la population. Elle est difficilement distinguable à travers les différentes catégories sociales. C'est le cas par exemple d'une population qui vit au quotidien des

[70] Georg Simmel, *Les pauvres*, Paris, PUF, « Quadrige », 1998. 108p.

[71] Serge Paugam, *les formes élémentaires de la pauvreté*, Paris, PUF, « le lien sociale », 2005. 113p.

problèmes spécifiques d'un territoire supposé pauvre depuis toujours. Dans ce cas de figure, puisque les pauvres forment un groupe social étendu et fort, ils ne sont pas non plus fortement stigmatisés. Ce type de pauvreté est assimilé théoriquement aux pays en développement[72], c'est-à-dire aux pays qui connaissent de faibles performances économiques et sociales. La pauvreté est alors beaucoup plus durable et se reproduit de génération en génération. Par ailleurs, sur les territoires concernés, la pauvreté du niveau de vie n'implique pas une exclusion sociale, en raison de la forte solidarité familiale, du réseau de l'économie informelle et de la forte sociabilité.

3. Enfin, la pauvreté marginale est une catégorie de pauvreté stigmatisée et souvent combattue. Elle renvoie à une configuration sociale différente dans laquelle ceux que l'on appelle les pauvres ne forment pas un poids social considérable par rapport aux autres couches sociales, mais au contraire une frange peu nombreuse de la population. Ces pauvres sont souvent désignés comme des cas sociaux, ce qui entretient inévitablement leur stigmatisation et entraîne de sérieux problèmes d'intégration et de considération.

1.1.4. Le transport urbain : cause et conséquence de la pauvreté

Aujourd'hui, dans la plupart des villes du monde en général et dans celles d'Afrique en particulier, les enjeux notamment sociaux comme le droit aux transports[73], spatiaux (accès au logement, consommation d'espace, aménagement du territoire, effet structurant des transports, etc.), environnementaux (bruit, pollution, sécurité) (Merlin, 1991) sont tout aussi importants et méritent d'être analysés dans ce travail qui part du principe d'équité sociale en milieu urbain. Comme partout dans le monde, la ville est une perpétuelle réinvention, au sens où elle est le résultat matériel de l'action humaine et non pas uniquement un héritage du passé[74]. Cette transformation temporelle de la ville n'est pas toujours le fruit d'une volonté urbanistique affirmée à travers des institutions. Même si les formes urbaines sont le fruit d'un aménagement collectif, à la fois institutionnel et informel. Mais, en Afrique, aux villes normées, édifiées sur un fondement institutionnel issu des modèles d'occident, se

[72] Le cas de la plupart des pays africains.

[73] Des auteurs comme Michel Lussault, Le Breton, etc.

[74] Dans certains cas de figure qui peuvent être discutable.

juxtaposent des villes hors norme, dont la construction émane de l'action humaine collective et/ou individuelle quotidienne de ce secteur dit souvent spontané. L'étude des transports constitue ainsi un prétexte pour comprendre la production de la ville africaine. C'est aux problèmes des mobilités que nous consacrerons la réflexion et à l'importance sociale de l'aménagement et de l'urbanisme dans les déplacements quotidiens des citadins. Nous parlerons de « transport artisanal », au sens de Xavier Godard (2002). Ce terme est plus neutre et porteur de sens que la notion de l'informel dont la réalité n'exprime pas l'état des faits du territoire. La dichotomie entre ville normée et ville non-normée, ou entre formelle et informelle, ou encore populaire[75], est une réalité qui constitue l'un des principaux problèmes actuels des centres urbains d'Afrique.

Le constat d'un processus d'urbanisation différent des villes des pays du Nord impose une remise en cause des méthodes d'estimation et de localisation de la demande des transports collectifs, aussi bien qu'une analyse du choix modal et de l'implantation des nouveaux réseaux de transport. Il en va de même pour la marche à pied, mal intégrée dans les réseaux de voirie existante. Les espaces piétons qui existent sont systématiquement pris d'assaut par les commerces de rue dans presque tous les centres urbains. Face à une croissance urbaine accélérée et à l'accroissement permanent des besoins, les modèles occidentaux d'organisation et de prestation des services publics de transport ne suffisent plus, surtout face à la profonde limitation des ressources publiques disponibles. Ainsi, la question récurrente des transferts de modèles est soulevée[76]. Doit-on résoudre les problèmes de villes des pays en voie de développement (PVD) par l'appropriation des modèles élaborés dans les pays occidentaux ou existe-t-il une manière originale de résoudre les problèmes au moyen d'expériences et possibilités locales? Cette alternative n'est pas nouvelle et des pistes peuvent être explorées du côté de l'Amérique Latine, du Brésil notamment, dans le domaine des transports où des processus de concentration de transporteurs artisanaux ont permis la création de puissantes entreprises d'autobus, voire des conglomérats (Godard, 2002).Ces systèmes locaux ont le mérite d'être efficaces dans les situations de crise profonde et permanente du transport urbain actuelle, où les entreprises d'autobus ne sont pas capables de répondre efficacement à la demande qui dépasse l'offre.

[75] Un concept développé par Irène Kassi, 2007.

[76] Entre les pays du Nord et du Sud, même tout récemment au CODATU XVI 2015.

1.1.4.a. La régulation du système en place

La régulation des transports se fait par le libre jeu du marché, faisant apparaître une domination de plus en plus marquée du secteur dit « informel ». Même si, le mot « informel » a été beaucoup débattu à cause de son imprécision, il désigne de façon générique ce qui n'est pas organisé de manière formelle. Depuis quatre décennies, l'urbanisation accélérée a entraîné l'entassement de centaines de millions de migrants dans les périphéries des métropoles des PVD. Lorsque cette régulation formelle est incapable d'assurer l'équilibre souhaité par les différentes stratégies, se met en place une régulation spontanée et non planifiée, qualifiée de régulation informelle[77]. Cette régulation qui est en opposition à celle que l'Etat défend, dans certain cas, se présente comme des savoir-faire ingénieux qui ne sont pas codifiés ou centralisés de manière formelle. Ainsi, la régulation ne serait plus seulement étatique ou publique mais aussi individuelle ou collective dans la ville. La régulation formelle dans le cadre des transports urbains regroupe l'ensemble des mécanismes légaux, économiques et politiques utilisés par les gouvernements pour superviser les actions des acteurs des transports publics. Pour survivre, les nouveaux migrants « se débrouillent», le plus souvent en dehors des lois et du fisc : vendeurs ambulants, ateliers des arrière-cours, cireurs de chaussures, restaurateurs de rue, etc. Il fallait trouver une dénomination et, depuis 1972, ces innombrables activités qui constituent l'autre facette du sous-développement seront rassemblées sous l'appellation « informelle»[78] (Lautier, 2004).

L'expression «d'économie informelle» est une création des institutions internationales. C'est le Bureau International du Travail qui, a pour la première fois, employé le mot « informel ». Mais deux époques sont à distinguer dans la vision de cette économie (Lautier, 2004). La première, avant 1986, « où l'on y voyait le lieu de développement de stratégies de survie » et la seconde, à partir de 1987, « où, devant la catastrophe sociale engendrée par l'ajustement, on fait de l'informel le lieu de la solution à tous les problèmes sociaux » des pays en voie de développement. Rappelons que l'économie informelle a permis de maîtriser les impacts sociaux de l'échec de la plupart des projets de développement dans les pays émergents et des politiques de rigueur qui en découlaient. Le rôle palliatif confié à l'informel

[77] Que nous préférons l'usage du terme *spontané*.

[78] Dans l'économie informelle ou le secteur informel.

est allé au-delà des aspirations. Il s'est substitué à l'Etat dans de nombreux secteurs, surtout celui du transport à la demande comme les mototaxis dans certaines capitales comme N'Djamena, Cotonou, etc. Ainsi, dans le domaine des transports, l'informel supplée l'Etat dans son rôle de prestataire de services collectifs. Dans certaines grandes villes du Sud, les rôles indéniables des transports informels sont démontrés car ils ont évincé les services publics pour s'imposer comme mode dominant de déplacement des populations. Même si, avant l'apparition du mot informel, la dénomination de ces activités s'inscrivait dans trois registres (Lautier, 2004). Le premier registre est celui des sociologues mais aussi des économistes qui, durant les années soixante-dix, parlaient de « pôle marginal de la société» ou encore de « masse marginale». Ainsi, pour les sociologues, la notion de marginalité est utilisée dans un sens plus commun. Ils la définissent par l'absence de logement fixe, par la délinquance, voire le refus d'intégration dans la société urbaine normée. Le second registre, plus propre aux économistes, est celui du sous-emploi. Le troisième et dernier qui se réfère à l'économie informelle est celui de la pauvreté et de la recherche de survie.

D'abord inavoué, le secteur informel, spontané et répondant aux demandes non satisfaites, recourt essentiellement aux véhicules de petite capacité[79], observé à Abidjan mais aussi dans d'autres capitales africaines : Dakar, Bamako, Lomé, N'Djamena, etc. De nombreux transporteurs exercent leur activité en toute légalité, avec paiement de taxes diverses autorisées par la réglementation en vigueur. Ces transports sont qualifiés d'artisanat par certains auteurs (Godard, 1992), comme pour leur donner une connotation plus positive.

En effet, il n'existe aucun consensus sur la définition de ces types de transport, ni même sur le choix des mots pour les désigner (Coing, 1981). Certains parlent de transport non conventionnel (Coing, 1981), d'autres de transport informel (M'bassi, 1981), de transitionnel (Bugnicourt, 1981) non incorporé, clandestin ou artisanal (Godard et Teurnier, 1992 ; Godard, 2002), etc.

Nous pensons que la dénomination « transport artisanal» est plus appropriée que la notion d'« informel ». Ces différents modes de transport peuvent être qualifiés d'artisanaux et *populaires* par rapport aux modes de transport individuels et conventionnels dont l'accessibilité reste encore aléatoire. Cette terminologie peut aussi faire allusion à la catégorie sociodémographique à laquelle ils sont destinés. Ils ont pour vocation d'assurer le

[79] Pour le transport en commun.

déplacement des couches les plus défavorisées, populaires, qui s'avèrent être les plus importantes dans les villes africaines. Leur succès auprès des populations locales se lit actuellement à travers leur développement sans précédent et l'importance des déplacements qu'ils assurent justifie cette appellation. Aussi, cette terminologie nous semble-t-il d'autant plus appropriée qu'elle laisse entrevoir *a priori* leur aspect spontané et peu organisé. Même si les autobus sont intrinsèquement des modes collectifs destinés à tous, ils peuvent apparaître sélectifs dans certaines parties de la ville. Or ces transports artisanaux ont été depuis leur origine, du fait de leur moindre coût, accessibles à tous. La situation est complexe, avec un mélange de légalité et d'illégalité (Lautier, 2004 ; Godard, 2002).L'organisation sociale et juridique de ces activités laisse entrevoir un marché du travail non protégé, sans système d'assurance sociale, un marché où règne une concurrence farouche et non réglementée (Hugon, 1982). Tout ceci se traduit spatialement par un désordre remarquable dans le paysage urbain. Alors, est-ce que ce sont les transports qui font l'urbanisation ou est-ce l'urbanisation, la pression démographique, l'évolution spatiale qui sont à l'origine du développement de la mobilité et des moyens de transports ?

1.1.4.b. La particularité du non-formel

La particularité de l'informel est très difficile à être appréhendée dans les études sociales. Pour Jacques Charmes (1990), le secteur informel se fonde sur deux éléments : sa marginalité et son activité productive. D'autres auteurs mettent l'accent sur la marginalité : vendeurs à la sauvette, ramasseurs d'ordures et travailleurs temporaires. Certains auteurs comme Philippe Hugon.

Le concept de secteur informel ou non structuré est apparu au début des années 1970 (Charmes, 1990 ; Lubell, 1991) avec le lancement du Programme Mondial de l'Emploi par le BIT. Ces études ont portées leur attention sur le fait que l'exode rural et la croissance urbaine qui en résultaient ne se traduisaient pas par l'existence d'un taux élevé de chômage ouvert, mais bien par le développement de petites activités permettant aux migrants ruraux et aux citadins n'ayant pu avoir accès aux emplois du secteur moderne, de vivre et de survivre. Depuis son origine, le concept de secteur informel est souvent assimilé à la pauvreté, au sous-emploi et au chômage (Charmes, 1990) : confusion regrettable, car si les phénomènes se recouvrent, ce n'est qu'en partie et, sans que l'on puisse généraliser, il existe cependant quelques évidences empiriques indiquant que leur insertion ne constitue pas toujours, ni même souvent, l'aspect essentiel de ce qu'il est aujourd'hui convenu

d'appeler secteur informel (*idem*). Le concept de secteur informel a fait son apparition dans la théorie économique du développement avec les premiers travaux du Programme Mondial de l'Emploi entrepris par le BIT au début des années 70. Si Keith Hart (1971)[80] fut le premier à employer ce terme, c'est véritablement le rapport BIT sur le Kenya (1972) qui lança et vulgarisa le concept (Charmes, 1990). C'est en effet le Programme Mondial de l'Emploi qui fit passer au premier plan les préoccupations du chômage et du sous-emploi liées à l'urbanisation accélérée et le secteur informel naquit de cette observation d'évidence.

Alors que les statisticiens utilisent souvent le non-enregistrement comme l'un des critères clés de la définition des activités du secteur informel. Les informels sont identifiés par la situation de leur emploi non couvert par la sécurité sociale ou toute autre règlementation du travail, par le type de travail et par la nature de l'entreprise. Un auteur comme Sethurman[81] identifie le secteur informel sous deux aspects : d'abord, toutes les entreprises ou unités de production ayant moins d'un nombre maximum de travailleurs généralement dix et ensuite, plus de dix personnes, mais dans un fonctionnement illégal ; travail sans régularité ; installation dans une construction provisoire ou en plein air ; non usage de l'électricité ; aucun rapport avec les établissements de crédit formels, ni les réseaux de distribution ; scolarité de la plupart de ses travailleurs inférieurs à six ans.

Aujourd'hui tous ces critères d'identification de l'informel semblent être révolus. Les premières recommandations du rapport du BIT sur la politique de l'emploi au Kenya (1972) identifient en effet deux critères : d'abord, la réduction des incertitudes et des risques auxquels les opérateurs du secteur informel sont exposés, ensuite, l'établissement de relation entre les secteurs formel et informel. Car il faut tenir compte des relations de concurrence et de complémentarité entre les secteurs formel et informel. Dans certains pays, des avantages concurrentiels ou des traitements particuliers comme des subventions au crédit au secteur formel entraînent des déséquilibres entre les deux secteurs. Et ce sont autant d'avantages que le secteur informel n'aura jamais. Pour cela, la modification ou l'amélioration du cadre juridique et institutionnel demeure une nécessité (Lubell, 1991). Pour faciliter l'accès des biens à toutes les couches sociales, lorsqu'il n'y a pas de barrière

[80] Informal income opportunities and urban employment in Ghana (1973). and, The Journal of Modern African Studies. Vol. 11, No. 1, Mar., 197

[81] Sethurman S.V. (1977), le secteur informel urbain en Afrique, in Revue Internationale du Travail, vol, 116, n°3, novembre- décembre, BIT, Genève, pp343-352.

entre les grandes entreprises et les petites entreprises souvent informelles, les mesures d'assistance aux informels très démunis, qui pourraient prévoir un meilleur accès à des meilleures installations sanitaires et scolaires, auraient un effet positif sur les ménages dont le domicile est aussi le lieu de travail, même si les différences de situation tiennent aussi aux différences de niveaux technologiques et d'industrialisation (Lubell, 1991).

Les critères proposés pour définir le secteur informel ou non structuré peuvent être renseignés par repérage statistique auquel le secteur informel échappe et par des moyens d'investigation empiriques de l'unité de production, des revenus irréguliers, du travail précaire, de l'organisation sociale et juridique, des conditions de vie[82]. Même si le débat sur les critères à utiliser pour la définition du secteur n'est pas seulement académique, il renvoie à la très grande hétérogénéité des objets et méthodes (Hugon, 1990).

Par ailleurs, il semble aussi nécessaire de retenir une pluralité de critères de choix ou non qui ne se recoupent que très imparfaitement et qui permettent de définir des objets différents souvent non-avoués comme : légalité, pauvreté, taille, enregistrement, technologie, organisation, précarité (Hugon, 1990). Alors que l'absence de liberté économique, sous la forme de la pauvreté économique, transforme une personne en proie (Schor, 2009) la modification du cadre juridique et institutionnel comprendra : la prise en compte des caractéristiques particulières au secteur informel au niveau de la planification économique et de la conception des textes règlementaires ; l'étude de l'interaction entre le cadre d'action règlementaire et les mesures concernant le secteur informel ; et la création d'un organisme pour le développement des micro-entreprises qui évalueraient les politiques, établirait les textes règlementaires appropriés et essaierait d'harmoniser l'action des divers programmes et projets de soutien au secteur informel (Lubell, 1991). En définitive, le secteur informel est un amortisseur et un régulateur de la crise et témoigne de grandes capacités d'ingéniosité et d'adaptation dans la plupart des villes d'Afrique.

[82] Pour les exclus du système, la marginalité se traduit sous plusieurs formes : spatiale, économique et culturelle.

1.2. Mobilités urbaines

Traiter de la *mobilité urbaine et planification, à partir du cas de la ville de N'djamena*, nous renvoie à l'obligation de définir la mobilité. Nous allons donc cadrer les connaissances et les contours du terme de « mobilité » à travers les différents écrits disponibles afin de pouvoir orienter la suite du présent travail de recherche aux différentes étapes qui se suivent (chapitres) et qui sont souvent liés et parfois antagonistes. Mais dans le fond, toutes les différentes parties nous mènent à la compréhension du principal questionnement qui n'est autre que la compréhension de l'état de la mobilité urbaine de la ville de N'Djamena.

Par ailleurs, la mobilité est un mot polysémique (Orfeuil, 2004). Entre autres exemples, la mobilité est un droit (Cresswell, 2004) ; un indicateur de mesure de déplacement pour les économistes du transport urbain ; et aussi une vie urbaine de choix ou de contrainte chez les sociologues[83]. C'est pourquoi nous allons d'abord définir la mobilité urbaine ainsi que certains termes qui sont tantôt confondus avec ce dernier comme le déplacement, l'accessibilité, etc. Ensuite, nous apporterons des explications et des illustrations à la mobilité urbaine de manière à ne pas la confondre avec d'autres notions pour la suite de ce travail. Enfin, nous allons apporter un certain nombre d'éléments de réponses aux pratiques de mobilité à travers la lecture des théories existantes (illustrations schématiques de certains éléments de compréhension).

1.2.1. La définition de la mobilité urbaine

Que veut dire mobilité ? Etymologiquement, la mobilité est un « *nom féminin, qui vient du latin (mobilitas, - atis), exprime le caractère de ce qui est susceptible de mouvement, de ce qui peut se mouvoir ou être mû, changer de place, ou de fonction »*[84]. Ce terme *polysémique,* comme l'évoque Jean-Pierre Orfeuil (2004), renferme tous les mouvements dans l'espace, parfois par extension, il est utilisé pour expliquer les évolutions sociales à travers un territoire. Dans certaines logiques plus restreintes, il renvoie à un type de mobilité en particulier : mobilité urbaine, les migrations, etc. Donc, la mobilité se définit comme « *tous les déplacements dans l'espace, quelle que soient leur durée, leur rapidité ou leur dimension spatiale, allant des mouvements quotidiens aux migrations et des voyages aux changements*

[83] Des sociologues comme, Sylvie Fol, Vincent Kaufmann, Lourdes Diaz Olvera, etc.

[84] Source : www.Larousse.fr

de résidence ». De même, la mobilité est aussi une forme de mouvement qui s'exprime par le changement de position géographique ou sociale (Brunet, Ferras et Théry, 1995)

Dans cette même logique, la *mobilité* renvoie aussi au nombre et aux paramètres des déplacements effectués par une population ou un individu en une période donnée, et le *déplacement* est l'unité de mesure de cette mobilité. Par contre, le déplacement se caractérise par une origine et une destination (Adey, 2010), un motif[85], une durée, et enfin grâce à un ou plusieurs modes de transport. Sachant, qu'un aller-retour vaut deux déplacements[86]. Enfin, être mobile est devenu un style de vie (Urry, 2004). La mobilité est aussi vécue comme un événement (Lussault, 2004) et, pour Tim Cresswell (2004), la mobilité demeure un droit au même titre que la liberté.

Par ailleurs, en sociologie, la mobilité urbaine se définit comme le changement de lieu de résidence (mobilité géographique), ou d'activités économiques (mobilité professionnelle). Mais dans les centres de recherche, chacun définit la mobilité selon la portée ou l'importance du domaine d'orientation de ses travaux de recherche.

Selon Vincent Kaufmann (2008), l*a «* mobilité spatiale » ne constitue pas véritablement un concept en sciences sociales, il s'agit plutôt d'une *« Notion émiettée par les champs de recherche et les disciplines, floue, car recouvrant des phénomènes de nature différente sans qu'il y ait d'articulations entre eux ».* Ainsi, nous rejoignons cette idée dans un premier temps afin d'utiliser le terme de la mobilité urbaine plutôt que de dire « concept»[87] de la mobilité urbaine. Alors, cette notion demeure toujours ambiguë dans le monde de la recherche sur sa conceptualisation. Car, au départ, la mobilité a été traitée de manière sectorielle – en génie civil du point de vue des transports, en géographie sur les déplacements tout en favorisant l'aspect spatial (Kassi, 2007), en économie pour la mise en valeur des déplacements et ce que vaut le déplacement en termes économique. Pourtant, lorsqu'on évoque la mobilité, on ne sait pas exactement de quoi on parle : tout dépend de la discipline dont on est originaire. La mobilité est sociale et spatiale, physique, virtuelle ou potentielle, elle concerne les personnes, les biens et les informations (Kaufmann, 2008). Cet aperçu montre très bien la complexité de la notion de mobilité. En somme, face à la

[85] Des motifs comme aller au marché, l'hôpital, l'école, etc.

[86] Association voiture & co- Lexique Transport & Mobilité – Mai 2007

[87] Un peu plus loin ce même auteur la définit d'une autre manière.

multiplication des problèmes sociaux, la prise en compte de l'*aspect social* des mobilités semble ouvrir de nouvelles perspectives aux recherches. Mais de quel aspect social parle-t-on ? Aujourd'hui, l'importance est accordée à l'individu (citadin) avec tous ses moyens (ressources) en rapport avec les différents modes de déplacement ; que certains appellent aussi *mobilité sociale*.

Pourtant, la mobilité sociale intervient à tous les niveaux : géographique, économique, politique, etc. Elle concerne les changements de statut social des individus selon les classes sociales ou groupes sociaux au cours du temps sur un territoire. Par contre, mobilité résidentielle et migration correspondent à des parcours associés aux cycles de la vie (Simon, 2008). A noter que dans ce flou sémantique, on parle de migrations pendulaires ou alternantes pour décrire les déplacements réguliers entre le domicile et le lieu de travail (Huguenin-Richard, 2010).

La définition de la mobilité varie d'une discipline à une autre, elle est d'abord spatiale et un fait social issu des mutations urbaines contemporaines des pays du Nord et son analyse prend en compte les pratiques des habitants (valeurs) dans leurs articulations avec celles des autres acteurs sociaux, économiques et politiques. Elle permet de *comprendre « les mutations sociales et spatiales en cours dans les grandes métropoles »* (Dureau, 2000). Il faut faire appel à cette réalité qui est « *tantôt outil, tantôt objet, sans que, parfois, la frontière entre les deux soit très tranchée entre le social et le spatial demeure une relation infernale »*.

Comme le disait Michel Lussault (2004) « deux travers biaisent les approches scientifiques de la mobilité : certaines réflexions l'utilisent comme un indice, un révélateur de processus plus généraux tels que la mondialisation, l'essor du capitalisme, l'individualisation ou la modernité, plaçant au second plan la mobilité comme acte et expérience ; d'autres considèrent la mobilité uniquement sous l'angle des déplacements physiques, en réduisant ainsi la complexité, et par là-même, la portée ». Cette remarque rapportée par Caroline Gallez et Vincent Kaufmann décrit très bien la situation actuelle sur les différents travaux de recherche, sur la question de la mobilité face aux problèmes quotidiens entre les théories (concepts) et les pratiques (valeurs). Pour des auteurs comme Alain Bourdin, la mobilité est « le fait de changer de position dans un espace réel ou virtuel, qui peut être physique, social, axiologique, culturel, affectif, cognitif ».

Donc en plus des facteurs physiques et sociaux s'ajoutent d'autres paramètres comme le sentiment (affectif), le cognitif et le culturel. Cela renvoie à ce qu'il appelle « mobilité généralisée », cette mobilité qui se trouve partout et qui se fait en tout lieu et en tout temps a été bien évoquée par le géographe Jacques Lévy (2004) lorsqu'il affirmait que « *la mobilité est partout, dans un continuum, du quotidien au biographique, de l'éphémère au définitif, des choses aux hommes, de l'infra-local au mondial »*. Même si la mobilité touche presque toutes les fonctions de la ville, elle reste une « *conquête – inachevée – et une valeur » (*Kaplan et Marzloff, 2008). Pour Mathieu Flonneau (2009), la mobilité d'une manière générale s'est développée dans le monde académique depuis les années soixante-dix à la confluence de nombreux domaines. Cette date fait référence à l'émergence de la problématique environnementale[88] en corrélation avec les problèmes sociaux. Cette préoccupation urbaine devient un nouveau concept que l'on ne peut pas dissocier des autres sciences.

Mais, depuis l'époque de la mobilité pédestre, période de la mobilité qui se fait à pied, aujourd'hui la mobilité a atteint une complexité (évolution) où il faut satisfaire la multi-modalité. Dans cette nouvelle logique urbaine de la mobilité, chaque mode de mobilité est fonction des autres où l'inter-modalité et dispose en même temps d'une certaine autonomie qui est difficile à cerner. Pourtant, ville et mobilité font système, comme il a été démontré par Michel Bonnet et Desjeux Dominique dans leur ouvrage collectif intitulé : *les territoires de la mobilité* (2000). Les logiques de la création de la ville sont fondées sur la hiérarchisation des espaces de déplacement, pour assurer l'excavation des déchets urbains et l'adduction en eau où l'accès aux infrastructures de bases.

Aujourd'hui, en milieu urbain, ce sont les transports collectifs, puis surtout l'automobile depuis trente ans, qui ont modifié cet état de chose, déstabilisant les équilibres urbains lentement élaborés au cours des décennies sur la base des documents de planification urbaine qui ne répondent à aucune logique sociale. Toutes les formes urbaines (préétablies ou de fait) sont fonction de la mobilité. Une forme urbaine ne reste pertinente dans le temps que si elle est encore suffisamment conforme aux arbitrages des acteurs urbains en matière

[88] Cet aspect a été développé dans les travaux du CODATU XVI 2015, intitulé Changement climatique, qualité de l'air et défis énergétiques : le rôle des politiques de transport urbain et des mesures préventives dans les pays en développement et les économies émergentes.

de localisation, lesquels tiennent toujours compte des conditions de la mobilité de l'instant et non de celles de la période de construction du quartier (Wiel, 2002). Ainsi, forme et accessibilité sont si étroitement liées qu'elles en deviennent indissociables dans le schéma actuel de la ville. La mobilité résulte de l'agencement urbain comme les conditions de la mobilité modèlent l'agencement urbain.

Selon Jean-Pierre Orfeuil, l'histoire de la mobilité urbaine peut s'écrire comme celle d'une course-poursuite entre trois types d'acteurs :

- D'abord, les développeurs des lieux de la coprésence ;
- Ensuite, les citadins dotés de capacités stratégiques sur le marché immobilier pour les niveaux d'accessibilité et de mobilité souhaités ;
- Enfin, les gestionnaires de réseau, pour qui la recherche de la qualité de service passe encore le plus souvent par la croissance des capacités et vitesses de référence des réseaux.

Dans certains travaux menés ces dernières années, l'on remarque que la croissance de la mobilité dite « à longue distance »[89] est indiscutablement beaucoup plus élevée que celle de la mobilité locale.

L'énergie bon marché, la technologie, les infrastructures, ont rendu le temps « achetable » disait Marc Wiel (2002), mais, est-ce que cette affirmation est la même dans toutes les villes du monde ? Ainsi bon nombre de pays africains, producteurs de pétrole ou non, ont des problèmes d'énergie et aussi d'infrastructures routières et, surtout, le niveau technologique des transports date d'une autre époque. Pour certaines classes sociales, le facteur financier[90] augmente pour alléger fortement le temps employé par le déplacement.

Depuis, on constate plusieurs modes de mobilité dans les milieux urbains, mais les préoccupations semblent converger sur l'inter-modalité face à l'utilisation massive du transport en commun, de la voiture personnelle, des motos, etc. Le constat est alarmant, on peut dire que c'est un échec des politiques de transport instaurées par les administrations sur certains territoires ; vue la limite des mobilités sur certains points comme les accidents,

[89] Hors du rayon des *80 kilomètres* autour du domicile habituel.

[90] Le coût de la vie sociale.

la pollution de l'air, les embouteillages, l'inégalité socio-spatiale face à l'étalement des villes, en plus de l'avènement de la problématique du développement durable. Ainsi, la solution à tous ces problèmes réside dans la mise en place d'un système de transport qui réponde aux principes du développement durable. Mais, cette notion de développement durable semble être un bon outil de communication dans les politiques publiques des pays du Nord et un bon moyen de demande d'aide aux bailleurs de fond par les pays du Sud. Pourtant, comme le progrès, le développement durable apporte moins de solutions qu'il ne pose de problèmes. Il fournit un ensemble de préoccupations, un cadre d'interrogations (Bourdin, 2009). Or, en Afrique, il y a une urgence sur le développement d'une manière générale. La pauvreté saute aux yeux à tous les secteurs de la vie urbaine. Par exemple, au Tchad, 80% de la population vit avec moins d'un dollar par jour (Lorton, 2006). Alors, doit-on faire face à *« des principes d'actions portés par le développement durable qui appellent la "bonne gouvernance" et la participation des habitants, elle-même reliée au principe d'équité… ? Au-delà des idées floues et des mots ronflants, il s'agit d'organiser l'action collective de manière à ce qu'un maximum d'acteurs puisse y être impliqué… » (Bourdin, 2009).*

Aujourd'hui, l'acceptation du concept de développement durable dans le débat sur les mobilités urbaines donne une nouvelle vision de la mobilité : celle de « l'éco-mobilité » qui, sans doute, sera confrontée entre deux réalités jusqu'à présent antagonistes, à savoir l'acceptation techniciste de la mobilité et le débat politique qui essaye de soutenir l'importance écologique en milieu urbain. L'écologie, qui s'oriente vers « moins vite, moins loin, moins souvent et plus cher» (Flonneau Mathieu & Guigueno Vincent, 2009 ; Rubini, 2011) de Jean-Marie Jancovici[91], l'initiateur du concept de « carbone individuel », renvoie à l'acceptation de la nouvelle vision de la mobilité urbaine à l'ère du développement durable. Face à cette réalité de la « ville monde », la population a toujours besoin d'équipements socio-collectifs. Le développement durable doit s'adapter aux mobilités, sinon le fossé va s'agrandir en termes d'inégalité sociale dans les centres urbains d'Afrique. Sur ce détour de précision sur la définition de la mobilité, nous allons voir ce que vaut la problématique des modes de transport dans les pays en développement dans un premier temps, ensuite le lien entre formes urbaines et transport. Enfin, nous analyserons le rôle de la mobilité dans la production de l'étalement urbain et aussi les enjeux de la mobilité urbaine.

[91] Jean Mare Jancovici, est un ingénieur français. Il est connu pour son travail de sensibilisation et de vulgarisation dans la thématique énergie-climat.

Si l'on se réfère aux travaux d'Alain Bourdin le développement durable n'est pas une finalité facilement atteignable, d'ailleurs souvent ambigüe et mal définie. Mais l'émergence du terme de mobilité urbaine, grâce à l'ouverture du domaine des transports urbains aux sciences sociales, permet un renouvellement de la recherche sur les transports urbains et un enrichissement des études urbaines. Aujourd'hui, pour les chercheurs comme pour les techniciens, la mobilité n'est pas qu'une question de transport mais possède une dimension sociale importante. Cela signifie qu'il est nécessaire de replacer l'individu au centre de la réflexion dans tous les cas. Un tel point de vue est prometteur pour l'avenir des politiques de gestion des déplacements en ce sens où il assure la garantie d'une meilleure qualité de la vie en ville. Mais il est question de savoir comment on est arrivé à ce stade de la problématique c'est-à-dire comprendre le processus d'évolution des mobilités.

1.2.1.a. Le déplacement

Le déplacement est l'unité de référence de mesure de la mobilité. Par ailleurs, il est aussi le mouvement sur la voie publique d'une origine à une destination pour réaliser une activité[92], en utilisant un ou plusieurs modes de transport[93]. Ainsi, dans la pratique de la modélisation on est amené à distinguer trois types de déplacement : d'abord le déplacement intra zone, ensuite inter zone enfin les déplacements d'échanges.

1. les déplacements « intra zones » : ce sont les déplacements dont l'origine et la destination sont situées à l'intérieur d'une même zone. Leur nombre est différent selon le découpage et d'autant plus grand que ce découpage est grossier ;
2. les déplacements « inter zones » : ce sont les déplacements dont l'origine et la destination sont situées dans deux zones différentes. Leur nombre est différent selon le découpage et d'autant plus grand que ce découpage est fin ;
3. les déplacements d'échange : ce sont les déplacements qui ont une extrémité située dans l'aire d'enquête et l'autre extrémité située en dehors de l'aire d'enquête.

[92] Des activités comme le travail, les loisirs, les achats, les affaires personnelles, etc.

[93] Les modes comme la marche à pied, le vélo, le métro, le bus, la voiture, etc.

1.2.1.b. La distance et temps de déplacement en milieu urbain

Dans la pratique, un déplacement s'effectue d'un point A à un point B. Alors, on peut distinguer deux longueurs pour le déplacement : d'abord, la longueur obtenue par la distance à vol d'oiseau entre les points A et B, calculable directement et indépendante des moyens de transport utilisés pour effectuer le déplacement. Ensuite, la longueur correspondant à la distance réellement parcourue par la personne. Pour les déplacements effectués entièrement à pied, la distance parcourue est calculable à partir du temps déclaré. Pour les déplacements composés d'un trajet mécanisé, la distance parcourue est la somme de la distance parcourue à pied pour atteindre le véhicule de transport, de la distance parcourue dans le véhicule de transport et de la distance parcourue après avoir quitté le véhicule de transport pour atteindre la destination finale.

Alors, pour les déplacements composés de plusieurs trajets mécanisés, outre les distances parcourues dans ces véhicules et les parcours d'accès et de diffusion à pied, il faudrait également comptabiliser la longueur des parcours réalisés à pied entre les différents véhicules de transport. Dans la pratique, compte tenu de la faible longueur de ces parcours, ces distances sont négligées dans certains travaux de recherche en occident, pourtant dans les pays en développement ces distances sont très considérables dans le budget-temps.

En effet, la mobilité locale des Français se définit par l'ensemble des déplacements qu'ils réalisent dans un rayon de 80 kilomètres à vol d'oiseau autour du domicile, sur le territoire national. La mobilité à longue distance correspond aux déplacements, en France ou à l'étranger, à plus de 80 km du domicile. Cette distinction trouve sa justification dans les spécificités de chaque forme de mobilité sur de très nombreux aspects, en particulier le choix des modes de transport, le caractère contraint ou non des déplacements, les catégories d'individus à l'origine de ces déplacements, la fréquence et la saisonnalité, etc. Par contre, dans les pays en développement, les réalités sont tout à fait autres. Avec absence de standard de mesure et de suivi des déplacements, les déplacements réalisés relèvent souvent du contraint que d'un choix ou d'un droit.

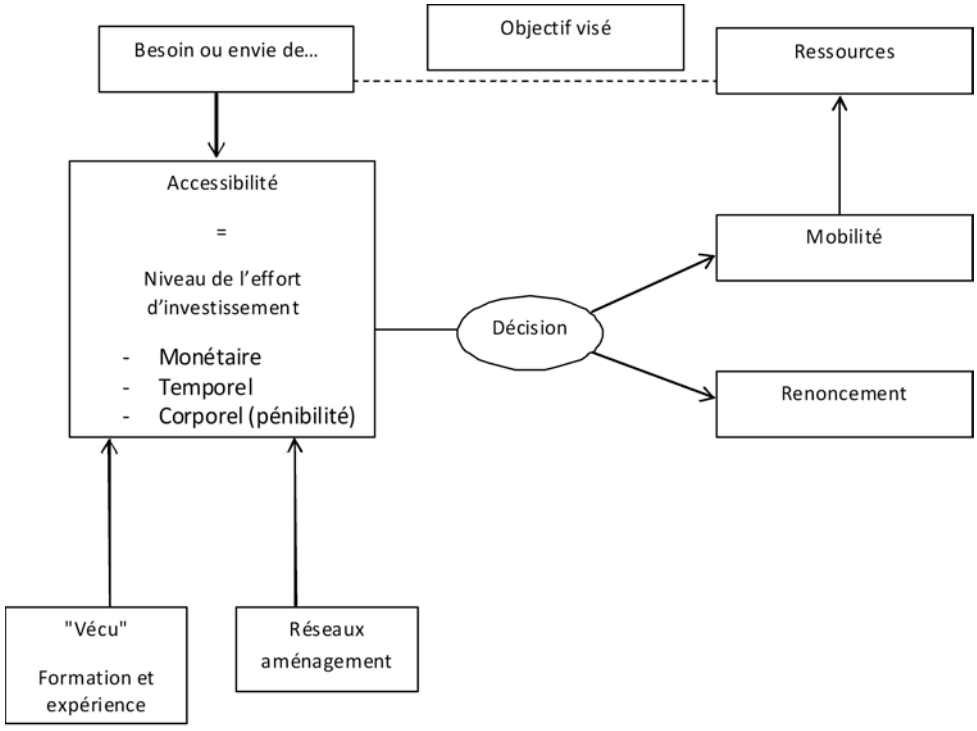
1.2.1.c. L'accessibilité urbaine et ses opportunités

L'accessibilité est en amont de la mobilité ; de ce fait, lorsqu'on parle de la mobilité, c'est d'abord le réseau des transports en fonction de la disponibilité des modes de déplacement.

Tandis que l'accessibilité représente la facilité de rejoindre le lieu où l'on peut avoir à sa disposition l'usage d'un mode de déplacement en milieu urbain (transport en commun, voiture particulière, minibus, taxis…). C'est-à-dire, l'initiative qu'un individu prend afin qu'il puisse aller à un en droit déterminé (équipement). Ainsi, une fois que l'initiative est prise, le temps d'accès depuis la maison ou le lieu de travail pour une destination quelconque, avec l'usage de divers moyens de déplacement se détermine comme accessibilité.

Par ailleurs, l'absence d'accessibilité peut entraîner le report de plusieurs déplacements en milieu urbain. Dans les pays en développement, l'accessibilité à la mobilité pose un sérieux problème lorsqu'un individu doit faire de longs trajets pour arriver sur des axes où les différents modes de transport en commun fréquentent à longueur de la journée. Dans ces villes qui subissent les problèmes d'accessibilité, s'ajoutent aux problèmes de desserte et au faible revenu des ménages résidant les quartiers périphériques. En effet, par manque d'accessibilité, certaines catégories de la population périphérique se voient victime de ségrégation aux différents équipements urbains souvent implantés dans les centres- villes. Alors, un territoire se dit accessible lorsque le déplacement, l'investissement (moyens financiers) et l'effort, ainsi que les charges cognitives, sont moins importants (Diagana, 2010). Nous pouvons démontrer la relation entre mobilité et accessibilité selon schéma 1 suivante :

Schéma n° 1. La relation entre mobilité et accessibilité



Source : Francis Beaucire, 2007

1.2.1.d. Les indicateurs de mesure de la mobilité urbaine

Pour qualifier les niveaux de satisfaction de la mobilité urbaine d'une population, il va falloir prendre en compte plusieurs facteurs qui sont tantôt complémentaires et parfois contradictoires. D'abord, il faut pouvoir comparer les différentes catégories sociales de la population, ensuite évaluer les tendances évolutives et enfin comprendre les dynamiques du territoire. Les spécialistes de la gestion de la mobilité urbaine sont amenés à définir des indicateurs quantitatifs et qualitatifs qui doivent être obtenus le plus souvent à partir des enquêtes statistiques et aussi sur des bases théoriques connues dans le domaine.

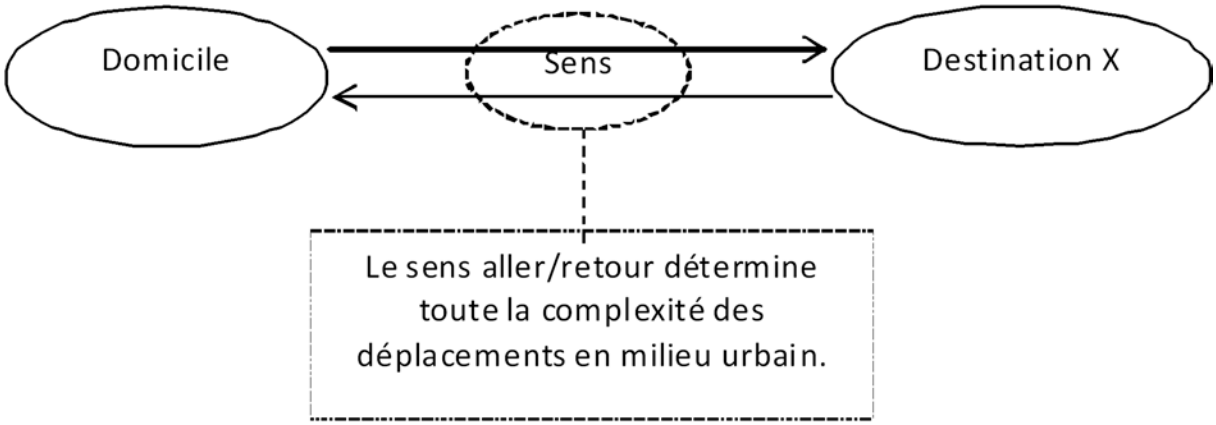
Par ailleurs, les indicateurs les plus utiles pour la compréhension du phénomène de la mobilité urbaine sont nombreux, mais nous allons en énumérer quelques-uns à savoir :

- D'abord, l'accessibilité, c'est-à-dire la facilité d'avoir recours aux différents moyens de transport par les différentes couches de la population, notamment la disposition des moyens de transport personnels et des transports collectifs.
- Puis, le nombre de déplacements que réalise chaque individu par jour pour des activités réalisées hors domicile. Ce dernier est révélateur de l'interaction sociale hors domicile qui peut être décliné en modes utilisés et en motifs pour chaque personne.
- De même, la distance parcourue en ville quotidiennement par personne. Car, cette distance est révélatrice de l'étendue du territoire d'interaction, même si cette dernière est fonction de l'accessibilité et des besoins souhaités de l'individu.
- Ensuite, le budget temps de transport qui se définit comme l'ensemble de toutes les durées de déplacements effectuées au cours d'une période donnée. Par contre, le budget temps est fonction du revenu mensuel des ménages. Il peut aussi s'expliquer par budget monétaire affecté aux déplacements par personne dans un ménage.
- Enfin, la vitesse globale de déplacement issue du budget temps qui n'est autre que le quotient des distances parcourues par le temps consacré aux déplacements et le partage modal exprimé soit en nombres de déplacements (pourcentage de déplacements à pied, en transport public, en voiture…), soit en proportion des distances parcourues dans chacun des modes utilisés.

1.2.1.e. Les pratiques de mobilités urbaines

Dans toutes les théories sur les mobilités urbaines, le modèle classique de déplacement se définit comme domicile (origine) et destination (travail ou autre endroit). Cela se schématise comme l'indique le schéma 2.

Schéma n° 2. La pratique de la mobilité



Source : Bannafous, 1981.

Par ailleurs, dans ce même ordre d'idée, Peter Adey (2010) parle de la mobilité simple, c'est-à-dire entre un point a et un point b (faisant allusion à un point de départ et un point d'arrivée). Il nous rappelle aussi que la mobilité n'est pas aussi simple que ça, elle se retrouve toujours dans un contexte bien défini ; ce qui lui donne toute sa complexité de compréhension et d'interprétation. Le déplacement, basé sur le modèle classique que certains auteurs défendent, ne prend pas en considération la complexité qui existe entre le point de départ (a) et celui d'arrivée (b). Alors, pour mieux comprendre cette complexité, il faut scinder le processus de réalisation d'un simple déplacement comme certains le réclament. D'abord, il faut qu'il y ait un temps qui doit être compris entre la sortie de la maison jusqu'au point d'arrêt des transports en commun (taxis, minibus…). Ce temps n'est pas pris en considération dans la logique d'interprétation du temps perdu dans les transports en milieu urbain (Orfeuil, 2008). Ensuite, une fois que l'on prend le transport (taxis ou minibus), il y a un temps à épuiser lors du trajet. Dans la plupart des théories existantes sur les mobilités urbaines des pays en développement, peu d'entre elles donnent de l'importance aux différentes phases de déplacement. Souvent le temps consacré aux transports urbain est celui que l'on a passé au sein du mode utilisé. Par ailleurs, avant d'arriver à destination (la maison ou équipements), il y'a aussi un temps à perdre. Enfin, dans les pays en développement, il n'y a pas assez de lignes (axes) de transports en

commun. Pour une bonne illustration des séquences du temps de déplacement, le schéma 3 montre très bien la complexité de l'analyse du temps perdu dans les transports en milieu urbain, même si le modèle demeure classique. Dans les pays développés, comme il y a assez de modes de transport et de lignes dans les centres urbains, certaines séquences comme T1, T2, T3 et T4 sont négligeables dans la prise en considération du budget-temps.

Schéma n° 3. Représentation schématique des différentes séquences du temps de déplacement



L'interprétation du budget temps de déplacement

T1 : Durée pour joindre le réseau

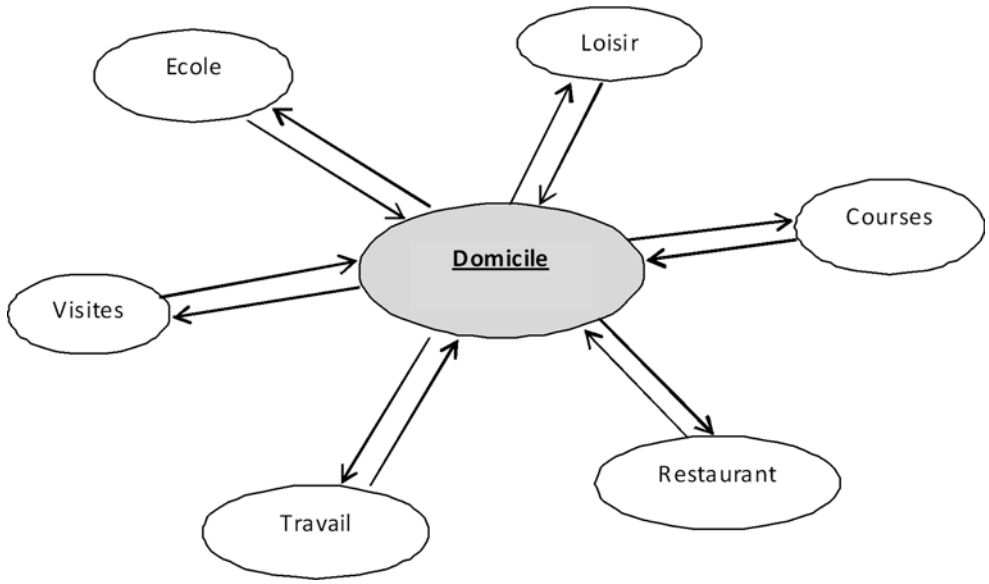
T2 : Le temps d'attente sur le réseau

T3 : Le temps passé dans le transport

T4 : La durée pour parcourir le trajet terminal

Cette logique de destination fait appelle à ce qu'Alain Bannafous appelle la « forme éclatée de déplacements » :

Schéma n° 4. La forme éclatée de déplacement



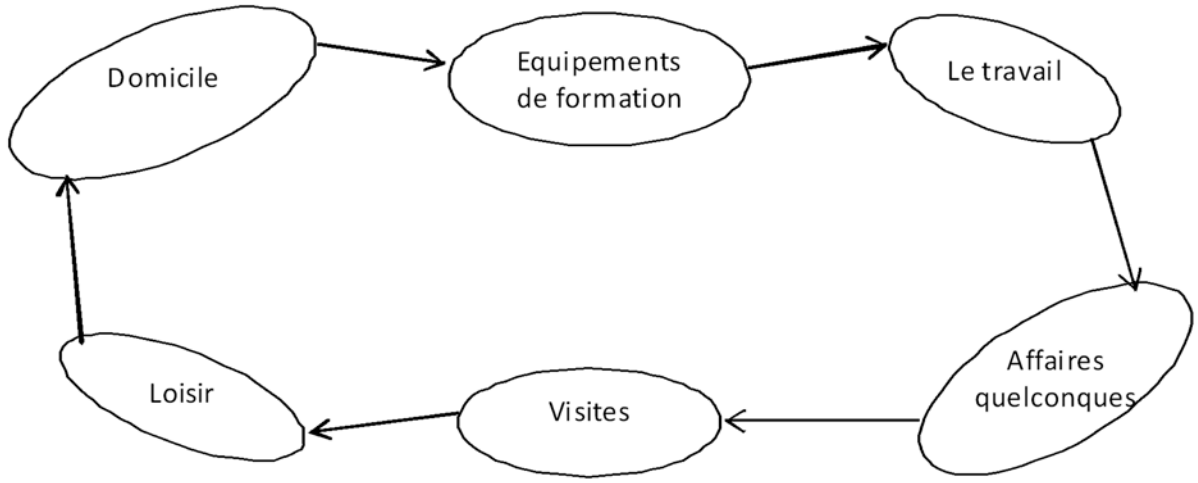
Source : Bannafous, 1981.

En plus des objectifs ou lieux de destination qui peuvent être les raisons de destination au sein de la ville, il existe aussi d'autres raisons qui peuvent être évoquées comme les affaires,

la mosquée, l'hôpital… Mais il ne faut pas oublier que se déplacer a un coût, c'est-à-dire qu'il nécessite de l'argent et aussi du temps (Rubini, 2011).

Il faut signaler par ailleurs l'existence d'autres modèles de déplacements urbains comme le déplacement en boucle et le modèle de déplacement en forme complexe. Le modèle de déplacement en boucle est celui qui prend pour origine le domicile et tout au long de la journée ou un instant "T" de la journée comme point d'arrivée en faisant des activités qui s'enchaînent jusqu'à l'arrivée à la maison. Cette logique fait que les activités obéissent à la logique du fil indien, mais avec un retour au domicile qui ferme la boucle.

Schéma n° 5. Le modèle de déplacement en boucle



Source : Diagana, 2010.

Quant au modèle de déplacement complexe, c'est un modèle qui, comme son nom l'indique, est difficile à décrire. Car ce dernier est composé des déplacements qui correspondent à la fois à des successions d'allers-retours entre le domicile ou le lieu de travail, ainsi que des déplacements en boucle. Parfois, ce modèle de déplacement nécessite à la fois l'utilisation de moyen de transport individuel et collectif. Ainsi, ce modèle de déplacement fait appel souvent à d'autres séries de déplacements.

Tous ses modèles de déplacements sont fonction du programme quotidien de chaque citadin, qui est aussi fonction de la mobilité quotidienne des modes de déplacement existants. Ce qui fait que ces modèles varient d'une personne à une autre par rapport à la localisation du domicile de l'individu (centre-ville ou périphérie).

En définitive, la mobilité d'une manière générale et les différents modèles en particulier sont tous fonction de la saison de l'année et aussi des jours de la semaine pour chaque individu mobile dans son territoire.

Plusieurs types de déplacements urbains sont répertoriés :

1. Les déplacements réguliers effectués pour se rendre de son domicile à son lieu de travail et revenir chez soi, souvent appelés migrations alternantes, se concentrent aux heures de pointe dans tous les centres urbains et comprennent les déplacements scolaires ;
2. Les déplacements personnels effectués par des personnes non-actives ou par les actifs en dehors de leurs heures de travail (achats, sport, affaires personnelles) ;
3. les déplacements de loisirs et de socialisation qui est fonction de la société ;
4. les déplacements professionnels effectués dans le cadre et les horaires professionnels de tous les employés;
5. les déplacements d'accompagnement[94].

Alors, pour effectuer ces déplacements, une grande variété de modes de transport est utilisée dans les villes. On peut les classer selon leur usage (privé, public, individuel ou en commun), selon la technologie (motorisés, non motorisés, sur route, traction animale…), etc. (Merlin, 1992 ; Tolley et Turton, 1995 ; Marcadon et al., 1997). Les transports privés regroupent la marche, le vélo et l'automobile personnelle utilisée seul ou en famille. Les transports en commun désignent les systèmes de métro, de tramway, de trains légers sur rail et les différents systèmes de bus de grande capacité ou moyenne. Les transports pluriels ou para transit sont à la jonction entre les transports privés et en commun.

1.3. L'informel dans les transports urbains

Il est indispensable pour nous de définir le terme « informel » et surtout « transport informel ». Dans l'analyse et la compréhension du système des transports urbains de la ville de N'Djamena, il faut absolument faire la part des choses et définir les termes choisis afin de pouvoir choisir le terme qui a le plus de sens par rapport au contexte actuel de la ville de N'Djamena.

[94] Amener son enfant à l'école, à l'hôpital, personnes âgées...

Aujourd'hui, à l'opposé des formes de transport dites modernes, la notion de « transports informels » est ambiguë. Elle suscite de nombreux débats critiques entre acteurs de territoires qui sont des aménageurs, économistes des transports et urbanistes depuis des décennies. Dans la littérature actuelle, il n'y a ni consensus connu sur la définition exacte du terme « transports informels », ni un choix de vocabulaire spécifiquement dédié à ce phénomène de déplacement pourtant assez courant dans la plupart des villes des pays en développement. Il s'agit donc d'une pratique, d'un état de fait, qui n'obéit à aucune norme standard connue de tous. Pour cela, nous allons énumérer et définir dans le paragraphe qui suit les différents termes qui sont des synonymes avec les transports informels, à savoir :

1. *Le transport non conventionnel*
2. *Le transport transitionnel ou en sursis*
3. *Le para transit*
4. *Le transport informel*
5. *Le transport artisanal*

Dans les débats actuels sur les transports non-modernes, il n'y a pas d'unanimité sur les différentes définitions des transports à travers le monde car, il y a une pluralité de choix sur le vocabulaire, mais aussi et surtout il y a divergence dans l'importance accordée aux différentes caractéristiques et avantages du type de transport selon les auteurs et les disciplines traitant de la question des transports[95]. Nous allons donner en ce qui nous concerne la spécification de chaque terme ou concept utilisé pour mieux situer la réflexion dans le cadre de l'analyse des termes utilisés tout au long de nos travaux de recherche. À travers cette revue de littérature, nous allons faire le choix du terme le plus adapté approprié dans le contexte de nos recherches sur la ville de N'Djamena.

1.3.1. La définition des termes liés aux transports informels

Définir l'informel dans les sciences sociales n'est pas une mince affaire. Et surtout, allier ce dernier aux transports urbains devient plus compliqué. Car, après de nombreuses années de controverses concernant la nature de l'informalité, la frontière entre celle-ci et la formalité ainsi que l'homogénéité ou l'hétérogénéité du secteur informel, deux caractéristiques se sont imposées comme des critères opérationnels permettant d'identifier les entreprises du

[95] Selon aussi la position géographique où les courants anglophones ou francophones.

secteur informel : leur petite taille (micro-échelle) et la mesure selon laquelle une entreprise n'observe pas les réglementations et évite de payer les impôts (Lubell, 1991).

En 1972, il a été question pour la première fois de voir dans des documents officiels : le terme ou concept de secteur informel et plus précisément dans le rapport de mission du Bureau International du Travail (BIT) sur l'emploi au Kenya[96]. Les définitions se multiplient et leurs variations dépendent en partie de leurs centres d'intérêt (Lubell, 1991). Aussi, pour la première fois, le BIT a définit-il l'informalité économique comme « une façon de faire les choses avec les caractéristiques suivantes : a) facilité d'entrée ; b) recours aux ressources locales ; c) propriété familiale des ressources ; d) activités à petite échelle ; e) technologies adaptées et à fortes intensités de main-d'œuvre ; f) qualification acquise en dehors du système scolaire officiel ; g) marchés de concurrence sans réglementation.

Par ailleurs, Sethuraman (1981) définit que le secteur informel est composé de petites unités de production et de distribution de biens et services avec l'objectif principal de générer des emplois pour ses acteurs plutôt que de maximiser ses profits. Cet auteur explique que la multiplicité des critères de définition de l'informalité proposés dans le rapport de BIT/Kenya peut provoquer des ambiguïtés, car chaque critère utilisé peut créer un univers en soi[97]. Chaque branche d'activités du secteur informel a en effet ses propres caractéristiques issues du contexte local, technologique et social.

Dans la plupart des travaux de la Banque Mondiale, le chercheur Dipak Mazumdar[98] appréhende l'informalité comme un phénomène du marché du travail qui pourrait expliquer, dans la répartition du revenu, la différence de ceux qui se situent au bas de l'échelle. L'importance du volet social commence ainsi à prendre sa place dans le débat économique, de même de tous les autres aspects y compris celui du transport dans les différentes villes du monde.

La classification des modes de transport urbain repose sur deux aspects essentiels : la notion d'accès au système de transport (public ou privé) et celle de son usage (collectif ou

---

[96] BIT, 1972, Employment, Incomes and Equality: Strategy for Increasing Productive Employment in Kenya, Genève, BIT, 1972

[97] Voir aussi Lubell, 1991.

[98] Mazumdar Dipak, 1976, "The Urban Informal Sector", World Development, Vol. 4, N°8, 1976.

individuel). Les modes conventionnels offrent un accès public (à toute personne sans restriction) et un usage collectif (on partage le véhicule avec d'autres voyageurs). Cette dualité explique qu'on utilise indifféremment l'expression transport public ou transport collectif (dans lequel on trouve le public, comme le taxi compteur et aussi parfois le privé comme le service du transport du personnel assuré par certaines entreprises). Par ailleurs, la notion de transport public sous-entend qu'il s'agit d'un service public, c'est-à-dire une mission ou une prestation qui est due par l'Etat à tous les citoyens, service exploité indifféremment par des entreprise privées ou publiques. Par opposition à ce type de transport, on trouve les moyens dont l'accès est privé et l'usage individuel, c'est-à-dire la voiture ou la moto ou bien le vélo conduite par l'automobiliste pour son usage propre (Mezghani, 2011). Paradoxalement, les formes de transport moderne qui posent tant de problèmes dans les pays développés sont présentées et recommandées par les planificateurs étrangers comme des solutions « magiques » aux problèmes de transport que connaissent les pays sous-développés, disait Malick Ndiaye, (1984).

1.3.1.a. Les transports non conventionnels

Le terme de « transport non conventionnel » est utilisé pour désigner tous les modes de transports qui n'appartiennent pas à la nomenclature des solutions dites modernes qui sont souvent préconisées par les manuels classiques d'ingénierie et d'économie du transport (Ndiaye, 1984). Si on s'en tient à cette définition, la présence du mot moderne entraîne une absurdité dans le processus d'évolution actuelle des villes du monde. Car chaque ville à ses propres atouts et inconvénients dans son système de fonctionnement. L'inégalité est une loi de la nature, comme il y a toujours eu des pauvres et des riches sur un seul territoire, il y'aura toujours des villes inégalement dotées. Aujourd'hui, les villes sont soumises aux lois de concurrence économique, du capitalisme sauvage, alimentées par des nouvelles formes de transports et surtout par la mise en place des nouveaux moyens de déplacement dans les pays industrialisés. A côté de ce qui est conventionnel et connu de tous, et surtout dicté par certains pays[99], les villes se développent sur des principes qui sont les leurs. Face à une sollicitation croissante des transports, des réponses ponctuelles arrivent à répondre aux préoccupations locales avec des offres qui suivent leurs propres règles. Dans la plupart des villes (Chenal, 2009 ; Kaufmann, 2009), surtout dans celles du Sud, la croissance de la

[99] Certains pays du nord et surtout de certaines institutions internationales comme la BM et le FMI.

demande en moyen de déplacement est connue de tous. Mais, comme il est très difficile de répondre efficacement à la demande à cause du manque de moyens et de personnel, le terme de transport « non conventionnel » a été développé par Henri Coing (1981, 1982).

Cette appellation n'est pas compatible avec les réalités actuelles des transports urbains de la ville de N'Djamena. D'abord, par l'absence de clarification du terme en lui-même ensuite, le manque de régies publiques ou privées, fait que le système actuel de fonctionnement respecte sans doute une autre réalité, mais qui n'est pas celle du transport non conventionnel. Enfin, l'absence d'acteur principal pour dicter certaines règles fait que ce concept ne s'applique pas au contexte actuel de la ville de N'Djamena.

1.3.1.b. Le transport en sursis ou transitionnel

Le transport « en sursis » ou « transitionnel » est un terme qui trouve son sens dans les mots qui forment ce type de transport. On entend par sursis un délai et par transitionnel un intermédiaire ou un passage. Alors, on peut affirmer que les transports en sursis ou transitionnels sont des mots utilisés pour désigner des types de transports provisoires dans l'esprit des acteurs. Mais, le problème en est que cette appellation ne trouvera pas son sens auprès de la population concernée, car le transport est provisoire dans l'esprit des pouvoirs publics. Ce qui veut dire que la société concernée est dans l'attente du meilleur ou d'un circuit moderne. Mais, là aussi d'autre questions nous interpellent comme : qu'est-ce qui est meilleur ? Est-ce fonction de l'accessibilité qui est un facteur basé sur le pouvoir d'achat de la population ou sur la mise en place des nouveaux véhicules de transport ? Il y'a tellement de zones d'ombre que nous n'allons pas prendre ce concept en considération au sujet du contexte actuel de la ville de N'Djamena. Par ailleurs, d'autres aspects liés aux réalités du territoire font que ce concept n'est pas acceptable pour désigner le système de transport actuel de la ville de N'Djamena. D'abord, le transport transitionnel est caractéristique d'un territoire, c'est-à-dire ils peuvent être provisoires dans un pays et non pas dans d'autres. Alors que N'Djamena n'a plus de régie de transport en commun publique ou privée depuis les années 70. C'est aussi ce type de transport qui peut être menacé dans un pays et non dans un autre. Enfin, les caractéristiques qui sont attribuées à ce type de transport sont mal définies et ne se conforment pas à celles des transports dits modernes. Enfin, cette définition ne nous satisfait pas pour ces différentes raisons énumérées ci-dessus dans le cadre de nos travaux sur la ville de N'Djamena.

1.3.1.c. Le paratransit

Le transport du type « para transit » a pris naissance dans les années 70, surtout aux Etats-Unis (Chapain, 2005). Ce dernier est introduit dans les pays latino-américains dans les années 1980 où il s'est continuellement adapté au système des transports urbains de la place. Le para transit est un type de transport collectif où les itinéraires et les arrêts ne sont pas prédéfinis et sont décidés en fonction des besoins de la clientèle. Ce modèle de transport est très répandu dans de nombreuses villes des pays en développement sous l'appellation de transport informel ou artisanal et il est souvent fourni à l'aide de minibus ou de taxis collectifs (Mezghani, 2011).

Aujourd'hui, ce mode de transport y est peu développé dans les pays initiateurs comme les USA. Même, si dans ces pays le terme désigne une pluralité de moyens de transport existant entre l'automobile privée et l'autobus conventionnel. Le transport spécialisé de ramassage type personnes à mobilité réduite entre dans ce type de transport aux USA. C'est pourquoi, le terme doit être utilisé en fonction du contexte (Behrens, McCormick et Mfinanga, 2012). Il s'agit dans les pays développés de véhicules pouvant contenir entre 3 et 30 personnes comme des camionnettes, des microbus, des minibus.

Comme ils sont organisés de manière privée, ils offrent un service hautement réactif aux conditions du marché et très flexible. Ce mode de transport offre la possibilité de connecter de multiples endroits à l'intérieur d'une région, parfois même de porte en porte, et ceci à un prix inférieur à un taxi du fait de leurs nombreux occupants disait Robert Cervero (1998), rapportée par Caroline Chapain (2005).

Ainsi, le terme de para transit soulève-t-il en fait de nombreuses difficultés. Il couvre des techniques de transport d'une diversité extrême et des acceptions très variées, selon les personnes qui y font référence (Ndiaye, 1984). Ce type de transport exclut un certain nombre de modes de transport comme le taxi normal, les taxis collectifs, les cars rapides… Nous n'allons donc pas prendre cette définition et ni ce type de transport dans le cadre du présent travail même si le para transit est détenu et exploité par des entreprises privées et des particuliers qui assurent des services de transport adapté et qui ont tendance à être flexible et très réactif au marché.

1.3.1.d. Le transport informel

Les « transports informels » sont à considérer comme faisant partie du secteur informel. Dans la littérature économique du transport réside un dualisme entre secteur non structuré et secteur structuré qui s'exprime dans l'hétérogénéité des structures économiques de tous les pays (sous-développés). Il existe à côté du secteur capitalistique[100] et de l'espace non-marchand (absence de circulation monétaire, production de simple valeur d'usage, autosubsistance), un ensemble d'activités que l'on peut définir du point de vue non pas des valeurs d'usages fournies mais des formes d'organisation de la production, des statuts socio professionnels ou de la division du travail regroupé dans un secteur dit informel (Ndiaye, 1984). Ainsi l'on peut définir le secteur informel, comme tout ce qui n'est pas formalisé, organisé par les pouvoir publics, ce qui recouvre différents types d'opposition, entre public/privé, entre archaïsme/ modernisme, entre organisé et désordonné. Ainsi, définit-on les transports informels en distinguant le secteur public du secteur privé sur la base des caractéristiques reposant sur l'organisation, la technologie et les caractéristiques du service.

1. Public/privé : les moyens informels relèvent de la propriété privé et de l'initiative individuelle, contrairement aux régies de transports collectifs qui sont parfois publiques, parfois privées, mais organisées par les pouvoirs publics.
2. Archaïsme/ modernisme : les véhicules peuvent être de type archaïque (traction animale, traction humaine) ou fruit de la technologie moderne, être utilisés et entretenus avec des moyens jugés archaïques par rapport aux potentialités techniques du moment.
3. Organisé/ archaïque : le secteur informel, non contrôlé ou organisé par les pouvoirs publics, fonctionne de manière archaïque, chaque agent s'adapte à un marché libre… ce qui signifie des parcours et des besoins libres, en opposition au secteur organisé qui relève aussi un degré divers, selon les pays, de la notion de service public.
4. A noter qu'en fait, le secteur est souvent très organisé par le milieu des transporteurs lui-même (Ndiaye, 1984). Ainsi, en est-il du secteur du transport collectif de la ville de N'Djamena. La gestion date d'une autre époque[101], mais elle est structurée et gérée par les différents syndicats de transporteurs dans un style de fonctionnement

[100] En terme économique : *salariat, taux de profit positif, argent fonctionnant comme capital*.

[101] C'est-à-dire ; des vieux véhicules gérés par différents syndicats de la place en absence d'une AOT.

que le secret (sa réussite) réside entre particuliers (souvent propriétaire des véhicules) et syndicats (gestionnaires). Enfin, l'Etat joue le surveillant et le garant des mœurs.

1.3.1.e. Le transport artisanal

Le terme de « transport artisanal » est d'abord un terme utilisé par Xavier Godard (1987, 1992, 2002, 2004, 2008, 2010). Le transport artisanal désigne l'exploitation à une échelle individuelle d'un véhicule de transport public dont la propriété est atomisée, c'est-à-dire repartie entre de nombreux propriétaires (Godard, 2008). Cette exploitation peut s'intégrer dans des règles collectives plus ou moins contraignantes élaborées par des organisations professionnelles ou des syndicats dans certains pays[102]. Il peut y avoir une certaine concentration de la propriété de sorte que le cœur de la définition doit reposer sur les modalités d'exploitation dont la responsabilité est confiée largement au chauffeur qui apparaît aussi comme un gestionnaire de terrain dans les cas nombreux où ce n'est pas le propriétaire qui conduit son véhicule (Godard, 2008). La plus grande flexibilité spatiale et temporelle de ce mode de transport en commun semble être liée à une flexibilité technique couplée à une flexibilité organisationnelle des différents acteurs. Dès lors qu'on considère ce transport artisanal comme une composante partielle en complémentarité avec les transports de masse organisés à travers des entreprises structurées. Nous avons choisi ce terme de transport artisanal, le système actuel de gestion des transports communs de la ville de N'Djamena. Les véhicules en circulation appartiennent à des particuliers, la gestion, le contrôle et l'entretien appartient au chauffeur (parfois, le propriétaire). L'absence d'une autorité organisatrice des transports (AOT), rend la gestion artisanale et cautionnée par les syndicats. Mais cette gestion est assurée par les syndicats pour se conformer aux différentes exigences de l'Etat et du secteur d'activité.

[102] Le cas de *N'Djamena*.

CONCLUSION

Dans ce deuxième chapitre, nous avons pu définir le terme de la mobilité urbaine à travers certains indicateurs qui font la base de la réflexion. Ainsi, les différents travaux de recherche mettent-ils un accent particulier sur ce terme, tantôt considéré comme un concept et parfois considéré comme une valeur. Par la même occasion, d'après la définition du terme de la mobilité, nous avons su qu'elle est indissociable de l'espace.

Le premier élément de lecture du terme n'est autre que le *déplacement,* qui est aussi un indicateur de mesure de la mobilité. C'est à travers ce dernier que nous avons découvert la complexité de la mobilité urbaine qui fait appel à des sciences connexes comme la géographie (espace), l'économie (le budget), l'ingénierie (les infrastructures) et la sociologie. Ce sont ces éléments de lectures qui nous ont permis de comprendre le lien entre les infrastructures et la mobilité, ainsi que l'importance de connaître l'état du parc automobile et les différentes pratiques sociales qui font que la mobilité est une valeur complexe[103].

L'heure n'est plus au questionnement, mais à la compréhension entre ce que vaut la mobilité et ce qu'elle ne vaut pas dans les pays en développement. Par ailleurs, l'attention sera portée beaucoup plus à la ville de N'Djamena qui vit au quotidien le transport artisanal (Godard, 2002) pour ne pas dire informel. Même, si certains acteurs tentent de résoudre au quotidien le problème urbain, nous n'en sommes plus au stade de résolutions des problèmes de manière sectorielle. Il faut appréhender le problème sous un autre angle (celui du social) en incorporant la population dans le débat, voir même dans le suivi et la réalisation du transport urbain. Enfin, le processus de production du sol assurée par l'urbanisation spontanée dans certaines villes, nous pousse à nous interroger sur le lien entre planification (étalement urbain) et mobilité urbaine.

Il apparaît évident que le transport artisanal, le transport à la demande ou le covoiturage ont les mêmes objectifs que le transport public conventionnel à savoir une utilisation partagée et collective d'un véhicule. Le transport public est donc l'utilisation partagée d'un moyen de déplacement dans le temps par plusieurs personnes. Pourquoi pas le transport partagé ? Une telle appellation évitera en plus l'ambiguïté qui était liée à l'adjectif public.

[103] Un ensemble de facteur comme : discrimination, ségrégation, contrainte et choix.

CHAPITRE 2. MOBILITES : FACTEURS DE PRODUCTION ET D'ORGANISATION DE LA VILLE

INTRODUCTION

La gestion et le processus de production du sol urbain ne sont pas les mêmes à travers tous les pays du monde. La production du sol urbain[104] est censée prendre en considération la hiérarchisation de la voirie fondée sur des critères urbanistiques fonctionnels. Mais, le plus souvent, dans la plupart des villes du Sud à l'exemple de la ville de N'Djamena, l'extension est fondée sur des recollements de lotissements liés au processus d'évolution. En Afrique, au Sud du Sahara dans des pays comme le Tchad, le Cameroun, le Niger (Hadiara et Motcho, 2012) et dans certains pays du Maghreb (Maroc), la production du sol obéit à des principes locaux beaucoup plus ancrés dans les traditions locales, accentués par l'extension spontanée liée à l'absence de la maîtrise de la production des sols par l'Etat. Le processus de production de la ville diffère d'un Etat à un autre, même si certains pays africains essayent d'appliquer depuis des décennies des documents de planifications stratégiques en milieu urbain. Mais, sur le terrain, et, surtout dans les périphéries urbaines, l'extension urbaine de la plupart des villes échappe à tout contrôle.

Par ailleurs, la mobilité a été toujours à l'origine de la création de la ville et aussi du bon fonctionnement de la ville par l'accessibilité à la ville et ses opportunités, la disposition des équipements et aussi par la qualité paysagère des lieux. Aujourd'hui, les Etats sont amenés à satisfaire les nouveaux citadins installés à la périphérie des villes[105] et leurs besoins de première nécessité comme l'eau, l'électricité, les équipements, même si les résidents de ces lieux reculés travaillent en majorité dans les centres-villes.

La problématique des transports urbains dans les pays en développement est à l'image des problèmes sociaux qu'endurent ces pays. En effet, dans les pays en développement, surtout dans ceux au Sud du Sahara, les centres urbains ont presque tous les mêmes problèmes, même si leurs degrés d'intensité diffèrent d'un pays à l'autre (Chenal, 2009).

---

[104] Souvent des sols viabilisés ; c'est-à-dire près à être construit et les VRD sont disponibles.

[105] Les nouvelles vagues de la population issues de l'exode rural et de la croissance démographique exponentielle.

Dans les villes africaines, la mobilité résidentielle est aussi fonction de la situation socioprofessionnelle et cette dernière est aussi fonction de niveau de formation et de qualification (Diaz Olvera, Plat et Pascal, 2002 ; Diaz Olvera, Plat et Pascal, 2005 ; Diaz Olvera et alii, 2010). Des facteurs comme le chômage, la faiblesse des ressources et la précarité deviennent des contraintes à la mobilité quotidienne dans la ville.

Dans ce chapitre, nous allons d'abord démontrer la relation qui existe entre le processus d'extension urbaine (étalement urbain) et les mobilités urbaines. Ensuite, nous analyserons le rôle que la mobilité joue dans l'extension à travers certains écrits disponibles entre les pratiques du Sud et celles du Nord. Enfin, nous démontrerons certains enjeux politiques de la gestion urbaine des mobilités à l'heure où de nouveaux concepts commencent à émerger, tels que mobilité durable et mobilité écologique.

2.1. La production urbaine et ses déterminants

C'est dans cette logique que les différentes appellations comme zone à urbaniser en priorité (ZUP), zone d'aménagement concerté (ZAC) et zone industrielle (ZI) ont vu le jour. Certes, les appellations diffèrent d'un pays à un autre et aussi d'une époque à une autre. L'objectif de tous ces outils d'« urbanisme opérationnel » est de mieux faire la ville et surtout d'assurer le principe de droit à la ville (Lefebvre, 1968 ; Gauthier, Joannette et Latendresse, 2008) pour que les différentes planifications prennent en considération l'accessibilité aux différentes zones nouvellement créées, ce qui servira pour faire mouvoir la population à travers les différentes fonctions de la ville. C'est ainsi que le processus d'étalement urbain des pays du Nord est basé sur des principes prédéfinis.

2.1.1. Les différents visages de la production urbaine

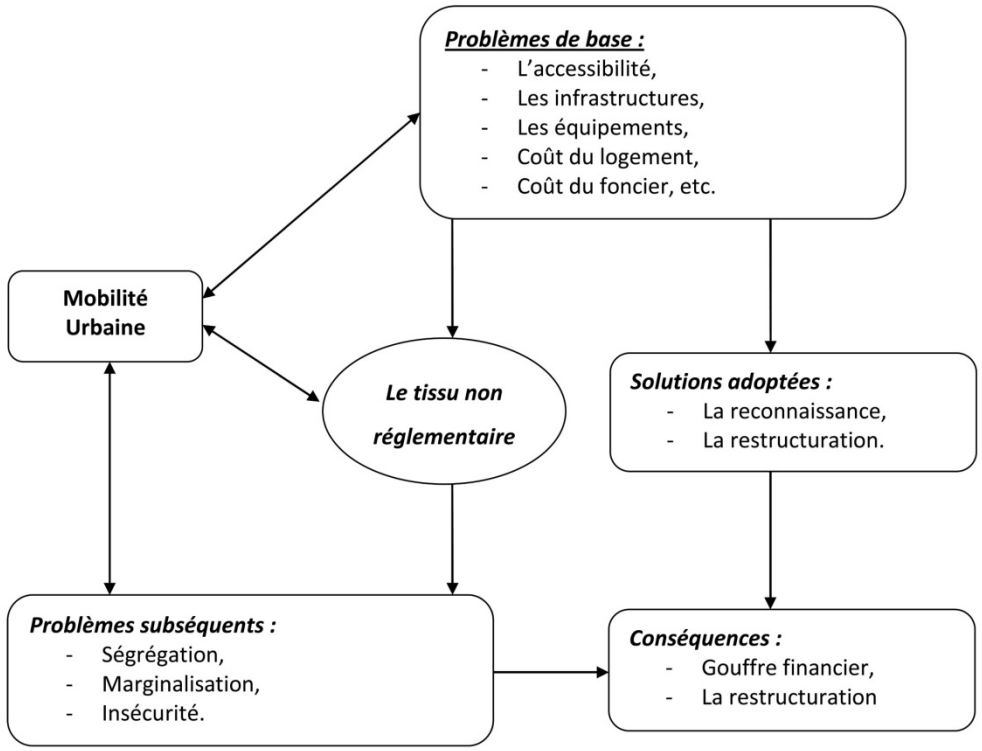
Dans les pays du Nord, à l'exemple de la France, la politique publique de la gestion des centres urbains mise beaucoup plus sur la densification et la *mixité urbaine*[106] même si l'évolution des textes peine à s'imposer sur certains territoires. Sur le fond, les textes régissant la politique urbaine suivent l'évolution de la problématique urbaine, ce qui donne

[106] La notion de la mixité urbaine est d'abord évoquée dans la loi d'orientation de la ville(LOV) en juillet 1991, ensuite dans la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) de décembre 2000. Enfin, aujourd'hui dans la loi ; Engagement National pour l'Environnement (ENE) de juillet 2010. Quelle est la définition de la mixité urbaine ?

un encadrement à la planification. Pourtant, ce n'est pas le cas dans les pays en développement. Dans les pays du Sud, il y a une carence notoire des textes et aussi des difficultés de maîtrise urbaine. En effet, la comparaison n'est pas fondamentalement liée au problème de la mobilité, parce que chaque ville à ses spécificités et ses propres problèmes. Ainsi, dans les pays en développement, la métamorphose des centres urbains se fait à grande vitesse[107] et le problème social domine tous les autres aspects de la gestion.

Dans les pays du Nord, l'accessibilité à la mobilité est une condition à l'étalement urbain et non à l'origine du phénomène, même si la facilité de se mouvoir entraîne un processus de mobilité urbaine. Elle est aussi à l'origine de la création du tissu non-réglementaire des grands centres urbains des pays en développement. Ce processus d'extension urbaine crée des quartiers nouveaux qui se nomment différemment à travers les pays.

Schéma n° 6. Synthèse de la problématique de la prolifération du tissu non-règlementaire dans les pays en développement en relation avec la mobilité urbaine:



Réalisation : Hassane Mahamat-Hemchi

[107] Florent Demoraes, Vincent Gouës et, Marie Piron, Oscar Figueroa et Silvana Zioni, « Mobilités quotidiennes et inégalités socio-territoriales à Bogotá, Santiago du Chili et São Paulo », Espace populations sociétés [En ligne], 2010/2-3 | 2010, mis en ligne le 31 décembre 2012, consulté le 03 janvier 2013. URL : http://eps.revues.org/ index4218.html

Le processus de la prolifération du tissu non-réglementaire donne naissance à deux modes de gestions urbaines distincts dans les villes des pays en développement :

1. Les centres-villes se gèrent avec beaucoup d'attention aux concepts urbanistiques fonctionnels et surtout avec concentration de toutes les qualités de la vie urbaine contemporaine et équipements socio-collectifs.
2. Les périphéries urbaines sont laissées à la merci de « l'urbanisme tout terrain »[108], qui englobe tous les maux sociaux. D'après l'architecte Begdouri, l'*urbanisme tout terrain* se définit comme étant le phénomène d'extension urbaine qui se vit aux alentours de la ville de Tanger (Maroc). Un étalement urbain parfois contrôlé et de fois non-contrôlé qui envahit tous les espaces vides ; y compris les forêts, les zones inondables, etc.

Aujourd'hui, il se pose la question de l'avenir des villes avec l'apparition de nouveaux concepts comme développement durable (Bourdin, 2004), économie d'énergie (Rubini, 2011), densification urbaine, mixité urbaine, ville créative, ville compacte ainsi de suite, pour essayer de répondre aux exigences du nouveau monde. Mais, est-ce aussi simple que cela ? Pourtant, le processus d'urbanisation est le résultat des décennies d'évolution urbaine. Donc, les réalités ne sont plus liées aux déplacements des individus, mais beaucoup plus sociopolitiques. L'avenir des sciences sociales en milieu urbain a donc sa position à prendre au premier rang dans le débat contemporain sur les formes acceptables de *mobilité dites durables,* même s'il existe une banalisation de l'acceptation des modes de transport qui renaîtraient dans les villes du Nord avec les concepts du développement durable : « *hier, le métro et le tramway, aujourd'hui la bicyclette, demain le cheval* ! » Il y a pour les historiens un étrange sentiment de « *déjà vu »* dans ces débats qui l'invite à y prendre part. Disaient Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno (2009).

2.1.2. Rôle de la mobilité dans la production urbaine

A l'origine, toutes les villes sont implantées à des endroits stratégiques, leur sort était dicté par les contextes de l'époque : pour certaines, elles sont à l'origine des points modaux de la circulation, pour d'autres, comme les villes côtières, elles sont aussi fonction de

[108] Un terme utilisé par *Mohammed Habib Begdouri*, Architecte- Urbaniste marocain. Du *Cabinet Begdouri* d'études urbaines et d'architectures.

l'accessibilité par la voie maritime, les villes minières traversées par des lignes ferroviaires et les villes qui se sont créées à travers les axes de caravanes depuis des millénaires.

« Le principe de la ville est de faciliter les échanges en nombre et qualité ; la mobilité, l'accessibilité sont donc essentielles à la qualité de la vie urbaine » disait Marc Wiel (2004).

Aujourd'hui, la problématique qui lie les villes du Nord à celles des pays en développement réside dans la politique de gestion. Françoise Dureau et Jean-Pierre Levy débattaient sur l'idée de la construction d'une problématique commune sur la question des villes et mobilités entre Nord et Sud. Ils ont souligné que la problématique dans le milieu de la recherche pour faire une comparaison demeure très complexe, mais cette complexification peut s'orienter selon deux axes. D'un côté, la plupart des travaux sur la ville concernent aujourd'hui des processus particuliers liés à des questions sociales au détriment d'une approche particulière des questions de mobilités urbaines. D'un autre côté, la généralisation de la précarité dans les sociétés urbaines des pays en développement a éloigné une bonne partie de la communauté scientifique traitant de la ville pour centrer leurs travaux sur la pauvreté. D'ailleurs, « Le principe de la ville est de faciliter les échanges en nombre et qualité ». Mais de quelle qualité de vie urbaine parle-t-on ici ? Sachant que la mobilité est aussi fonction du revenu des ménages concernés (Orfeuil, 2008 ; Fol, 2009). Avec cette masse de population venant de l'arrière-pays à la recherche du bonheur dans les grands centres urbains. La multiplicité des problèmes sociaux entre la comparaison et les différents travaux de recherche. Et la complexité de cerner la problématique urbaine des pays en développement pousse les chercheurs à s'intéresser aux questions sociales comme la lutte contre la pauvreté et l'inégalité sociale en laissant au second plan l'importance que les mobilités ont sur la dynamique urbaine, la mixité entre les classes ou catégories sociales.

Face à tous ces problèmes, Françoise Dureau et Jean-Pierre Levy sont arrivés à un éclaircissement de la problématique en concluant qu'au Sud « la crise urbaine » est un concept vivant, la ville étant toujours restée une dimension importante des travaux en sciences sociales. Mais au Nord, le phénomène d'inégalités sociales, du moins la fracture sociale, n'est pas au même degré d'inégalités qui se vit le plus souvent dans les pays en développement.

Dans les pays en développement, la pauvreté touche presque tous les secteurs urbains. A cela s'ajoute, une autre spécificité des villes africaines qui est celle de ne pas être au même degré d'évolution technique que celles des autres pays en développement d'Asie ou d'Amérique Latine où l'usage de l'automobile impose ses empreintes ces dernières décennies.

Toutefois, relier l'étalement urbain, qui est un phénomène spatial, à la croissance de la population et de l'habitat aux problématiques des déplacements dans les milieux urbains demeure un « couple-infernal ». L'étalement urbain est un processus stimulé par des facteurs sociaux qui sont difficilement cernables, intimement liés et qui génère d'autres processus. En effet, on peut dire qu'il y a un étalement urbain parce qu'il y a possibilité d'accès au foncier et possibilité de déplacements. Alors, de quels déplacements parle-t-on ?

L'étalement urbain : un déterminant de la mobilité

Le processus d'étalement urbain n'est pas un phénomène nouveau, mais le problème est que ce processus prend de l'ampleur dans les pays du Sud sous d'autres aspects avec absence de transition entre les classes sociales (SITRASS, 2004). Cet étalement s'effectue à un rythme non contrôlé et est souvent drainé par une catégorie sociale en manque de stabilité pivotant entre la pauvreté et la précarité (Plan bleu : Istanbul 2008, Tanger 2009). En Afrique sub-saharienne « l'étalement urbain, est équivalent à la périurbanisation ». Cette acceptation de la définition de l'étalement urbain ne fait pas d'unanimité dans le milieu de la recherche. Certains auteurs contestent la périurbanisation parce que cette dernière classe les ménages des espaces « périurbain » comme des urbains de deuxième zone, ce qui n'est d'ailleurs pas faux dans certaines situations. Pour certains, le fait d'utiliser ce mot fait allusion à un jugement de valeur. Mais dans l'acceptation de ce concept, il faut bien interroger les paramètres qui la définissent par rapport au territoire, ce qui fait qu'au fond, il y a une grande différence entre rurbanisation qui se définit comme phénomène de périurbanisation et extension urbaine. Donc, c'est une question de délimitation urbaine qui se pose ; car la question de la limite renvoie à des réalités liées à la politique locale de chaque territoire. Souvent ces limites urbaines sont fonction de la population et des équipements urbains. Il est difficile de mesurer ce phénomène drainé par une réalité sociale difficilement cernable, car l'étalement urbain, lui-même, met en cause les limites exactes de la ville, ainsi que la nature de la ville, selon les auteurs.

Pour caractériser l'étalement urbain, il faut aussitôt savoir la limite exacte de la ville, mais cette limite est inconnue dans la plupart des pays en développement. La notion de limite fait appel à la définition de la ville ; or la définition de la ville dépend d'un pays à un autre.

Dans les pays du Nord, à l'exemple de la France, l'étalement urbain se caractérise par des personnes qui sont amenées à s'éloigner de l'agglomération tout en restant à la portée de leur revenu face aux coûts de déplacement vers le centre de l'agglomération. En effet, cet éloignement est motivé par l'accès à un prix raisonnable du foncier et d'autres équipements. Donc, tout est question du prix, mais sur la base du revenu des ménages, le plus souvent ce sont les classes moyennes composées de jeunes mariés et de personnes à la retraite qui espèrent avoir une tranquillité dans les zones périphériques des grandes agglomérations. Au Nord le processus d'étalement urbain est donc grandement conditionné par le choix des personnes concernées, même si ce n'est pas toujours le cas comme le montre l'exemple de la problématique des cités[109].

Par contre, dans les pays du Sud le processus d'étalement urbain est drainé par une population à revenu presque nul. Cette classe sociale se retrouve contrainte de vivre dans la périphérie, donc c'est un processus subit et non un choix. Cette contrainte de positionnement est marqué par la pauvreté des personnes concernées souvent victimes de l'exode rural.

Au final, le problème reste sur une même base économique au Nord comme au Sud. Comme le disait Marc Wiel (2005), « *si les ménages sont plus nombreux à préférer s'installer loin des agglomérations, c'est parce qu'ils n'ont pas trouvé un habitat dont les caractéristiques (prix, confort, taille, équipements, voisinage) étaient équivalentes plus près de leur lieu de travail »* et, dans cet objectif de rationalité, les ménages ne cherchent pas à minimiser leurs déplacements, mais à les optimiser… Dans cette logique du processus d'extension urbaine, la problématique prend une autre tournure lorsque la question devient beaucoup plus économique que sociale. Face à l'économie du marché où il y a un « désengagement progressif de l'Etat »[110], l'on se rend compte de l'importance sociale de la vie urbaine en

[109] Dans les banlieues de certaines grandes agglomérations comme Marseille, Toulouse…

[110] David Mangin, 2004. Le « désengagement progressif de l'Etat » au travers d'une chronologie qui commence dans les années 50 avec la suprématie de l'automobile, les années 60 avec les grands travaux d'infrastructures de transport (apparition des péages), les années 70 avec l'apparition de l'urbanisme commercial, puis les

misant sur la mixité urbaine de la « ville passante »[111] à la ville durable. Par ailleurs, suite aux externalités négatives générées par les technologies (pollution, accidents…), l'ère de la « ville passante » qui était le lieu de la productivité des flux naturels d'économie et des personnes basées sur une dynamique urbaine liée à la route est en train de s'achever. Dans cette situation, les enjeux du territoire deviennent de plus en plus nombreux et complexifié par la mise en rapport avec les mobilités. Pourtant, lorsque Marc Wiel parle du rôle de l'Etat dans ses travaux sur l'étalement urbain, il identifie cinq domaines dans lesquels l'Etat est censé intervenir pour assurer une dynamique à l'étalement urbain, d'abord la planification urbaine, puis le logement, ensuite le commerce, après les transports et enfin l'environnement. Ces cinq domaines (voir schéma 7) dans lesquels l'Etat est censé intervenir en priorité pour assurer une dynamique urbaine qui répond aux attentes de la population s'expliquent de la manière suivante :

1. Avant tout, la planification urbaine. Elle est fonction de la politique et de la volonté des acteurs en charge de la gestion urbaine. C'est à travers la planification que les réseaux[112] verront le jour. Elle donne les bases de la stratégie d'extension urbaine assurée par les différents acteurs du territoire. En l'absence de maîtrise du processus de planification urbaine, la gestion d'un territoire donné ne sera pas assurée.
2. La politique de l'habitat assure et canalise les logements. Car il faut toujours assurer un habitat de qualité à la population autochtone (résidente) et aussi au flux migratoire attiré par la ville. Ce domaine répond à la stratégie mise en place par la planification urbaine, même si la politique du logement est conditionnée par la disponibilité du foncier.
3. Le commerce va de pair avec la planification urbaine, le commerce est générateur de richesse, il est l'une des fonctions de base que toute ville doit assurer.
4. Le transport : le domaine du transport (y compris les infrastructures) demeure le nœud des trois précédents. Ainsi, les transports font la ville, assurent les déplacements des biens et personnes à travers les différentes fonctions d'une ville.

---

années 80 avec le développement de la maison individuelle facteur d'un urbanisme en « lotissement ». Mangin D., 2004, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Editions de La Villette, Paris.

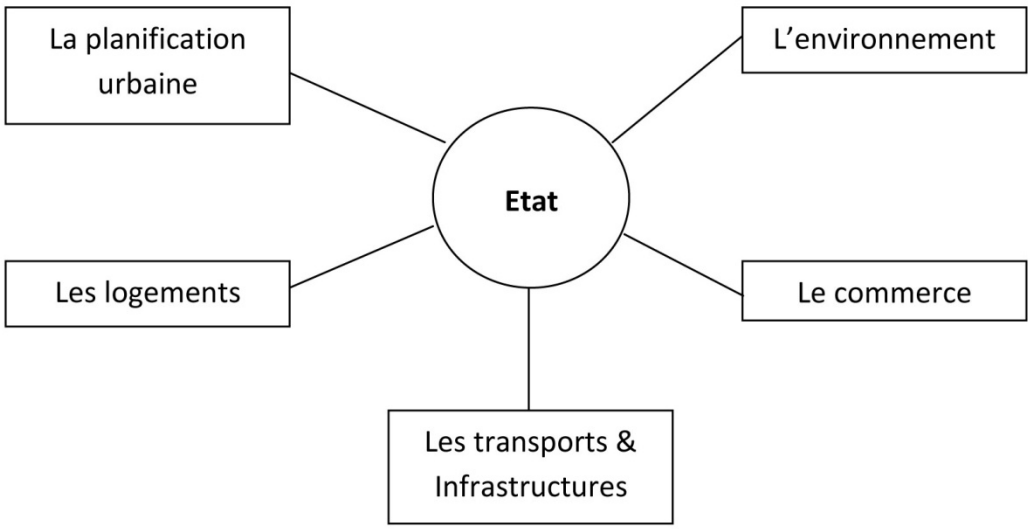
[111] David Mangin, 2006. Dans vies collectives : pour une ville passante et métisse.

[112] Voiries réseaux divers (VRD).

Les transports assurent l'accessibilité des modes d'habitations (logements) et la mise en valeur du commerce (secteur économique).

5. L'environnement, s'est imposé par la multiplicité des problèmes engendrés par les autres domaines d'intervention de l'Etat : suite aux planifications mises en cause[113], l'habitation qui occupe les terres agricoles ou ne répondant pas aux normes exigées, le commerce avec ses déséquilibres territoriaux et la pollution qu'elle engendre, les transports qui génèrent aussi de la pollution et d'autres problèmes comme les accidents, les congestions, les bruits. Enfin, le domaine de l'environnement assure la protection, la conservation et la mise en valeur de toutes les ressources tarissables afin de pouvoir réduire les effets négatifs des aménagements dans le souci d'assurer un avenir meilleur aux générations futures.

Schéma n° 7. Les cinq domaines dans lesquels l'Etat est censé intervenir pour assurer un étalement urbain maitrisé :



Réalisation : Hassane Mahamat-Hemchi

2.1.3. L'étalement urbain et mobilité : un système d'interaction complémentaire

L'étalement urbain, contrôlé ou non, assiste la production de la ville partout dans le monde. La pratique de l'urbanisme à l'exemple de la ville américaine, que tous les spécialistes qualifiaient de mauvaise, s'adapte très bien à la suprématie de l'automobile en milieu

[113] De planification désordonnée ou qui occupe des terres sensibles ou à risque

urbain[114].Cette pratique urbanistique est idéale pour l'intégration et l'adaptation de la voiture personnelle. Cette dernière semble être la plus facile à être conçue par les architectes-urbanistes (les plans linéaires). Quant à l'Afrique, au début des années d'indépendance, cette même logique de production de la ville en forme de damier ou d'échiquier était la plus répandue. L'extension se greffe sur certains principaux axes de circulation et s'étale à l'infini (chemin de fer ou route), généralement en l'absence de résistance à cette situation, cela a créé des villes très étendues. Face à cela, les autorités en place n'arrivent plus à répondre aux besoins croissants de la population. Ainsi, prend place la production spontanée où de l'urbanisme non-réglementaire produisant des villes difficilement gérables. Des nouvelles formes d'extension s'imposent comme « tâches d'huile » à différents endroits. Cette logique urbaine rend très problématique la gestion quotidienne de la mobilité urbaine. Pourtant « le principe de la ville est de faciliter les échanges en nombre et qualité » (Wiel, 2004). Car, les mobilités et inégalités dans l'aptitude à la pratique des territoires font créer le concept de ségrégation territoriale en milieu urbain malgré les principes des concepteurs du droit à la ville (Lefebvre, 1968). Aujourd'hui, dans les pays en développement, la localisation des individus est fonction de la classe sociale. En Afrique en général et surtout au Tchad en particulier, ce sont les pauvres qui occupent les périphéries des centres urbains.

Dans les villes du Sud, comme il y a hétérogénéité de la population, il y a aussi disparités de mobilité au sein de la population. La disparité de mobilité n'est autre que l'existence de différents modes et moyens de déplacement[115]. Il y a certes eu assez de progrès d'ensemble, mais des difficultés à satisfaire des mobilités plus complexes naissent à chaque fois que le politique tente de résoudre un certain nombre de facteurs déterminant la mobilité urbaine de manière sectorielle (Diaz Olvera, Plat et Pascal, 2002 ; Godard, 2002). Se déplacer devient une obligation pour avoir accès aux équipements publics (Diaz Olvera et alii, 2010), il constitue l'un des moyens d'entretenir et de développer des contacts avec des réseaux variés, de réagir aux sollicitations comme aux nécessités de la vie. C'est ainsi que la mobilité n'est pas seulement une pratique personnelle, mais aussi une aptitude considérée comme normale, puisque que les déplacements sont essentiels à la vie urbaine pour l'accès à l'emploi et aux besoins essentiels de la vie urbaine (Godard et Tarnier, 1992).

---

[114] La voiture en ville, bien que si décriée par les *écologistes* ces dernières années.

[115] Des moyens de déplacements informels, artisanaux, modernes…

Par ailleurs, en France disait Jean-Pierre Orfeuil (2002) « en termes de mobilité, les ménages dont le revenu est inférieur à la moitié du revenu moyen ont une mobilité nettement plus faible que la moyenne[116] ». Ainsi, le facteur social doit être un facteur récurant, car l'accès d'un nombre croissant de personnes à la mobilité autonome dans les grandes villes contribue indiscutablement à une fluidification de la vie sociale. La gestion régulière de l'automobile demeure aussi une contrainte de taille à gérer : « l'automobile absorbe le quart du budget des ménages du quintile le plus pauvre, soit environ le double de la moyenne » en France (Orfeuil, 2002). Ainsi, l'efficacité d'une ville se mesure le plus souvent par l'efficacité de ses échanges que conditionnent les déplacements et le transport à l'intérieur de la ville et de son arrière-pays (Hadiara et Motcho, 2012).

Aujourd'hui, dans les pays en développement, la disposition de l'automobile rime avec amélioration des conditions de vie sociale[117]. Pourtant, en occident, l'on retiendra que la diffusion de l'automobile, aussi bien sur les échelles démographiques que sociales, a été et reste un facteur de rapprochement des conditions et permet au plus grand nombre l'extension des territoires quotidiens qui n'est autre que l'étalement urbain contrôlé. C'est ce que montre l'analyse des facteurs déterminant le déplacement des individus résidant les zones périphériques en direction du centre-ville. Alors, l'on doit accepter l'existence de significations multiples et parfois contradictoires, lorsqu'on cadre le champ d'analyse théorique aux pratiques des individus par rapport aux déplacements quotidiens.

L'impact d'un bon système de transport sur le développement économique et social de la ville n'est donc plus à démontrer (Godard et Teurnier, 1992 ; Diaz Olvera, Plat et Pascal, 2002). L'évolution de la croissance de l'aptitude à la mobilité en milieu urbain est un facteur majeur de transformation de l'espace. Car, dans la stratégie de planification urbaine la mobilité facilitée contribue à la mise en place du processus de ségrégation résidentielle entre les différents lotissements. La logique de hiérarchisation des nouvelles voies permettra de répartir l'habitat sur des espaces plus vastes et permettra la concentration de certaines activités de la ville en des lieux très accessibles.

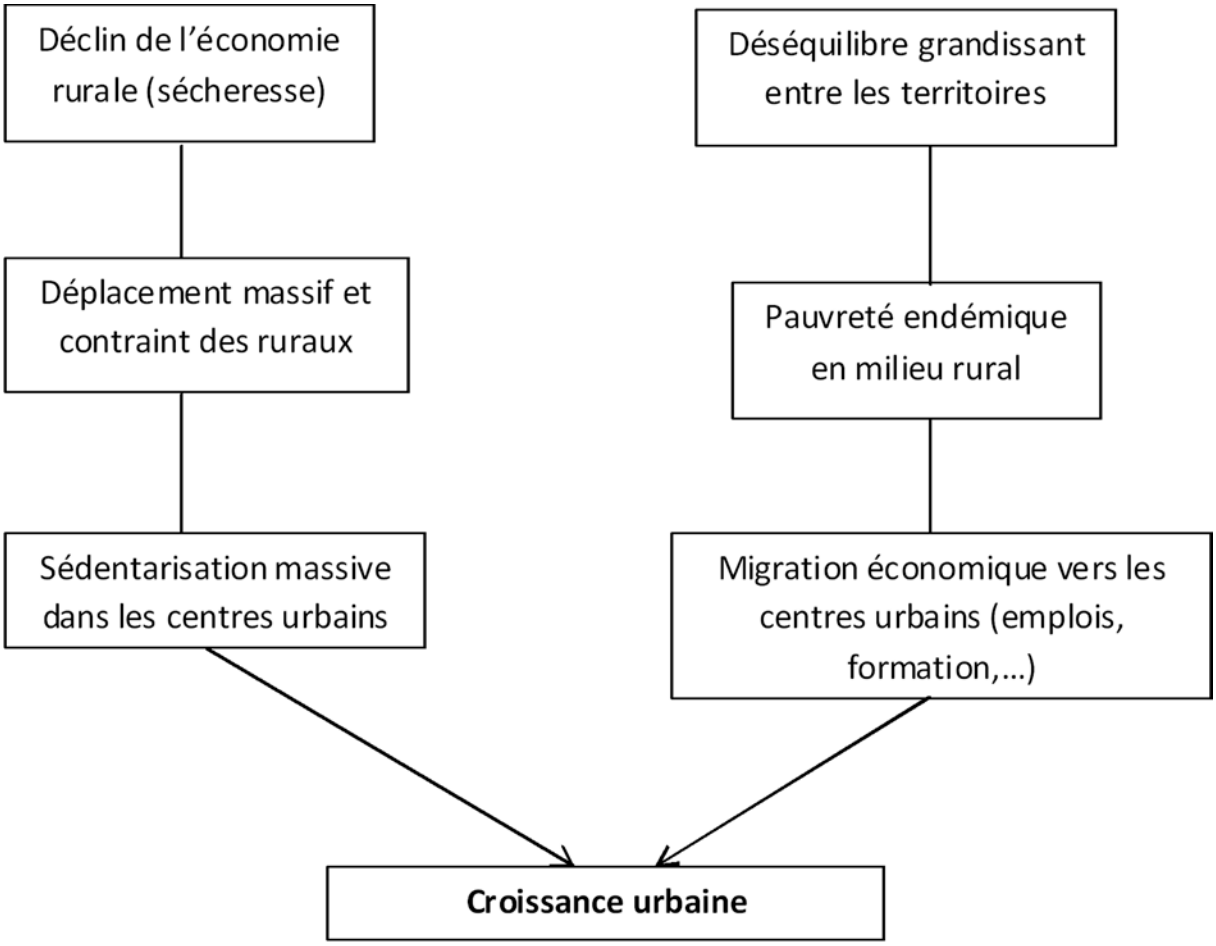
Pour finir, les transports publics (taxis, minibus ou autobus), et les autres modes de transport urbains comme la bicyclette, le cyclomoteur faciliteront l'accès aux nœuds des

[116] Il s'agit de 2,5 déplacements par personne et par jour contre 3,2 en moyenne.

[117] Dans la société tchadienne en générale et dans la ville de N'Djamena en particulier.

différents modes de mobilités urbaines par rapport aux habitations et aussi favoriseront la mise en valeur de certaines zones d'activité dans les périphéries urbaines. Bien que l'usage de la voiture personnelle et la création des axes express urbains entraînent la diffusion de la population et la transformation des conditions de concurrence entre les territoires.

Schéma n° 8. Principaux facteurs de la croissance urbaine au Tchad



Source : Diagana, 2010.

Depuis les indépendances des années1960, les économies africaines sont toutes basées sur l'agriculture et l'élevage, et le peu d'industries existantes ne sont autre que celles de la transformation des produits agricoles (coton, huilerie…). Les différentes vagues de sécheresses durant les décennies 1973-74 et 1980 et 1990 ont entraîné des afflux massifs de la population rurale vers les centres urbains. Aujourd'hui encore, les intempéries climatiques et autres phénomènes poussent la population vers les centres urbains. Ce qui fait que les

villes grandissent de plus en plus[118] avec une pression démographique et un étalement sans fin même si les Etats essayent de gérer les centres-villes. Les périphéries urbaines subissent une pression démographique démesurée dans presque toutes les villes d'Afrique (Chenal, 2013). Par ailleurs, l'absence de planification urbaine fondée sur le long terme ne facilite pas la problématique de gestion urbaine. Il faut une vision d'ensemble et non sectorielle : la gestion actuelle du cas par cas ou issue d'un *urbanisme événementiel* n'est pas une garantie pour l'avenir des villes. La majorité des documents de planification existants sont conçus sur des réalités qui ne sont pas les leurs[119] ainsi de même, la plupart des pratiques urbaines obéissent à cette logique. Pourtant la motorisation des ménages urbains dépend pour l'essentiel de trois facteurs en partie corrélés : le revenu, la taille du ménage et sa composition et la localisation (Orfeuil, 2002). Cependant, la question du transport est devenue une préoccupation aussi bien pour les pouvoirs publics que pour la population pour qui le besoin de se déplacer ou de déplacer les choses est un véritable casse-tête par la dégradation continue des conditions de transport public, de l'étalement de la ville et de la sous-intégration des quartiers périphériques mal reliés à la ville (Hadiara et Motcho, 2012).

2.1.4. Le couple forme et mobilité : à quand le divorce ?

La structure urbaine est le squelette de la ville, mais quelle structure donne-t-on aux villes des pays en développement? Quelle est la place de la structure dans le quotidien des transports urbain des pays du Sud ? Telles sont les questions qui seront élucidées tout au long de ce paragraphe sur le lien entre la forme urbaine et le transport urbain dans les pays en développement.

« L'ambiguïté (ou plus exactement la polysémie, la pluralité des significations) de ce terme, la "forme". Elle ne cède en rien à la polysémie des termes "fonctions", "structure". Toutefois on ne peut en rester là et accepter cette situation. La pluralité et la confusion des sens servent l'absence de pensée et la pauvreté qui se prend pour richesse. » Disait Henri Lefebvre (1974 : 91). Pour élucider la signification du terme « forme », l'on va donc se trouver renvoyé à une théorie très générale, très abstraite, la théorie des formes. Cette dernière fait appel à des logiques et structures mathématiques. C'est ainsi que la forme

[118] La *macrocéphalie urbaine*. C'est la configuration actuelle que représente la ville de N'Djamena. D'où, l'armature urbaine du pays est dominée par la capitale tchadienne concentrant population, activités et fonctions au point de freiner voire empêcher l'affirmation des autres villes du pays.

[119] La plupart des pays francophones élaborent des textes sur des références françaises.

urbaine sous l'angle du *mental* « ce sont des éléments, des perceptions, des éléments d'un ensemble dans le réel » (Lefebvre, 1974 : 96). Tandis que sous l'aspect *social*, la forme urbaine est « la rencontre et le rassemblement de ce qui existe aux alentours dans l'environnement et par conséquent la société urbaine comme lieu socialement privilégié, comme sens des activités, comme rencontre de l'œuvre et du produit » (Lefebvre, 1974 : 97).

La plupart des villes africaines datent de l'époque des indépendances (Vivien, 2006). Lors des années soixante (15 états indépendants en 1960), la majorité de ces villes répondaient aux principes contemporains des villes hiérarchisées ; rappelant ainsi certain auteur comme, Le Corbusier, qui insistait sur la stabilité et la cohérence de l'ordre social en milieu urbain. En effet, la lecture macroscopique d'origine donne un certain schéma structurel des plans urbains qui ont été testés de par le monde, ce qui donne une certaine lisibilité à la structure urbaine des vieux centres. Ces noyaux répondent à ce que disait Denise Pumain (2006) « *donner forme à la ville, c'est lui imprimer une certaine composition, un jeu des vides et des pleins dans l'espace construit, c'est aussi créer des représentations qui en rendent compte ou qui idéalisent la forme ».* Mais alors, de quelle forme parle-t-on ? Aujourd'hui, il est possible d'avoir des formes indescriptibles pour la plupart des périphéries urbaines des pays en développement. Aujourd'hui, l'arrivé des concepts comme ville fractale (Frankhauser, 2002 ; Frankhauser et alii, 2007) complique l'analyse et l'interprétation de la ville africaine. La structure urbaine est le résultat de différentes crises qu'ont connues ces pays ; des crises qui persistent jusqu'à présent dans certains pays d'Afrique[120] avec des conditions d'instabilité politique interne. La notion de qualité de vie a été reléguée au second plan dans la plupart des politiques publiques. Pourtant, des villes d'Afrique du Nord comme Rabat, Fès, Alger… qui datent de plusieurs siècles sont construites à l'origine sous forme des médinas[121], ksour[122]. C'est à travers des années d'extension que la ville moderne a pris le dessus sur le noyau existant. Ce processus d'évolution urbaine a donné des formes tantôt lisibles et des

[120] Des problèmes de logements, d'infrastructures et d'équipements.

[121] Medina ou de l'arabe « *al Madîna*, la ville ce terme a été adopté par les sociétés occidentales pour désigner les villes arabes anciennes et la spécificité de leur structure spatiale » selon le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement de Pierre Merlin et Françoise Choay, 2000 ; 3e édition.

[122] Ksour est le pluriel de ksar. Le ksar désigne un ensemble de maisons entassées accolées les unes aux autres pour former un habitat compact entouré d'un mur d'enceinte et jalonné de tours de guet [H. A. El Haj, Janvier-Février 2006].

fois problématiques[123]. Mais le problème demeure à différentes échelles sur le même continent entre l'Afrique du Nord et le Sud du Sahara. Actuellement, ces médinas et ksour sont des patrimoines culturels de ces pays respectifs. Tandis qu'au Sud du Sahara la plupart des villes datent de la période de la colonisation (Vivien, 2006). Ce qui fait que les centres urbains obéissent à des principes fonctionnels et à une armature urbaine lisible. Mais la nouvelle partie urbaine demeure aux images des anciennes médinas, mais beaucoup plus problématiques ; englobant tous les problèmes sociaux de la ville contemporaine comme la criminalité, l'insécurité, la pauvreté, la précarité, etc. Cette situation a poussé les chercheurs à donner de nouveaux noms tout au long de l'évolution du processus urbain du tissu qui s'accroche à la ville existante, des noms qui diffèrent d'un pays à un autre, bidonville, taudis, informel, habitat non-règlementaire… ce qui donne naissance à deux catégories de l'urbain ou deux catégories « de découpage » de l'espace : à savoir celle du tout ; ville, agglomération… et celle de la partie : zone, quartier… (Ratouis, 2003).

Ce processus a été accentué par les différentes crises des années 1980.La plupart des pays ont subi des crises de sécheresse et des conflits sociopolitiques. Suite à ces événements les villes ont commencé à accueillir des migrants ruraux vers ces centres urbains déjà en difficulté de gestion (SITRASS, 2004 ; Diaz Olvera, Plat et Pochet, 2005).Ce qui a entraîné une gestion hasardeuse du foncier urbain par les autorités publiques et les chefs traditionnels. Alors, pour ces Etats jeunes, la gestion du foncier a été mise au second plan par les acteurs de la gestion urbaine, ce qui est en partie à l'origine de l'extension anarchique des périphéries urbaines (Dobingar, Marty, et Appollinaire, 1994 ; Dobingar, 1998 ; 1999 et Ngaressem, 1998). Dans ces Etats, les autorités sont contraintes de répondre à l'urgent en matière d'équipements socio-collectifs comme la construction des écoles, centres de santé, etc. Ainsi le volet des déplacements urbains ne faisait pas partie des préoccupations sociales de l'époque, ce qui a entraîné sans doute aujourd'hui un vide dans ce secteur. Ces faubourgs qui se sont créés aux côtés des anciens centres urbains avec autant de défauts que de qualités, avec un manque accru d'équipements de base dû à la croissance de la population, ont forgés leurs propres systèmes de déplacement aux moyens et à l'image des lieux.

Ce qui pose maintenant, le problème de déplacement avec acuité. Pourtant dans les années 1980, le nombre de migrants était négligeable, le problème de transport ne se posait pas.

[123] Des appellations qui diffère d'un pays à un autre : slums, bidonvilles, ghettos, habitats non-réglementaires…

Par contre, aujourd'hui, face à l'étalement urbain, la notion de limite urbaine reste une problématique à résoudre. Les aménageurs ont proposé diverses solutions urbanistiques à travers plusieurs outils comme restructuration, réhabilitation, déguerpissement… de la ville compacte à la ville étalée, de la ville mono-centrique à la ville polycentrique, pour répondre à cette situation de territoires qui manquent de lisibilité. Pourtant, la restructuration ne change rien sur le fond des problèmes sociaux[124] ; si ce n'est que de créer l'accessibilité pour le transport des ordures ménagères et aux voiries réseaux divers (VRD). Donc, une logique de hiérarchisation des voies qui s'impose ; cette logique n'a rien à voir avec les revenus de la classe sociale de ces milieux. Même si aujourd'hui ces actions ponctuelles assurent le déplacement de la population et donnent un nouveau souffle à la population résidante avec un minimum d'équipements. Les banlieues dans les grandes villes des pays en développement connaissent un accroissement sans précédent de leur population, mais les autorités en charge de la gestion se trouvent dans l'incapacité d'encadrement faute de ressources nécessaires (SSATP N°09/04/Dla ; SSATP N°09/04/CKR ; Diagana, 2010). De ce fait, un autre type de transport urbain prend le relais pour répondre à la demande locale, par l'intermédiaire du transport appelé populaire (Kassi, 2007), informel (Coing, 1981, 1982 ; Ndiaye, 1984) et artisanal (M'bassi, 1981 ; Godard et Teurnier, 1992 ; Godard, 2002). Il n'a d'informel que le nom, car il se pratique au vu et au su de tous, dont les autorités. Même si ce type de transport s'impose, il n'est pas aussi à la portée financière de toute la population. Ainsi la plus grande partie de la population résidante dans les périphéries urbaines essaye de faire confiance à ses pieds (Agossou, 2003 ; Diaz Olvera et alii, 2005 ; Nestor, 2011).

2.2. Systèmes de transport urbain en Afrique

La problématique des transports urbains dans les pays en développement est à l'image des problèmes sociaux qu'endurent ces pays. En effet, dans les pays en développement, surtout dans ceux au Sud du Sahara, les centres urbains ont presque tous les mêmes problèmes, même si leurs degrés d'intensité diffèrent d'un pays à l'autre. Les villes ont les mêmes critères de genèse de leur développement et de leur évolution comme l'affirmait Mongo Beti (1971), dans « ville cruelle ». En effet, les formes urbaines de base répondent aux logiques de *ségrégations* et *d'agrégations*, le plus souvent les centres-villes sont mieux structurés : N'Djamena (Tchad), Douala (Cameroun), Bangui (RCA)… et tous les équipements

[124] Des *inégalités* liées aux revenus des ménages.

socioéconomiques y sont concentrés. Par contre, les périphéries urbaines évoluent sous une autre réalité urbanistique que celle qu'avaient connue les centres villes. Ces périphéries sont souvent sans une macro-forme lisible, ne possédant aucune structure cohérente, la population de ces lieux souvent marginalisées par rapport à celles des centres-villes.

D'ailleurs, pour le transport en commun dans les villes africaines après les indépendances, certains pays avaient créé des sociétés publiques de transports qui assuraient le transport en commun dans les grandes villes (SITRASS, 1999, 2001). Ces Etats, avec leurs maigres revenus, seront contraints de suivre les recommandations des institutions internationales comme le Fond Monétaire International, la Banque Mondiale, l'ONU…. pour pouvoir sortir du sous-développement. En échange, ces institutions donnent des aides pour appliquer des principes qui sont les leurs comme la privatisation des sociétés de transport public. Pourtant, ces Etats n'ont aucune autonomie financière, ils sont contraints d'appliquer la politique d'ajustement structurel imposée par la Banque Mondiale et le Fond Monétaire international (Chossudovsky, 1994 ; Godard, 2002). Cette politique a renforcé le problème et les Etats se sont retrouvés dans l'incapacité de gérer rationnellement le bien public en général et le transport public en particulier. En effet, la politique d'ajustement structurel favorise l'épanouissement du secteur privé de telle sorte que l'Etat se désengage de tous les secteurs donnant ainsi lieu à la compétition, mais le problème est que ces Etats ont une économie fragile et ne peuvent plus refuser ces conditions même si cela est une fatalité à l'économie locale qui est en crise. Aujourd'hui, ce système a montré ses limites. Face à cette nouvelle logique de fonctionnement, les sociétés en charge du transport public n'arrivent plus à satisfaire la demande croissante, stimulée par l'exode rural et l'accroissement de la population. Vis-à-vis de cette réalité, les autorités en charge de la gestion urbaine se trouvent contraintes de voir le système s'effondre, faute de moyen d'encadrement (SSATP, 1999, 2000 ; Godard et Teurnier, 1992 ; SITRASS, 1992,1999, 2001). Au même moment, d'autres solutions de transport en commun ont vu le jour, comme le transport artisanal. La ville de N'Djamena a vécu le même sort dans les années 1972, une société publique de transport urbain a été initiée par les autorités, cette dernière a disparu juste après la mort du premier président en 1975 (Abdel-Raouf, 2012 ; Abdelfatah, 2013). Ensuite, il a fallu attendre 2010, pour que le Gouvernement et la Mairie s'engagent à mettre sur pied une étude sur les transports en commun auprès du bureau d'études STIEF-SA[125]. En se basant sur

[125] Bureau d'étude tchadien.

les recommandations de l'étude, le Gouvernement a commandé 40 bus auprès d'une société chinoise pour mettre en place 14 lignes urbaines de bus à un prix fixe de 100FCFA par trajet au sein de la ville de N'Djamena selon le Projet de Renouvellement du Parc Automobile de Transport Urbain de 2010. Mais, le problème est que les bus commandés ne répondent ni aux conditions d'adaptabilité des routes, ni aux pratiques sociales des n'djamenois. Ce qui a fait que cette société n'a jamais fonctionné jusqu'à présent.

Aujourd'hui, l'analyse de la problématique des mobilités urbaines de grandes villes des pays au Sud du Sahara doit prendre en considération l'aspect social de la question urbaine. Elle doit être liée à la dynamique de la transition urbaine. Même si au final, l'objectif est d'organiser une densification raisonnée de la ville, il ne convient pas de concevoir des infrastructures routières trop rapides dans la couronne périurbaine, à l'exemple de certains pays développés. Cette manière de résoudre les problèmes des grands centres urbains a montré ses limites par des embouteillages sans fin aux heures de pointe dans les villes des pays développés et de certains pays émergents. Il faut donc assurer une bonne mobilité entre les rapports sociaux de l'urbain et périurbain. Sachant bien que l'individu se retrouve dans une époque de *« fin de la sédentarisation »* et surtout de « divorce à répétition ». Cette mobilité à répétition est assurée par la logique de la notion de vitesse pour assurer le déplacement. Par ailleurs, la vitesse a aussi ses inconvénients comme le disait Paul Virilio (2008): « La vitesse est un mal en soi, mais elle doit être contrôlée pour ne pas se laisser enfermer dans une fatalité infernale ». En effet, lorsque les villes s'étirent, ce sont les distances de déplacement qui se trouvent modifiées, du fait de la perte de densité. Cette perte de densité augmente naturellement les besoins de mobilité et les parcours de déplacements pour les populations des quartiers les plus excentrés (Diagana, 2010), mais dans les pays en développement, ce sont les pauvres qui se trouvent aux extrémités de la ville[126].

Alors, les historiens doivent se pencher sur le passé des mobilités pour pouvoir démontrer la complexité de la problématique. Cette histoire de la mobilité, qui devrait servir de feuille de route, est jusqu'à présent non-évoquée et souvent décrite sous d'autre appellation dans les pays en développement. La population résidente des faubourgs de grands centres subit la mobilité, en utilisant les moyens du bord. Car cette classe sociale a un revenu presque nul,

[126] Les prix augmentent quant on s'éloigne du centre-ville. Plus la distance est longue plus le prix est chers.

souvent la marche à pied est le seul moyen de déplacement entre la résidence et le centre-ville (SITRASS, 2004 ; Diaz Olvera, Plat, Pochet et Sahabana, 2005). Même, si le transport en commun existe, il n'est pas de bonne qualité (Mahamat, 2013) et surtout l'informel prend le dessus. En effet, le transport artisanal s'impose comme activité courante et ordinaire issue des pratiques locales. Cette situation est le résultat d'une longue histoire dont ces villes ont hérité de la gestion urbaine. L'insuffisance, et parfois l'absence de moyens de déplacement de qualité, aboutit à l'immobilité et à l'assignation de la population dans un territoire particulier, sans possibilité de déplacement où un *confinement territorial* (Bertrand, 2010).

Dans les villes du Sud hyperdenses, la synchronisation de plusieurs moyens de déplacement génère congestion routière, frustration et perte de temps. Même si les moyens de déplacement existent dans ces centres, la qualité de ces derniers reste à améliorer. Ainsi, la notion de temps n'est plus une priorité du moins pour une grande partie de la société. Il faut se lever très tôt pour arriver à temps (Nestor, 2011). Ce que Mathieu Flonneau appelle les « possibilités de navettages »[127]. Ce concept reflète le quotidien de grandes villes africaines où la population résidente dans la périphérie est assignée dans cette partie de la ville, par faute de moyens de transport et de situation sociale obligée, tout en étant contrainte de partir chaque matin vers le centre-ville. Donc cette population se trouve contrainte de faire le choix de navettage qui n'est autre que la marche à pied (SITRASS, 2004 ; Diaz Olvera, Plat, Pascal et Sahabana, 2005), ainsi la forme urbaine – possibilité de navettage - choix de navettage - distance de navettage sont combinées dans certaines situations.

Partout, les problèmes sont fonction de l'absence de possibilité de déplacement et de choix des modes de déplacement. Face à cette situation contraignante, l'intervention des aménageurs sur la structure urbaine n'affecte pas directement les déplacements de la population dans ces pays en développement. Ces actions menées sur les formes urbaines modifient certes les principes de bases du transport en ville mais, au fond, le problème du transport persiste. Il est presque donc inutile de revoir la structure urbaine pour essayer de changer les comportements des citoyens sur les déplacements[128]. Cette population cherche

[127] Possibilité de navettage : représente une situation selon laquelle tous les travailleurs d'une région donnée sont assigné à un (et un seul) lieu de résidence et (un seul) lieu d'emploi. Un concept qui ressort de la thèse de Mathieu Charron, 2006: « Relations entre la forme urbaine et la distance de navettage ».

[128] Il faut donc un changement de mentalité pour espérer un changement de mode de vie au sein de la ville de N'Djamena.

à s'en sortir face aux problèmes quotidiens et espère un transport urbain qui n'aggravera en aucun cas ses conditions de vie sociale.

2.2.1. Mobilité et transports dans les villes en développement

L'émergence progressive de la question de l'organisation des transports collectifs avait pris son sens depuis les rencontres de Sao Paulo en 1990 à travers les travaux de CODATU[129]. Dans ces travaux, l'on apposait le transport informel et le transport moderne[130] avec une vision plus intégrée en prenant en considération la question de la coordination et des modalités d'intégration urbaine de la population des pays en développement. Pourtant, depuis les travaux de CODATU à Dakar (Sénégal) en 1980, il était question de définir et statuer le transport informel[131]. Comme le terme ne faisait pas l'unanimité, d'autres termes, tantôt synonymes et tantôt antagonistes, ont été utilisés à cette époque. Il s'agit des termes de transport transitionnel, transport en sursis, para transit et transport artisanal[132].

Lors des travaux de la conférence de Caracas (Venezuela) en 1982 (CODATU), il a été question de débattre sur la planification stratégique tout en montrant la nécessité d'approches reliant les questions de transport et celles de l'aménagement urbain. Pour Xavier Godard (1992), cette décennie avait montré son échec dans la maîtrise du développement urbain. La planification urbaine avec son approche du long terme revient jusqu'aujourd'hui dans le débat sur la ville, mais de façon beaucoup plus complexe que dans les années 80, du fait de la part de la consommation énergétique avec la multiplication des systèmes de déplacement et aussi du fait de la pollution atmosphérique. Il est évident que

---

[129] Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains (CODATU).
« CODATU est une association de droit français (loi 1901). Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transport Urbains et Périurbains) est née de la conférence mondiale sur les transports urbains, organisée à Dakar en 1980. C'est une association à vocation internationale dont l'objectif est de promouvoir les actions d'animation et d'échanges scientifiques, techniques, économiques et sociaux concernant les systèmes de déplacements urbains et périurbains ; elle s'appuie sur les échanges d'expériences entre les pays en développement et les pays les plus anciennement industrialisés ». Source : http://www.codatu.org/

[130] Ce dernier concerne les entreprises d'autobus.

[131] Voir *chapitre 2*.

[132] *Idem*

l'urgence n'est plus de maîtriser le territoire mais de répondre aux besoins évolutifs des populations.

Aux travaux de la conférence de 1986 au Caire (Egypte), il a été question de traiter la problématique des transports urbains dans les pays en développement du point de vue de ses *contraintes et opportunités*. Cette thématique est toujours d'actualité dans certaines villes comme N'Djamena, Niamey et Yaoundé. Une prise de conscience de la nécessité de gestion efficace des transports urbains est née en 1986. Un début d'amélioration et de retombées positives se font sentir par rapport aux précédents travaux de recherches à travers la mise en place de systèmes de rationalisation de la circulation, de mesures de productivité dans les entreprises, d'autobus calqués aux modèles des pays développés, de tarifications des stationnements, de nouvelles politiques d'entretien des réseaux viaires et enfin la mise en place d'investissements ou la mobilisation de ressources financières dans le secteur. Néanmoins, d'autres problèmes de taille comme le manque de moyens humains et financiers font défaut aux pays en développement et surtout à ceux d'Afrique.

La question de l'énergie est encore sur la table en 2015 comme nous avons pu l'observer lors de la conférence d'Istanbul[133]. Même s'il a été question d'en parler pendant les travaux du Caire en 1986, c'était aussi l'occasion de prendre connaissance des documents de politiques sectorielles en faveur du transport urbain (PSTU) que la Banque Mondiale avait imposés aux pays en développement à travers *l'ajustement structurel*. En 1988 à Jakarta (Indonésie), il a été question de mettre sur la table la problématique des concurrences à travers la multiplication des modes de transports en milieux urbains et aussi la question de la réglementation du secteur des transports. L'organisation des transports publics et les seuils de tolérance ou les limites des interventions des pouvoirs publics ont aussi été débattues lors des travaux de Jakarta. Même si l'importance de la réussite du secteur des transports publics dans les villes des pays en développement doit d'abord à l'investissement (Godard, 1990), les différentes conférences tentent de canaliser la problématique des transports. L'organisation des transports collectifs dans les pays en développement est l'une des bases du déterminisme ou des objectifs des travaux du CODATU. Mais certains thèmes d'importance capitale ont été absents dans les travaux des années 80, 90 et début 2000 à

[133] « Changement climatique, qualité de l'air et défis énergétiques : le rôle des politiques de transport urbain et des mesures préventives dans les pays en développement et les économies émergentes ».

savoir : les transports non-motorisés souvent marginalisés[134]. Ainsi, la bicyclette joue un rôle à travers les pays en développement. C'est d'ailleurs l'ancêtre de l'actuelle problématique qu'imposent les mototaxis en Afrique. Il en est de même de la question de la marche à pied dans les pays en développement. Enfin, la problématique des mobilités urbaines implique de voir les transports d'un point de vue social, à travers les yeux des populations, et non seulement sur le plan des infrastructures, de l'automobile ou du seul point de vue économique. Car « l'erreur d'appréciation est l'une des causes des nombreux échecs d'expériences de transport collectif dans les pays en développement » disait Xavier Godard (2002).

2.2.2. Les controverses de la mobilité

Dans les villes africaines, la mobilité résidentielle est aussi fonction de la situation socioprofessionnelle et cette dernière est aussi fonction du niveau de formation et de qualification (Diaz Olvera, Plat et Pascal, 2007). Des facteurs comme le chômage, la faiblesse des ressources et la précarité deviennent des contraintes à la mobilité quotidienne dans les villes du Sud. Si bien que le rapport du territoire à la mobilité est lié à « l'importance des réseaux sociaux » lesquels ont un double avantage pour les ménages pauvres : d'abord ils réduisent la mobilité contrainte et, ensuite, ils augmentent le potentiel de mobilité. D'ailleurs, l'absence des mobilités est souvent considérée comme barrière à l'emploi, ce qui donne beaucoup plus d'importance aux réseaux sociaux, amicaux, surtout familiaux qui jouent un rôle essentiel dans les pratiques des mobilités informelles des populations pauvres (Fol, 2009 ; Orfeuil, 2004). Le cycle de vie, la religion et l'ethnie sont ainsi très importants pour se faire une place dans une société multiethnique[135]. Alors, « les mobilités posent la question de l'évolution des ressources spatiales lorsque les femmes comme les hommes font partie prenante de plusieurs territoires, conjointement de plusieurs groupes sociaux » (Orfeuil, 2004).

S'interroger sur les modes de construction des territoires place au centre du questionnement des modes d'identifications de différentes couches sociales. Pourtant, en

[134] Xavier Godard expliquait que cette dernière a été oubliée au profit de l'importance accordée aux transports informels. Ce dernier le qualifie d'artisanal et non-informel comme l'affirment les travaux du Bureau international du travail (BIT).

[135] A l'exemple du Tchad, un pays qui compte plus de 130 groupes ethniques officiels.

Afrique, « l'origine rurale des migrants urbains, leur faible familiarité avec la ville, doublée d'un niveau éducatif relativement bas » (Capron, Cortes et Guétat-Bernard, 2005) constitueraient autant d'obstacles à leur intégration à la ville et ce, d'autant plus qu'éloignement du centre freine les mobilités quotidiennes, tant en raison de la distance que de la faiblesse de l'offre et du coût élevé des transports collectifs. C'est pourquoi, il est important d'analyser l'histoire des modes de transports artisanaux à l'origine de la création des villes africaines et de leurs accessibilités afin de pouvoir mieux comprendre les différents phénomènes qui caractérisent les mobilités urbaines actuelles et de mieux les adapter aux contextes socioculturels.

Beaucoup de questions posées par les chercheurs demeurent toujours sans réponses du fait de l'évolution spectaculaire des villes du Sud à l'exemple de la ville de N'Djamena. La qualité du transport urbain influe sur le fonctionnement et l'attractivité de la ville. Pourtant, l'explosion démographique, la rapidité de l'urbanisation, la congestion croissante ou encore les faibles capacités techniques et financières des pouvoirs publics, influent de manière remarquable sur la réussite des mobilités urbaines.

Dans ces pays à forte croissance démographique, il est très difficile d'instaurer un système de transport hiérarchisé comme ce fut le cas des pays du Nord. Même si dans le passé, il y a eu des propositions (SITRASS, 1992, 1999) et, surtout, transfert brutal du système français de transport urbain largement subventionné dans les anciennes colonies françaises qui n'a pas donné le succès attendus (Godard, 2002 ; SITRASS, 2004). A l'échelle de chaque pays, le phénomène demeure spécifique. Un système de transport ne peut pas réussir sans adaptation dans les contextes où les ressources des collectivités locales sont rares et où la place de l'industrie du minibus (transport artisanal privé) reste prépondérante (Reynaud, 2012). En plus de ces problèmes d'ordre général, les problèmes spécifiques de l'étalement urbain de manière anarchique sur des terrains non-apurés, l'absence d'infrastructures et équipements de base, font que la ville peine à se confirmer. Le transport diversifié pourrait constituer la réponse la plus adaptée sans doute dans l'articulation entre un transport public structuré et le transport artisanal (Godard, 2012).

D'ailleurs, dans des villes capitales comme Brazzaville, N'Djamena et Nouakchott, le transport artisanal possède ses propres règles d'organisation établies par des syndicats[136] de

[136] Voir le *chapitre 6* pour les modes de fonctionnement des différents syndicats au de N'Djamena.

chauffeurs qui gèrent les stations. C'est un réel savoir-faire que l'on doit prendre en considération et intégrer dans un système d'ensemble (Diagana, 2010 ; Guy-Obin, 2011 ; Morleo, 2014).

2.2.3. La notion d'ordre dans la ville africaine

L'absence des standards au niveau local et la spécificité des contextes, fait que les expériences vécues ailleurs ont du mal à se reproduire dans les pays d'Afrique subsaharienne. Même si, toutes les villes du monde font face aux mêmes problèmes à des degrés différents. La congestion est un phénomène propre aux centres urbains. Ce phénomène fait perdre assez de temps, ce temps perdu en congestion étant considéré comme de l'argent par l'industrie (Banister, 2008). Est-il possible de quantifier cette perte de temps dans les pays du Sud ? Face au phénomène de la mondialisation (délocalisation des multinationales), cette question fera sans doute l'objet de discorde dans l'avenir entre les entreprises et les autorités locales. Dans les pays développés, la stabilisation des temps de parcours est plus importante que leur réduction. L'objectif est que les individus disposent d'un réseau fiable dans lequel il est possible de prévoir son temps de déplacement. Tandis que dans les villes africaines, les piétons, les motocyclistes et surtout les marchands ambulants s'accaparent les étroits couloirs se déplacer et stationner. Faut-il séparer pour faire cohabiter ? Le problème est que les routes sont presque sous-dimensionnées.

Cette problématique concerne l'ordinaire urbain de toutes les villes africaines. Par ailleurs, l'embellissement du paysage urbain est lié à la structure fonctionnelle de la ville et de l'architecture locale. Le quotidien des villes est tellement complexe que l'on doit avoir une idée de ce qu'on appelle ordinaire : « L'ordinaire n'est pas banal, le standard, le plus économique. L'ordinaire n'est pas *moyen*. L'ordinaire retrouve le sens originel du latin *ordinarius* dont il dérive et désigne ce qui est conforme à l'ordre et à l'usage. L'ordinaire s'apparente alors au commun à ce qui est du domaine du commun. Ce commun n'appartient à personne en particulier et conséquemment appartient à chacun et à tous » (Paquot, 2000), si l'on dit que l'ordinaire est « conforme à l'ordre et à l'usage » ; certes, c'est une illusion à l'usage, mais loin d'être l'ordre car, dans certaines des villes des pays en développement[137] le mot ordre est absent aujourd'hui et il doit être employé au futur. Pour que l'analyse de l'ordinaire ait un sens, il fallait le localiser à un endroit. Les endroits de vie où se pratiquent

[137] A l'image de certaines villes africaines : N'Djamena au Tchad, Cano au Nigéria…

l'ordinaire de la ville ne sont autres que les « places publiques ». Ainsi, dans ces villes subsahariennes, les places publiques sont les lieux de vie qui font fonctionner la ville comme les carrefours, les parcs, les marchés… (Cissé, 2009 ; Chenal, 2009), une réalité fondée sur la débrouille au quotidien (Balandier, 1986 ; Godard, 2002). Pourtant, chez les sociologues, l'espace public est parfois non spatialisé, alors que la place publique « est même hors-sol géographique pour certains théoriciens. L'espace public est par exemple un salon où s'affrontent les idées, un journal où sont imprimées des prises de position, un café dans lequel se tient une réunion politique. L'espace public devient alors un ingénieux dispositif de la pratique démographique » disait Thierry Paquot (2000). Ainsi, l'accessibilité de ces espaces publics doit être assurée en temps réel à toute la population. Est-il possible d'instaurer aujourd'hui un système fiable qui répondra à ces exigences au sein de la ville africaine où tout se pratique et se vit dans la rue ?

2.3. Catégories sociales et mobilité contrainte

Pour une bonne compréhension de tous les aspects de la mobilité en milieu urbain, il faut, avant tout, se fixer des objectifs. Ceci permettra de mieux appréhender les questions urbaines face à la mobilité. Nous avons pris en compte le contexte de la mobilité dans la planification urbaine, surtout au sujet de la hiérarchisation des voies de communication afin d'assurer un bon déplacement. En plus des problèmes d'infrastructures, il y a aussi dans les pays en voie de développement une autre réalité : l'existence de deux couches de population urbaine nettement différenciées avec des revenus différents dans un circuit économique donnant deux images de la société. Cette dualité ne favorise pas l'existence d'une mobilité de qualité à toute la population. En effet, les deux circuits économiques se présentent de la manière suivante : d'abord ceux qui sont dans les périphéries urbaines se distinguent comme population de deuxième catégorie. Ils ont des difficultés pour se satisfaire de la mobilité, alors qu'ils subissent la mobilité. Par contre, ceux qui vivent dans les centres-villes ont le choix de l'accessibilité, ce qui fait que la mobilité est choisie pour cette catégorie de la population. Cette catégorisation de la population urbaine des pays en développement n'est pas seulement liée aux questions de mobilité, mais elle concerne toutes les fonctions de la ville : d'abord dans l'organisation interne des villes du Sud, ensuite dans l'élaboration des politiques publiques et enfin dans la transformation de l'économie urbaine.

Par ailleurs, dans ces pays en développement, la question sociale draine d'autres aspects qui sont plus ou moins liés entre eux, comme la satisfaction de la population en logement, en équipements et surtout en infrastructures de bases. Mais cette nécessité semble être une utopie aux yeux de la population vu l'écart qui se crée entre celle qui se trouve dans les périphéries et celle des centres-villes. Toutes ses réalités entraînent débordement des villes non-contrôlables sur le plan institutionnel et échappent aux autorités locales urbaines politiques et techniques. Ainsi, naissent toute sorte de dysfonctionnement, de malfaçon, de surcoût, d'injustice, de gâchis… (Ascher, 2004).

Pour appréhender la dimension sociale de la mobilité dans certains de ses aspects, dont la suppression de l'exclusion sociale liée à la mobilité et l'accès aux équipements, il est opportun de rappeler la définition choisie dans ce travail. Kaufmann (Kaufmann, 2001) explique que la mobilité est « la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage. On peut décomposer la mobilité en facteurs relatifs aux accessibilités[138], aux compétences que nécessite l'usage de cette offre et à l'appropriation. Ces trois dimensions font système, elles se coproduisent et ne peuvent être abordées séparément». Cette définition est la plus complète et celle qui permet d'analyser au mieux les déplacements, car elle concilie l'accessibilité aux compétences et l'appropriation des déplacements. Ces facteurs forment la base d'une mobilité réussie ; *l'accessibilité* permet de comprendre les différentes couches sociales (le budget alloué aux déplacements) et leurs accès aux multiples moyens de transports disponibles sans distinction ni discrimination. Ensuite, *les compétences* dont il est question concernent les compétences de mise en œuvre de l'offre ainsi que les pratiques de déplacements qu'assurent les différents acteurs. En effet, la compétence donne une idée du rôle de tous les acteurs urbains sur la politique de gestion des mobilités urbaines[139]. Enfin, *l'appropriation* est le terme idéal pour recouvrir la familiarisation des moyens de déplacement urbain par les différents acteurs de la ville, surtout l'appropriation par toutes les couches sociales.

La considération systématique de certaines dimensions de la mobilité est fondamentale. On peut évoquer notamment : les conditions techniques du déplacement sur les transports

[138] Il s'agit ici les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large et l'évaluation des possibilités.

[139] Voir *chapitre 6*.

urbains, l'organisation des activités dans la ville sur la structure urbaine, les facteurs et les pratiques sociales en fonction des classes sociales, la qualité des espaces urbains, ainsi que les mesures prises par les différentes politiques urbaines pour organiser le développement urbain harmonieux, même si ce dernier relève de « l'utopie » dans les PVD.

Par ailleurs, en raison de l'hétérogénéité de groupes sociaux en liaison avec la diversité de mobilité, il faut tout d'abord déterminer les caractéristiques des ménages *pauvres* non pas au sens de Sylvie Fol (2009) dans la ville entre les différentes classes sociales, mais selon Jean Tonglet (2005). Il convient donc de classer les différentes sortes de mobilité selon les besoins et les raisons de mobilité. La détermination des caractéristiques des ménages dans la ville permet en effet de faire la distinction entre les différentes classes sociales.

L'intégration du transport urbain dans le champ des études urbaines ouvre des perspectives nouvelles pour la compréhension des problèmes sociaux dans les milieux urbains. Par contre, le terme de mobilité urbaine pose le problème de la dimension sociale du transport : puisque la ville est le lieu de complexité par excellence, la mobilité dans la ville l'est aussi (Wiel, 2001). Par conséquent, les réflexions sur la mobilité doivent être intimement liées ou associées à toutes les questions de la ville. Il est impossible de nier que les transports font la ville aussi bien spatialement que socialement même si, dans les périphéries de certaines villes, l'inégalité et l'exclusion sont les maîtres mots du terrain. Les transports occupent un temps important de l'activité des citadins (SITRASS, 2004). Du coup, ces derniers influencent la vie quotidienne, d'où l'importance de distinguer « les pratiques de mobilité, en fonction des catégories sociales ou des niveaux de revenus. » Sur ce point, deux exigences fortes doivent être prises en compte dans la structure urbaine : l'accessibilité urbaine qui assure la diffusion spatiale de la mobilité et une mobilité durable ; c'est-à-dire une pérennisation de la mobilité acquise.

2.3.1. La notion du temps de mobilité : un déterminant hors du jeu

La vitesse fait le trafic, mais aujourd'hui, dans certaines villes d'Afrique, vu les embouteillages et l'état des voies de circulation ; elle n'arrive plus à faire le trafic, mais plutôt des accidents. Ce sont les motocyclistes qui circulent à toute allure aux heures de pointe sur les principaux axes dans les villes comme N'Djamena, Lomé et Cotonou. Par contre, les automobilistes peinent à avoir une circulation fluide. Pour cette raison, celui qui définit la vitesse définit la densité « de ce qui s'ajoute » et dévalue la densité « de ce qui

préexiste, surtout si elle est sans qualité » (Wiel, 2002). Mais la ville modelée par l'automobile à l'exemple des villes américaines et la ville périurbaine (les récentes extensions urbaines) enveloppent physiquement la ville des transports collectifs (la banlieue) qui elle-même ceinture la ville issue de la période où le mode pédestre était dominant[140]. Dans la plupart des pays, du fait de la mutation induite par l'automobile, la densité n'est plus comme auparavant une obligation liée à la taille de l'agglomération. L'optimisation du temps de déplacement doit être une préoccupation aussi légitime qu'évidente, si l'on se réfère au passé des grandes villes d'occident (Virilio, 2008 ; Rubini, 2011). Pour le déplacement qui est l'indicateur de base de la mobilité urbaine, la fluidité optimale des flux ne rime pas avec la vitesse maximale, mais avec la vitesse minimale associée à une cadence maîtrisée et, surtout, avec la possibilité de prévoir sans trop d'erreur son temps de trajet.

Le budget-temps qui ressort des différents documents de recherches n'est autre qu'une moyenne, par conséquent, il y a des disparités autour de cette moyenne dans une même ville. Ce budget-temps déplacement s'accroît avec la taille de la ville, mais, surtout avec l'accessibilité aux différents modes de déplacement.

L'analyse des pratiques de déplacement est fonction du nombre de déplacements des individus, qui est aussi intimement lié à l'activité qu'exerce la personne et l'intensité de l'activité. « Ces débats ne sont pas illégitimes », lorsqu'il évoque la problématique des formes urbaines, disait Jean-Pierre Orfeuil. Ainsi, pour la lecture de la morphologie urbaine, il affirme que « la photographie ne suffit pas à expliquer un processus », surtout le processus d'extension ou d'étalement urbain.

La compréhension de la mobilité urbaine repose sur l'analyse des pratiques de déplacements qui, elles aussi, reposent sur un certain nombre des indicateurs-clés[141] qui sont :

- D'abord, le nombre de déplacements par personne et par jour qui détermine l'intensité des activités hors domicile de chaque individu. Aujourd'hui, avec le progrès technique, l'identification de cet indicateur en milieu urbain devient de plus

[140] La vieille ville ou les *centres historiques*.

[141] Les indicateurs de mesure de la mobilité urbaine ont été développés dans le *chapitre 1*.

en plus non considérée avec la diversification des activités réalisables à la fois à distance et à domicile.

- Ensuite, les distances parcourues quotidiennement pour un motif donné reflètent à la fois l'aptitude des personnes à pratiquer des espaces plus vastes et parfois restreints.
- Enfin, les distances et les moyens de transports utilisés en ville donnent une idée sur les durées de déplacements ; le temps total consacré aux déplacements dans la journée est aussi appelé « budget- temps de transport ».
- Ainsi de même les coûts attribués aux transports pour les individus ou les ménages d'une manière générale.

2.3.2. Budget-temps des déplacements et recomposition

Les budgets – temps consacrés par les individus aux déplacements quotidiens s'avèrent extrêmement stables dans le monde et dans l'histoire des mobilités urbaines (Pinol, 1991 ; Orfeuil in Levy et Dureau, 2002). Cette stabilité appuyée sur une logique de loi de conservation du budget – temps, appelée encore « loi Zahavi[142] » du nom du chercheur qui l'a formulée en 1974, se fonde sur une entrée anthropologique explicite, en référence au gabarit temporel de la journée. Cette notion de budget-temps doit être manipulée avec précaution, cette moyenne ne reflétant pas les écarts entre les individus[143]. Elle permet néanmoins de remettre en question les théories de la contre urbanisation et la logique de délocalisation des activités créatrices d'emplois. Aujourd'hui, en comparant simplement les vitesses de déplacement rendues possibles par les différentes innovations techniques, on identifie ainsi des couronnes d'étalement successif de l'urbanisation, qui peuvent parfois mettre en cause les dynamiques anciennement connues et rendre difficile à étudier le comportement particulier de certains ménages. La croissance démographique des pays en développement et le faible revenu de la majorité des ménages rend instable cette logique de budget-temps. Sachant que la plus grande partie de la population vit sous le seuil de la pauvreté. Chaque pays organise la riposte à cette mutation pour en gommer les

[142] Le concept des « *budgets temps de transport constants* » est répandue sous le nom de la *Loi de Zahavi*, du nom du chercheur pour la *Banque Mondiale*, qui, à la fin des années 1970, forge l'hypothèse de constance des budgets temps de transport et l'intègre dans un modèle d'économie des transports. Rapporté par *Iragaël Joly*, 2002.

[143] Un constat révélé par notre enquête ménage de mobilité urbaine.

inconvénients en fonction de sa culture, de son organisation administrative, du coût individuel[144]. Par contre, dans les villes africaines en général et dans celle de N'Djamena en particulier, l'on en est au stade de la débrouille.

A N'Djamena, la part des dépenses moyennes d'un ménage par jour consacrée aux transports est estimée à 630 FCFA. Même si, le prix du transport en commun croît chaque année de 6,6%. Le problème en est que les salaires n'évoluent plus depuis un certain temps, ce qui a entraîné la prolifération des mototaxis comme transport urbain et le maintien du transport artisanal. A cela s'ajoutent l'urbanisation spontanée, la paupérisation des grands ensembles, des entrées de villes en prolifération, la stagnation ou le déclin de centre-ville, les friches, les pertes ou gains de recettes fiscales selon les communes, l'instrumentalisation de l'usage des espaces publics par la fonction déplacement, les pollutions diverses, les accidents, etc. tous ces phénomènes s'expliquent, au moins partiellement, comme des conséquences du temps devenu marchandise.

2.3.3. Les similitudes empiriques : formes de la ville et transport

Comme le disait Roger Brunet (1994), « la ville conditionne les formes de mobilité comme les conditions de la mobilité influencent les formes de la ville ». De même, les écrits ont longtemps permis de comprendre les différentes sortes de villes à travers le monde, bien que chaque continent ait sa propre spécificité. Cette théorie développée par Newman et Kenworthy en 1996 dans leur ouvrage « Forme de la ville et transport : vers un nouvel urbanisme », postule ceci : la ville étalée à l'infini est le territoire de l'automobile que représente le style américain ; la ville compacte et dense représente la ville traditionnelle asiatique ; la ville européenne se situe entre deux styles de villes. Alors que la ville africaine est le résultat de toutes les expériences contemporaines.

Ainsi, la préoccupation majeure de toutes les villes sur les questions de la mobilité, c'est de faciliter la multi-modalité et aussi d'assurer l'inter-modalité. D'ailleurs, les transports dans la ville s'organisent autour de lieux d'échanges, en d'autres termes, les lieux où se joue l'inter-modalité : ce sont les pôles d'échanges. Donc, ces endroits sont des lieux par excellence de la mobilité en ce sens où ils doivent tout aussi bien donner les conditions techniques du passage d'un mode à un autre que l'environnement nécessaire à une bonne signalétique

[144] Un coût individuel qui peut être estimé en *argent*, en *temps* où en *fatigue*.

pour les usagers (Rubini, 2011). L'instauration des pôles d'échanges semble être un sérieux problème dans les pays en voie de développement, car l'enjeu du pôle d'échange est qu'il est tout à la fois un défi technique, institutionnel et surtout social. Tous ces pôles d'échanges – ces lieux de la mobilité – sont également des espaces de vie de la ville (Diaz Olvera et alii, 2012).

Par ailleurs, il faut aussi une vision de qualification des espaces de la mobilité existante afin d'assurer une mobilité pour tous, car exclusion sociale et spatiale sont souvent associées dans les problématiques urbaines des pays en développement. Par contre, les pauvres des pays développés s'installent et travaillent de plus en plus dans leurs communes de résidence. Ce n'est pas le cas pour les pays en développement qui sont sédentarisés dans les périphéries des grandes métropoles. Le clivage entre pauvres et riches ne réside pas seulement dans les déplacements domicile-travail, mais aussi dans l'accès à de longues distances dans la mesure où il n'y a pas une grande disparité dans la vitesse de déplacement et les territoires d'accessibilité. Le nombre de déplacements entre pauvres et riches est relativement comparable dans les pays développés (Orfeuil, 2004 ; Diaz Olvera, Mignot et Paulo, 2004). Selon certains auteurs, la différence réside dans l'accès aux différents modes de transport distingués selon les pratiques de mobilité des ménages. Chez les pauvres des pays riches, aussi la mobilité a un prix relatif beaucoup plus élevé, car ceux-ci consacrent une part plus importante de leur budget aux déplacements (Orfeuil, 2008).

Donc, la compréhension du système de fonctionnement de la ville africaine réside sur les *inégalités de mobilité* marquées par des « travailleurs pauvres » et qui s'expliquent par des caractéristiques d'emploi et familiales hétérogènes. Comme le disait Sylvie Fol (2009), « les ménages pauvres sont condamnés à l'isolement spatial et social », surtout du fait de l'absence de la maîtrise des territoires dans lesquels s'exercent leurs pratiques. Avec leur faible niveau de qualification, ils ne disposent que d'un seul revenu d'activité, ce qui fait que ce dernier demeure un facteur de pauvreté. Pour ceux qui ont du travail, ils se retrouvent dans ce que certains auteurs appellent « les travailleurs pauvres »[145] cette catégorie de la population se caractérise avec un emploi non qualifiant et le plus souvent de courte durée. Pour ces travailleurs, « l'accès aux biens et services de la ville est de fait, beaucoup plus

[145] *Lagarenne*, 2000.

difficile » surtout pour les couches les plus fragiles. Alors, les tendances d'interprétations sont les mêmes que ce soit dans les pays développés ou en voie de développement.

2.3.4. Regards croisés des mobilités urbaines entre le Nord et le Sud

Dans les pays développés, la mobilité urbaine est une pratique culturelle et dans les pays en voie de développement la mobilité urbaine demeure une pratique de circonstance. Bien que le processus de transformation des conditions de la mobilité sont les mêmes dans la plupart des villes africaines (Diaz Olvera, 2005), les modes et les moyens diffèrent. L'indicateur d'analyse de la transformation de la mobilité n'est autre que la vitesse au sens de Paul Virilo (2008). Lorsque qu'il affirme « qu'aujourd'hui, avec l'instantanéité, l'ubiquité et l'immédiateté, nous atteignons la limite de notre propre pouvoir, avec la menace de déléguer ce pouvoir à des machines... » L'importance que revêt la maîtrise de la vitesse fait appel à d'autres éléments socio-physiques. Ainsi, la vitesse des déplacements joue un rôle capital dans les équilibres urbains. La modification de cette vitesse n'est certes pas la seule raison de la transformation de l'équilibre urbain (Wiel, 2002). Alors, pour assurer l'équilibre urbain, il faut un agencement de toutes les interactions sociales et la concertation de tous les acteurs.

Par ailleurs, dans les villes du Sud, existent de multiples acteurs de la vie urbaine qui, quotidiennement, opèrent entre eux une multitude d'interactions sociales fort diverses, comme dans les agglomérations des pays développés. Même si la logique de gouvernance locale n'est pas au même degré d'acceptation et d'interprétation. Ainsi, demeure la ville. L'agencement des lieux de la coprésence se construit et se transforme insensiblement dans le temps pour intégrer à la fois les aspirations et les contraintes de ceux qui sont en perpétuelle interaction pour donner charme et complexité à la vie urbaine et les aspirations et contraintes des décideurs. Il est toujours susceptible d'être remis en cause (ce charme), car beaucoup de facteurs échappent à la logique évolutive des lieux. Le contexte économique, les modes de vie et la démographie modifient en permanence, parfois marginalement, parfois plus notoirement, les facteurs rentrant en ligne de compte dans la constitution de ces équilibres.

2.4. Les enjeux politiques de la mobilité urbaine

Aujourd'hui, se déplacer est devenu indispensable à chacun d'entre nous pour accéder à la plupart des biens et services et pérenniser des relations sociales dans la ville comme dans la campagne. « La possibilité de se mouvoir, en particulier dans les villes conditionne en effet l'accès au logement, au travail, à l'éducation, à la culture, etc. Alors, le mouvement et au cœur de la vie : dans le social, dans l'économie, dans l'art… » (Ascher, 2004). Dans des sociétés de plus en plus complexes et diversifiées, les équipements socio-collectifs comme l'habitat, l'emploi, les écoles, les loisirs sont éparpillés. Les politiques de mobilité urbaine durable doivent pouvoir répondre ? à la fois sur le court et le long terme, aux besoins de mobilités économiques, garantir une équité sociale et limiter la consommation de ressources afin de satisfaire toutes les demandes urbaines (Champagne et Negron-Poblete, 2012). Ainsi, tous les acteurs de la vie urbaine, particulièrement les urbanistes et les élus locaux doivent s'efforcer de mieux organiser les villes, pour mieux coordonner les localisations et optimiser les déplacements au regard des diverses contraintes, en particuliers environnementales.
En effet, l'acteur, c'est celui qui agit disait Roget Brunet (1995), donc il doit garantir une mobilité pour tous, même si les mobilités changent en fonction des sociétés et des positions géographiques. Le caractère polyphonique et flou de la justice environnementale basé sur le concept du développement durable (DD) s'explique en partie « par l'absence de cadrage théorique solide et d'outils dont souffre la question des interrelations environnement et société, délaissée par les penseurs de l'environnement » (Blanchon David et alii, 2009).

En Afrique, les couches les moins aisées de la société ont une seule priorité, celle de la subsistance. Les travailleurs pauvres (Lagarenne et Legendre, 2000), les salariés du précaire (Paugam, 2000 ; Fol, 2009) ou les insulaires (Le Breton, 2004) se battent pour lutter contre la pauvreté et espèrent une vie meilleure en ville. C'est pourquoi, la question environnementale n'est pas une priorité. Même si, dans presque toutes les villes des pays en développement, des efforts ont été déployés par les gouvernements à travers des programmes et projets, mais les résultats obtenus jusque-là sont en deçà de ceux escomptés. Ces actions ont pour la plupart des portées très limitées ; car isolées dans l'espace, mal coordonnées et souvent inappropriées (Zougoulou & Alrari, 2010).

Dans certains pays comme le Canada, la notion de justice environnementale dépasse le simple cadre de vie et le milieu urbain pour s'intéresser également à l'accès aux ressources

comme l'eau, la terre, les ressources forestières... envisagées comme fondement économique mais aussi comme valeurs culturelles et identitaires (Champagne et Negron-Poblete, 2012).

Mais dans les pays en développement, l'on en est au stade de résoudre les problèmes sociaux. Tellement les phénomènes sociaux demeurent non maîtrisés, il est difficile d'arpenter des questions liées à l'environnement, si ce n'est pour répondre aux exigences des institutions internationales. Alors, les Etats associent donc de manière différenciée les préoccupations de justice sociale aux préoccupations environnementales, par l'intermédiaire d'une politique *floue*[146]. Constatant l'échec de la gestion centralisée des projets urbains, de nouvelles initiatives promeuvent une implication des communautés bénéficiaires – de la conception à la mise en œuvre – dans un but d'appropriation et de durabilité. La ville est donc l'outil rendant possible les interactions sociales spécifiques de la vie urbaine (Wiel, 2002). Mais, dans cette vie urbaine tout doit avoir sa place pour satisfaire la population. Bien que la baisse générale des prix de transport et des moyens de communication constitue un facteur d'analyse pertinent au Nord (Urry, 2004), elle ne semble pas suffire à expliquer l'évolution des besoins en mobilité urbaine au Sud avec des fortes croissances remarquées dans certains pays comme le Tchad avec 6,6% par an dans sa capitale. Ainsi, limiter la mobilité aux exigences environnementales, c'est aller très vite en besogne. Car le terme ou concept de mobilité englobe déplacement, transport, migration… et que trop souvent, ces derniers sont confondus avec lui. Pour dire que la mobilité ne se limite pas au déplacement physique effectif et à ses techniques, qu'on appellera le transport, mais embrasse les idéologies et les technologies du mouvement en cours dans une société : elle rassemble donc trois aspects essentiels selon Michel Laussault (2004) : d'abord, un ensemble de valeurs sociales plus ou moins explicite et objectivable. Ensuite, une série de conditions géographiques, économiques, sociales… et enfin, un dispositif technologique et son arsenal de techniques et d'acteurs.

La mobilité de chacun est la concrétisation de la réalisation d'une fraction de ce potentiel d'échanges, celle dont l'utilité[147] l'emporte sur les coûts composites du déplacement. C'est ainsi que se pense la mobilité à un laps de temps. Ce moment peut durer longtemps, si

[146] Aux termes d'Alain Bourdin, dans son ouvrage *Du bon usage de la ville*, 2009.

[147] L'utilité au sens économique, affective et aussi symbolique.

aucun des coûts afférents au déplacement en ville ne change significativement. C'est la situation qui prévaut en Europe jusqu'au début du dix-neuvième siècle (Orfeuil, 2002). « L'histoire est cruelle ! C'est au moment même où la mobilité est reconnue comme valeur et pratique centrale de sociétés contemporaines que l'impératif écologique commande de changer nos modes de déplacements » disait Jean-Marc Offner (2013), dans un contexte aussi dominé par la mondialisation, quelle place occupe la mobilité? L'échange fait partie des fondements même des espaces géographiques dans une « économie de toutes les mobilités » Pierre Veltz (2004). Et tout déplacement dans l'étendue suppose en effet une consommation d'énergie et toute consommation d'énergie, une recharge (Brunet, 2004).

2.4.1. Le rôle des pouvoirs publics dans les transports urbains

L'élaboration de la politique de gestion des transports urbains varient d'une entreprise à une autre dans une même ville. Par ailleurs, la politique de mise en œuvre et de suivi dans l'élaboration des politiques de transports collectifs urbains dépendent d'une nation à une autre. Elles sont souvent fonction de la taille de l'agglomération et surtout du poids économique du territoire. Car les interventions des autorités de tutelle débouchent sur des configurations axées sur des aspects physiques, opérationnels, tarifaires et institutionnels calqués sur des modèles d'occident. Souvent dans une logique de concentration des activités dans le centre-ville pour faciliter l'intégration physique dans une logique qui réponde aux occupations du sol, du tracé de la voirie et de la concentration des équipements vers un seul endroit.

Par contre, l'originalité des systèmes radioconcentriques réside dans l'intégration réelle de l'existant (souvent, le centre-ville) et dans l'accessibilité des espaces éloignés qui se fragmentent au gré de la croissance urbaine. Même si dans certaines logiques de gestion l'on trouve deux systèmes opposés à l'image de l'étalement urbain des pays en développement.

2.4.2. Les politiques de mobilité urbaine en Afrique subsaharienne

En Afrique, les mobilités urbaines sont de plus en plus contrariées par l'insuffisance des infrastructures de transport et par la pauvreté de la population. Dans toutes les villes d'Afrique, les mobilités urbaines dépendent des transports collectifs qui évoluent grâce aux volontés politiques de certains Etats comme le Gabon, le Sénégal… Dans certaines villes, ce

sont des particuliers regroupés dans des coopératives et syndicats qui assurent la responsabilité des transports collectifs comme à N'Djamena, à Nouakchott, etc. A l'échelle de chaque territoire, des entreprises ou groupement de syndicats assurent les déplacements des citadins tout en jouant sur les modalités des tarifs à caractère social pour les initiateurs et jugés exorbitants par la population. Les systèmes en place fonctionnent d'abord aux limites de la ville coloniale (souvent dans les pays francophones) et, ensuite, s'étend à des carrefours populaires et accessibles. Dans ces conditions, même si des efforts ont été consentis par les pouvoirs publics pour soutenir la mobilité populaire, il se trouve que les pauvres éprouvent depuis toujours des difficultés à se déplacer (Guy-Obain, 2011 ; Faye, 2013).

S'agissant des mobilités populaires (celle de la classe pauvre), certains travaux ont montré que les plus démunis réduisent leurs déplacements pour cause d'absence ou de manque de ressources (Diaz Olvera, Pochet, Plat, 2002 ; Guy-Obain, 2011). Les stratégies tarifaires développées par les opérateurs dans la plupart des villes d'Afrique constituent un moyen de réajustement des tarifs de transport encadrés par les pouvoirs publics, notamment dans les grandes villes où la demande est souvent supérieure à l'offre de transport[148]. Le but est de faire payer plusieurs fois l'usager sur des trajets préétablis entre les opérateurs et les services publics. Cette pratique favorise les résidents des quartiers centraux et ceux qui sont proches des axes routiers souvent bien entretenus ou bitumés au détriment des habitants des espaces urbains éloignés qui sont territorialement marginalisés (Faye, 2013). En effet, les différentes politiques menées à l'échelle du continent demeurent inégales et insuffisantes. Ces politiques, dans certains cas, soutiennent la fixation du prix de voyage pour le transport collectif comme au Libreville au Gabon et à N'Djamena au Tchad. Mais, cette situation ne résout pas le problème de coût financier du transport collectif dans les revenus des ménages pauvres. Les failles des politiques de gestion de mobilité sont davantage visibles à travers des enjeux démographiques et spatiaux que connaissent les villes africaines.

Par ailleurs, l'absence d'une autorité de régulation[149] à la hauteur de la problématique fait que les transporteurs collectifs ont tendance à se concentrer sur des liaisons les plus

[148] L'exemple de la ville de N'Djamena.

[149] Il a été évoqué lors de la conférence du CODATU XVI 2015, par les représentants de la plupart des pays en développement.

rentables (dans des comme Brazzaville et N'Djamena) en termes de gain journalier, mais aussi sur les clientèles les plus rentables.

2.4.3. Politique centralisée des transports urbains

Dans certains pays, la gestion du transport urbain collectif est gérée de manière centralisée par l'Etat ou par des grosses sociétés qui assurent le monopole comme en Côte d'Ivoire, Nigéria, Maroc, etc. Des institutions de tailles variables, à travers les villes, assurent les prises des décisions et parfois la responsabilité incombe à l'état fédéral (Brasileiro, 1992)[150]. Dans ce cas de figure, il est difficile que les institutions en charge arrivent à imposer des standards qui sont souvent en contradiction avec les réalités locales. Ainsi, des conflits sont inévitables entre pouvoir public ou autorités de tutelle et les différents segments de l'offre de transport comme les autobus.

Ainsi, dans le processus d'implantation d'une politique de transports urbain, les acteurs locaux ont un rôle déterminant en fonction du contexte socioéconomique de la taille de la ville et surtout en fonction des enjeux (ou intérêts) qui se manifestent autour de l'activité. Les différentes expériences sur la mise en place d'une politique rigide ne prennent pas en considération les différents enjeux locaux et n'aboutissent pas à des résultats escomptés.

L'histoire de la ville est indissociable de celle de l'évolution de la communication entre les différentes villes à travers le monde. La lecture des différents auteurs montre que, le plus souvent, la dissociation entre aspects géographiques de la ville et le phénomène social est à l'origine de la création de la ville. Pourtant, l'accès d'un territoire à un autre ou d'une ville à une autre est toujours fonction d'une distance et d'un temps pour rejoindre l'endroit où l'on désire accéder. Ainsi, l'évolution des facteurs stimulant la vitesse des déplacements en milieu urbain sont fonction de la révolution des transports. Cette révolution du transport a façonné les structures des territoires (morphologie urbaine) durant des siècles et, d'abord, par la restructuration des territoires que l'on peut observer à l'échelle de la ville elle-même et ensuite par « l'extension urbaine » au sens de Marc Wiel. Pourtant, d'autres facteurs ou indicateurs servent à l'étude de la ville. Mais l'analyse du fait urbain doit obéir absolument à

[150] Brasileiro, 1992, « Le rôle des pouvoirs publics dans les transports collectifs urbains : les enseignements de Curitiba et de Recife (Brésil) ». In Godard, 1992, *Mobilités et transports dans les villes en développement*. Paris, L'Harmattan, pp. 67-76.

deux niveaux d'échelle très importants : les systèmes inter urbains et intra urbains (Bretagnolle, 2005). Ces indicateurs de lecture du fait urbain reposent d'abord sur les systèmes intra urbains qui regroupent « des lieux d'activités et de résidence reliés par des flux quotidiens », ensuite les systèmes inter urbains qui sont « formés de nœuds interdépendants impliqués dans des logiques régionales, nationales, et - ou internationales » (Bretagnolle, 2005). Il ne faut pas oublier que le phénomène urbain est beaucoup plus complexe que ce que l'on observe. Mais l'objet d'identification de ces lieux est fonction des interactions sociales en répétition et des attractions territoriales fondées sur diverses activités qui s'exercent de part et d'autre. Ainsi, comme pour la fonction économique ou administrative, la vitesse n'est autre qu'une des composantes qui assurent et pérennisent la bonne marche de la ville. Aussi, la vitesse assure l'échange de la masse des flux d'un territoire. Enfin, la ville peut être perçue comme lieux d'échange et, surtout, comme un territoire de fréquentations quotidiennes (Pumain, 1997).

Par ailleurs, les effets des réseaux techniques de transport et d'information sur des systèmes territoriaux intra et inter urbains se déclinent sous trois angles (Offner et Pumain, 1996) rapportés par Anne Bretagnolle (2005) :

- D'abord, celui de l'étendue et des limites des territoires qu'ils font fonctionner, les nouvelles vitesses rendant possibles un changement d'échelle tant dans leur appréhension que dans leur pratique. En comparant ce dernier aux « facteurs qui s'opposent à une régulation de la mobilité par une politique d'infrastructure », trois grandes contraintes se matérialisent à savoir: environnementale, économique et politique (Wiel, 1999). Dans les pays en développement, ces contraintes ne font pas bon ménage. Il a toujours été question d'appréhender les questions urbaines au cas par cas (Godard, 2012).
- Ensuite, les effets relatifs au maillage des territoires par les réseaux, plus ou moins développés. Or, la lecture de la forme urbaine est presque impossible en Afrique subsaharienne. Ainsi, l'accessibilité qui donne lecture du réseau sera difficile dans l'interprétation du maillage des villes entre elles.
- Enfin, le troisième angle évalue le degré de modalité des points d'entrée dans les nouveaux réseaux[151] et leur connexion avec d'autres infrastructures de transport ou

[151] Une *accessibilité relative* des lieux.

d’informations qui sont des potentiels d’échanges multimodaux. L’aspect nœud qui assure la multi-modalité est soit inexistant, soit réalisé, de manière non hiérarchisée et artisanale.

CONCLUSION

Le processus d'étalement urbain[152] (contrôlé ou non) dépend d'un pays à un autre, la compréhension de ce dernier réside dans les connaissances des pratiques locales. L'extension urbaine est le résultat d'un mélange entre démographie, économie, ingénierie… Ainsi, nous découvrons que l'extension urbaine dans les pays en développement est une réponse issue de la demande croissante de logement entraînée par le flux des migrants en direction des villes et aussi de la croissance démographique exponentielle des villes comme N'Djamena et Niamey (Niger). D'ailleurs, c'est par nécessité que les populations locales adaptent pratiques culturelles et vie urbaines afin de se faire un toit. Peu importe la localisation et les matériaux utilisés. C'est ainsi que le tissu non-réglementaire a gagné les périphéries de manière spontanée. Car, la ville impose ses mobilités entre centre-ville et périphéries. Ainsi, une mobilité contrainte apparaît dans certaines parties de la ville. C'est dans cet amalgame que les mobilités s'imposent et s'affirment – il s'agit bien sûr de mobilités artisanales. Les acteurs de la place tentent, tant bien que mal, afin de pouvoir répondre d'abord, à l'absence des équipements et infrastructures de base et, ensuite, à la maîtrise de la gestion quotidienne de la vie en ville. Enfin, durant tout ce temps, le phénomène de transport artisanal, que certains appellent informel, marque ses empreintes à la suite des demandes locales pour assurer le lien entre centre-ville et périphérie. Face à ces réalités, les acteurs sont contraints d'accepter le fonctionnement des structures de transport en place[153]. Ce qui fait que, dans la plupart des pays en voie de développement, surtout ceux d'Afrique subsaharienne, le lien entre extension urbaine spontanée et transport urbain artisanal vont de pair. Aujourd'hui, d'autres réalités font surface face à l'occupation anarchique : la pollution due au transport urbain, la protection de l'environnement…

Les mobilités urbaines des pays en développement, surtout ceux d'Afrique au Sud du Sahara sont marqués par des contraintes liées à plusieurs paramètres. La notion de culture de déplacement quotidien rime avec nécessité. Cette nécessité peut être objective ou subjective, car le fait de rendre visite à un parent semble être une nécessité dans certaines pratiques locales. Aujourd'hui, dans les pays en développement, on assiste à la fois à une croissance exponentielle des villes, au développement rapide des moyens de transport

[152] Le processus d'étalement urbain *Contrôlé ou non*.

[153] Un *diagnostic critique* au sein de la ville de N'Djamena.

individuel et au transport en commun artisanal. Toutefois, il y a des différences entre les pays, ainsi de même d'une ville à une autre. Malgré cela, dans les pays du Sud, l'urgence marque le politique, l'économique, le social et l'environnemental. Et, on le sait bien, les solutions d'aujourd'hui – et plus particulièrement les solutions d'urgence font les problèmes de demain (Ascher, 2004). Mais, il faut se mettre dans la tête que le développement des transports des personnes, des biens et d'informations demeure l'un des facteurs essentiels du développement.

Il fut un temps où des sociétés publiques et privées ont été initiées pour répondre à la problématique des transports urbains. C'était une réussite mais, de courte durée. Aujourd'hui, le véritable problème réside dans le maintien du système de transport en activité face à la croissance exponentielle de la population dans une économie locale fragilisée. L'absence de renouvellement du parc de transport et l'insuffisance du matériel existant font que la grande partie de la population se donne à la marche (Godard et Teurnier, 1992 ; Diaz Olvera, Plat et Pochet, 2002).Ainsi, dans ce secteur non productif aux yeux des acteurs locaux, l'offre artisanale prend le relais, pour satisfaire la demande locale. Face à cette nouvelle logique qui s'impose, la notion du temps reste aux oubliettes. Car le transport artisanal n'obéit pas aux systèmes de transport qui répond à une feuille de route bien déterminée.

PARTIE II.

SYSTEME DE TRANSPORT ET PLANIFICATION A N'DJAMENA : POTENTIALITES ET DYSFONCTIONNEMENTS

PARTIE II. SYSTEME DE TRANSPORT ET PLANIFICATION A N'DJAMENA : POTENTIALITES ET DYSFONCTIONNEMENTS

Etudier les mobilités urbaines à travers le système des transports publics est une façon de comprendre le fonctionnement et la transformation de la ville de N'Djamena. L'apparition de nouvelles formes de transport collectif comme les mototaxis en complément des moyens existants les minibus et taxis urbains est une voie pour explorer les processus d'évolution que connaît la ville. Dans une situation de la débrouille (Balandier, 1986 ; Godard, 2002) a émergé une pratique à risque, mais qui s'adapte au contexte actuel de la ville et qui supplée aux modes existants. Pour comprendre tous ces problèmes socio-économiques, la gestion de la chose publique est, sans doute, un paramètre à prendre en considération. L'état actuel des transports publics de N'Djamena résulte des facteurs spatiaux et institutionnels intervenus depuis des années[154].

S'il apparaît difficile de connaitre l'offre actuelle de la ville en matière de transport pour une population qui évolue à plus de 5% par an, il est vrai que l'extension urbaine a entraîné une inadéquation entre l'offre et la demande en transport, étant donné que la demande évolue, chaque année, à plus de 6,6%.

Les dysfonctionnements du secteur des transports urbains, conséquences de la défaillance structurelle à plusieurs échelles dans une ville capitale comme N'Djamena, sont nombreux et ont des répercussions dévastatrices sur la société, son économie et son espace urbain. Cet état de fait impose de lourdes exigences au développement urbain qui doit prendre en compte les différents rôles que jouent les infrastructures routières. Quelle est la contribution de la mobilité urbaine dans le processus du fonctionnement actuel de la ville de N'Djamena et quel est son rôle du point de vue de l'action collective ?

Dans cette deuxième partie composée de trois chapitres, nous allons analyser le système de transport et planification a n'djamena : potentialités et dysfonctionnements. D'abord, l'offre du transport en commun au sein de la ville de N'Djamena (chapitre 3), nous servira à éclairer les nœuds du dysfonctionnement actuel du secteur des transports au sein de N'Djamena et la difficile cohabitation entre l'offre limitée et la croissance exponentielle de la demande.

[154] Occupation anarchique de l'espace et absence de planification institutionnelle.

Ensuite, les infrastructures comme espace de mobilité et conflits d'usage (chapitre 4), nous permettra d'étudier les différentes activités socioculturelles, économiques et spatiales qui entravent la bonne fluidification des déplacements urbains de la ville de N'Djamena. Enfin, au-delà de ces aspects complexes et liés, d'autres bouleversements d'ordre institutionnel se sont opérés pour apporter des solutions à ces déséquilibres. Elles font l'objet du chapitre 5 intitulé : les mécanismes de gestion des transports à N'Djamena.

CHAPITRE 3. L'OFFRE DU TRANSPORT PUBLIC AU SEIN DE LA VILLE DE N'DJAMENA

INTRODUCTION

La ville de N'Djamena (capitale du Tchad) vit des situations critiques suite à l'insuffisance ou à l'absence d'infrastructures urbaines (Kaspar Wyss et alii, 2000). Elle n'est plus en mesure de faire face à l'expansion économique, urbanistique et démographique[155]. La ville a grandi par un processus évolutif et remarquablement successif (Ngaressem, 1998, 2013 ; Dobingar, Balmet-Marty & Appollinaire, 1994). Chaque étape d'évolution urbaine correspond à une évolution en expansion de l'habitat. En effet, les besoins de déplacement naissent des besoins d'activités choisis ou subis par l'individu selon sa position sociale[156]. Pour la ville de N'Djamena, comme pour la plupart des villes capitales d'Afrique, la question du transport public est une préoccupation pour la population locale et un défi de taille pour les différents acteurs du secteur. Aujourd'hui, le constat sur le terrain est très inquiétant : d'abord, une congestion croissante stimulée par l'évolution du parc routier (Mahamat, 2013), puis l'augmentation de la pollution due au transport routier et enfin les accidents de circulation qui sont devenus monnaie courante à travers toutes les rues de la ville.

Comment les n'djamenois s'adaptent-ils aux transports publics qui appartiennent aux particuliers et qui sont gérés par des syndicats ? Pour répondre à cette question, nous allons, dans ce chapitre, dans un premier temps faire une présentation du territoire d'étude[157] et des raisons du choix de ce dernier puis, un état des lieux du secteur des transports urbains de la ville de N'Djamena. Nous analyserons d'abord l'offre de transport public dominée par trois modes : minibus, taxis et mototaxis. Ensuite, nous étudierons les conditions par lesquelles les usagers s'adaptent au transport artisanal qui est aujourd'hui devenu une pratique par nécessité (liées aux contraintes) et qui est assuré par des véhicules de plus de

[155] La population évolue à plus de 5% par an.

[156] Une position sociale difficile a identifiée, car les résultats du RGPH de 2009 jusqu'à présent non disponible au public sur la catégorisation socioprofessionnelle de la population au sein de la ville de N'Djamena.

[157] La ville de N'Djamena.

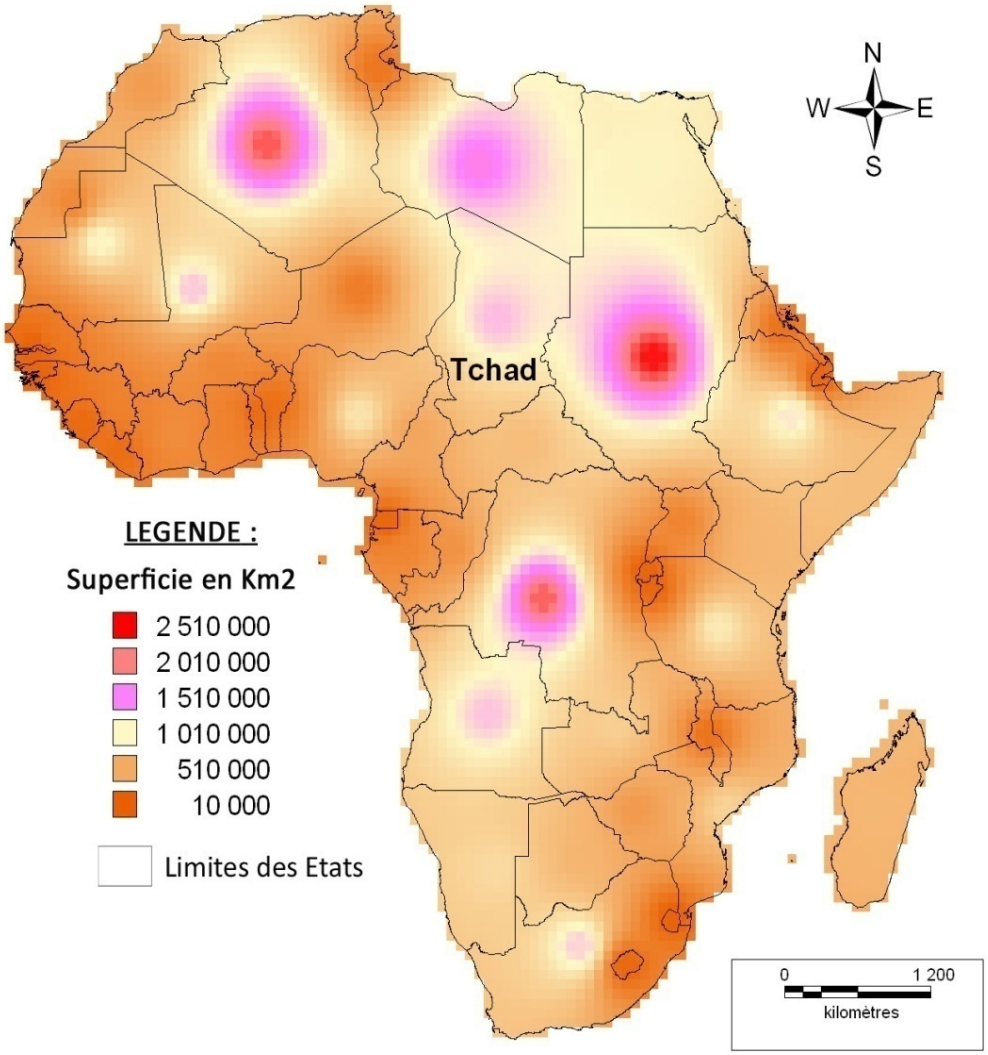
10 ans d'âge en moyenne[158]. Enfin, nous examinerons la domestication des accidents de circulation par les différentes communautés à travers la ville.

[158] Selon l'étude du projet de renouvellement du parc d'automobile des transports urbains de 2010 et le plan de circulation des transports de 2012.

3.1. Présentation du territoire d'étude

Le Tchad, l'un des pays les plus vastes d'Afrique avec une superficie de 1 284 000 km^2, s'étend entre les 8° et 23° latitude Nord et les 4° et 24° longitude Est. Il noue ses frontières communes avec la Libye au Nord, le Niger, le Nigeria et le Cameroun à l'Ouest, le Soudan à l'Est et la République Centrafricaine au Sud. De par sa position stratégique au cœur de l'Afrique, il constitue une zone de transit privilégiée pour les pays d'Afrique du Nord et ceux du Sud du Sahara. C'est un État continental totalement enclavé et sans débouché sur la mer. Le port le plus proche, par lequel le pays assure ses importations et exportations est celui de Douala au Cameroun, situé à environ 1 700 km de N'Djamena. Cet enclavement extérieur a été pendant longtemps accentué par une insuffisance des réseaux routiers.

Carte n° 2. La localisation du Tchad dans le continent africain



Source : http://www.mapinfo.com/miwfs. [Réalisation: Hassane Mahamat Hemchi]

Indépendant depuis 1960[159], le Tchad est un Etat unitaire décentralisé, démocratique et laïque, tel que stipulé dans la Constitution de 1996[160]. Cette dernière énumère la séparation des trois grands pouvoirs qui régulent la vie de la Nation tchadienne, à savoir : l'Exécutif, le législatif et le judiciaire, placé sous l'autorité de la Cour constitutionnelle. Il fait partie des quinze Etats africains indépendants en 1960[161]. Dans les premières années de l'indépendance, les nouvelles autorités ont doté le pays d'instruments juridiques[162] et d'une institution étatique, le Conseil supérieur du Plan, chargé de la planification du développement.

Aujourd'hui, le pays compte plus de 11 millions d'habitants selon le dernier recensement général de la population et de l'Habitat (RGPH)[163] de 2009. Bien qu'actuellement peu peuplé[164], les taux de croissance et de fécondité élevés laissent présager que le pays connaîtra un boom démographique d'ici 25 ans, selon les différents scénarios projetés par le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT). La population est majoritairement composée de pasteurs et d'agriculteurs, nantie d'une grande diversité ethnique et religieuse[165] (animisme, christianisme, islam).

Le gouvernement actuel ambitionne de devenir un pays émergent en 2025. C'est dans cette perspective que de nombreux outils de planification et d'aménagement du territoire sont

---

[159] La date d'indépendance de la République du Tchad sous la présidence du *François Ngarta Tombalbaye* (né le 15/06/1918 et assassiné lors d'un coup d'Etat le 13/04/1960). Le premier président du Tchad entre le 11/08/1960 au 13/04/1975.

[160] A la suite de la Conférence Nationale Souveraine, tenue à N'Djamena du 15 Janvier au 7 Avril 1993 et ayant réuni toutes les voies de la république à savoir la société civile, les partis politiques, les autorités traditionnelles et religieuses. Une constitution dans laquelle, elle a été institué l'exécutif à la présidence et au gouvernement et le législatif à l'assemblé nationale.

[161] Benin, Burkina Faso, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Madagascar, Mali, Mauritanie, Niger, République Démocratique du Congo, Sénégal, Somalie, Tchad, Togo.

[162] A l'exemple de l'ordonnance n°04/Int du 13 février 1960, portant organisation administrative générale du territoire de la République du Tchad.

[163] Le premier recensement général de la population et de l'habitat appelé RGPH 1 a été fait en 1993.

[164] La densité de la population obtenue sur la base du RGPH de 2009 est de 8,7 habitants/km^2.

[165] L'islam (51%) étant venu du nord, véhiculé par des migrations ou des marchands arabes, alors que la chrétienté (34%) est venue du sud, base de l'installation des Européens pendant la période coloniale. Il existe 8% animistes et 7% autres. Disait Gérard-François Dumont dans géopolitique et population au Tchad. Dans Outre-Terre, Erès, 2008 : P.275.

élaborés ; outre les orientations politiques nationales et de nombreuses stratégies sectorielles, visant à court et moyen termes la réduction de la pauvreté et la sécurité alimentaire. Ainsi, l'Etat tchadien s'est engagé à la réalisation d'un SNAT[166], qui est pour la première fois un outil de référence de l'action en matière de développement sur toute l'étendue du territoire. Cette initiative intervient dans le contexte de la décentralisation qui consacre le transfert de compétences et de ressources aux collectivités territoriales que le gouvernement a entamé depuis les assises de la conférence nationale souveraine de 1993[167]. Même si la gestion du développement a toujours été orientée par des plans quinquennaux et des politiques sectorielles d'horizons variables. L'absence de documents de planification stratégique a entrainé de nombreux dysfonctionnements, en partie liés au manque de visibilité et de traçabilité. A l'évidence, la multiplicité de ces cadres de référence de l'action gouvernementale fonctionnant, sans une vision commune et cohérente, constitue l'une des lacunes majeures du développement du pays selon le SNAT de 2013.

Par ailleurs, la mise en place de la décentralisation (processus de transfert par l'Etat aux collectivités territoriales décentralisées de compétences particulières et de moyens appropriés) a été l'une des recommandations de la Constitution de 1996 et définit les trois principales collectivités décentralisées : les régions, les départements et les communes d'après la loi n°002/PR/2000.

Ces collectivités décentralisées sont appelées à jouir de l'autonomie administrative et financière pour la gestion des intérêts régionaux et locaux. Processus à la fois long et délicat, la décentralisation du pays poursuit son chemin. Il a fallu attendre le décret 355 du 01/09/1999 pour voir la création de 55 sous-préfectures (60 avec les 5 arrondissements que compte N'Djamena) et 28 départements. Par la suite, le décret 419 du 17/10/2002 est arrivé à point nommé pour éclaircir et définir un niveau administratif supplémentaire, la région, dont dépendent les départements et sous- préfectures. Ainsi, en 1999 le pays est administré

[166] Le Tchad revoit désormais ses ambitions émergence horizon 2030, ce que rapporte le site de la présidence. Même le SNAT n'a pas fait ses effets sur le terrain un projet de programme horizon 2030 est lancé par le ministère de l'économie et du plan.

[167] La quasi-totalité des Etats d'Afrique subsaharienne francophone a connu un processus de transition dans les années 1990. Il s'agit du Bénin : 19 au 28 février 1990, Congo : 25 février au 10 juin 1991, Gabon : 27 mars au 19 avril 1990, Niger : 29 juillet au 3 novembre 1991, Mali : 29 juillet au 12août 1991, Togo : 10 juillet au 28 août 1991, Zaïre : 7 août 1991 au 6 décembre 1992 et Tchad : 15 janvier au 7 avril 1993.

à travers 18 régions (dont la ville de N'Djamena), et 57 départements (dont les 10 arrondissements de la capitale) et 199 sous- préfectures. Par la suite, trois départements ont été ajoutés par le décret du 10/05/2004. Par ailleurs, suite à une ordonnance du 19/02/2008, les trois régions du Borkou, de l'Ennedi et du Tibesti remplacent l'ancien BET. Ainsi, la région du Sila est créée par division du Ouaddaï et celle du Bahr El Gazal par division du Kanem. Après la réorganisation des unités administratives qui divise le Tchad en plusieurs régions suivie de la déconcentration des services publics, le pays n'a réussi à organiser les élections communales qu'en 2012, notamment dans la ville de N'Djamena avec ses dix (10) communes d'arrondissements.

Carte n° 3. Le découpage administratif du Tchad



Source : Atlas de l'Afrique : Tchad, 2012. Ajout des régions d'Ennedi Est et Ouest selon le découpage régional du SNAT (réalisation Hassane Mahamat-Hemchi).

Ainsi, l'administration tchadienne s'est longtemps appuyée sur l'organisation mise en place dans le cadre colonial[168]. De l'indépendance du Tchad jusqu'au début des années 2000, le

[168] La colonisation française avec un appui de coopération depuis les années d'indépendances jusqu'aujourd'hui.

territoire national est administré par 14 préfectures[169]. Depuis l'adoption de la Constitution du 31 mars 1996, le Tchad s'est engagé dans un processus de décentralisation, qui a vu le territoire national administré par 18 régions. Mais, de 2004 à 2010, le Tchad est administrativement subdivisé en 22 régions, 62 départements et 254 sous-préfectures. Aujourd'hui, le pays compte 23 région, 64 départements, 10 arrondissements à N'Djamena, 263 sous-préfectures et plus de 700 cantons (2011). La dernière région créée en 2011 est celle de l'Ennedi-Est (chef-lieu Am-Djarass), qui résulte de la division de la grande Ennedi en deux : Ennedi-Ouest (Fada) et Ennedi-Est.

Ces unités administratives assurent l'interface entre l'Etat et les collectivités locales décentralisées. Mais, les limites territoriales de la plupart de ces entités sont encore mal définies et certaines font l'objet de différends entre plusieurs communautés qui vivaient pourtant en symbiose avant le découpage. Pour gouverner ces entités administratives, à la tête des régions se trouvent des gouverneurs et des secrétaires généraux des régions, à celle du département des préfets et des secrétaires généraux des départements et les sous-préfectures sont coiffées par des sous-préfets et des adjoints. Ils sont nommés par décret présidentiel et représentent le pouvoir central, c'est-à-dire le pouvoir exécutif.

Enfin, sur l'ensemble du territoire national, les chefferies traditionnelles (ferriks, villages, groupements, cantons, tribus et sultanats) ont conservé un réel pouvoir et sont consultés par les autorités centrales. Elles sont passées du stade des auxiliaires de l'administration à celui des collaboratrices, suite à la loi organique N°13 du 25 août 2010. Cette liaison entre le pouvoir central et les chefferies traditionnelles assure la consolidation socio-spatiale du territoire national. Parfois, la règlementation juridique s'appuie sur le droit coutumier pour apporter leur contribution à l'Etat. C'est pourquoi, cela permet aux tchadiens de maintenir leurs cultures originelles. Le Tchad compte actuellement plus de 700 cantons[170], y compris les sultanats. Le nouveau découpage administratif tente de compenser le nombre d'habitants par la superficie. Ainsi les plus vastes régions sont les moins peuplées et les plus

[169] Avant 1999 le Tchad comptait 14 *préfectures*.

[170] Aujourd'hui, encore des cantons se créent par simple décret du président de la république. Des cantons sans limites administratives. Les limites seront attribuées par un arrêté du ministère de l'intérieur stipulent les décrets de leurs créations. Mais ces dernières n'ont jamais le jour jusqu'à présent.

petites les plus peuplées[171]. La ville de N'Djamena est 148 fois plus exiguë qu'une région moyenne, mais deux fois plus peuplée.

3.1.1. N'Djamena, la ville, son contexte et son développement

La ville de N'Djamena vit des situations critiques suite à l'insuffisance ou à l'absence d'infrastructures urbaines[172]. Elle n'est plus en mesure de faire face à l'expansion économique, urbanistique et à la croissance rapide de sa population. Certes, le fonctionnement du système actuel est très problématique bien que l'Etat injecte des sommes colossales pour la réalisation de certains équipements[173]. La gestion du transport urbain est un problème crucial qui exige d'être analysé dans toutes ses dimensions pour parvenir à une solution acceptable afin de pouvoir répondre à la pression sociale ; 45% de la population urbaine nationale étant concentrée dans la capitale tchadienne : N'Djamena (Harre, Moriconi- Ebrard, et Gazel, 2010). Et la mobilité est toujours considérée comme champ d'action secondaire alors qu'un système de déplacement réussi exprime la volonté de circulation, de sécurité et du développement harmonieux (Wiel, 2002). Chaque matin vers 6 heures, du lundi au vendredi, les rues de N'djamena sont investies par un monde fou. Piétons, cyclistes, chauffeurs de taxis et de minibus ainsi que d'autres conducteurs d'engins à quatre roues se disputent le passage (Kaspar Wyss, alii., 2000).

Aujourd'hui, il faut ajouter aussi le phénomène de la pratique des mototaxis[174] qui s'ajoute au reste des modes de transport. Par ailleurs, le Syndicat National de Transport Hayine (SNTH) a estimé à plus de 11 000 le nombre de mototaxis en 2012 au sein de la ville de N'Djamena. Ce qui nous pousse à mettre en évidence tous les aspects de cette gestion à travers des interrogations sur le dysfonctionnement[175] actuel généré par la non-hiérarchisation du transport urbain. Le problème du transport urbain est-il lié à des difficultés organisationnelles marquées par une multitude d'acteurs ? Pour ce faire,

[171] D'après le RGPH2 de 2009.

[172] D'après les conclusions du colloque de *N'Djamena : penser la ville-capitale de demain* en 2013.

[173] La création des grands équipements à l'échelle du pays sont assurés par la Direction des projets présidentiels et aussi d'autres directions de certains ministères comme celui de la santé, de l'éducation, etc. Mais surtout, c'est le MITAC qui construit les équipements et infrastructures à l'échelle nationale sans coordination avec la direction des projets présidentiels.

[174] Voir chapitre 5.

[175] Voir chapitre 4.

l'absence d'une voirie hiérarchisée n'assure pas un déplacement harmonieux de tous les modes de transport urbain.

Certains travaux de recherches ont conclu que la mobilité est un droit (Blomley, 1994 ; Cresswell, 2004, Le Breton, 2004), un événement (Laussault, 2004), une valeur culturelle (Orfeuil, 2008) et surtout une pratique (Bourdin, 2004). Cette pratique n'a que deux issues : celle d'être choisie ou contrainte.

Dans les paragraphes qui suivent, nous allons faire une présentation succincte de la ville de N'Djamena, dans son contexte actuel de développement urbain. Et puis, sa situation démographique, économique et sa politique de gestion urbaine.

3.1.1.a. L'histoire de la ville de N'Djamena

N'Djamena[176], est la capitale du Tchad. Elle est située à 12,8° de latitude Nord et à 15,2° de longitude Est. Elle est localisée à l'Ouest du Tchad à la frontière avec le Cameroun[177]. La ville s'étend en amont et en aval de la confluence du Logone et du Chari sur la rive droite de ce dernier. Cette situation confère à la ville un cadre physique particulier.

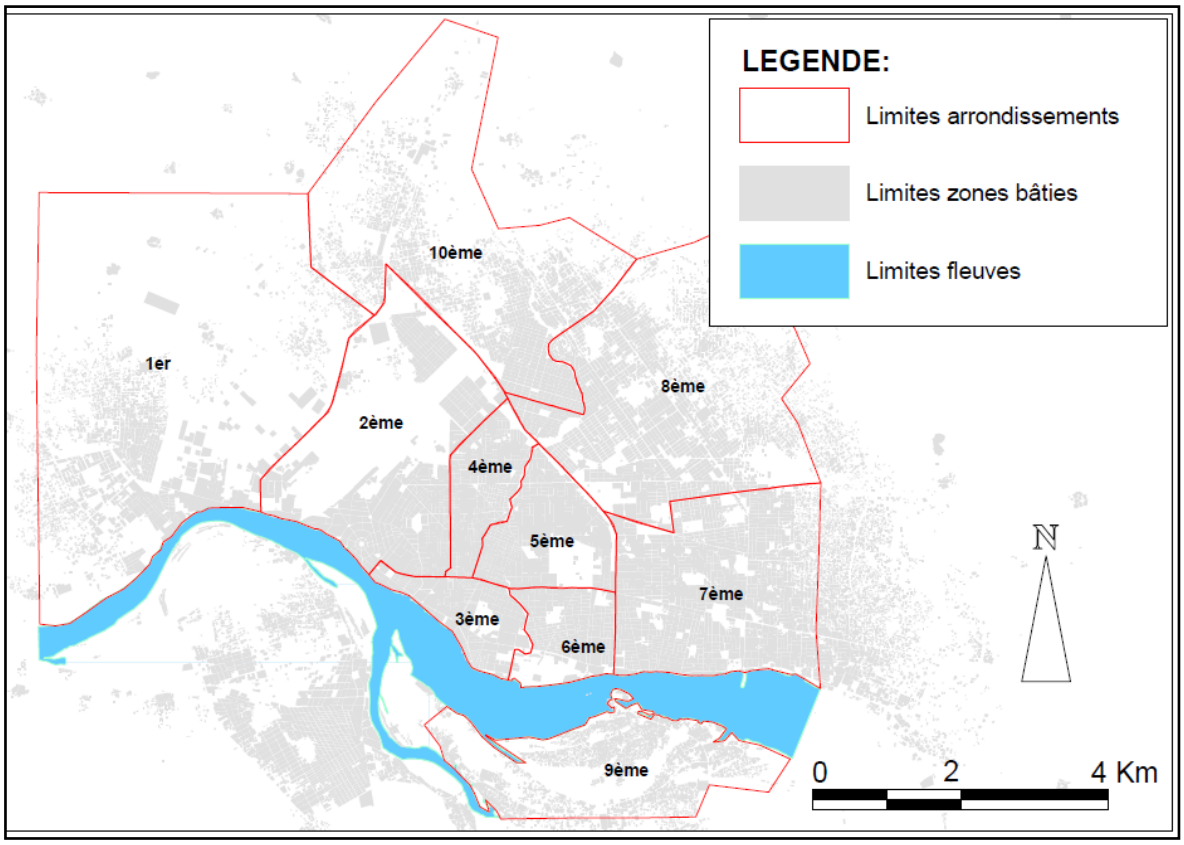
Du point de vue topographique**,** N'Djamena est implantée sur une plaine alluviale dont l'altitude varie entre 293 et 298 mètres.

- Le sous-sol est composé d'alluvions quaternaires de l'ancien Lac Tchad superposées au sol cristallin précambrien. Les sols sont tous de type argilo- sableux et argileux (argile gonflante) et contiennent des nodules calcaires.
- Le climat observé à N'Djamena et sa région est de type sahélo-soudanien tropical sec. Il est caractérisé par la prédominance d'une saison sèche longue et d'une saison humide courte.
- Les températures moyennes observées à N'djamena sont comprises entre 20°C et 45°C en saison sèche de novembre à mai et de 18°C à 30°C en saison des pluies de juin à septembre.
- La moyenne annuelle des précipitations pendant ces dernières années est de 584mm, avec des minima et maxima compris entre 225 et 1000 mm.

[176] Appellation actuelle de l'ex Fort Lamy depuis 1973.

[177] La ville de Kousserie fait frontière avec le Tchad au niveau de N'Djamena

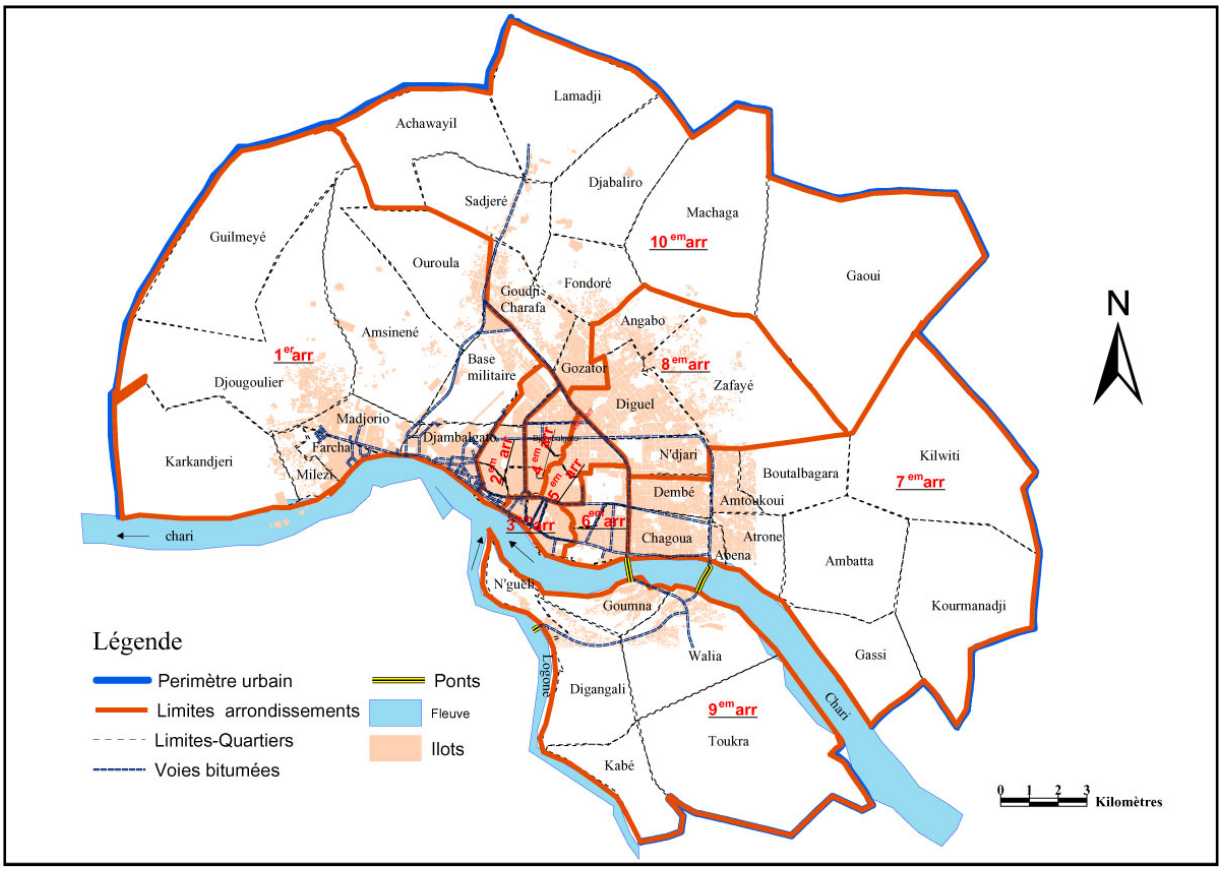
Carte n° 4. Les limites administratives de la ville de N'Djamena en 2005



Source : Mairie de N'Djamena, réalisation Hassane Mahamat-Hemchi.

La carte 4 nous montre ici les limites de la ville de N'Djamena d'après la loi n°009/PR/2005 du 15 juillet 2005 portant statut particulier de la ville de N'Djamena qui a donné des limites exactes aux 10 arrondissements que compose la capitale tchadienne. Mais ces limites qui sont issues de la restitution de la prise de vue de 2002 nous montrent très bien le décalage sur l'extension urbaine qui existe aujourd'hui sur l'occupation au sol des bâtis selon la restitution de la vue aérienne en date de 2008 (carte 4). Aujourd'hui, il y a aussi une restitution qui date de 2012, mais qui n'est pas disponible au grand public. Par ailleurs, les limites de la ville ont toujours été revues par le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Habitat (MATUH) et la Mairie selon l'occupation au sol des bâtis sans qu'il n'y ait des textes qui accompagnent le processus d'évolution et d'extension de la ville. Ceci explique très bien les limites données aux différents arrondissements en 2008 selon le MATUH sur la base de la restitution du 2002 (voir carte 5).

Carte n° 5. Le découpage administratif de la ville de N'Djamena



Source : MATUH, 2008.

3.1.1.b. Contraintes géographiques : une ville sur un site plat et inondable

Le site qui abrite la ville de N'Djamena est très plat (Dobingar, 2001 ; Ngaressem, 1998), avec une altitude qui varie entre 293 à 298m. Cette plaine alluviale est parsemée de nombreux bassins de retentions, appelés par la population locale des Bouta[178] ou " *fleuves d'ordures* "[179], qui sont actuellement des zones inondables au sein de la ville en saison de pluie. C'est sur cet espace aux contraintes multiples que l'habitat s'est développé, pour donner l'actuelle ville de N'Djamena (Vivien, 2006). L'évolution urbaine était très modérée à la fin des années 70 et au début des années 80, mais de 1982 à nos jours, l'extension de la ville de N'djamena a été accélérée par différents processus sociaux comme l'exode rural, la croissance économique et démographique. D'abord, l'on constate que plus la diversité ville-campagne est grande, plus les flux sont intenses entre les deux territoires (Anon, 1996). Ce qui place le Tchad parmi les Etats à rythme d'urbanisation non soutenu par le manque de diffusion de la population à travers le territoire national durant les années 70. Puis, après les

[178] Bouta appellation locale des rivières urbaines qui traversent la ville de N'Djamena

[179] Patrice Lorton, 2006, Tchad : l'enfance enchainée, carnet de route (documentaire) France 2.

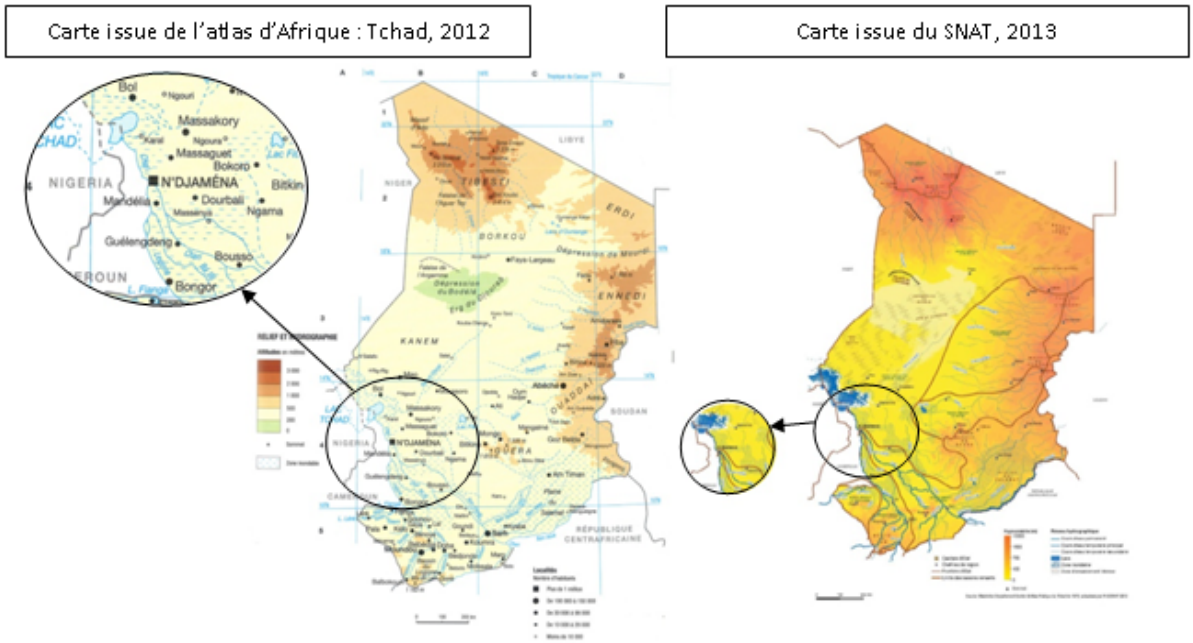
événements de 1979[180] (la guerre civile), poursuivis par la période des troubles des années 80, N'Djamena a subit un étalement désordonné de l'espace urbain. Ceci révèle l'intensité du processus qui se vit de nos jours dans la périphérie. Cette situation est aussi fonction de l'évolution démographique stimulée par la migration des populations de toutes les autres villes du pays en direction de la capitale.

La ville a grandi par un processus évolutif et remarquablement successif ; chaque étape d'évolution urbaine correspond à une évolution en expansion de l'habitat. Ainsi, les quartiers créés ont suivi la logique de regroupement ou recollement selon les origines régionales[181] ainsi que selon les différences confessionnelles. Ce regroupement basé sur des liens familiaux est aujourd'hui significatif de certains noms de quartiers au sein de la ville de N'Djamena. Par ailleurs, l'appellation des quartiers de la ville est influencée par la langue arabe locale tchadienne (Zakaria, 2007). Ainsi, tous les quartiers de N'Djamena, depuis leurs créations jusqu'à maintenant, se sont à l'origine constitués sur des principes d'agrégation et de ségrégation : une ville "cruelle" à multiples facettes et notamment avec d'énormes richesses culturelles.

[180] Une guerre civile qui a durée 9 mois au sein de la ville de N'Djamena, et connue aujourd'hui sous l'appellation de la guerre de neuf mois (entre 1979 et 1980).

[181] Nordistes souvent musulmans ou sudistes souvent chrétiens.

Carte n° 6. Carte illustrative des terres inondables du Tchad



Source : réalisation Hassane Mahamat-Hemchi.

Ces différentes cartes issues de diverses sources et de variables échelles (carte 6) illustrent très bien l'emplacement de la ville de N'Djamena sur un sol inondable. Selon Djibangar Madjirebaye[182], c'est seulement dans la période de 1972 à 1975 que N'Djamena a su gérer efficacement les problèmes liés au transport urbain. A cette époque, l'Etat avait instauré un système de transport en commun public pour desservir toute la ville de N'Djamena. Mais, juste après la mort du premier président le 13 avril 1975, ce dernier a disparu et il n'y a jamais eu d'autres transports publics dédiés à toute la population de la ville. Les services actuels de transport par minibus où « car » selon l'appellation locale et taxis urbains sont assurés par un secteur artisanal et / ou informel livré à la seule recherche du profit. Ce secteur est géré par des particuliers et des syndicats (Nadmian, 2011). Aujourd'hui, un nouveau phénomène s'impose tant bien que mal, celui des clandos[183] ou mototaxis en milieu urbain.

[182] Directeur de l'Industrie et de la Réglementation des Transports de Surface (DIRTS) au sein du Ministère des Infrastructures du Transport et de l'Aviation Civile (MITAC).

[183] Appellation locale des mototaxis.

3.1.2. L'évolution démographique et l'urbanisation

L'actuelle ville de N'Djamena, créée en 1900, abritait 2100 habitants en 1921 et s'appelait Fort Lamy, pour rendre hommage au commandant Lamy ; un missionnaire français mort en 1900[184]. Dans toutes les colonies occidentales, l'expérimentation des outils urbanistiques a commencé dès la création de la ville, la 1^{e}période de l'expérimentation s'étalant de 1900 à 1945, elle est caractérisée par le contrôle rigoureux de l'évolution urbaine par l'administration coloniale qui surveillait de près les mouvements des populations indigènes, comme partout en Afrique colonisée. Puisque cette époque correspond à celle du travail forcé, l'urbanisation était faible et la ville n'était pas attractive. Le travail, l'économie sont tous basés sur l'agriculture. Ainsi avant 1970, la capitale tchadienne se résumait essentiellement entre la rive droite du fleuve Chari du Sud au Sud - Ouest, et de l'aéroport au Nord-Ouest à la voie de contournement au Nord - Est et à l'Est (Ngaressem, 1998).

Cette croissance urbaine est causée par l'absence d'une véritable politique d'urbanisation et d'aménagement du territoire, il s'en est suivi une urbanisation accélérée, anarchique, largement alimentée par l'exode rural que provoquent l'insécurité, l'appauvrissement du milieu rural et les sécheresses (Kaspar Wyss, alii., 2000). Le premier document d'urbanisme de la ville a été élaboré en 1945 avant les indépendances et le second en 1961 (Dobingar, 1998) – pour une bonne maîtrise de la ville – juste une année après l'indépendance de la République du Tchad. Ces documents n'ont jamais été approuvés par l'administration en place, mais ils ont permis de suivre l'extension de la ville d'une manière ou d'une autre. Il a fallu attendre l'année 1974 pour faire un troisième document qui héritera du même sort que les précédents. Tous ces documents de planification ont eu du mal à s'adapter à l'évolution de la capitale tchadienne. Comme partout dans le monde, l'adaptation ou l'expérimentation des pratiques et théories occidentales sur la ville africaine a eu des hauts et des bas. Les documents n'ont pas tous étaient mauvais, le problème en est que ce jeune Etat qui est en manque de personnels qualifiés et autres moyens ne pourra plus donner une priorité à la question urbaine. Cela a sans doute engendré des effets (urbanisation spontanée, absence

[184] Le commandant Lamy fut tué à *la bataille de Kousséri*, le 22 avril 1900. Près de l'actuelle Kousséri (Cameroun) et l'actuelle N'Djamena au Tchad. Contre *Rabah* (ou *Rabih Fadlallah* vers 1842-1900), un seigneur de guerre au Soudan et de l'Afrique centrale.

d'équipements…) néfastes à la gestion actuelle et compliquant la prévision futuristes de la capitale tchadienne (zone inondable, habitat spontané, ségrégation spatiale…).

En 1997, le quatrième et le dernier document d'urbanisme de la ville de N'Djamena a été officiellement approuvé. Ce dernier s'appelle le Plan Urbain de Référence (PUR)[185], c'est un document sommaire pour une capitale en pleine extension. Ce document a pris en considération certaines recommandations des anciens documents, même s'ils n'étaient pas approuvés. Le PUR devait avoir une vision du moyen terme (10 ans) mais l'Etat l'a instauré par décret à une durée de 15ans pour une ville sans schéma directeur, ni autre document stratégique. Ce PUR compliquera sans doute la situation : par rapport aux réalités quotidiennes, ce document est en déphasage avec les nouvelles dynamiques que connaît le territoire face à la volonté politique actuelle d'aménagement de la capitale[186]. De même, un document de cadrage a été élaboré en 2008 pour qu'il soit une mise à niveau du PUR afin de pouvoir élaborer un Schéma Directeur d'Aménagement Urbain (SDAU).

Ainsi, il a fallu attendre l'année 2012 pour mettre sur pied le premier Plan de Circulation des Transports (PCT) de la ville de N'Djamena que nous allons l'analyser et l'argumenter un plus loin (cf. chapitre 7). Ce dernier, peine à être appliqué sur le terrain, conçu par un bureau d'étude étranger (Louis Berger), il ne s'adapte guère au contexte tchadien. Aujourd'hui, certaines recommandations du PCT sont en train d'être exécutées sur le terrain ; comme la création des trottoirs sur les nouvelles voies bitumées et aussi la création d'un service en charge du transport urbain au sein de la mairie de N'Djamena[187].

Enfin, par la même occasion le SDAU, tant attendu, a été élaboré ; mais non approuvé en 2012, faute d'inadaptation au contexte évolutif actuel de la ville de N'Djamena. Cependant, il a été relancé aujourd'hui par le Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Urbanisme et de l'Habitat (MATUH) pour qu'il prenne en considération tous les aspects urbanistiques de la capitale tchadienne.

---

[185] Le PUR est un document sommaire de planification urbaine, a été réalisé par le bureau d'étude *Groupe Huit* (un bureau d'études français). Financé par la mission de coopération et d'action culturelle au Tchad pour le compte de la mairie de N'Djamena.

[186] Depuis la production du pétrole au Tchad en 2003, la capitale politique est aussi devenue la capitale économique du pays.

[187] Voir *annexe 5.*

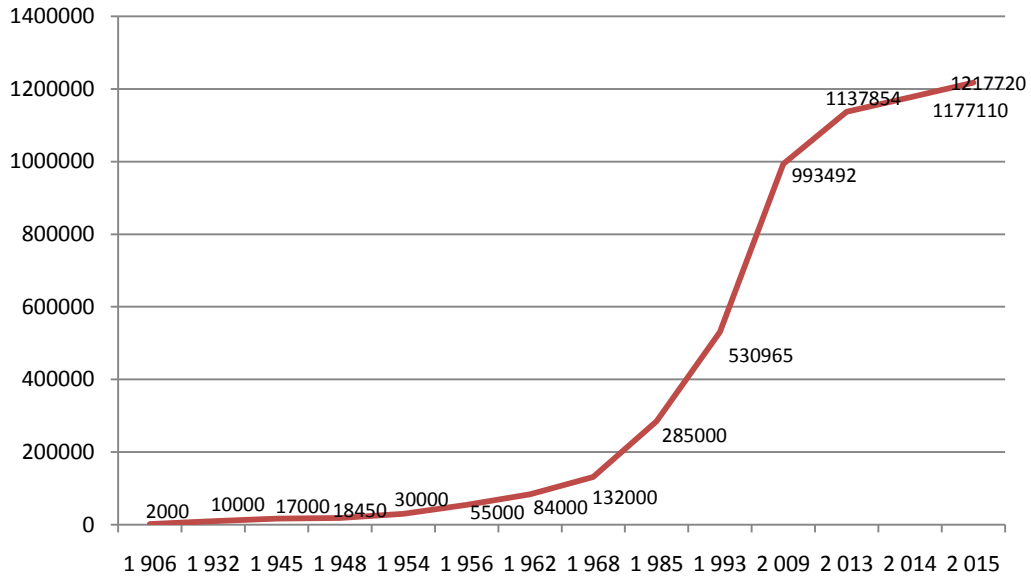
Par ailleurs, la planification est la base du développement. Cette dernière est fondée sur trois facteurs indissociables et qui se chevauchent entre eux ; à savoir le *temps*, *l'espace* et la *population*. La ville de N'Djamena a été gérée de telle manière que ces facteurs n'ont jamais été respectés dans le passé par les différents acteurs de manière concertée pour plusieurs raisons[188]. Ce qui fait qu'aujourd'hui ces facteurs peinent à être maîtrisés à l'échelle de toute la ville.

3.1.2.a. Évolution démographique de la ville de N'Djamena

La ville de N'Djamena créée en 1900 a connu une croissance démographique exponentielle. L'observation de cette évolution peut être scindée en trois périodes :

- D'abord, l'expérimentation de l'urbanisme de 1900 à 1945, est la première période. En 1900, la croissance de la population était relativement faible (3,1% en 1906); pour une population de 2000 habitants. En 26 ans, c'est-à-dire de 1906 à 1932, cette population a été multipliée par cinq malgré un taux d'accroissement de 3% (Ngaressem, 2001).

Graphe n° 1. Croissance de la population de N'Djamena



- La deuxième période commence à partir de 1945 et prend fin à la veille de l'indépendance (1960). Elle correspond à une augmentation en volume de près de

[188] L'ensemble des problèmes comme la guerre civile, crise de sécheresse des années 80 et 90, défaillances politiques et économiques.

cinq fois la population de 1945. En 1948, l'on remarque une chute, mais une chute qui donne un nouvel élan en faisant croître plus que deux fois le taux d'accroissement par rapport à la période précédente, passant de 2,6 à 6,4%. Ainsi, en 1956 on remarque un taux d'accroissement sans précédent, qui suit une évolution vertigineuse, cette croissance urbaine est sans doute motivée par la préparation du pays à la souveraineté internationale qui a été acquise en 1960.

- La troisième période commence à partir de l'indépendance du pays en 1960 et dure jusqu'à nos jours. Les estimations de la population urbaine à N'Djamena ont été fournies par deux recensements réalisés en 1962 et 1968. Ce ne sont que des dénombrements qui ont donnés un résultat respectif de 84 000 et 132 000 habitants[189]. Il a fallu attendre 1993 pour qu'il y'ait un recensement général de la population et de l'habitat (RGPH1)[190] pour connaître le nombre presqu'exact de la population résidante à N'Djamena. Ainsi, le recensement général de la population et de l'habitat (RGPH) de 1993 estime la population de N'Djamena à 530 965 habitants et le RGPH2 de 2009 donne un effectif de 993 492 habitants. Alors, sur la base du taux d'accroissement annuel du RGPH2, nous estimons en 2013 la population de N'Djamena à 1 207 596 habitants[191].

[189] Selon le rapport d'Africapolis II- 2010. Fiches Pays – République du Tchad

[190] Le premier vrai recensement général de la population et de l'habitat qui a eu lieu au Tchad en 1993.

[191] Une population estimative appuyée sur les données du RGPH2.

Tableau n° 1. Historique des données démographiques du Tchad

Date	Type de source démographique	Couverture
Période coloniale	Estimations issues des rapports annuels de l'administration coloniale (listes de villages et recensements par cantons)	Alain Beauvilain[192] (1993 et 1996)
1962	Enquête démographique par sondage	Au 1/5 ; préfecture du Lac Tchad
1962	Recensement du centre urbain de Fort Lamy	Actuel N'djamena
1964	Enquête démographique par sondage (INSEE)	1/20 – définition d'unités primaires de 300 habitants par tirage au sort dans des sous-strates – Excl.: Fort Lamy, partie des préfectures
1968	Recensement à vocation nationale	Exclus : B.E.T. Batha, Ouaddaï, Salamat (estimations faites à partir d'un taux de croissance estimé depuis 1964)
1993	Recensement Général de la Population et de l'Habitat	Certains cantons et poste administratif de Aouzou non recensés
2000	Estimations de la Société Tchadienne d'Eau et d'Electricité	Préfectures et centres urbains
2009	2eRecensement général de la population et de l'habitat	Nationale

Source : Africapolis II- 2010. Fiches Pays – République du Tchad.

Par ailleurs, le découpage administratif de N'Djamena en 1993 ne comptait que cinq arrondissements. A cette époque, la répartition de la population par arrondissement était très inégale (voir tableau 4). De même, la comparaison est significative sur les poids relatifs de la population en pourcentage et densités (habitants/ha) à travers les cinq arrondissements. Un 6e arrondissement a été créé en 1994 par arrêté[193], puis un 7e et 8e en 1999[194] et enfin un 9e et 10e en 2005[195]. Ce qui fait que la ville compte aujourd'hui dix arrondissements en 2005 (une référence administrative) mais sur le terrain, la ville a grandi de manière spontanée. Aujourd'hui, les limites de la ville ont dépassées Lamadji vers le Nord et désormais le village de Ngaoui fait partie de la ville N'Djamena vers l'Est (voir carte 4).

[192] Beauvilain Alain, 2003, Toumaï : l'aventure humaine. Paris, La Table Ronde, 238p.

[193] Arrêté ministériel n°056/MTPT/MIS/1994 portant les nouvelles limites de la capitale tchadienne.

[194] Le décret n°227/PR/MISD/1999 portant la restructuration des arrondissements municipaux de N'Djamena.

[195] Suite à la loi n°009/MATUH/SG/DUCC/CC1/MAT/SG/DEL/2005 fixant les limites du périmètre urbain de la commune de N'Djamena.

Tableau n° 2. La répartition de la population dans les cinq arrondissements de la ville en 1993

Découpage administratif	Population	Poids relatif en %	Superficie en ha	Densité en hab/ha
1er	32 144	6,1	990	32,5
2e	72 965	5,3	400	70
3e	61 997	11,7	580	106,9
4e	169 132	31,9	560	302
5e	239 727	45	1 470	152,7
Total	530 965	100	4 100	129,5

Source : RGPH – 1993 ; Vivien, 2006.

En effet, après un dépeuplement très important né des différentes guerres civiles[196], le développement de N'Djamena se fit avec une rapidité déconcertante. On constate qu'entre 1982 et 1984, la population a pratiquement doublé, passant de 150 000 à 289 000 habitants. Ensuite, de 1984 à 1994, la ville s'agrandit à un rythme oscillant entre 8% et 10% par an. Cette évolution suppose un doublement de la population en moins de 10 ans. Une croissance aussi rapide laisse supposer une multiplication par quatre au minimum des efforts d'équipement et d'aménagement pour maintenir un niveau de vie décent à la population (Dobingar, Balmet-Marty & Appolinnair, 1994).

En moins de 50ans, la population de la ville a été multipliée par plus de trente-cinq fois. Une telle expansion suppose des efforts d'aménagement correspondant à cette évolution. Or, ce ne fut pas le cas et l'interférence des événements de 1979 à 1982 et plus récemment en 2008[197] ont contribués à accentuer une situation déjà critique du fait de la rapide croissance urbaine spontanée.

[196] La guerre civile a prie fin au Tchad depuis février 2008.

[197] Les raides des rebelles venus du soudan jusqu'à la capitale tchadienne.

Tableau n° 3. La répartition de la population dans les dix arrondissements de la ville en 2013

Arrondissement	surface (ha)	population RGPG2 (2009)	Population (2013)	densité (hab/ha)
1	4778	77817	94587	20
2	1880	67983	82634	44
3	390	41305	50206	129
4	423	75096	91280	216
5	630	103019	125220	199
6	422	47420	57639	137
7	1685	230905	280666	167
8	2599	189916	230844	89
9	1297	78241	95102	73
10	2709	81790	99416	37
	16813	**993492**	**1207596**	**72**

Source : RGPH2 de 2009 et de nos estimations sur la base du RGPH2.

Aujourd'hui, l'occupation au sol représentée dans le tableau 3 ressort des limites d'arrondissements du 2005 sur la base d'une population estimée en 2009. Ainsi, par comparaison à l'occupation au sol issue de la restitution de 2008[198], nous constatons une réelle différence dans les densités d'occupation au sol face à l'extension urbaine qui n'obéit à aucune logique de maîtrise urbaine.

Par ailleurs, il faut signaler aussi que l'étalement urbain est assuré d'abord par les chefs traditionnels appelé communément *boulama*[199], ensuite par la mairie et aujourd'hui par le MATUH. Mais ce dernier, arrive souvent trop tard. C'est-à-dire qu'il faudrait (?) un accompagnement par des enregistrements des occupants au sol, et la distribution des lots dans une logique de restructuration pour pouvoir assurer l'arrivée d'éventuelles équipements et infrastructures dans ces quartiers souvent défavorisés.

3.1.2.b. L'étalement urbain de N'Djamena

L'actuelle ville de N'Djamena, peuplée de 2100 habitants en 1921, était une bourgade coloniale du nom de Fort-Lamy devenue N'Djamena en 1973, verra sa population croître à un rythme accéléré et atteindre successivement 12 100 habitants en 1940, puis 16 000 habitants en 1947. Dans cette même logique sa population atteindra en 13ans les 64 997

[198] Des limites revues par le MATUH en avril 2008.

[199] *Boulama* est une appellation locale de chef traditionnel.

habitants (1960) aux années d'indépendances. Ainsi, la population de N'Djamena s'accroît bon gré mal gré de 317 959 habitants en 1978 à 425 600 habitants en 1990 (Goual, 1999, Moussa & N'dilbé, 2006). Ainsi l'occupation au sol est passée de 2840 ha en 1971 à 4500 ha en 1984, puis 5900 ha en 1995 (Ngaressem, 1998), ensuite 7120 ha en 1999 (BCEOM, 1999), et enfin aujourd'hui à plus de 20 000ha (Ngaressem, 2013). En 50 ans, sa population a été multipliée par 35 et depuis les années 80, elle double tous les 10 ans.

Face à l'étalement urbain non maîtrisé et qui n'est pas du tout maîtrisable par la mairie actuelle de la ville. N'Djamena mène aujourd'hui une expérience qui est en principe une aubaine pour la ville. Cette opportunité s'explique par la décentralisation du système de gestion de la ville de N'Djamena. La ville compte 10 arrondissements qui sont érigés en communes urbaines avec autonomie de gestion. Par ailleurs, la répartition de la population à travers les différents arrondissements n'est pas la même. Il en est de même pour les équipements socioculturels. Car, les communes centrales concentrent les équipements publics de hautes fréquentations et les lieux de productions comme marchés, gares, etc. Par contre, les communes périphériques jouent le rôle de dortoir et aussi parfois des zones de transit.

3.1.3. Le développement socioéconomique et la politique de la ville de N'Djamena

Le Tchad, de par son histoire, sa localisation au cœur de l'Afrique et berceau de l'humanité depuis la découverte de Toumaï[200], est aujourd'hui un carrefour de diversité culturelle. Le pays compte aujourd'hui une centaine d'ethnies parlant autant de langues différentes qui demeurent une richesse culturelle inestimable, même si elles étaient causes et conséquences des difficultés de construction d'une identité nationale (Cabot & Bouquet, 1978). Aujourd'hui, seul l'arabe tchadien est parlé à l'échelle du pays, contre le français qui est la langue du travail (élites) dans la fonction publique et le monde des affaires.

Sur le plan religieux, on y trouve d'une part l'islam et le christianisme, d'autre part une série de pratiques (Guéra)[201], ou encore des rites d'initiations (Sarh)[202] dans certaines parties du

[200] *Toumaï* est le nom à un crâne fossile de primate découverte en 2001 au Tchad. L'âge du fossile est estimé à environ 7 millions d'années.

[201] Une des régions du Tchad qui a pour chef-lieu la ville de Mongo.

[202] Sarh est une ville du Tchad, située dans le sud du pays. Elle s'appelait avant 1972 Fort-Archambault.

territoire national. Même si les croyances animistes sont en régression aujourd'hui, les deux grandes religions (l'islam et le christianisme) sont vecteurs de séparation à travers le pays en général et dans la capitale en particulier. Le Nord et le centre du pays sont fortement peuplés par la communauté musulmane, tandis que la communauté chrétienne est en forte majorité dans la partie méridionale. Cette tendance est aujourd'hui visible à travers les différents quartiers de la capitale du Tchad.

3.1. 3.a. La place politique et sociale qu'occupe N'Djamena au sein du Tchad

N'Djamena demeure l'unique grande ville du pays. 38,2% de sa population bénéficiait d'un emploi en 1993, soit un peu plus de 54% des hommes recensés, âgés de 10 à plus de 80 ans, et 17,4% des femmes dans les mêmes tranches d'âges (Vivien, 2006). Le travail précoce, chez les enfants de 10 à 14 ans, n'est pas très développé dans la capitale tchadienne bien que de nombreux mineurs exercent fréquemment des petits métiers occasionnels[203] dans les principales rues de N'Djamena. Les tranches d'activité sont traditionnellement disparates en ville, et cela depuis toujours. L'activité économique de la ville de N'Djamena se caractérise par une relative hétérogénéité comparativement à celles des autres villes du pays. L'activité dominante est le commerce qui occupe 37,1% de personnes, soit environs 2 actifs n'djamenois sur 5. Les femmes exercent leurs activités pour la plupart dans l'informel (Vivien, 2006). S'agissant du travail féminin, l'inégalité est frappante, de nombreuses femmes exercent une infinité de petits métiers, notamment commerciaux. C'est toujours dans l'informel que ces femmes exercent leurs activités de nuit et de jour[204]. En effet, faute de relever un emploi salarié plus ou moins pérenne, les statisticiens ont tendance à classer dans la catégorie des « ménagères », donc des « sans emploi », un nombre indéterminé de femmes partiellement actives. Ainsi, la forte centralisation de l'administration tchadienne dans la capitale fait que la seconde activité qui occupe beaucoup les n'djamenois est l'administration publique et la défense[205].

---

[203] Le transport des sacs et des paniers des femmes ; c'est-à-dire, les paniers de la ménagère entre les étales du marché et les arrêts des minibus moyennant quelques pièces. Ils se débrouillent aussi avec la vente de l'eau, du cola où tout autre fruit, selon les saisons.

[204] Les ventes des fruits ou de la nourriture sur les principaux axes éclairés de la ville et à travers les différents marchés de la ville.

[205] Tous les corps de la défense à savoir la gendarmerie, la police, les militaires (nomades, de terre, de l'air etc.) sont tous implantés dans la ville de N'Djamena. Avec des camps de militaire en pleine centre- ville.

Par ailleurs, le sous-emploi d'une grande partie des hommes et des femmes d'âge actif frappe, non seulement les habitants peu qualifiés de la ville, mais plus durement encore de nombreux diplômés (Vivien, 2006), rejetés vers une contestation politique d'autant plus constante que le chômage se nourrit de l'arrivée annuelle de nouveaux contingents d'étudiants sans grandes perspectives d'insertion professionnelle[206]. Aujourd'hui, certains d'entre eux se lancent dans la pratique de mototaxis ou de marchands ambulants à travers les principales artères de la capitale. Comme cela a été constaté par certains auteurs comme Alain Vivien (2006), le chômage à N'Djamena touche très durement les diplômés de niveau supérieur ou égal au baccalauréat, corollaire probable de la difficulté d'insertion et de manque de débouché. Le secteur informel[207], très développé au sein de la ville de N'Djamena, absorbe une partie importante des sans-emplois, tantôt dans le secteur du petit commerce, tantôt dans la débrouillardise.

3.1.3.b. Une économie à l'image du développement du pays

Des relations de complémentarités économiques existaient néanmoins entre les populations des diverses origines et elles se perpétuent de nos jours à travers la ville de N'Djamena. Cela est à l'origine d'une économie d'échanges dont les acteurs principaux sont les commerçants musulmans. Au cours des décennies, les échanges ont pris de l'ampleur grâce à un dense réseau de marchés hebdomadaires en milieu rural et quotidien en milieu urbain. Les commerçants qui contrôlent les flux de produits locaux et de biens manufacturés importés sont organisés depuis longtemps en diasporas, en général situées de part et d'autres des principales frontières du pays (Cameroun, Nigéria au niveau de N'Djamena).

Les structures actuelles de la démographie promettent un doublement de la population d'ici 20 ans. Cela élargira sans doute le marché de la consommation nationale, tout en accroissant la pression les différentes ressources et les besoins en termes de services et d'emplois.

---

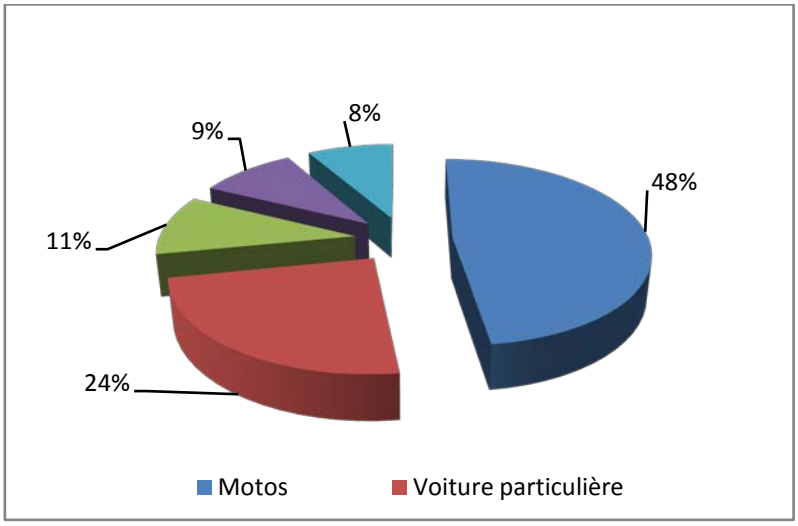
[206] Par ailleurs, un autre phénomène a pris ses marques ces dernières années, les ouvriers occasionnels qui se retrouvent aujourd'hui à côté du palais du 15 janvier dans le Diguel. Cet endroit connu de tous sous l'appellation de *doulla sabirine*. Qui signifie littéralement l'ombre de la patience en arabe local.

[207] Selon la définition du BIT, *rapport de 1972.*

3.2. Etat des lieux du secteur des transports urbains de la ville de N'Djamena

À N'Djamena, on remarque aujourd'hui que le trafic urbain est constitué en grande partie par des motos.

Graphe n° 2. Répartition des différentes catégories de mode de transport au sein de la ville de N'Djamena[208]



Source : Moussa Saramadji ; Directeur de la voirie et de l'assainissement de la mairie de N'Djamena. Colloque 2013.

L'étude du plan de circulation et de transports (PCT) de la ville de N'Djamena est inscrite dans le plan d'action n°17 de la stratégie sectorielle des transports au Tchad. Cette étude (la stratégie sectorielle des transports au Tchad) a été réalisée depuis 2006[209] pour une durée de 10ans par le bureau d'étude BECEOM S.A sur financement de l'Union Européenne. Cette stratégie sectorielle des transports au Tchad recommande l'élaboration du plan des transports et de circulation de la ville sur la base des éléments justificatifs suivants:

- D'abord, l'évolution de la demande des transports : Une ville capitale de plus d'un million d'habitants où le niveau de demande quotidienne en transport est estimé à environ 500 000 déplacements motorisés en 2011 (Salah Idjemi et Laurent, 2013). A cela s'ajoute l'évolution croissante des prix de transport qui sont aujourd'hui de

[208] Les pourcentages des différentes catégories de mode de transport se rapportent à l'ensemble du parc de véhicules de la ville de N'Djamena.

[209] La stratégie sectorielle des transports au Tchad.

l'ordre de 6,6% par an. La part de la consommation moyenne d'un ménage par jour est de l'ordre de 630FCFA[210], soit une moyenne de 19 000 FCFA/mois (approximativement à 29euros / mois). Ainsi, l'on peut estimer la consommation réservée par chaque ménage pour le transport au sein de la ville à 230 000FCFA/an.

- Puis, une voirie urbaine qui connaît aujourd'hui une évolution remarquable sur le linéaire bitumé qui n'était que de 60km en 2000 sur l'ensemble de la ville et qui est passé à 150km de longueur en 2012. Néanmoins, l'évolution linéaire bitumée connaît des manquements importants comme l'absence de trottoirs, de signalisations, de passages pour piétons sur les grands axes et aussi l'absence d'arrêts réglementés du transport en commun qu'assurent les minibus et taxis, sans oublier la prolifération de mototaxis à travers toute la ville.
- Enfin, la motorisation (la voiture particulière en général et les motos en particulier) est en forte croissance sur l'ensemble du pays et en particulier dans la ville de N'Djamena (Mahamat, 2013). Aujourd'hui, on constate une prolifération de parkings ou stations de vente des voitures de deuxième main dans les différents quartiers de la ville. Cette dernière, nouvelle pratique, prend de l'ampleur, car beaucoup d'hommes d'affaires se livrent à ce commerce de véhicules. En effet, c'est un commerce très rentable, selon ceux qui exercent cette pratique.

Photo n° 1. La station de vente de voiture de Mahamat Galmaye[211]



Parcs de voitures en vente :

Le parc de Mahamat Galmaye sise au rond-point du centenaire

[210] Selon l'Institut National de la Statistique d'Etudes Economiques et Démographiques du Tchad.

[211] Mahamat Galmaye est un grand commerçant connu au niveau de la ville de N'Djamena dans l'import export.

Le problème, c'est que ce sont des voitures d'occasion[212]. Même si, cette pratique ne fait pas bon ménage auprès des autorités en charge de la gestion urbaine, la population y trouve son compte (des voitures à bon prix). Car, il n'y a pas de politique de gestion et de vente des voitures par achats en crédits auprès des Banques de la place, ni de concessionnaires. La pratique de vente des véhicules de deuxième main est aussi monopolisée par une élite bien connue du système économique de la place, quand bien même, cette pratique légalement est interdite par l'Etat[213]. Ce phénomène évolue et prend de l'ampleur dans le système économique de la capitale tchadienne (Kimitene, 2013). Cette activité s'est imposée et répond très bien au portefeuille des ménages. Comme la pratique des mototaxis au sein de la ville ; autrement dit, tout le monde y trouve son compte – la population, l'Etat[214] et les commerçants.

Photo n° 2. Station de vente de voitures dans le 6e arrondissement



Cette photo a été prise à Chagoua (6e arrondissement) à côté du lycée Sacré-Cœur, témoigne la multiplication des stations de vente de voitures à travers la ville.

[212] Des voitures d'occasions en provenance des Etats-Unis, du Canada et d'Europe.

[213] Les hautes autorités essayent d'interdire par moment, mais des commerçants et hommes d'affaires Zaghawa exercent ce métier dans la plupart des cas. Ils bénéficient certains privilèges du pouvoir en place.

[214] La Mairie pour les taxes de circulation, le ministère des infrastructures, de transport et de l'aviation civile pour l'immatriculation.

Photo n° 3. Station de vente de voitures dans le 5e arrondissement



Cette image prise à Karkandjié à côté du marché de maïs, dans le 5e arrondissement.

Les entrées de ces voitures sont le port de Douala en Afrique Centrale ou le port du Cotonou en Afrique de l'Ouest. Le premier est situé à une distance de plus de 1500 km et le second se trouve à une distance de plus de 3000 km de la capitale tchadienne. Les voitures ne sont pas transportées de ces différents ports jusqu'à N'Djamena. Par ailleurs, après la chute du régime de Kadhafi en Libye, plusieurs voitures ont été amenées au Tchad, soit par voie légale soit, en majorité, par des rapts[215], ce qui fait qu'il y a une absence ou du moins une imprécision de l'effectif du parc automobile tchadien en général et de la ville de N'Djamena en particulier.

Les autorités en charge de la gestion du secteur du transport estiment que le parc immatriculé au Tchad en entier s'élève à 193 000 véhicules dont 59% de motos en 2011. En moyenne 15 000 nouvelles motos et 9 000 nouveaux véhicules se font immatriculer chaque

[215] Des infractions commises par la communauté *Toubou*. Une communauté qui vit de part et d'autre les frontières tchado-libyenne et nigérienne.

année au niveau de la ville de N'Djamena. Dans la plupart des cas, les motocyclistes se réservent à immatriculer leurs motos[216]. L'effectif des motos dépasse toutes les estimations faites par les différents acteurs et/ou études, souvent les jeunes circulent avec des motos sans plaque d'immatriculation. La police ne contrôle même pas les élèves en tenue de leur établissement aux heures de cours, ils sont dispensés de tout contrôle. De même, pour une bonne plaque d'immatriculation, l'on refait une copie pour la mettre sur la deuxième moto dans le même ménage ou parfois dans le ménage d'un membre de la famille résidant dans un autre quartier de la ville (Mahamat Hemchi, 2015)[217]. Parfois, des plaques de vieille moto qui ne sont pas en état de circulation se retrouvent sur des nouvelles motos. Même si le numéro du cadre de la nouvelle moto ne figure pas sur la carte grise. Aujourd'hui, en 2014, lorsque nous projetons les estimations de 2011, le parc total immatriculé de la ville de N'Djamena s'élève à 245 700, dont 144 963 motos (59% du parc total de la ville). Par ailleurs, notre enquête de mobilité urbaine relève que 18% des conducteurs de mototaxis circulent avec des faux papiers et 30% déclarent qu'ils n'ont aucun papier. Cela nous donne un pourcentage cumulé de 48% de mototaxis en circulation sans les pièces administratives nécessaires au sein de la ville de N'Djamena. Ainsi, l'effectif des mototaxis sans papiers en circulation est estimé à 10 560 motos, une estimation appuyée sur des données de la Brigade de la Circulation routière (BCR) de la Police Nationale. Enfin, les estimations du PTC (2012) de la ville de N'Djamena précisent que le parc de véhicules va doubler d'ici 2020.

3.2.1. Transport en commun : Pratique artisanale légalisée par nécessité

L'Etat a failli à sa responsabilité sur certains aspects de la gestion du transport urbain au niveau de la ville de N'Djamena (Mahamat, 2013 ; Salah Idjemi et Laurent, 2013). Manque en effet des textes de références[218], ainsi qu'un système efficace des transports publics. De manière générale, l'harmonisation et la gestion concertée dans l'action publique sont aussi manquantes (Salah Idjemi et Laurent, 2013), et ce en particulier dans le secteur des

[216] Selon les données de notre enquête ménage de mobilités urbaines au sein de la ville de N'Djamena.

[217] Un article qui a été publié pour CODATU XVI 2015. Intitulé : *mototaxis ou clandos entre adaptation citoyenne et refus politique au sein de la ville de N'Djamena*. Avec une communication à la conférence qui s'est tenue du 2 au 5 février 2015 à Istanbul – Turquie.

[218] En 2014, des textes ont été réalisés par la mairie de la ville de N'Djamena, sans concertation avec le ministère des infrastructures, de transports et de l'aviation civile selon le Directeur général des transports de surface du MITAC. A l'exemple de l'arrêté n°095/M/SG/2014 portant règlementation du trafic urbain.

transports urbains. Même, si la décentralisation a pris effet à partir de 2012, elle peine à donner les effets escomptés au niveau de la ville de N'Djamena. Plusieurs réponses ou facteurs peuvent entrer en jeu dans l'inefficacité de la gestion assurée par les différents élus au niveau des dix communes d'arrondissement de la ville. Par exemple, à la base, les élus actuels ont été proposés par les différents partis politiques, ce n'est pas une émanation du peuple (une manière spéciale de faire de la politique au Tchad). Une fois élus, ces derniers sont contraints de s'accommoder aux principes du parti au pouvoir. D'autres insuffisances sont à signaler comme le manque de moyens techniques, financiers et surtout de personnel qualifié. Les « élus » sont ainsi obligés de répondre dans l'urgence aux problèmes quotidiens. Pourtant, la ville évolue à plusieurs vitesses : une croissance démographique annuelle de plus de 5% de la population, un étalement urbain de plus de 20 000 ha et une demande de transport qui évolue annuellement de 6,6%. Face à tout cela, l'offre de transport en commun est toujours restée la même, bien que le parc automobile s'agrandisse, le transport en commun se fasse au quotidien dans des conditions de débrouille. Ce qui a pérennisé le transport collectif en pratique artisanale par nécessité.

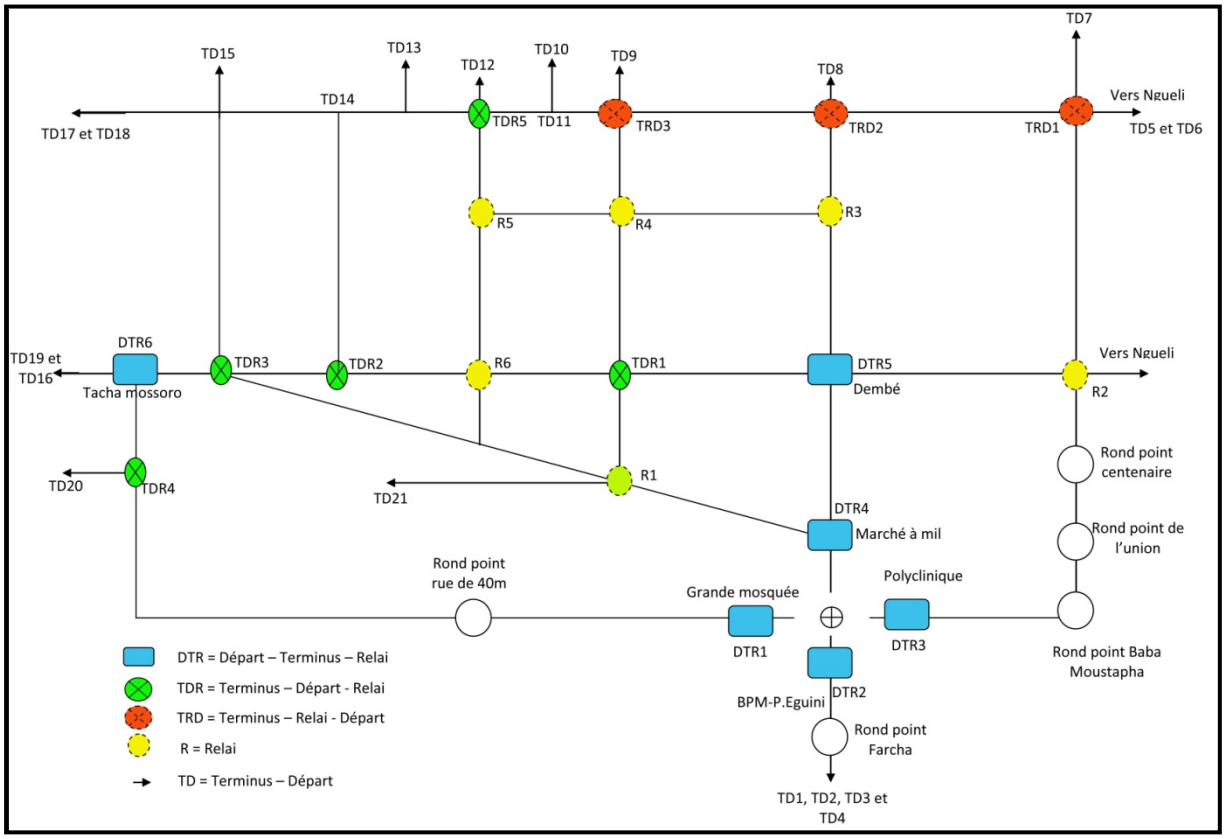
Une débrouille qui a sa propre logique où on peut trouver de l'ordre (Balandier, 1988 ; Godard, 2002) au vu de la gestion assurée par les différents syndicats à laquelle la population a su s'adapter facilement. De l'ordre dans un désordre absolu se vit ainsi à tous les niveaux. La responsabilité revient à tout le monde. Mais, la plus grande responsabilité revient à l'Etat (Mahamat, 2013 ; Dobingar, 1998 ; Moussa & N'dilbé, 2006 ; Madjirebaye, 2014), même s'il est aux abonnés absents. Mais, le système de transport en place est en marche tant bien que mal pour répondre à la demande. Même si les solutions d'urgence sont à l'origine des problèmes de demain (Orfeuil, 2002).

Le parc automobile évolue chaque jour au sein de la ville et ceci personne ne le conteste au vu de la prolifération des parkings de vente de voitures à travers la ville. Les stations de vente se créent, les prévisions du PCT et du SNAT ont annoncé le dédoublement du parc d'ici 2020. Le ministère des Infrastructures, du transport et de l'aviation civile (MITAC) enregistre l'immatriculation de plus de 9 000 véhicules par an au niveau de la ville de N'Djamena. Aujourd'hui, le problème n'est pas sur la taille du parc automobile mais, sur la qualité du parc, surtout sur celui des transports publics comme les taxis et les minibus.

Cette ville qui compte plus d'un million d'habitants fonctionne à sa manière et fait vivre des milliers de ménages sur tous les plans. Cela veut dire que le système de gestion des

transports en commun n'est pas aussi mauvais qu'on l'imagine, même s'il n'obéit visiblement à aucune logique normative. Au fond, le système est bien structuré par l'intermédiaire des différents syndicats qui assurent une gestion méticuleuse à travers les différentes stations de départs et d'arrivées, selon le schéma suivant, fait sur la base du réseau des minibus de la ville.

Schéma n° 9. Fonctionnement du réseau des minibus de la ville de N'Djamena



Réalisation Hassane Mahamat-Hemchi

Aujourd'hui, même si le parc automobile de la ville augmente, le parc du transport public, surtout celui des minibus, est le même depuis des décennies. Face à cette réalité, la demande en transport tout comme l'étalement urbain et la croissance démographique croient sans cesse. Ainsi, face à la stagnation de l'offre et à l'évolution de la demande, un autre système de transport a fait son apparition au milieu des années 2000 (Mahamat-Hemchi, 2015), ce système n'est rien autre que celui des mototaxis. Ce dernier demeure aujourd'hui le plus populaire des moyens de transport en commun, estimé à plus de 22 000 mototaxis en 2013 par la police nationale. Aujourd'hui, cette pratique évolue sur une ville capitale de plus de 1 207 000 d'habitants en 2013. Le MITAC a estimé l'immatriculation de plus de 15 000 motos par an. En 2011, la mairie a dénombré 500 000 déplacements

motorisés au niveau de la ville de N'Djamena. Néanmoins, l'effectif exact des mototaxis en général et celui des motos en particulier reste non déterminé au niveau de la ville.

L'on peut qualifier de formidable machine le système actuel du transport artisanal de la ville de N'Djamena. Ce regard change l'analyse du problème dans la mesure où, souvent, l'administration ou toutes les autres études qualifient les transports publics dans les villes africaines comme de l'informel où règne un désordre absolu (Kassi, 2007 ; Faye, 2013 ; Guy-Obain, 2011). Mais ce désordre est institutionnalisé par les syndicats et accepté par la population, il est tantôt cautionné et tantôt décrié par l'Etat, mais il demeure pour nous une réussite, sur le travail accompli jusqu'à présent de réponse incessante à la demande de la population locale. Car dans une ville où il n'y a jamais eu une entreprise publique ou privée ou tout simplement une AOT pour gérer le transport en public, les différents syndicats de la place ont su mettre leur ingéniosité pour faire fonctionner le transport public de manière artisanale au service de la population sans l'intervention de l'Etat ni apport du secteur privé, juste avec des particuliers qui sont les propriétaires des minibus et taxis. Ce qui fait que nous pouvons qualifier de réussite et aussi d'originale la ville de N'Djamena en matière de transports en commun par rapport à certaines capitales africaines comme Niamey, Cotonou et Nouakchott.

3.2.2. Transport en commun de N'Djamena : prototype

Depuis près de 40 ans, le système de transport en commun de la capitale tchadienne appartient à des particuliers et est géré par ces derniers en collaboration avec les différents syndicats de la ville. Mais la ville arrive à se débrouiller tant bien que mal avec les vieux minibus et taxis urbains (PRPATU, 2010), selon un système de gestion spécifique et avec un parc automobile de mauvaise qualité (PRPATU, 2010 ; Mahamat, 2013 ; Madjirebaye, 2014). La spécificité réside sur l'ingéniosité de la gestion assurée par les syndicats, même si les véhicules appartiennent à des particuliers. Certains, propriétaires sont aussi chauffeurs en même temps.

La mairie de la ville de N'Djamena, vient de se doter d'un nouveau service de transport urbain en 2014 (voir les organigrammes de la mairie en annexe 4). Un service mis en place suite aux recommandations du premier document de planification sur le secteur des transports de la ville de N'Djamena (PCT qui date de 2012). Aujourd'hui, la mairie dispose

d'un document de réglementation du trafic urbain au niveau de la ville suite à l'arrêté n°095/M/SG/2014 portant réglementation du trafic urbain.

Pourtant, dans certaines villes d'Afrique, comme Brazzaville, Nouakchott, Nairobi… (Guy-Obain, 2011 ; Diagana, 2010) l'on trouve des sociétés publiques ou privées en charge du transport en commun. Même dans le secteur dit informel comme à Nairobi (Morleo, 2014)[219], il y a toujours des entreprises en charge du secteur du transport public. Mais au niveau de la ville de N'Djamena, ce sont les minibus que la population locale appelle « cars » qui assurent au quotidien les déplacements. Ces minibus sont en quelque sorte les catalyseurs de l'extension urbaine (Dobingar, 1998 ; Mahamat-Hemchi, 2014), car souvent ils partent au-delà des terminus connus par les syndicats et les autorités pour la recherche de clients, ce qui a fait que dans les années 1990, les terminus des minibus étaient majoritairement limités à la première voie de contournement. À l'observation, la qualité médiocre du système de transport urbain de la ville N'Djamena (selon l'enquête ménage) explique très bien l'absence de solution adéquate. Le parc de transport urbain compte selon la mairie environ 1000 taxis et 3000 minibus (Salah Idjemi et Laurent, 2013). Même si l'étude du projet de renouvellement du parc automobile de transport urbain de N'Djamena de 2010 donne un effectif de 1 780 voitures (minibus et taxis). La discordance dans les effectifs énoncés par les différents acteurs, montre très bien l'absence de concertation et de partage des données (Salah Idjemi et Laurent, 2013 ; Ngarassem, 2013). Le problème de toutes ses données où sources de données réside sur leurs fiabilités, car elles toutes des estimations et parfois des projections appuyées sur des estimations. Aucune étude détaillée n'a été menée sur le secteur des transports au sein de la ville de N'Djamena. D'ailleurs, les syndicats n'ont pas des registres fiables pour répertorier tous leurs membres et pareils pour l'administration.

Sans oublier le nombre indéterminé de motos et surtout de mototaxis au sein de la ville. Le système de fonctionnement des transports publics gérés par les syndicats donne des logiques de gestion très complexes vues de l'extérieur, mais très bien hiérarchisées. Les responsabilités sont bien réparties entre les commis qui gèrent sur les différentes stations à travers la ville et les syndicats depuis leurs bureaux.

---

[219] http://www.urbanews.fr/2014/02/27/40447-quand-les-reseaux-de-transport-informels-de-nairobi-sont-cartographies/

Par ailleurs, les mototaxis ont leur propre raison d'être et leur gestion demeure très complexe, il fut un temps où c'était le syndicat national des mototaxis (SNMT), puis la relève a été prise par le syndicat national des transports hayine (SNTH) et enfin par différents syndicats à travers chaque commune d'arrondissement lorsque les différents maires ont pris fonction dans les dix communes d'arrondissement de la ville (Mahamat-Hemchi, 2015).

Ces différentes entités (syndicats), fonctionnent dans la légalité selon des principes bien connus par les autorités et acceptées, par nécessité, par la population. D'abord, la particularité de ce secteur est que l'Etat n'a pas su le prendre en main depuis les premiers rapports sur la stratégie nationale de lutte contre la pauvreté qui a soulevé la problématique des transports urbains en 1999. Le projet d'étude sur le renouvellement du parc urbain de la ville de N'Djamena en date de 2010 et enfin aujourd'hui le PCT de la ville qui date de 2012, témoignent de l'urgence et de la nécessité de mettre en place une stratégie de gestion des transports urbains au niveau de la capitale tchadienne.

La stratégie actuelle développée par les différents syndicats est une réussite (voir chapitre 6), si l'on jette un regard rétrospectif sur la responsabilité de l'Etat dans ce secteur au niveau de N'Djamena. Le système imposé par les syndicats fonctionne à merveille, même si il n'y a pas un transport de qualité, ni même une entreprise de transport public ou une politique de gestion efficace du secteur. Mais, il existe tout de même des minibus et des taxis urbains qui assurent au quotidien le déplacement de la population à travers les différents quartiers de la ville vers le centre-ville qui regorge la plupart des équipements socio-collectifs. Le fonctionnement a été toujours assimilé à la débrouille dans un désordre quotidien géré par les syndicats, assumé par l'Etat et vécu au quotidien par la population. La conscience du désordre se situe sur la ligne du temps entre l'oubli des conditions antérieures et l'ignorance des états à venir par tous les acteurs de la ville et en particulier par l'Etat. Dans cette situation incertaine, la population, les syndicats et l'Etat parviennent difficilement à définir et à fixer leur choix et à orienter leurs conduites (Balandier, 1988). Le fonctionnement actuel de transport en commun qui se gère de manière artisanale, à travers la ville, a l'air d'un désordre, mais il s'agit d'un désordre de façade qui s'appuie en réalité sur une gestion pensée et maîtrisée par les syndicats, qui a le mérite d'être mise en valeur par les autorités.

Car, à travers les différentes stations de minibus et taxis, il y a des règles et conditions à accomplir quotidiennement et d'autres hebdomadaires. Au niveau des stations, les sorties des minibus et taxis obéissent à des règles établies par les syndicats, comme l'obligation

d'attendre son tour avant de charger sa voiture. En cas d'infraction, le chauffeur doit payer une amende de 3 000 FCFA qui est imposée par les différents syndicats et acceptée par les propriétaires des voitures. En cas de refus de payer l'amende, le syndicat appellera la police, cette fois-ci l'amende remontera à 6 000 FCFA, ce qui fait que la moitié de cette somme est allouée à la police. Cette logique est suivie à la lettre par la plupart des chauffeurs au niveau des grandes stations qui sont à côté des grands marchés de la ville où il faut payer des taxes journalières pour le syndicat et aussi un forfait de 100 FCFA sur chaque minibus qui sort de la station. Une somme qui servira d'abord à payer le personnel du commis de la station et aussi la cotisation mensuelle de la station à l'égard du syndicat.

Par ailleurs, il y a toujours des personnes qui vont enfreindre la loi, peu importe la sanction et la rigueur de la surveillance. Pour ceux-là, que tout le monde appelle communément *mpelté*, qui désigne ceux qui ne suivent pas les tours au niveau des stations, ils font juste des va et vient sur les différentes lignes de minibus et taxis, pour ramasser des clients et les déposer tout au long de leurs trajets. Mais ceux-là aussi ont leurs logiques de fonctionnement, au lieu de payer le commis mis en place par le syndicat, ils ont leurs propres rabatteurs et qui collecte une certaine somme sur chaque voiture. Souvent, les endroits connus comme mpelté sont à une distance de 500m minimum des stations connues et gérées par les syndicats. Ainsi, le système en place est une réussite pour une ville dont la population croît annuellement de plus 5% et où la demande de transports urbains évolue de plus 6,6% par an. Tant bien que mal, la population arrive à se déplacer.

3.2.2.1. Différence entre les cars de N'Djamena et les matatus de Nairobi

Même si la ville de N'Djamena n'a jamais eu de transport public de qualité, cela n'empêche pas de voir les différents minibus et taxis circulés à travers la ville depuis des décennies et, ces derniers temps, avec la prolifération des mototaxis, la situation se complique davantage.

La comparaison n'est pas une raison, mais nous essayons de faire la part des choses entre la ville de N'Djamena et celle de Nairobi (Kenya). L'aspect comparatif du secteur des transports en commun à Nairobi réside sur les Matatus qui sont aussi des minibus de transport informel de la capitale kenyane.

Au niveau de la ville de Nairobi[220]

- A Nairobi, il y a une logique de fonctionnement des matatus fondée sur la numérotation des matatus[221] à travers les différentes lignes connues de la ville ;
- La cadence des matatus est bien assurée avec des arrêts précis et connus de tous au niveau de la ville ;
- Les matatus appartiennent à des entreprises et sont gérés par ses différentes entreprises ;
- Il existe aussi le bus formel de transport public au sein de la ville qui assure les différentes liaisons quotidiennement ;
- La ville de Nairobi contient des bidonvilles et compte plus de 3 000 000 d'habitants.

Au niveau de la ville de N'Djamena

- Absence d'entreprise publique ou privée pour le transport en commun au niveau de la ville ;
- Les minibus ou cars appartiennent à des particuliers et sont gérés par des syndicats et parfois par les chauffeurs ;
- Absence de bus formel au sein de la ville et la pratique actuelle est considéré comme formelle, pour notre part, nous la considérons comme une pratique artisanale ;
- Les différentes lignes des minibus ne sont pas numérotées à travers la ville ;
- Absence de cadence ou d'arrêts de minibus, même si les lignes sont bien connues de tout le monde. Il suffit de dire stop, afin de pouvoir descendre quand on est arrivé à destination, si l'on veut descendre avant le terminus ;
- La ville de N'Djamena compte plus de 1 207 000 personnes en 2013, sur une surface de plus de 20 000ha.

N'Djamena et Nairobi sont deux mondes différents sur plusieurs plans : socioculturels, économique et politique. Mais cela n'empêche pas de voir les différents circuits de fonctionnement des transports en commun : les cars à N'Djamena et les matatus à Nairobi. Des circuits, presque les mêmes, qui s'effectuent dans la débrouille et du désordre absolu sur fond d'une logique assurée par les syndicats au niveau de N'Djamena et les entreprises

[220] Les données sur la ville de Nairobi sont issues de Mc cormick Dorothy et al., 2012 et de Migwi Wanjohi, 2011 (voir bibliographie).

[221] L'appellation des minibus du *transport artisanal* de Nairobi au Kenya.

privés en charge du transport collectif au niveau de Nairobi. Il suffit de s'approcher et se familiariser pour pouvoir déceler la particularité et les réussites du système actuel des transports en commun de la ville de N'Djamena à la différence des autres villes d'Afrique. Au lieu de jouer aux abonnés absents, les autorités doivent saisir cette opportunité afin de prendre en compte et mettre en place une flotte de taxis et minibus de qualité et d'assurer l'encadrement de ces derniers par l'intermédiaire des différents syndicats, vu leurs expériences et leur méthode de gestion qui s'adapte au contexte socioculturel de la ville. « On pourrait penser que ce scénario ressemble à une sorte de chaos maîtrisé, mais en réalité le réseau marche bien, et c'est d'ailleurs à travers ce modèle que l'on se déplace majoritairement dans le monde » disait Bruno Morleo (2014) lorsqu'il met en valeur les vertus du transport informel de Nairobi (Matatus).

D'ailleurs, la confiance n'exclut pas le contrôle, l'Etat doit assurer un contrôle de qualité sur tous les plans et un accompagnement du secteur afin de pouvoir donner à la population un système de transport public adéquat et à l'image de la politique actuelle : N'Djamena vitrine de l'Afrique.

Tableau n° 4. Les données de comparaison entre N'Djamena et Nairobi

	N'Djamena (Tchad)	**Nairobi (Kenya)[222]**
Population	1 207 000en 2013	3 138 295 habitants en 2009
Surface	200 km^2	696 km^2
Densité	6035 habitants/ km^2	4515habitants/ km^2
Appellation	Cars (minibus)	Matatus (minibus)
Autorités de gestion	Syndicats	SACCO (Matatu Owners Association) association des propriétaires des Matatus
Nombre de ligne	18 lignes	130 lignes différentes

Source : Migwi, 2011 et Mccormick et al., 2012 ; RGPH2, 2009.

3.3. L'offre du transport public de la ville de N'Djamena

L'offre du transport public est inadaptée au système de gestion des centres urbains du pays en général et de N'Djamena en particulier. Aujourd'hui, la capitale tchadienne regorge de quatre différents modes de transport en commun : les minibus, les taxis urbains, les mototaxis et le transport du personnel. Chaque catégorie de transport en commun à son

[222] http://www.prb.org/pdf11/kenya-population-data-sheet-2011.pdf

système de fonctionnement et sa raison d'être, ce qui fait que chaque type à ses atouts et ses contraintes vis-à-vis de la population usagère du mode de transport.

Sur l'ensemble du territoire national, l'Institut National de la Statistique, des Etudes Economiques et Démographiques (INSEED) informe les milieux économiques, financiers et monétaires publics et privés, les partenaires au développement et l'ensemble des utilisateurs de la mise en place de l'Indice Harmonisé des Prix à la Consommation (IHPC) depuis janvier 2008. Cet indice est harmonisé, car il est un instrument de convergence utilisé par presque tous les Etats membres de l'Observatoire Economique et Statistique d'Afrique Subsaharienne (AFRISTAT) pour suivre mensuellement l'évolution des prix. Ainsi, l'INSEED réalise des travaux de refonte et de suivi des prix pour passer de l'Indice des Prix à la Consommation (IPC) à l'IHPC avec l'appui technique d'AFRISTAT et de ses partenaires comme la Banque Africaine de Développement (BAD).

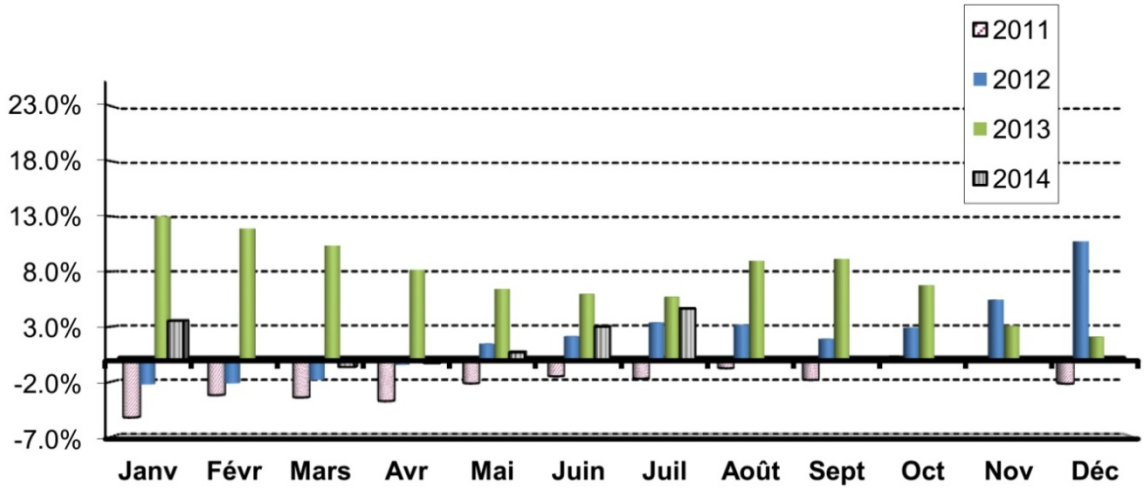
Aujourd'hui, la couverture de l'IHPC se limite à la ville de N'Djamena. Le panier de la ménagère comprend 330 variétés suivies dans 320 points d'observation à travers la ville. Ainsi, 3000 relevés de prix sont effectués en moyenne chaque mois. L'année de base de l'IHPC est 2005 et les coefficients de pondération de l'indice proviennent de la deuxième Enquête sur la Consommation et le Secteur Informel au Tchad (ECOSIT2) réalisée en 2003-2004 auprès de 1024 ménages à N'Djamena.

Tableau n° 5. Les indices des prix en fonction des consommations de la ville de N'Djamena

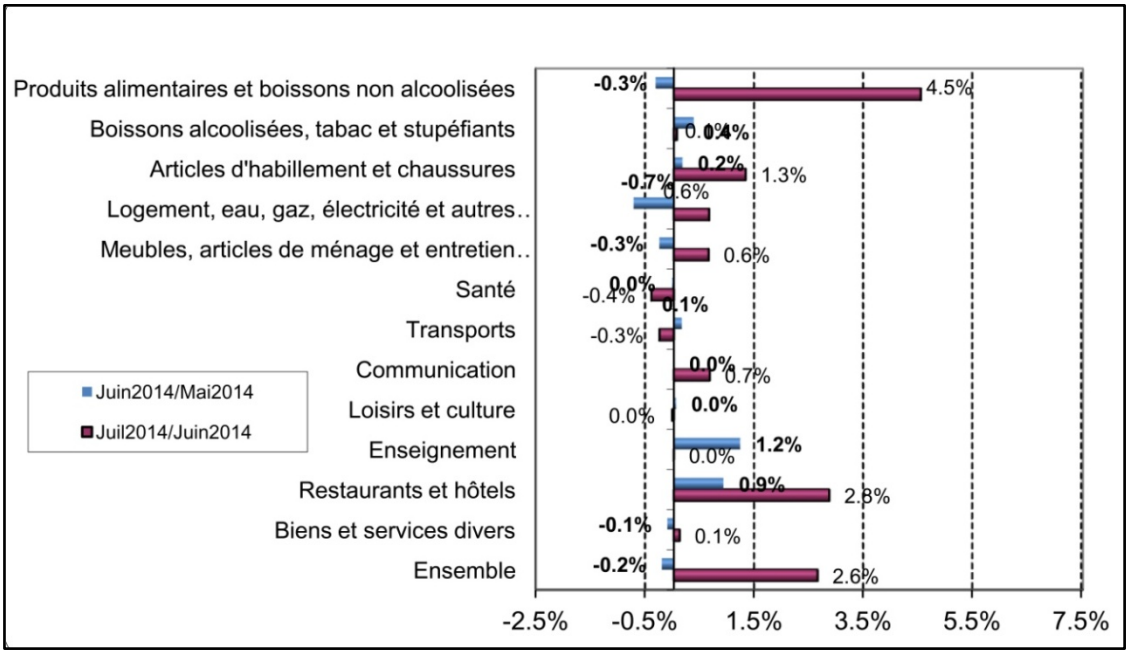
	Pondérations	**2013**	**2014**
Fonction	**En pourcentage (%)**	**12 mois**	**12 mois**
Produits alimentaires et boissons non alcoolisées	46,18	-0,9	8,3
Boissons alcoolisées et tabacs	3,08	2,4	11,6
Articles d'habillement et chaussures	10,88	3,4	1,9
Logement, eau, gaz, électricité et autres combustibles	13,31	-2,8	-2,0
Meubles, articles de ménage et entretien courant de la maison	4,23	5,1	7,4
Santé	2,73	3,8	0,1
Transports	**6,36**	**12,8**	**-3,8**
Communications	2,35	0,0	0,7
Loisirs et culture	3,55	3,9	1,9
Enseignement	0,96	6,4	9,5
Restaurants et hôtels	4,63	-5,5	3,9
Biens et services divers	1,74	15,9	2,0
Indice global	**100**	**0,6**	**4,6**

Source : INSEED [http://www.inseedtchad.com]

Graphe n° 3. Variations annuelles de l'indice des prix



Graphe n° 4. Variations mensuelles des indices des prix par fonction de consommation



Source : Observation des prix pour la ville de N'Djamena (INSEED 07/2014) [http://www.inseedtchad.com]

L'offre du transport en commun de la ville de N'Djamena est confrontée à la rareté et à la cherté des transports urbains. Cette cherté est sans doute causée par les coûts d'exploitation élevés de vieux véhicules par l'inorganisation des transports urbains[223], par l'absence ou l'insuffisance des services de transports, par l'extension urbaine que connaît la ville et, surtout, par la faible solvabilité des populations. La preuve en est que la variation mensuelle des indices des prix en fonction de la consommation nous illustre très bien le

[223] Selon l'étude du projet de renouvellement de parc automobile du transport urbain de la ville de N'Djamena, 2010.

secteur du transport dans les dépenses des ménages (-0.3%) au cours du mois de juillet de l'année 2014 et pour toute l'année un indice de -3,8%. Pourtant, il était de 12,8% en 2013 (voir tableau n°5).

Une pauvreté caractérisée touche en grande partie la population de la ville de N'Djamena (Lorton, 2006). Elle a entrainé des effets irréversibles comme la pratique des mototaxis en réponse à la demande de cette population à faible revenu. Ainsi, d'autres paramètres comme la faible capacité du secteur privé, l'absence de mesures de régulation des transports urbains, l'évolution de la congestion et le mauvais état des voies de circulation ont fait que l'offre peine à suivre la demande.

Sur la base des informations que nous disposons, nous pouvons extrapoler les dépenses moyennes au quotidien de chaque ménage au sein de la ville de N'Djamena. D'abord, nous savons que le ménage tchadien, en général consacre 2,6% de ses dépenses au transport, alors qu'à N'Djamena cette dépense est de 6,8% (PCT, 2012). La tendance à la sous-estimation des dépenses de transport dans les enquêtes de consommation fait que ces chiffres sont bien en-dessous de ce qui est généralement constaté dans les autres villes africaines, entre 8% et 15% (Plat, 2003). Sachant que chaque année, la part engloutie par le transport augmente de 6,6%, ce qui donne une augmentation de 15 177 FCFA par année (selon l'INSEED).

Les dépenses moyennes au quotidien d'un ménage sont ainsi estimées à 9 300 FCFA et la part de transport représente 630FCFA/jour. Ainsi, le revenu minimum d'un ménage par mois est de 279 000 FCFA. Ce dernier est calculé sur la base des dépenses constatées au quotidien par un ménage. Le prix moyen de déplacement par minibus ou taxi urbain à l'échelle de la ville de N'Djamena est de 250 FCFA d'après l'enquête de mobilité urbaine. Cet aspect sera développé un peu plus loin au chapitre 5.

Tableau n° 6. Estimation des dépenses journalières d'un ménage

	Jour	**Mois**	**Année**
Les dépenses du transport par ménage	630 FCFA	9 300 FCFA	9 300 FCFA
Les dépenses totales à la consommation par ménage	19 000 FCFA	279 000 FCFA	279 000 FCFA
Revenu minimum estimé pour chaque ménage	230 000 FCFA	3 394 500 FCFA	3 394 000 FCFA

Source : Réalisation Hassane Mahamat-Hemchi

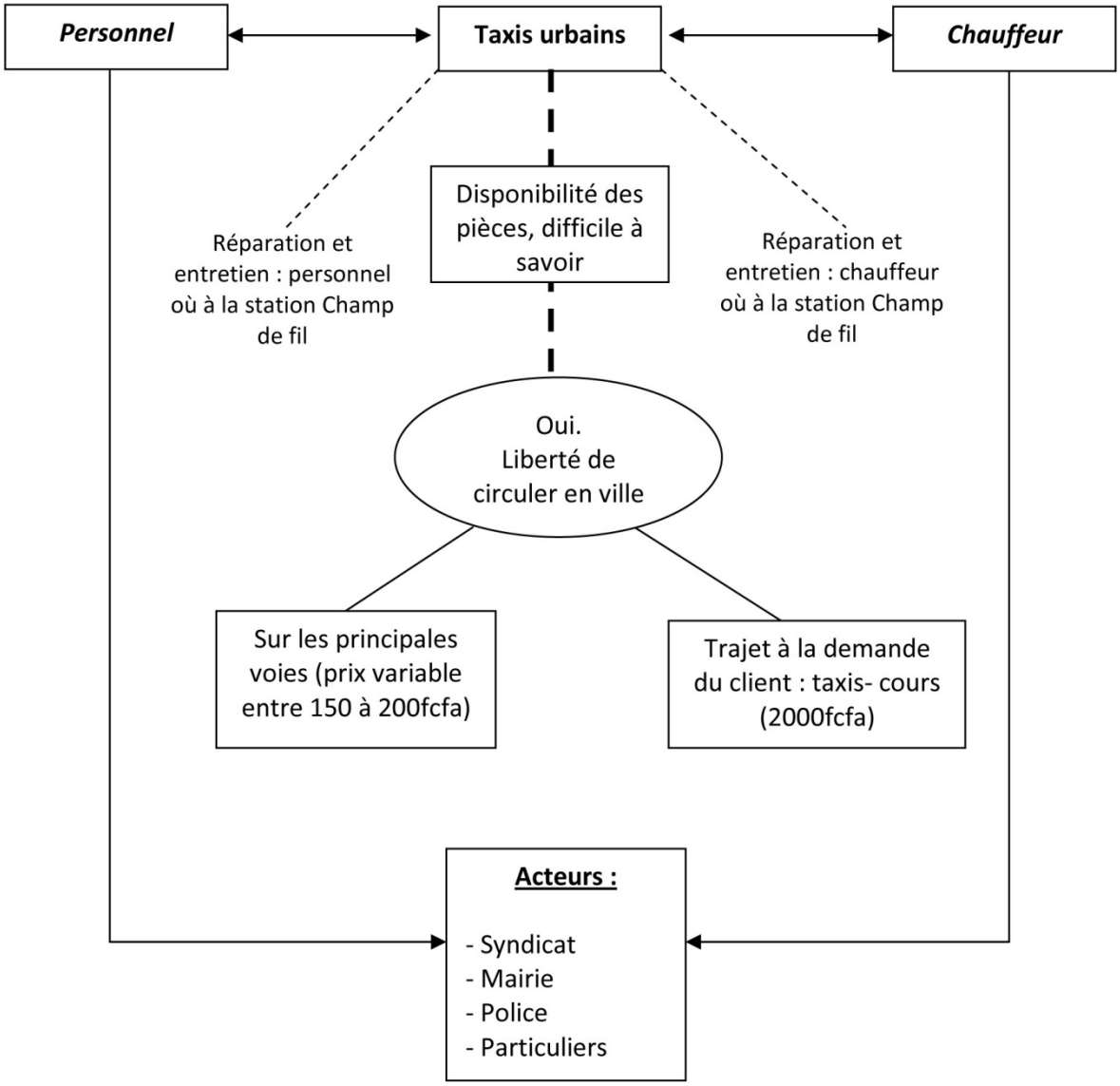
3.3.1. Les taxis urbains : des voitures d'une autre époque

Les taxis de la ville de N'Djamena sont de couleur jaune, leur effectif est composé en forte majorité par des véhicules de marque Peugeot qui datent des années 1990, suivis des Corolla de marque Toyota de différentes séries et différentes années de production, mais beaucoup plus récentes que les Peugeot.

Le plus souvent, les taxis circulent sur les principales artères de la capitale : les axes les plus fréquentés de la ville[224]. Certains arrondissements, comme le 9e par exemple, ne sont pas desservis régulièrement ; sauf si le client prend le taxi à la course. Les taxis fonctionnent en mode ramassage à travers des lignes bien connues par la population et les autorités et avec des arrêts spontanés tout au long de ces lignes. Ainsi, tout au long de cette distance le taximan peut prendre des clients et les faire descendre spontanément à la demande des usagers. Par ailleurs, les taxis sont parfois gérés par les propriétaires que nous appelons « personnel » (cf. schéma n°10), parfois par des chauffeurs choisis par les propriétaires. Ces derniers possèdent certaines connaissances sur l'entretien des taxis et si la panne dépasse leurs connaissances, ils réparent les véhicules au niveau de la station de champ de fil (cf. schéma n°10).

[224] Ce sont souvent les axes bitumés de la ville.

Schéma n° 10. Système de gestion et de fonctionnement des taxis urbains de la ville de N'Djamena



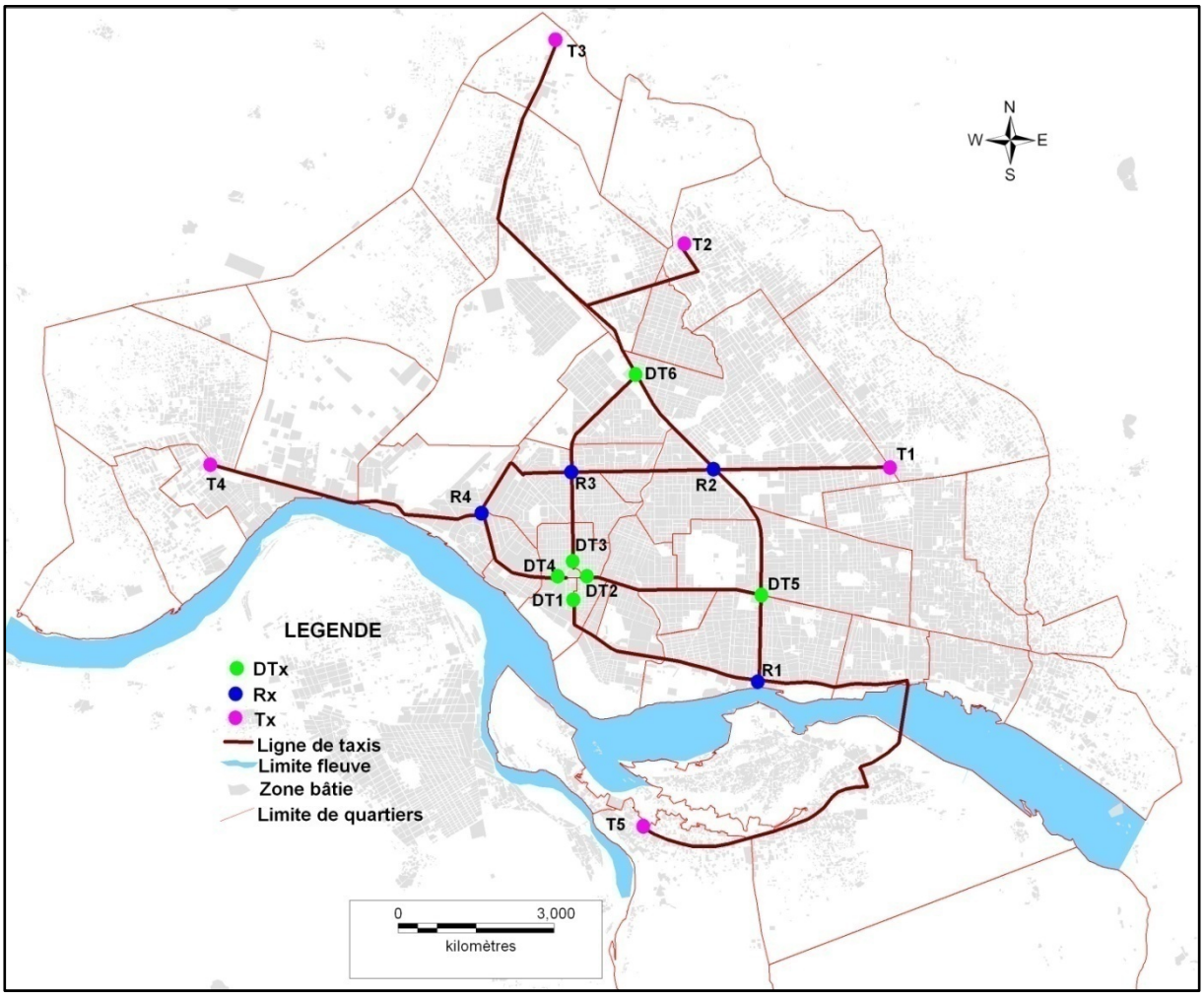
Réalisation Hassane Mahamat-Hemchi

Le système du taxi à la course est au prix de 2 000 FCFA. Ce prix est connu de tous et fixé en concertation entre syndicat et propriétaire auprès des autorités compétentes. Mais, parfois la destination se négocie entre le client et le chauffeur pour la desserte de certains quartiers de la ville qui ne sont pas sur les lignes fréquentées par les taxis ou qui sont difficilement accessibles. Ce qui fait que parfois le prix à la course dépasse la limite fixée par les autorités.

Le réseau de taxis de la ville de N'Djamena passe à travers les principales voies de circulation de la ville (les différentes voies bitumées de la ville). Par ailleurs, les stations de taxis sont différentes de celles des minibus, par contre les lignes des taxis sont les mêmes que celles des minibus. D'abord, les Départs –Terminus (DTx) sont les principales stations de départs des taxis et ces dernières sont en majorité implantées au centre-ville (cf. carte n°7). Ensuite,

les Relais (R) sont en quelque sorte des pôles de correspondance et, enfin, les Terminus (T) sont tous dans les quartiers périphériques de la ville voir carte n°7.

Carte n° 7. Le réseau des taxis de la ville de N'Djamena



Source : Réalisation Hassane Mahamat Hemchi

Tableau n° 7. La répartition des différentes lignes de taxis urbains en fonction de leurs distances et du prix du transport par déplacement

Lignes	Appellation des lignes	Prix (FCFA)	Distance (km)
DT3-R3-DT6	Gd. marché – Rue 40 – Rue 50	250	3,74
DT1-R1	Gd. marché – Chagoua	150	4,40
DT1-R1-DT5	Gd. marché – Dembé	200	6,00
DT4-R4-T4	Gd. marché – Farcha	250	7,80
DT3-R3-R2-T1	Gd.marché – Rond-point hamama	300	7,90
DT6-T2	Tacha Mossoro- Kalatchou	300	4,00
DT6-T3	Tacha Mossoro - Lamadji	300	7,62
DT5-T6	Dembe – Rond-point 10 octobre	200	2,90
DT5-R1-T5	Dembé – Ngueli	300	11,74

Source : Hassane Mahamat Hemchi

Aujourd'hui, ce sont les syndicats qui gèrent les cadences, les priorités et planifient les différentes lignes que les taxis empruntent. Ces syndicats[225] sont la Coopérative des transporteurs urbains– interurbains et location des véhicules (COOP-TUR) et le Syndicat National des Transporteurs (SYNAT), par l'intermédiaire de la Coopérative des taxis (COOP Taxis). Aujourd'hui, les syndicats jouent le rôle de la mairie. En 2012, dans les services de la mairie de N'Djamena, il n'y a pratiquement aucune information disponible sur ce mode de transport en commun (schéma n°10).

Photo n° 4. L'état d'usure des taxis urbains de N'Djamena



Cette photo prise le 10/09/2014 au niveau de la station de Dembé (DT5) illustre bien l'état avancé de l'usure des taxis urbain de N'Djamena. Cette image montre l'exemple d'un taxi de marque Peugeot 504

[225] Voir le *chapitre 6* qui illustre en détail le rôle des différents acteurs des transports publics au sein de la ville de N'Djamena.

Photo n° 5. Le parc des taxis de Dembé (Départ –Terminus : DT5)



Cette photo prise au même moment et au même endroit que la photo n°4 (DT5) montre bien l'état avancé de l'usure des taxis urbain de N'Djamena. La majorité des taxis urbains de N'Djamena sont de marque Peugeot de séries 504 et familiale.

Lors du premier voyage de terrain pour la collecte de données, les agents de la mairie[226] nous recommandent d'approcher les syndicats en charge de la gestion des taxis urbains de la ville pour avoir assez d'informations. Mais, aujourd'hui, suite aux recommandations du PCT de 2012, il y a eu la création de la direction de l'urbanisme, de l'aménagement et du transport urbain, au sein de laquelle a vu le jour le service du transport urbain et circulation routière, selon le nouveau organigramme de la mairie de N'Djamena (voir annexe 5). L'état du secteur montre bien les lacunes institutionnelles et humaines qui sont liées à la gestion du transport en commun. Les taxis en circulation appartiennent à des particuliers. Certains particuliers disposent de plusieurs taxis ce qui montre bien l'absence d'une autorité organisatrice des transports (AOT) ou d'une régie en charge de la gestion, du suivi et même du contrôle (PRPATU, 2010 ; Madjirebaye, 2014).

[226] Chef de service du transport urbain.

L'état du parc en circulation des taxis est d'une autre époque. Ceux qui circulent ne subissent aucun contrôle technique et, souvent, même les portières ne se ferment pas bien. Il est presque impossible de chercher du confort dans les taxis jaunes en circulation. « Aujourd'hui si vous circulez à N'Djamena, vous verrez des véhicules qui n'ont aucun organe fonctionnel qui transportent des personnes » disait Adoum Younousmi, le ministre actuel des infrastructures de transports et de l'aviation civile (MITAC). Le ministre en charge du secteur. Il reconnaît la défaillance de l'administration (Mahamat, 2013).

Les réparations se font par les propriétaires ; souvent, les chauffeurs ont des notions de réparation sur les petites pannes de circulation. Sinon, ils vont à la station « champ de fil[227] ».

Photo n° 6. Le plus grand garage de réparation de N'Djamena



[227] le parc de réparation de véhicules le plus connu de la ville de N'Djamena par la technicité de ses bricoleurs qui savent tout faire à un prix qui se négocie sur place

Photo n° 7. La station de Champ de fil : une friche devenue garage à ciel ouvert



Ces photos (n°6 et n°7) prises au niveau de la station « champ de fil » :
parc de réparation de toutes sortes de véhicules au niveau de N'Djamena

Le constat d'inconfort et d'insécurité dû à l'état de vétusté des véhicules assurant le transport en commun a été fait aussi par l'étude sur le renouvellement du parc des taxis et des minibus en date de 2010. Cette dernière a été initiée pour mieux organiser la profession et contribuer à donner une nouvelle image à la ville de N'Djamena. Dans un contexte où les infrastructures sont largement sous-développées, les coûts des transports sont parmi les plus élevés au monde et l'évolution démographique et urbanistique rend de plus en plus crucial le problème de transport urbain (PRPATU, 2010).

3.3.2. Les cars[228] : des minibus sous perfusions

Les minibus assurent une desserte plus étendue que ce qu'assurent les taxis au niveau de la ville de N'Djamena. Les minibus desservent aussi bien le centre-ville que les quartiers périphériques. Ce dernier demeure le moyen de transport public par excellence de tous les ménages à faible revenu. Ils assurent la desserte sur des trajets très bien définis et, lorsqu'ils

[228] L'appellation locale des minibus (voir photo n°5).

sont à la recherche de clients, les conducteurs de minibus dépassent les terminus d'arrêts connus par les usagers[229]. Ce moyen de transport intervient d'une manière ou d'une autre sur l'étalement urbain de la ville. Les minibus, comme les taxis, appartiennent tous à des particuliers. Un seul particulier peut en disposer autant qu'il veut et selon ses moyens. Mais, le véritable problème est que le propriétaire ne régularise qu'un seul minibus et les autres circulent sous la plaque d'immatriculation de celui qui est en situation régulière sans aucun papier[230]. Mais, ils ne vont pas travailler sur la même ligne. Ce qui fait qu'ils sont en contact téléphonique avec les autres si jamais la police arrête l'un des minibus en situation irrégulière, pour que les autres s'immobilisent où ils sont. Par ailleurs, comme dans le cas des taxis urbains, la gestion des minibus échappe aux autorités en charge de la gestion urbaine (Mairie). Ce sont les syndicats qui assurent leur gestion, la planification et, surtout, qui se chargent d'éviter tout conflit d'intérêts entre les différents propriétaires. C'est aussi l'une des raisons de la création d'un troisième syndicat (la Fédération Nationale des Syndicats Urbains et Interurbain du Tchad -FNSTUIT)[231].

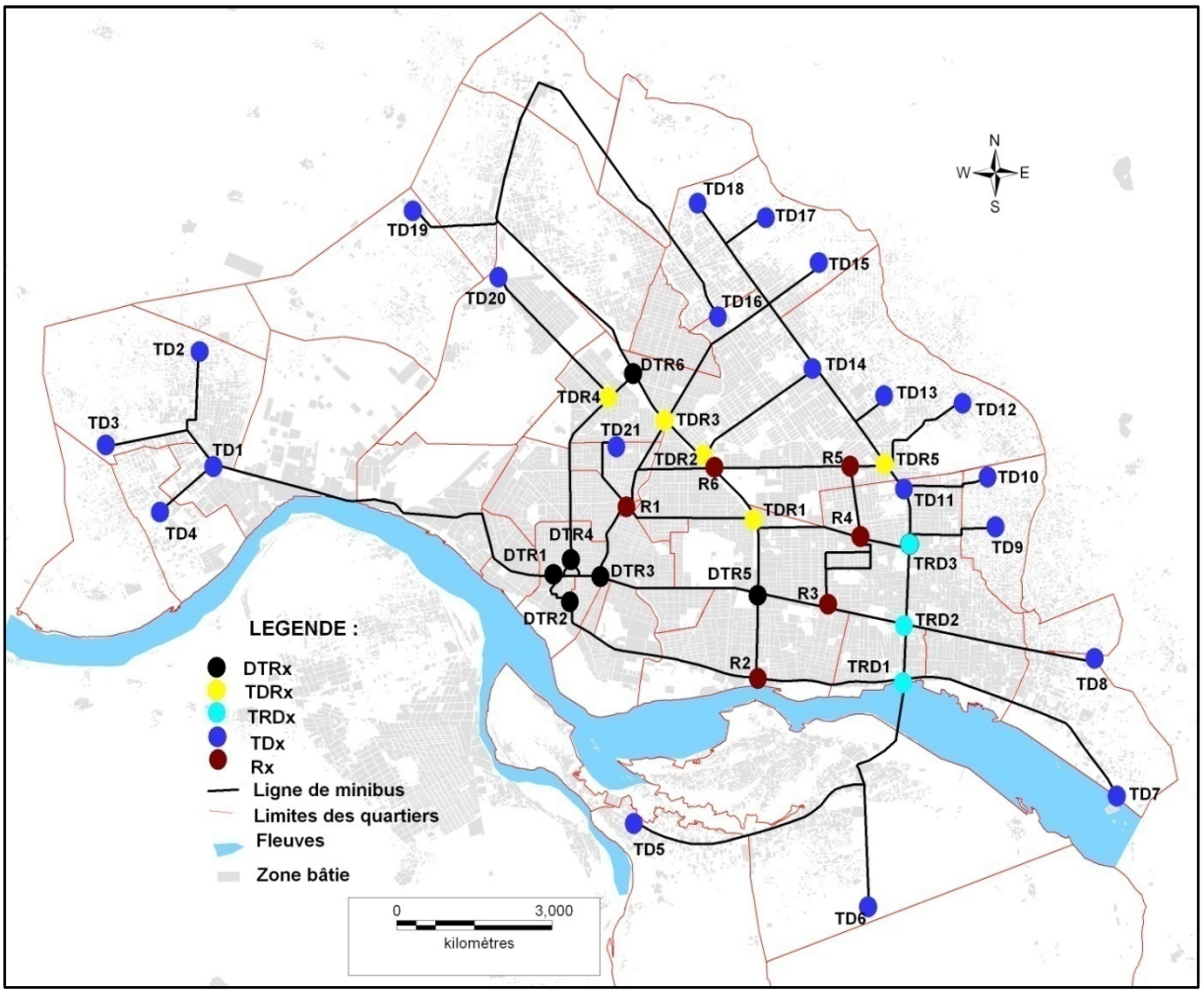
Par ailleurs, l'exercice de la profession est soumis à des obligations administratives dont l'inobservation entraîne des sanctions. Or, on a aujourd'hui une concurrence déloyale exercée par des non-membres de la profession. Il existe ainsi des minibus et aussi des taxis mis en circulation et appartenant à des particuliers non-professionnels (PRPATU, 2010).

[229] Parfois à la recherche des clients, les minibus partent en profondeur dans les quartiers à la recherche d'éventuel client en route vers les arrêts connu des minibus.

[230] Syndicat national des transporteurs du Tchad

[231] Ce syndicat appartient à la communauté Zaghawa (l'ethnie au pouvoir), c'est le seul syndicat que nous n'avons pas pu enquêter du fait de leur scepticisme et du non partage d'informations.

Carte n° 8. Le réseau des minibus : points de départs, terminus et nœuds relais au sein de la ville



Source : Réalisation Hassane Mahamat-Hemchi

Il a été question pour nous d'analyser et d'interpréter le système de fonctionnement des différentes stations de transport assurées par les minibus au sein de la ville de N'Djamena. Ce système complexe est géré par des syndicats. Nous avons instauré une nomenclature au système de fonctionnement actuel afin de rendre plus lisible le système en place par l'utilisation des lettres suivantes : DTR (départs, terminus et relai), TDR (terminus, départs et relais), TRD (terminus, relais et départs), TD (terminus et départs) et R (relais).

Nous avons choisi d'écrire DTR pour Départ, Terminus et Relais, car le choix de la disposition des lettres est fonction du rôle qu'assurent les différentes stations à l'échelle de la ville, selon notre observation et d'après les entretiens menés auprès de différents syndicats. De même, il a été question de donner des numérotations pour pouvoir identifier facilement les différentes lignes de minibus sur les cartes et surtout pour analyser des phénomènes à travers les stations que nous aborderons au niveau du chapitre6.

Plus précisément, dans l'abréviation **DTR**, le **D** de **départ** désigne des stations de départ par le flux qu'elles drainent et qui sont gérées par des syndicats par l'intermédiaire des commis[232]. Leurs implantations auprès des grands équipements socioculturels sont aussi prises en considération. Les DTR1, DTR2, DTR3 et DTR4 sont tous implantés à côté des grands marchés de la ville et de grands équipements comme les hôpitaux, la mairie, et certains sièges administratifs, qui font qu'une grande partie de la population vient en direction de ces lieux chaque matin. La présence des marchés leur donne ce privilège d'avoir des grandes stations de départ.

Ensuite, on entend par **terminus** (dans le **T** de **DTR**), le fait que chaque matin la population vienne en direction de ces lieux pour plusieurs raisons (marché, affaire, administration…). Ce sont beaucoup plus de femmes qui viennent au marché au quotidien pour faire les achats ; car ce sont des marchés à bon prix à l'échelle de la ville.

Enfin, c'est en dernière position que le rôle de **relais** (sorte de pôle de correspondance où nœud d'inter-modalité) se retrouve au niveau des **DTR** parce que certaines personnes quittent le 9e arrondissement et viennent au centre-ville pour repartir en direction de Farcha dans le 1er arrondissement ou dans le sens contraire. Le rôle que ces stations jouent comme relai est négligeable par rapport aux deux premiers (le départ et le terminus).

C'est dans cette logique que nous avons choisi toutes les possibilités de la disposition des lettres selon l'importance et le rôle que peut jouer chaque station au sein de la ville de N'Djamena dans le système de hiérarchisation du réseau des minibus : DTR (départs, terminus et relai), TDR (terminus, départs et relais), TRD (terminus, relais et départs), TD (terminus et départs) et R (relais).

[232] Le nombre de personnes qui travaillent pour les commis est fonction de la taille de la station et du nombre de lignes et de minibus à gérer sur la station.

Tableau n° 8. La synthèse sur les Départs Terminus et Relais de la ville

	DTR1	DTR2	DTR3	DTR4	DTR5	DTR6
Nom de la station	Pharmacie Eguini (station BPM)	Polyclinique	Marché de mil Nord Marché de mil Sud	Grande mosquée et Commissariat 3e arrond.	Dembé 1 Dembé 2	Tacha Mossoro
Les différentes lignes	Eguini – Farcha	Polyclinique-Sabaguali - Chagoua-Dembé Polyclinique – Chagoua –pont double voies – Ngueli Polyclinique - Farcha	M. mil – Dembé M. mil – Farcha M. mil – Karkandjié M. mil – Diguel (marché) M. mil – Rue 30m M. mil – Rue 50m M. mil – tacha Mossoro M. mil- palais 15 - Hamama	G. mosquée – Rue 30m G. mosquée – Rue 50m – tacha Mossoro	Dembé-Kaarkandjié- palais 15-Diguel (marché) – tacha Mossoro Dembé – Rue 30m Dembé- Chagoua –pont double voies – Ngueli Dembé – rond-point 10 octobre Dembé – M. mil Dembé-Ngueli Dembé-Toukra-Koundoul - Mandelia	T.Mossoro – Diguel- palais 15 – Karkandjié- Dembé T.mossoro- rue de 50m – m.mil T.Mossoro-marché bétail – Nguabo T.Mossoro-Amsinéné T.Mossoro-Kala tchou - Fondéré
Syndicats en charge de la gestion	FNSTUIT	SYNAT COOP-TUR FNSTUIT	SYNAT COOP-TUR FNSTUIT	SYNAT COOP-TUR	SYNAT COOP-TUR	SYNAT COOP-TUR
Nombre de d'arrondissements et quartiers desservis	Une dizaine de quartiers et trois arrondissements (1er, 2e et 3earrond.)	Une dizaine de quartiers et trois arrondissements (3e, 6e et 7e arrond.)	Plus d'une trentaine de quartiers desservis et huit arrondissements exceptés (1er et 2earrond.)	Plus d'une dizaine de quartiers desservis et cinq arrondissements (2e, 3e, 4e, 8eet 10e arrond.)	Plus d'une vingtaine de quartiers desservis et sept arrondissements (3e,4e,5e,6e,7e,8e et 9e arrond.)	Plus d'une trentaine de quartiers et neuf arrondissements desservis excepté le 9e arrond.

Réalisation : Hassane Mahamat-Hemchi

FNSTUIT : Fédération Nationale des Syndicats Urbains et Interurbains du Tchad

COOP-TUR : Coopérative des transporteurs urbains –interurbains et location des véhicules

SYNAT : Syndicat National des Transporteurs.

Tableau n° 9. Répartition de certaines lignes des minibus en fonction des prix et des distances à parcourir au niveau du réseau des cars de la ville

Lignes	Appellation des trajets	Prix (FCFA)	Distance (km)
DTR4-TDR4	Gd. marché – Rue 40 – Rue 50	250	3,74
DTR2-R2	Polyclique – Chagoua	150	4,40
DTR2-R2-DTR5	Polyclique – Dembé	200	6,00
DTR1-TD1	P. Eguini – Farcha	250	7,60
DTR3-R1-R6-R5-TDR5	M. mil – Rond-point Hamama	300	3,82
DTR3-R1-TDR3-DTR6	M. mil – Diguel - Tacha Mossoro	300	4,78
DTR6-TD16	Tacha mossoro - Lamadji	300	7,62
DTR5-R3-TRD2	Dembe – Rond-point 10 octobre	200	2,90
DTR5-TDR1-R6-TDR2-TDR3-DTR6	Dembé – Tacha Mossoro	300	5,40

Source : Hassane Mahamat-Hemchi

Le prix du voyage est fonction de la longueur de la ligne qu'empruntent les minibus au sein de la ville. De ce fait, certaines lignes sont plus chères que d'autres (voir tableau n°10). Ainsi, les prix varient d'une ligne à une autre. La gestion, le contrôle et le suivi échappent aux autorités (Mahamat, 2013 ; PRPATU, 2010 et entretiens 2014).

Par ailleurs, l'état des minibus en circulation laisse à désirer, le confort n'y est pas. Mais l'usage des minibus demeure l'unique moyen de transport en commun qui est à la portée de toutes les couches sociales de la ville de N'Djamena. Pour que les propriétaires des minibus (particuliers) s'adaptent à la cherté de la vie et à l'augmentation du prix de carburant, ils apportent des modifications sur l'état de conception des minibus en circulation. Ainsi, ils suppriment le réservoir à essence et lui font une perfusion à l'aide d'un bidon de cinq litres (photo n°8). D'abord, pour s'adapter aux fluctuations des prix du carburant, puis les minibus sont souvent garés lorsqu'il y a un contrôle de la brigade de la circulation routière (BCR). C'est pourquoi les chauffeurs n'ont pas envie de mettre plus d'essence dans leurs réservoirs. Car cela ampute les gains journaliers lorsqu'ils sont en arrêt. Et enfin, le car sous-perfusion demeure l'unique possibilité d'adaptation des vieux véhicules aux conditions et pratiques locales. C'est ce que les chauffeurs appellent « djolcos[233] ». Ce minibus (car), sous perfusion, est beaucoup plus économique en terme de consommation en essence qu'un minibus ordinaire car, avec ce bidon, il peut faire au maximum quatre allers retours de la ligne Dembé – Tacha Mossoro (DTR5-TDR1-R6-TDR2-TDR3-DTR6), soit une distance cumulée de

[233] Ce qui veut dire littéralement perfusion, en arabe local.

43,2km, avec seulement cinq litres d'essence. Le minibus en photo appartient à un chômeur aujourd'hui. Il a permis au propriétaire de pouvoir terminer ses études dans une université de la place[234], tout en ayant de quoi nourrir sa petite famille. Ainsi, la priorité n'est pas de satisfaire le client, mais de pouvoir gagner sa vie au quotidien à tout prix. Ainsi, disait le ministre actuel des infrastructures, des transports et de l'aviation civile en 2013 dans le magazine trimestriel « La route » : qu' « aujourd'hui si vous circulez à N'Djamena, vous verrez des véhicules qui n'ont aucun organe fonctionnel qui transportent des personnes ». Rien n'a été fait pour donner aux usagers un minimum de confort.

Certains conducteurs fument une cigarette tout en conduisant ces cars sous perfusions. Il s'agit souvent de jeunes qui n'ont jamais suivi de cours de conduite. Ils ont appris à conduire sur les différentes friches urbaines de la ville[235]. Certains jeunes sont sous l'effet de certains produits comme le Tramadol[236] et ils mettent en danger la sécurité publique en général et la santé des usagers en particulier. La non prise en considération de l'aspect qualité a été évoquée par plusieurs études faites sur la ville de N'Djamena (PRPATU, 2010 ; Mahamat, 2013 ; Salah Idjemi et Laurent, 2013).

[234] Pour garder l'anonymat sur son identité sur sa demande.

[235] Les terrains sur lesquels la population de N'Djamena apprenne à conduire sont l'ancien marché de bétails de Diguel, le champ de cours d'hippodrome et d'autres friches urbaines.

[236] La consommation excessive du Tramadol que la population appelle localement tra ou tramol.

Photo n° 8. Etat d'usure des minibus de N'Djamena



Cette image montre l'exemple d'un minibus sous perfusion (djolcos, l'appellation locale de perfusion)

Photo n° 9. Etat d'usure des minibus : Exemple de la station de Dembé (DTR5)



Cette photo prise le 10/09/2014 au niveau de la station de Dembé (DTR5) illustre bien l'état avancé de l'usure des minibus de N'Djamena..

Par ailleurs, les marques de véhicules qui assurent le système de transport de minibus sont des *Hice* (des petits cars). Ainsi, s'ajoute aux problèmes quotidiens de fonctionnement des minibus, l'absence du respect aux arrêts bien que la Mairie ait instauré un certain nombre de points d'arrêt des minibus et taxis en 2009. Ces derniers ne sont pas respectés ni par les conducteurs, ni aussi par les clients.

Pour que ces arrêts puissent être respectés, il faudra qu'il y ait un minimum d'espace pour le stationnement sans gêner de la fluidité de la circulation. Les points d'arrêts choisis par la mairie ne sont autres que des panneaux d'affichage qui contiennent le signalement des taxis ou des minibus, sans abris, ni trottoir. Dans la pratique, les minibus prennent leurs clients tout au long de la ligne de manière spontanée à la demande du client et aussi au souhait du conducteur. Le système de fonctionnement des minibus en détail, nous le verrons au chapitre 6, lorsque nous parlerons des différents acteurs en charge du transport public de la ville de N'Djamena.

Photo n° 10. L'organisation des sorties des minibus au niveau de la station de Dembé



La photo n°10, prise le 10/09/2014 dans la station de Dembé illustre la logique d'organisation assurée par les syndicats.

Photo n° 11. L'organisation des sorties des minibus au niveau de la station de Dembé



Pour quitter la station, il faut attendre son tour. Cette photo (n°11)) montre que les clients peuvent monter par l'arrière du minibus pour les chaises de derrière.

3.3.3. Les mototaxis : le transport hayine[237]

Le phénomène des mototaxis, appelés communément « clandos » par la population tchadienne, a pris une autre envergure ces derniers temps au sein de la capitale tchadienne, N'Djamena. Le mot hayine vient de l'appellation du syndicat national du transport hayine (SNTH). Un nom porteur de sens car le mot Hayine est dérivé de l'arabe local qui signifie « facile ». Le sens figuré donné à ce mot par les conducteurs des mototaxis voudrait dire « moins cher », comme ce dernier se négocie à partir de100 FCFA et 150 FCFA minimum le déplacement (Mahamat –Hemchi, 2015).

Jusqu'à leur apparition au milieu des années 2000, ce système de transport était interdit au sein de la ville de N'Djamena par les autorités en charge de la gestion du transport urbain. Mais, aujourd'hui, ce mode de transport a pris une nouvelle dynamique de manière illégale. L'on en voit dans presque tous les quartiers de la ville, surtout au niveau des croisements de différentes routes. Les mototaxis étaient gérés par le Syndicat National de Moto - Taxis

[237] Le mot *hayine* issu de l'arabe tchadien qui veut dire facile.

(SNMT). C'est ensuite le Syndicat National du Transport Hayine (SNTH) qui a pris en main la gestion des mototaxis (SNTH, créé en 2011) au niveau de la ville de N'Djamena.

Le système de fonctionnement de ce dernier est très simple. Le SNTH réglemente et gère les mototaxis à travers la ville par une méthode de décentralisation par arrondissement, et des fois, dans le même arrondissement, la répartition est faite à travers les différents carrefours et ce dans le souci d'empêcher tout conflit d'intérêts entre les jeunes de différents quartiers. Ce syndicat n'est aujourd'hui plus actif comme au départ, car ce dernier a été victime de son succès en 2013 c'est-à-dire, n'arrivait plus à gérer l'effectif de ses adhérents. Mais le phénomène des mototaxis a tellement pris d'ampleur qu'il est difficile de combattre ce moyen de transport au sein de la ville de N'Djamena.

Le SNTH avait à sa charge plus de 11 000 motos à travers la ville de N'Djamena en 2012. Il été impossible de gérer ce nombre pléthorique et en perpétuelle évolution des mototaxis par un seul syndicat qui n'a ni assez d'expériences, ni les moyens de pouvoir gérer efficacement tous les conducteurs de mototaxis. Cet effectif a atteint les 22 000 mototaxis selon les autorités (la Police Nationale). Face à cette évolution exponentielle, le Ministère de l'Intérieur et de la sécurité Publique a interdit par arrêté la circulation de mototaxis au sein de la ville de N'Djamena en mai 2013.

Pourtant, sur le terrain, les mototaxis sont en perpétuel déplacement au sein de la ville et la population accède facilement à ce mode de transport. D'abord, au niveau des points de stationnement des minibus, pour assurer le relais entre les terminus des minibus et les maisons des particuliers. Des fois même entre la périphérie et le centre-ville. Aujourd'hui, l'on en trouve au niveau des gares routières, des marchés et de certains équipements publics à fortes fréquentations comme les banques, les marchés, les hôpitaux, etc. A travers la ville, les mototaxis se reconnaissent par le port de leurs gilets, les couleurs sont fonction de chaque arrondissement, comme c'était le cas avant mai 2013. Aujourd'hui, l'utilisation des gilets en couleurs est interdite.

Photos n°12. Exemples de gilets des mototaxis



Images illustratives des gilets des clandomans (conducteur de moto taxis)

Bien que le SNTH avait la responsabilité et la volonté de pouvoir gérer le secteur (mais pas la capacité), après les élections communales de 2012, les différentes communes d'arrondissements ont initié des syndicats ou des groupements de syndicats à l'échelle de chaque arrondissement au niveau de la ville. Les mototaxis sont si nombreux que les conducteurs des autres modes de transport imputent la responsabilité des accidents aux clandomans (enquête ménage et entretiens). Ils causent des accidents au niveau des carrefours suite à leur précipitation toujours pressés pour gagner du temps et assurer le contrat journalier[238] pour avoir le premier client à la descente des minibus. Les mototaxis sont conduits par des jeunes désœuvrés, des diplômés sans emplois et d'autres personnes souvent des jeunes de moins de 30ans selon l'enquête ménage de mobilité urbaine et les entretiens auprès des conducteurs des mototaxis. Il reste le moyen de transport le plus risqué, mais aussi le plus répandu à travers la ville. On le trouve à n'importe quelle heure de la journée et même, de nuit dans les quartiers animés de la ville et aussi à côté des gares routières.

[238] Le contrat journalier est une pratique purement locale : c'est une entente entre le propriétaire de la moto et le conducteur de moto (clandoman) sur le travail de la journée. Selon les pratiques locales, le conducteur de moto doit amener le soir au propriétaire une somme de 2500fcfa et aussi verser quotidiennement au syndicat concerné une somme de 200fcfa. C'est une pratique formalisée par les syndicats, les conducteurs et les propriétaires de motos. Par ailleurs, le carburant qui sert pour circuler en ville toute la journée est au compte du conducteur. Ainsi, après tous ces prélèvements ce qui reste sera l'acquis journalier du conducteur.

Photo n° 13. Le phénomène des mototaxis à travers certaines rues de la ville



Cette image prise sur le rond-point de Dembé en direction de Chagoua, illustre bien l'annexion du phénomène des mototaxis sur les voies publiques.

Photo n° 14. L'exemple d'un carrefour des mototaxis



Cette image (photo n°14), prise à coté de la maison des femmes de N'Djamena (en face de la station d'essence « Express-Sud » dans le 5e arrondissement) montre bien l'annexion des trottoirs par les mototaxis.

Carte n° 9. La répartition des mototaxis sur la voie menant du lycée féminin à la gare d'Abéché



Source : Réalisation Hassane Mahamat-Hemchi

La présente carte nous illustre le phénomène des mototaxis en guise d'exemple sur une route bitume choisie au hasard. C'est une voie fréquentée par les minibus, nous avons pris le tronçon qui mène du lycée féminin à la gare d'Abéché au niveau du terminus des minibus qui viennent du marché à mil (TDR1). Sur une distance est de 1,25km. L'on y trouve 11 stations ou lieux de stationnement des mototaxis en attente de clients. Cela nous montre très bien le rôle que joue ce mode de transport (transport à la demande) dans le quotidien de la population n'djamenoise.

3.3.4. Le transport du personnel

Le déplacement du personnel de certaines entreprises privées comme Sogea-Satom[239] et de certains services de l'Etat sont assurés par le transport du personnel. Ce transport du personnel n'est pas assuré par des opérateurs privés, ce sont les entreprises, elles-mêmes ou les services concernés qui assurent le transport de leurs personnels à savoir : l'ASECNA, l'aéroport Hassan Djamous, le ministère des finances, l'ESSO, l'université de N'Djamena…

[239] Sogea- Satom est une multinationale française et filiale *de Vinci*, spécialisée dans le bâtiment et travaux publics.

Photos n° 15. Le transport des étudiants de l'université de N'Djamena



Ce sont les bus qui ont été commandés suite aux recommandations de l'étude du projet de renouvellement du parc automobile de transport urbain de N'Djamena (2010). Mais, à cause d'inadaptation de ces derniers au contexte local, ils ont été mis à la disposition des universités du pays. Ici, ces bus sont en attente de la sortie des cours devant la faculté des sciences exactes de l'université de N'Djamena, sur la route de Farcha.

Enfin, d'une manière générale l'offre de transport en commun reste inadaptée au système de fonctionnement de la ville. L'offre de quatre différents modes (mototaxis, minibus, taxis et entreprises) sont assurés de manière quasi-autonome par des artisans opérateurs, en l'absence totale de toute organisation, très peu d'opérateurs (particuliers recensés comme opérateurs) disposent d'une licence accordée par le ministère des Infrastructures, des transports et de l'aviation civile. Aujourd'hui, l'offre de transport est estimée à presque 1000 taxis, 3000 minibus et plus de 22 000 mototaxis au niveau de la ville de N'Djamena, selon les informations recueillies auprès de la mairie (Salah Idjemi et Laurent, 2013). Ce sont des estimations, il n'existe pas de recensement exact qui donne des chiffres précis du nombre des différents modes de transport en commun au sein de la ville de N'Djamena. Pourtant, l'étude sur le projet de renouvellement du parc automobile de transport urbain de N'Djamena estime le parc de minibus et les taxis cumulés à 1780 véhicules seulement en 2010 (PRPATU, 2010).

3.3.5. Proposition : l'adaptation des midibus à la ville de N'Djamena

Dans cette partie, nous essayerons de répondre à certaines questions comme : Combien de véhicules assurent le transport public au sein de N'Djamena ? Les estimations officielles varient de 1 500 à 3 000 véhicules en circulation selon les différentes sources (voir tableau

n°11). Qui sont leurs propriétaires ? Les propriétaires sont des particuliers qui sont parfois eux-mêmes des chauffeurs. Que nous allons voir un peu plus loin et qui fera aussi l'objet d'analyse au chapitre 5. Sinon, ils prennent un chauffeur qui exerce son métier sous l'encadrement et la surveillance des commis (les commis sont dirigés par les syndicats). Pour la plupart, de tout petit opérateur, disposant d'un, deux ou parfois trois véhicules au plus mais on n'en sait guère plus car la sociologie de ce secteur d'activité est encore inexistante au sein de la capitale tchadienne. La pratique du secteur de transport collectif assuré par les minibus et taxis est donc assimilée à une forme d'autorégulation des transports. Il est incontestable que ce secteur d'activité est particulièrement facile d'accès aux plus démunis (un véhicule d'occasion, peut être acquis pour un prix dérisoire) et aux moins qualifiés (les chauffeurs ne sont pas toujours détenteurs d'un permis de conduire)[240]. Parfois des mineurs sans permis de conduire et ni expérience exercent le métier de conducteurs. Aujourd'hui, avec l'envergure que prend la pratique des mototaxis, le secteur des transports publics vit une forme de concurrence exacerbée sur un marché saturé parce que son accès « masque en réalité d'autres formes d'autorégulation, pacifiques, discrètes mais efficaces, voire remarquablement sophistiquées, dont elle traduit toutefois les limites et l'échec récurrent »[241]. Toutefois, nous allons définir les types de véhicules utilisés pour le transport collectif. Puis nous allons établir une estimation appuyée sur le nombre de passagers par type de véhicule et comparer à d'autres sources de données.

Par ailleurs, le Plan Urbain de Référence (PUR) avait estimé en 1995 un effectif de 150 minibus au sein de la ville de N'Djamena. Ce qui donne à cette époque un effectif cumulé de 800 véhicules de transport collectif en exercice à N'Djamena. Cet effectif est atteint : 1 780 véhicules d'après l'étude sur le projet de renouvellement du parc automobile de transport au sein de la capitale tchadienne en 2010. Par ailleurs, l'actuel plan de circulation et de transport réalisé en 2012, donne un effectif de 1 500 minibus en circulation au sein de N'Djamena. Une croissance exponentielle du parc automobile du transport collectif. Enfin, la mairie de N'Djamena a fait une estimation de 3 000 minibus en activités en date de 2013.

[240]Ceci est valable pour tous les modes de transport collectif de la ville à savoir les taxis, les minibus et les mototaxis.

[241]Lomme Roland et Vircoulon Thierry, « La régulation des transports informels à l'épreuve de la "guerre des taxis" collectifs en Afrique du Sud », *Afrique contemporaine*, 2006/2 n° 218, p. 119-140.

Bien, que les sources se contredisent, la seule certitude réside dans la croissance exponentielle de l'effectif du parc automobile des transports collectifs.

Il en est et de même pour les mototaxis. En 2012 le Syndicat national de transport hayine (SNTH) a estimé ses adhérents à 11 000 mototaxis, tandis que les services de la police nationale (brigade de la circulation routière) ont estimé le nombre de mototaxis en circulation dans la capitale tchadienne à 22 000. Quant au ministère des Infrastructures, de Transport et de l'Aviation civile (MITAC), il immatricule plus de 15 000 motos par an au sein de la capitale tchadienne. Il faut aussi ajouter à cet effectif le nombre important de motos et mototaxis qui circulent en infraction.

Tableau n° 10. Les types de véhicules en fonction de leur capacité de transport

Type de véhicule	Capacité minimale	Capacité maximale
Autobus	100	200
Midibus	35	45
Minibus	8	30

Source : [http://www.sixt.fr/] et [http://www.vehixel.com/]

Tableau n° 11. L'évolution de l'offre et les modes de transport de la ville de N'Djamena

	PRPAT (2010)	PCT (2012)	SNTH (2012)	BCR (2012)	Mairie (2013)
Minibus	1780	1500	x	x	3000
Taxis	X	1500	x	x	1000
Mototaxis	X	x	11000	22000	X

Source : PRPAT(2010), PCT(2012), SNTH (2012), BCR (2012) et Mairie (2013)

Sur la base des éléments du tableau n°11, nous allons nous appuyer sur le type de véhicule midibus, en comparaison avec les actuels minibus de N'Djamena. Ce dernier est relativement moins long que les autobus et peut contenir un moindre effectif de passagers. Par ailleurs, suite aux recommandations de l'étude (PRPAT, 2010), des bus ont été importés pour la mise en place d'une société de transport public au sein de la ville de N'Djamena, mais cette initiative n'a pas marché du fait de l'inadaptation de ces derniers à l'organisation et à la hiérarchisation actuelle des voies de circulation et aussi du fait des spécificités des pratiques socioculturelles. Les bus importés n'ont jamais été mis en service pour le transport public. Donc, la proposition du véhicule type midibus permettra sans doute de réduire le nombre actuel de minibus en circulation et pourrait répondre à la demande croissante en matière de transport en commun. La congestion étant issue du flux (la demande) et surtout de l'incapacité de drainer l'augmentation de l'offre, toute augmentation de la capacité routière favorise le développement des flux. Donc, pour contenir, voire diminuer les flux de

trafic, il est nécessaire de mettre en place des transports beaucoup plus soutenables, des bus ou des midibus dans une ville comme N'Djamena. Il convient donc d'encourager la population à utiliser le transport public.

Tableau n° 12. Capacité des différents modes de transport de la ville

Type de véhicule	Capacité minimale	Capacité maximale
Minibus	7	30
Taxis	4	6
Mototaxis	1	2

Source : Hassane Mahamat Hemchi [constat et estimations issues des différents modes de transports urbains]

Les estimations des différentes projections des offres actuelles sont appuyées sur les capacités maximales de chaque type de véhicule affecté au transport collectif au sein de la ville. Nous allons prendre le cas de minibus de 22 places (le conducteur non-compris), comme capacité maximale et 6 places pour les taxis urbains. Enfin pour les mototaxis, nous supposons une personne par moto : c'est-à-dire sans le conducteur. Par ailleurs, supposons que chaque minibus fait un maximum de 5 voyages à partir des DTR (Départs, Terminus et Relais) que nous avons développés précédemment. Cette supposition demeure le minimum de voyages effectués par un minibus au sein de la ville d'après nos observations, les déclarations des conducteurs effectuées lors de l'enquête ménage de mobilité et celles des conducteurs des différents modes de transports collectifs de N'Djamena. De même, un tour de voyage vaut deux déplacements, c'est-à-dire un aller et un retour à partir des principales stations (DTR) (voir tableau n°14). Alors, nous aurons au minimum 10 déplacements motorisés de minibus par jour au sein de N'Djamena. C'est ainsi que nous estimons sensiblement à 420 000 le nombre de passagers par jour. Cette estimation est appuyée sur les données issues du Plan de Circulation des Transport de 2012. Le PCT et la mairie de N'Djamena estiment à 500 000 le nombre de déplacements motorisés par jour au sein de la capitale tchadienne. Ce qui montre que nos projections sont aussi proches de ces sources.

Enfin, un midibus vaut presque deux minibus si l'on prend en considération le nombre de passagers qui peuvent être transporté par un midibus (45 places).

Tableau n° 13. Estimation de l'offre et de la demande en transport collectif

Mode	Minibus	Midibus
Nombre de place	22	45
Effectif estimatif de véhicules	1 500	750
Nombre minimum de voyage par jour (un voyage valant deux déplacements)	5	5
Trafic journalier des passagers	330 000	337 500

Source : Hassane Mahamat Hemchi

Alors, il faut au maximum 750 midibus pour le déplacement de la population qu'assurent aujourd'hui les 1 500 véhicules de minibus le transport public. Par contre, il ne faut pas oublier que ces estimations sont appuyées sur le nombre d'individus en rapport à la capacité de chaque type de véhicule. Ce qui veut dire que le nombre des midibus va être diminué de ¾ lorsque des paramètres comme la cadence, la réglementation sur les arrêts, la notion du temps et de vitesse entreront en jeux et seront respectées par tout le monde dans la gestion du secteur. Dans la pratique, c'est beaucoup plus complexe que ce qu'on imagine, car le système de fonctionnement est beaucoup plus difficile et obéit à des logiques de migrations alternantes où pendulaire. D'ailleurs, l'habitude et les horaires de déplacements des individus ne sont pas les mêmes.

Tableau n° 14. Synthèse de l'offre et de la demande en transport collectif

Mode	Minibus	Taxis urbain	Midibus	Mototaxis
Nombre de place	22	6	45	1
Effectif estimatif de véhicules	1 500	1 500	750	11 000
Nombre minimum de voyage par jour, un voyage valant deux déplacements	5	5	5	10
Trafic journalier des passagers	330 000	90 000	337 500	110 000

Source : Hassane Mahamat Hemchi

Ainsi, nous aurons 530 000 déplacements motorisés par jour au sein de la ville de N'Djamena. Ces déplacements font le cumul des différents modes de transports collectifs de la ville. Il s'agit, ici des minibus, les taxis urbains et les mototaxis. Par ailleurs, il faut aussi considérer la pratique de mototaxi en termes de transport collectif. De ce fait, si nous considérons 11 000 mototaxis dans N'Djamena (selon SNTH) et supposons que chaque mototaxi fait cinq (5) voyages par jour, nous aurons 110 000 déplacements. Si l'on considère l'effectif de 22 000 mototaxis (selon la BCR) nous aurons 220 000 déplacements par jour. Par contre, il faut considérer le fait que les mototaxis sont beaucoup plus mobiles et peuvent

assurer jusqu'à 10 à 20 voyages par jour, ce qui donne respectivement 20 à 40 déplacements par mototaxi et par jour.

3.4. Les accidents : un danger social aux multiples compromis

Aujourd'hui, l'on remarque une congestion accentuée aux heures de pointe sur certains axes de circulation à travers la ville. Cette congestion résulte de différents conflits liés aux systèmes d'aménagement des carrefours qui ne donnent pas une bonne fluidité de la circulation, en l'absence de signalisation pour la bonne conduite de la circulation des différents engins et à la mauvaise application des règles de priorité de déplacement . L'ensemble de ces facteurs ne favorise pas la bonne gestion du système de transport urbain de N'Djamena, entraîne un désordre absolu et pérennise l'insécurité en entraînant ainsi des accidents de circulation.

Par ailleurs, tout au long des voies de circulation, l'on croise de différentes sortes d'usagers : voitures à bras, vendeurs ambulants, agents de la sécurité municipale et de la police nationale, ainsi que des différents modes de transport collectif. Cet ensemble entraîne un mode de fonctionnement atypique à l'image de la ville de N'Djamena. Il faut être de N'Djamena pour pouvoir conduire, car le mode de conduite obéit à d'autres règles que celles qu'on enseigne dans les auto-écoles. La plupart des chauffeurs de la ville ont appris la conduite sur des friches urbaines dans l'illégalité, même s'ils disposent de permis de conduire. La délivrance de permis de conduire peut se faire sans cours de conduite, ni évaluation.

La marche à pied est le mode de déplacement le plus répandu au sein de la capitale tchadienne. Ce dernier rencontre beaucoup de difficultés pour que la population puisse circuler librement et en sécurité parce qu'il y a absence de trottoirs et de zones piétonnes dans la ville. L'infrastructure est inadaptée au système de déplacement par la marche à pied. Pour cela, la population emprunte la chaussée avec les autres modes de circulation même s'ils sont fréquemment exposés aux accidents de circulation.

La congestion est visible à l'œil nu sur tous les axes majeurs de la ville aux heures de pointe comme aux heures ordinaires. Mais ce problème réside au niveau des principaux nœuds du centre urbain. Ces derniers sont presque tous implantés à proximité des grands équipements publics à forte fréquentation comme : le grand marché, le marché à mil, les

gares de voyageurs et aussi auprès de certains équipements administratifs et sanitaires de grande fréquentation.

3.4.1. Les accidents de circulation : un mal domestiqué

Les accidents sont monnaie courante et la plupart des accidents ne sont pas répertoriés par les services de l'Etat. Ce volet du transport peut être un défaut où une qualité que chacun peut prendre en son compte selon son interprétation au niveau de la ville de N'Djamena. Dans la plupart des accidents non-graves ; c'est-à-dire là où il n'y a eu que des blessés légers, ou des dégâts matériels, les individus concernés s'entendent à l'amiable et ne font aucune déclaration, ni auprès des autorités de santé, ni à la police. Cette situation se présente dans différents cas de figure au niveau de la ville de N'Djamena :

- D'abord, pour les accidents où il n'y a que des dégâts matériels, c'est-à-dire un accident où les dégâts se résument à la casse des clignotants, des phares brises des voitures ou les rétroviseurs des motos. Les personnes concernées s'entendent pour que l'un dédommage l'autre. Parfois, l'entente consiste à rembourser en espèce sur des bases estimatives des dégâts causés ou sinon, par consentement, ils partent à la station de champ de fil pour réparer les dégâts causés et se partager les factures. Dans ce cas de figure, personne ne cherche qui a eu tort ou raison et surtout personne n'a recours auprès des autorités policière ou judiciaire ;
- Ensuite, dans le second cas de figure pour des accidents où il y a des dégâts graves avec parfois des fractures. Les victimes trouvent plusieurs issues de sortie. Si l'un reconnaît son tort, personne ne fait recours à la police. Cela se fait souvent entre un automobiliste et un motard ou un piéton ou bien entre un piéton et un motard ou un cycliste. Ainsi, celui qui reconnaît son erreur prendra en charge la victime (même si elle est riche) pour l'amener aux urgences ou chez les tradipraticiens[242] pour les soins d'urgence et la prise en charge jusqu'à la guérison. Souvent, dans des situations pareilles, la population n'a jamais recours aux autorités. Ils trouvent un terrain d'entente et souvent le mot d'ordre qui se dit dans des situations pareilles ou dans tout autre cas de figure est le suivant : "*Dieu a voulu à ce que ça soit comme çà*."

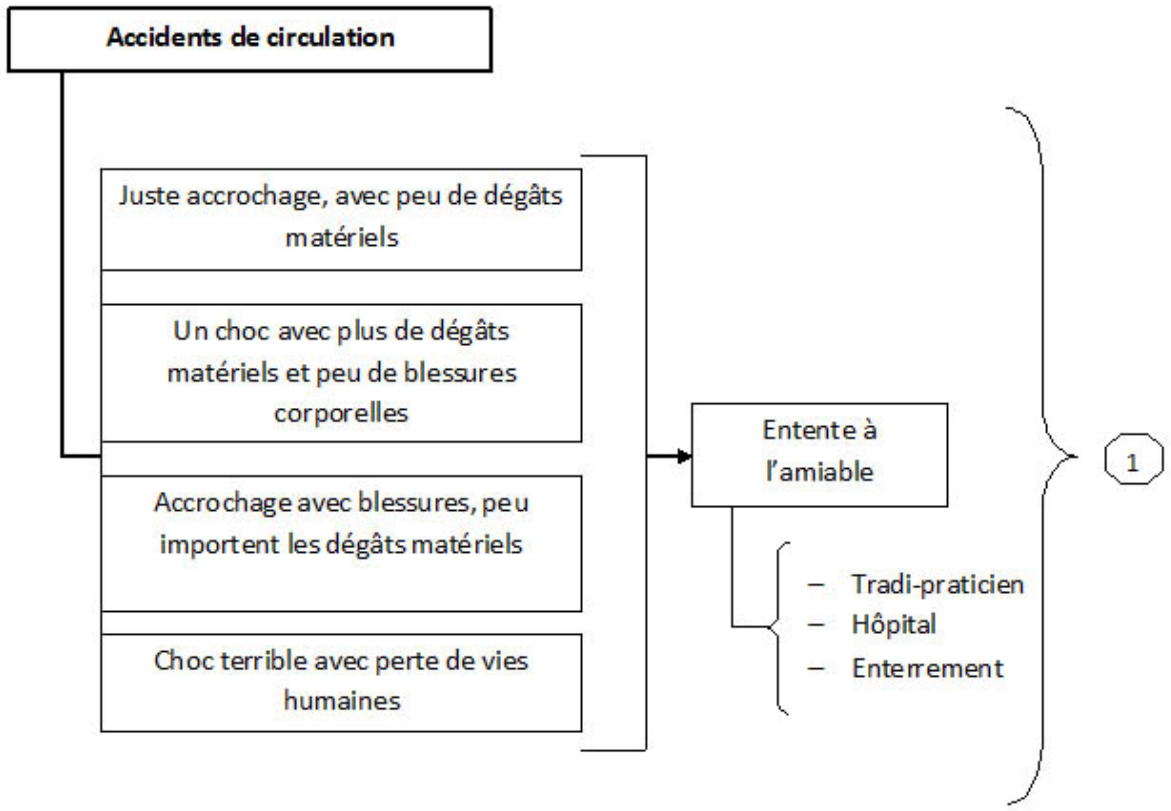
[242] Les tradipraticiens sont des guérisseurs traditionnels reconnus par la population et aussi par les autorités publiques. Ces guérisseurs sont accessibles à toutes les couches sociales. Ils sont spécialisés dans les soins des fractures par des moyens traditionnels (sans faire recours à la science).

Alors, personne ne reproche l'accident à l'autre, c'est comme si c'était prédestiné et que cela devrait arriver à tout prix ;

- Enfin, dans le dernier exemple, on peut trouver des situations extrêmes. Mais, le plus souvent, la population ne fait jamais appel à la police pour faire un constat des faits sur la manière où l'accident a eu lieu comme les textes le recommandent pourtant. Dans le cas où il n'y a pas de compromis entre les personnes victimes, la situation peut dégénérer en bagarre rangée entre communautés, coups de poignards et voire même des fusillades.

Mais, le plus souvent, les accidents de circulation arrivent à trouver facilement des solutions selon l'appartenance religieuse, régionale et/ou ethnique. Il est plus facile pour un musulman de trouver une solution avec un musulman qu'avec un chrétien. Surtout, si les victimes sont de la même région ou de la même ethnie. L'entente est à portée de main même s'il y a des morts. Il y a aussi des pactes entre différentes ethnies à travers la ville, pactes qui ont été initié par les chefs traditionnels de différentes ethnies.

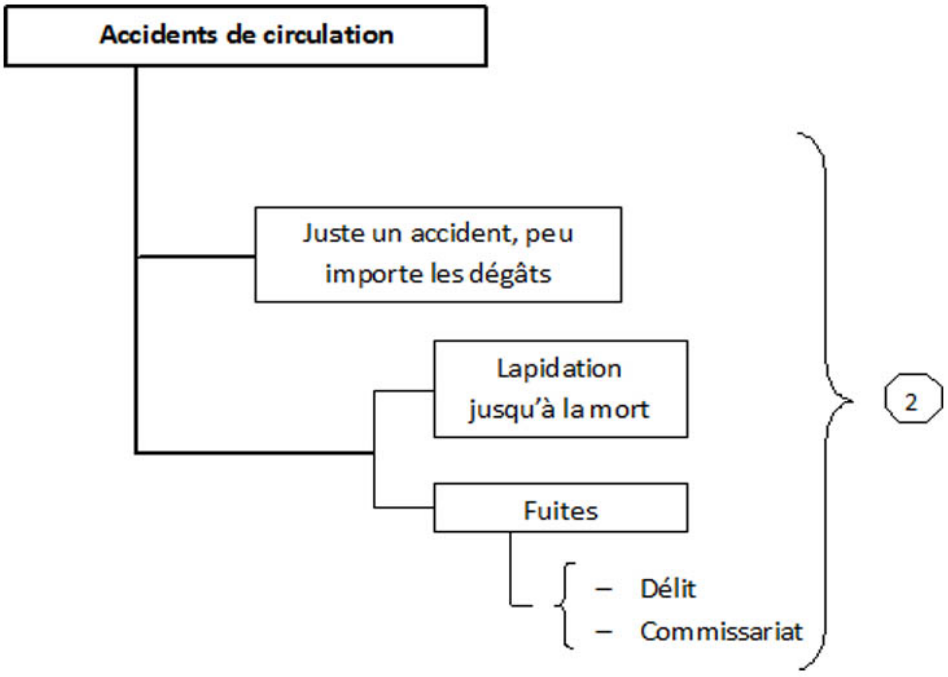
Schéma n° 11. Processus d'adaptation des accidents de circulation dans la communauté musulmane



Réalisation Hassane Mahamat-Hemchi

Chaque ethnie ou religion s'adapte selon le lien qu'il a envers l'ethnie ou la religion qui a commis l'accident. Mais, ces derniers temps, un autre phénomène social est apparu, celui de la lapidation, qui commence à émerger dans certains quartiers de la ville, surtout dans les quartiers du Sud et du Sud - Est de la ville, en majorité habités par la communauté chrétienne. Cette communauté lapide ceux qui commettent des accidents surtout si le commanditaire est un musulman, ils ne cherchent pas à connaître l'ethnie et, souvent, c'est tout le quartier qui déverse sa colère sur ce dernier, même si c'est un accident banal.

Schéma n° 12. Processus d'adaptation aux accidents de circulation dans la communauté sudiste en majorité chrétienne



Réalisation Hassane Mahamat-Hemchi

C'est pour cette raison que les auteurs des accidents ont intérêt à courir vers le commissariat de police le plus proche ou même de fuir pour éviter un lynchage communautaire. Ce qui n'est pas le cas dans les quartiers du Nord, Nord-Ouest et aussi dans une partie du Nord - Est de la ville ; peu importe l'origine ethnique ou religieuse. Ces dernières années, le lynchage est une monnaie courante qui se pratique de jour comme de nuit dans certains quartiers de la ville. C'est une pratique nuancée de haine qui puise ses racines dans l'histoire mouvementée du pays. Une pratique sans doute des plus mauvaises et qui génère des règlements de compte suite à ces actes commis par les passants. La question que tout le monde doit se poser est la suivante : pourquoi autant de haine ? Il s'agit peut-être d'une manière d'affirmer son mécontentement ou sa colère envers les autorités, mais pourquoi ?

Photos n° 16. Les accidents de circulation en images



Photo n° 17. Les accidents des motos sur les rues de N'Djamena



Ces images (photo n°16 et n°17) illustrent les cas d'accidents sur les routes de N'Djamena. La première réaction des passants ou des riverains est de mettre sur le trottoir les victimes et voir leur état et ensuite, trouver un consensus à l'amiable, si oui l'affaire est réglée, sinon il faut attendre la police. S'il y a entente entre les victimes, il faut vite libérer la voie de circulation.

Par ailleurs, la question est de savoir pourquoi la population n'a pas recours aux autorités lors des accidents de circulation. Cette question mérite plusieurs réponses : d'abord, la population évite les autorités parce que la lenteur administrative accrue par une corruption institutionnelle (Kimitene, 2013) a instauré un manque de confiance auprès de la police pour avoir un gain de cause. La corruption met le pays au septième rang des pays africains les plus corrompus et parmi les vingt derniers (165e)[243] des pays les plus corrompus au monde sur 185 en 2011, selon Transparency International[244].

Ensuite, certaines personnes malintentionnées profitent du régime en causant des actes isolés à travers la ville. Ce sont souvent des intouchables ou des irréprochables[245] qui font régner leur propre ordre dans des grosses cylindrées avec des vitres teintées en noir et parfois armés jusqu'aux dents. Ces personnes sans foi ni lois ne respectent pas la circulation. Souvent la population cède donc le passage à ces nouveaux maîtres de la ville. Enfin, personne n'a envie de faire un problème, tout le monde cherche à gagner sa journée, même s'il y a autant de contraintes à franchir.

3.4.2. Les autorités en partie responsables des faits

Aujourd'hui, même l'Etat a sa part de responsabilité dans les accidents que la ville de N'Djamena recense au quotidien. C'est-à-dire ; le mode de fonctionnement qu'assure la police au quotidien et du réglage qu'impose les militaires par moment contribuent à causer des accidents sur les principaux axes de circulation. Dans des situations pareilles, les victimes constituent des dommages collatéraux. Dans cette même logique, lors de l'accueil de hautes personnalités en provenance d'autres pays, toutes les voies qui se croisent sur l'avenue Charles de Gaulles à partir de la présidence jusqu'à l'aéroport sont bloquées pendant des heures. Parfois de l'aéroport aux villas des hôtes[246]. Cette pratique fait perdre à la ville beaucoup de ses potentialités dans une journée dans le 8e arrondissement. Des rendez-vous non– honorés à cause de l'inaccessibilité à la voie publique. Ces derniers temps, cette

[243] http://www.france-guineeequatoriale.org/News/1151.html

[244] http://www.slateafrique.com/83793/les-10-pays-africains-les-plus-corrompus

[245] Des personnes qui profitent aux faveurs du système politique en place : enfants de généraux ou de la famille au pouvoir.

[246] Des villas construites pour accueillir des invités de hautes personnalités à l'occasion des conférences, colloques et autres manifestations.

pratique a été dénoncée par certaines ambassades[247], car cela empêche d'honorée les rendez-vous programmés et aussi la livraison de certains courriers par les différents services. C'est un état de fait qui met la ville au ralenti et qui est aussi à l'origine de certains accidents.

Lorsque les autorités ouvrent les barrières à la circulation, la population qui était stationnée pendant des heures sous un soleil de plomb se précipite dans tous les sens. Cela provoque beaucoup d'accidents que l'on peut imputer aux autorités en charge de la régulation par leur manière de gérer la circulation. Certains arrondissements se retrouvent coupés de la ville par faute d'accessibilité au centre-ville dans pareilles circonstances[248].

Par ailleurs, la police, à travers ses contrôles multiples et imprévus sur les différentes voies, cause des accidents de circulation au sein de la ville de N'Djamena, car la plupart des motos circulent sans papiers (48%) et, lorsqu'ils aperçoivent la police, ont tendance à courir vers d'autres voies de circulation sans faire attention à leur environnement. C'est un comportement qui est aussi à l'origine de beaucoup d'accidents mortels. En effet, la brigade de circulation routière (BCR) n'est pas bien appréciée par la population selon l'enquête ménage et entretiens. La BCR est surtout composée de jeunes qui ont raté leurs études et parfois même des illettrés qui se sont retrouvés dans cette cellule de police par affinité et non par nécessité. L'unique préoccupation de cette brigade est le racket pour s'enrichir à tout prix[249]. Même si la population reconnaît l'inefficacité de la police, elle trouve une manière ingénieuse de compléter ce vide non-dit lors des accidents et s'adapte très facilement aux différents cas de figures qui peuvent se présenter à travers la ville.

Dans la plupart des cas d'accident, au niveau de la ville de N'Djamena, les victimes ne partent pas à l'hôpital, mais plutôt chez les tradipraticiens, à cause du manque de moyens et, parfois pour fuir la mauvaise prise en charge de soins au niveau de l'hôpital. La plupart de ceux qui partent à l'hôpital se font amputés où après guérison, ils ne retrouveront jamais la forme d'avant, ce qui fait que la population préfère les tradipraticiens. La plupart des accidents qui se font pendant la nuit sont en général provoqués par des personnes ivres, sous l'effet de l'alcool ou d'autres drogues selon la police nationale.

---

[247] Surtout l'ambassade des Etats-Unis d'Amérique.

[248] Le 1er arrondissement se retrouve isolé du centre-ville dans des pareilles circonstances.

[249] http://tchadinfos.com/tchad/tchad-lincivilit-usagers-de-route-criarde/

Tableau n° 15. Synthèse sur les véhicules, décès par accidents de la route et proportion d'usagers de la route par pays en 2007

Pays	Tchad	Niger	Sénégal
Population 2007	10 780 571	14 225 521	12 378 532
RNB/hab en 2007 en dollar US	540	280	820
Niveau de revenu	Faible	Faible	Faible
Nombre de véhicule	124 088	76 061	280 594
Nombre de décès par accident de la route (rapporté)	814	570	345
Nombre de décès par accident de la route (estimation ponctuelle)	3696	5357	4023
Estimation de taux de mortalité par accident de la route pour 100 000habs	34,3	37,7	32,5

Source : OMS, Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, 2009

Aujourd'hui, le phénomène de la consommation de drogue prend de l'ampleur chez les jeunes et les endroits où l'on vend de la drogue sont connus de tous à l'exemple du marché de Diguel[250]. La police fait des descentes parfois mais, il est connu de tous que cette place est un lieu de rencontre entre jeunes drogués de toute la ville. D'autres lieux commencent à voir le jour et à être des repères pour ces jeunes qui se livrent à cette pratique néfaste et nuisible pour la société dans des lieux de distraction qu'ils appellent les chichas. Des lieux aménagés comme des restaurants où l'on peut commander des chichas à différents parfums, ce qui fait que l'on peut mettre de la drogue dans ces tubes de chicha. Ces lieux se multiplient et le pire, c'est que ces derniers temps, même les filles fréquentent ces lieux supposés dangereux pour la jeunesse. La drogue la plus utilisée est connue sous le nom de tramol, ou encore tra vient du Tramadol qui est un produit pharmaceutique utilisé dans le traitement des douleurs aiguës ou prolongées, d'intensité moyenne à forte et/ou en cas d'effet insuffisant des analgésiques de type non opioïde selon Djimé Adoum[251]. Aujourd'hui, beaucoup des personnes en consomment y compris certains motards et aussi d'autres personnes, en milieu rural comme dans les centres urbains. Ce produit, pour certains médicament[252] et drogue pour d'autres, a des effets secondaires très sérieux parmi lesquels: la somnolence, les vertiges, les nausées, les difficultés respiratoires. A ceux-là s'ajoutent d'autres effets tels que : hallucinations, constipations, euphorie et troubles visuels,

[250] Au croisement entre la voie de contournement, le marché et le bouta, « le fleuve d'ordure ».

[251] http://makaila.over-blog.com/article-tchad-le-tramol-et-ses-consequences-deuxieme-partie-41499497.html

[252] Pour les medecins.

accélération du rythme cardiaque, etc. Il semblerait que le phénomène touche beaucoup plus les jeunes, même au Cameroun la prise du tramol a pris de l'ampleur d'où les hautes autorités ont décidé de l'interdire sur le territoire camerounais[253].

Ainsi, les accidents de circulation sont monnaie courante et les causes sont nombreuses au sein de la ville de N'Djamena, même si l'alcool aussi fait des ravages. Le pays a une législation sur la conduite sous l'effet de l'alcool avec un seuil de ›0,05g/dl (OMS, 2009).

Par ailleurs, le port de casque pour les motocyclettes a été un certain moment bien appliqué avant 2013 et non ces derniers temps, même si le pays a une législation sur les ports de casque. Cette interdiction est basée sur la crainte d'infiltration des membres de la secte terroriste Boko Haram. Mais, aujourd'hui, le port du casque est obligatoire au sein de la ville de N'Djamena depuis le 01 03 2015[254]. Les autorités ont plus de difficultés à faire appliquer la décision du port du casque. Par exemple, les élèves et les étudiants ont refusé de porter des casques pour plusieurs raisons. D'abord, ils se demandent pourquoi l'État les oblige dans un premier temps à porter un casque puis demande ensuite à la population de ne plus en porter. Les cours ont été suspendus pour une semaine par les autorités suite aux violents incidents liés à l'imposition du casque aux motocyclistes, des incidents qui ont coûté la vie à un étudiant. C'est pourquoi les étudiants ont déclenché une grève illimitée en signe de protestation, estimant avoir été pris pour responsables par la police alors qu'ils n'étaient pas à l'origine des violences. Ensuite, les commerçants ont doublé les prix de caques voir même triplé[255]. Selon le site d'information tchadinfo.com[256] « Le prix de casques a augmenté considérablement en deux jours. Le lundi matin ; un casque coûtait 3 500 FCFA, le lundi après-midi ; le prix est passé à 7 500 FCFA, et le mardi dans la journée le prix a quadruplé pour se retrouver à 12 500 FCFA. La règle de la demande et de l'offre a fait ses effets, et on ne sait pas si cette flambée de prix de casques s'arrêtera ». Enfin, aujourd'hui le port de casque est effectif, mais le ministère des Infrastructures et de l'Aviation civile (MITAC)

---

[253] https://www.cameroon-tribune.cm/index.php?option=com_content&view=article&id=72621:le-tramol-desormais-interdit-sur-le-territoire-camerounais&catid=4:societe&Itemid=3

[254] http://lacoquette.mondoblog.org/2015/03/12/rebelote-le-port-du-casque-pour-les-motocycliste-simpose-a-ndjamena/

[255] http://observers.france24.com/fr/content/20150310-lycee-universite-tchadiens-manifestation-violences-echauffourees-police-port-casque-moto-obligatoire-ndjamena

[256] http://tchadinfos.com/societes/lapplication-port-de-casques-ndjamena-cassette-tchadien/

estime que si le port des casques est obligatoire, tous les casques ne sont pas les bienvenus sur les voies publiques[257].

Il existe aussi une législation sur le port de la ceinture pour tous les occupants d'une voiture, mais dans la pratique personne n'y prête attention si ce n'est les chauffeurs des ONG et de certaines sociétés privées comme la SOGEA-SATOM. Sur ce volet, il y a un manque à gagner pour l'administration sur les infractions et il convient de prévenir la population du risque. Il y a autant de facteurs qui sont parfois causes et conséquences du nombre élevé d'accidents au niveau de la ville de N'Djamena, mais cela n'empêche pas de voir l'augmentation du parc automobile et surtout l'ingénieuse adaptabilité de la population.

Tableau n° 16. Récapitulatif des accidents de circulation au sein de N'Djamena

Année	Mortels	Blessés graves	Blessé légers	Dégâts matériels	Délit de fuite	Chute libre	Total[258]
2011	89	438	1069	443	34	0	2073
2012	70	321	761	424	22	0	1598
2013	76	400	674	356	26	14	1546
Total	235	1159	2504	1223	82	14	5217

Source : Police Nationale du Tchad et mairie de N'Djamena

En définitif, il est connu de tous que si jamais une voiture et une moto font un accident et que le motard a eu mal, alors même s'il est en tort, la faute revient à l'automobiliste. Il en est de même pour un motard et un cycliste et aussi bien entre un cycliste ou un motard avec un piéton. Cette pratique selon laquelle le plus faible n'a jamais tort a été inculquée depuis des décennies. Alors, l'on se pose la question suivante pourquoi ?

Même si le nanti est dans l'infraction, s'il est victime il n'a pas tort, cette pratique institutionnalisée vient des années 1970, car il semblerait qu'après les années d'indépendances, le premier président[259] l'a instituée de telle sorte que si un automobiliste ou un motard fait un accident avec un usager de la route, même si ce dernier est sur la chaussée ; le propriétaire de l'engin est mis en cause. Alors, comme c'était la période où

[257] http://www.mcie-tchad.com/actualites/343-le-port-de-casque-est-obligatoire-mais-tous-les-casques-ne-sont-pas-le-bienvenu-sur-les-voies-publiques-.html

[258] Ces valeurs cachent une certaine vérité, car une grande partie des accidents de circulation ne sont pas déclarés ou enregistrés auprès des différentes entités de l'Etat.

[259] François Ngarta Tombalbaye, président de la république du Tchad entre 1960-1075.

tous les engins appartenaient aux étrangers. La pratique était bien vue et respectée de tous. Elle s'est, par la suite, pérennisée même si les détenteurs des motos, voitures et bicyclettes ne sont plus des étrangers.

Dans le fond, il n'y a aucun texte qui a institutionnalisé cette pratique, mais dans les faits, personnes n'y échappe. C'est peut-être un mal nécessaire sur les cendres d'un vide juridique dans une ville où l'on apprend à conduire sur les friches urbaines et où les permis s'obtiennent comme les tickets de bus et surtout les voitures circulent sans organes fonctionnels (Mahamat, 2013).

La législation sur la sécurité routière

Sécurité routière, stratégie et politique selon le rapport mondial de l'OMS (2009)

D'après l'analyse du rapport de l'organisation mondiale de santé (OMS) sur la sécurité routière au Tchad, nous nous dégageons la synthèse suivante sur l'état du secteur des transports du pays en général et de celui de la ville de N'Djamena en particulier :

- Absence de politique en faveur de la marche à pied et des déplacements en vélos ;
- Absence d'une politique en faveur de l'investissement dans les transports publics ;
- Existence d'un système d'assurance, mais dans la pratique, elle n'est pas effective auprès des détenteurs des engins de circulation ;
- Existence d'une stratégie nationale pour la sécurité routière, mais qui n'arrive pas à s'imposer dans les faits,
- Pour apprendre à conduire, l'examen de conduite existe selon la législation, mais dans la pratique, la population apprend à conduire sur les différentes friches urbaines de la ville sans examen écrit, ni pratique comme le recommande pourtant la législation ;
- La législation sur le port de casque recommande le port du casque chez les passagers adultes ou mineurs et ce sur toutes les routes et quel que soit le type de motorisation. Mais, aujourd'hui personne n'en porte,
- Il existe aussi une législation sur le port de la ceinture et cette législation s'applique à tous les occupants de la voiture, mais dans la pratique personne ne met sa ceinture de sécurité;

- Enfin, il y a absence de législation sur l'utilisation de dispositif de sécurité pour enfant. Aussi bien, l'absence d'un système de soin pré-hospitalier sur les transports urbains. Pas de numéro d'appel d'urgence universel pour les accidents de circulation.

CONCLUSION

Les conditions de la pratique des transports urbains au sein de la ville de N'Djamena se définissent moins par les choix qu'ils permettent que par leur caractère contraignant. La population essaie de s'adapter tant bien que mal avec les moyens du bord même si les prix du transport augmentent chaque année de +6,6% (INSEED, 2009 ; PCT, 2012). Les minibus et taxis gérés par les différents syndicats de la place ont tous un âge avancé ce qui rend tout le parc urbain très problématique. Cela explique sans doute l'adaptation aux conditions locales et le fait que la qualité et la satisfaction de la population soient placées au second rang dans la gestion actuelle du transport urbain de la ville de N'Djamena. Une gestion artisanale de transport public a donné naissance à la pratique des mototaxis au sein de la capitale tchadienne. Le parc actuel des minibus et taxis est composé de 1 780 véhicules selon le projet de renouvellement du parc automobile de transport urbain de N'Djamena en date de 2010. Par contre, l'étude du plan de circulation des transports de la ville de N'Djamena (2012) a estimé un effectif de 1500 minibus et 1500 taxis urbains au sein de N'Djamena. Par ailleurs, le ministère des Infrastructures, des Transports et de l'Aviation civile (MITAC) enregistre l'immatriculation de 15 000 nouvelles motos chaque année au sein de la ville de N'Djamena (2011). Par contre, en plus de l'effectif d'immatriculation connu des motos, il y a aussi un nombre important de motos et de mototaxis non-déterminées où non-immatriculées qui circulent au sein de la ville, selon l'enquête ménage de mobilité urbaine (2013).

Enfin, la mototaxi est une pratique acceptée et assumée par la population. Par contre, l'avis des autorités vacille entre tolérance et interdiction. C'est dans cet état des lieux que la population de N'Djamena, surtout celle de la périphérie essaie de s'adapter à l'offre actuelle de transport urbain gérée par les syndicats et s'effectue dans des contraintes avec absence de choix. Ainsi, dans le chapitre suivant nous allons voir les dysfonctionnements des mobilités urbaines de la ville de N'Djamena et le multiple rôle que jouent les infrastructures de transport.

CHAPITRE 4. INFRASTRUCTURES : ESPACE DE MOBILITE ET CONFLITS D'USAGE

INTRODUCTION

Pour assurer un système de transport de qualité à tous les n'djamenois, beaucoup d'efforts de fond doivent être mis en place pour pouvoir changer le fonctionnement actuel du secteur qui échappe aux autorités. Totalement inorganisé et anarchique, le transport public à N'Djamena obéit à des règles autres que celles dites formelles et pratiquées dans les autres capitales africaines, avec absence d'une autorité organisatrice des transports publics. Aucune régie de transport urbain les années 70. Les minibus qui circulent dans la capitale tchadienne appartiennent à des particuliers et ne sont pas en bon état. Comme le disait Worr Kaya (2004) ce « ne sont que des cercueils roulants». De même les chauffeurs de minibus manquent de respect envers les clients. Comme l'affirmait Déli Sainzoumi Nestor (2011), « les rues de la capitale tchadienne sont devenues, ces derniers temps, une véritable jungle où les usagers s'insultent et se battent à longueur de journée. Les accidents de la voie publique y sont aussi légion». Pour couronner le tout, « aujourd'hui, si vous circulez à N'Djamena vous verrez des véhicules qui n'ont aucun organe fonctionnel qui transportent des personnes » disait Adoum Younousmi[260] (2013).

Les différents problèmes qui minent au quotidien la gestion du transport public et les infrastructures servant de support à la mobilité urbaine sont nombreux et touchent tous les modes de déplacement au sein de la ville de N'Djamena. « La rue a ceci de fascinant qu'elle est à la fois un objet très concret, solide, matériel, fait de pierre, de bitume, de sable ou de ciment, mais qu'elle est en même temps un révélateur social puissant des rapports sociaux, qu'il s'agisse des inégalités sociales ou de l'expression du pouvoir économique ou politique » disait Vincent Kaufmann (2009). Ainsi, la rue est devenue le lieu où les petites activités marchandes se pratiquent en permanence. Pour la société, cette pratique est devenue la principale source de revenus et aussi le lieu de rencontres entre différentes familles qui en font un espace de sociabilité (Morelle, 2006).

[260] Le ministre des infrastructures, des transports et de l'aviation civile

Aujourd'hui, la pauvreté est présente à tous les niveaux. Les demandeurs d'aumônes, les handicapés physiques, les talibés… tous « rackettent» la population du matin au soir et tous les jours de la semaine (Lorton, 2006).Les carrefours sont les lieux publics par excellence de la vie urbaine, et n'oublions pas aussi que ce sont des nœuds de la circulation qui doivent assurer la fluidité des déplacements : les tricycles, les voitures à bras (pousse-pousse), les colporteurs, les taxis, les minibus et les voitures particulières, tous se croisent aux heures de pointe sur ces lieux. Par ailleurs, ces carrefours sont devenus les lieux de tous les conflits de la circulation ; à savoir des bagarres, des klaxons, des injures… sont monnaie courante sur ces espaces en pleine effervescence. La description des pratiques est juste, mais au fond le chacun pour soi prévaut dans la rue (Chenal & Diagana, 2009).

C'est dans cet état des lieux que nous allons traiter dans ce chapitre 5, d'abord, toutes les activités qui entravent la bonne fluidité sur les différentes voies de circulation au sein de la ville de N'Djamena ; ensuite, la praticabilité des traditions socioculturelles sur les différents axes de communication et, enfin, l'importance de la notion de la place au sein de la ville de N'Djamena. Nous cherchons à comprendre comment analyser la rue qui est un espace dédié à la circulation. Il devient nécessaire d'appréhender les éventuels territoires d'activités qui s'y créent sous l'angle du socioculturel. Choisir l'entrée de la mobilité de N'Djamena pour étudier les fonctions des rues conduit à une relecture des espaces de la démonstration des dysfonctionnements et de la neutralité de l'espace public en ville.

4.1. L'infrastructure routière : les hauts lieux d'activités économiques

Les différents problèmes qui entravent la mobilité au sein de la ville de N'Djamena sont nombreux. Vu leur nombre et leur importance il est difficile de faire la différence entre le phénomène culturel, social et spatial au sein de la ville où tout se réalise, se pratique et se vit dans la rue[261]. La rue est aujourd'hui plus qu'un lieu, élément urbain primordial, espace de circulation et de sociabilité ; à replacer à la plus petite échelle de la ville (Morelle, 2006). Ainsi nous allons énumérer certains problèmes qui empêchent ou qui entravent la bonne pratique de la mobilité ou qui empêchent la bonne circulation des différents moyens de transport urbain. La rue qui est élément placé à la jonction de la forme spatiale et du contenu social, révélatrice des structures, la rue sert tout autant à voir les changements sociétaux. Ainsi, au sein de la ville de N'Djamena, elle est également le lieu d'articulation des stratégies planificatrices souvent absentes, des tactiques et pratiques quotidiennes des usagers. Des éléments comme la publicité, la visibilité et l'accessibilité font de la rue un lieu d'observation idéal de la dialectique complexe contemporaine : des formes urbaines, des modèles d'aménagement, des comportements et spécificités locales, dialectiques donnant lieu à toutes sortes d'hybridations au sein des villes capitales (Houssay-Holzschuch, 2012).

De manière fonctionnelle, on peut définir la rue comme un espace commun à une pluralité d'acteurs dont le pouvoir (État, mairies, les arrondissements) est garant de l'accès et de l'usage (sous des formes différentes). Mais, il s'agit avant tout de l'espace matériel : l'espace de circulation (rues, trottoirs, carrefours, places) qui est censé assurer son rôle de base qui est celui du support à la mobilité (Leimdorfer, 1999).

Les problèmes rencontrés quotidiennement par les n'djamenois vis-à-vis de la circulation sont nombreux. Ces derniers sont repartis sur deux grands axes : *physique et social*. En effet, peu après la guerre civile de 1979, l'exode rural massif a engendré une transposition des mentalités et habitudes villageoises en milieu urbain, on peut donc penser que «l'impunité favorise l'insalubrité », comme disait Komandegal Lazare (1998), et que les problèmes se font sentir à tous les niveaux, d'abord le problème physique et après les problèmes sociaux.

[261] Dans certains quartiers comme Rdina, Marchandafak, Kanoubri… la population dort en plein air à la belle étoile et mange aussi en pleine rue, car les cours communes sont très exiguës.

4.1.1. Le petit commerce et les marchands ambulants (boissons gazeuses, cireurs, vendeurs de poissons, de glaces...)

L'activité informelle, comme elle a été définie par les travaux du Bureau International du Travail (BIT) dans les années 1970[262], s'exerce de manière quasi-permanente sur presque toutes les rues de la ville de N'Djamena. Pour cela, on peut énumérer certaines pratiques qui ont comme terrain de prédilection la rue ; pourtant cette rue est censée être un espace de transit. Donc l'on peut trouver, les boutiques du coin, les quincailleries et aussi, la vente de certains produits et fruits selon les mois et saisons de l'année (ramadan). Avec la crise économique des années quatre-vingt, les espaces publics comme la rue sont devenus des espaces de survie pour la plupart des habitants, tels les vendeurs « informels » déambulant sur les routes et occupant les trottoirs.

Photo n° 18. L'illustration des activités marchandes sur les rues de N'Djamena



Cette photo n°18 montre l'engouement de la rue au quotidien.

[262] BIT, 1972, Employment, Incomes and Equality: Strategy for Increasing Productive Employment in Kenya, Genève, BIT, 1972

Photo n° 19. L'illustration des activités marchandes : la 1ère voie de contournement



Cette image illustre le phénomène des marchands ambulants sur certaines rues de la ville de N'Djamena. Cette photo montre l'exagération de la pratique des activités marchandes qui sont étalées sur le terre-plein central en béton qui sépare la chaussée de la voie. Ces images (photo n°18 et 19) sont prises à quelque 300m du rond-point de Dembé en direction du pont Chagoua sur la première voie de contournement.

Le petit commerce et les marchands ambulants sont visibles à travers les rues qui juxtaposent les grands marchés, les stations de minibus et taxis collectifs, les équipements publics et les carrefours de grande fréquentation de la ville. Ces pratiques englobent la vente de tous les produits manufacturés, de l'électronique, des cacahuètes, des fruits (mangues, bananes, ananas…), cannes à sucre, colas,… à cela s'ajoute les vendeurs de glaces, de poissons et aussi les cireurs (en perpétuel déplacement). Ainsi, les vendeurs ambulants exercent leur activité en toute légalité dans la journée sur la plupart des rues de la capitale, même si dans les allées des marchés se pratique quotidiennement ce phénomène populaire que certains qualifient d'informel (Bénit-Gbaffou et al., 2006 ; Steck, 2006 ; Désiré Axel, 2009 ; Chenal et al., 2009). Pourtant, cette pratique assure le gain journalier de beaucoup de citadins au niveau de la ville de N'Djamena. Parmi ceux qui exercent cette pratique, l'on y trouve plusieurs sortes de catégories de citadins ; d'abord, ceux qui viennent nouvellement

en ville[263], qui exercent dans la vente des recharges téléphoniques, les fruits (dates, arachides, colas…) et puis aussi des jeunes chômeurs ou enfin des étudiants en plein cursus universitaire. Ces derniers se lancent dans cette pratique afin de pouvoir financer leurs études et de pouvoir survivre dans la jungle urbaine. « Si le caractère urbain de la rue cède peu à peu sous l'effet des comportements ambiants, en revanche, le processus de socialisation citadine se poursuit au quotidien, en dépit des très fortes instabilités économiques et politiques auxquelles sont soumis les ménages » disait Pierre Janin (2001).

Le petit commerce se pratique tout au long des voies de communication (rues). Parfois la nuit, sur certains axes de grande importance et surtout au niveau de carrefours. Dans ces lieux, l'on y trouve des petites tables de ventes de cigarettes, passant par la vente de toutes sortes de fruits et aussi la vente des plats (repas) qu'assurent les femmes.

Face au phénomène des activités marchandes en pleine rue, les autorités essayent de créer des marchés[264] à travers les communes d'arrondissement de la ville pour contenir ce phénomène et les pratiques (activités sur les voies) afin de normaliser les paysages urbains, en éliminant toute appropriation jugée déviante de l'espace public et afin de reprendre possession de ce dernier pour instaurer une ville saine et propre. Mais dans les faits, il est impossible que cela fonctionne, car la population préfère fréquenter ces lieux qui sont facilement accessibles par le transport public (les anciens marchés) plutôt que d'aller vers ces nouveaux territoires imposés par les autorités (les nouveaux marchés).

4.1.2. Les quincailleries et les restaurants sur les rues

Les quincailleries (dépôts et magasins) sur les grands axes de circulation au niveau de la ville de N'Djamena sont devenues une monnaie courante. L'on en trouve dans presque tous les quartiers de la ville, au centre-ville comme dans la périphérie, mais le plus souvent sur les axes principaux de la ville pour la facilité d'accessibilité dans la livraison comme dans la vente. Cette activité entrave la circulation par le rétrécissement de la rue à un certain moment surtout lors des chargements et déchargements des camions. Ainsi, le fait

[263] Suite au phénomène d'exode rural.

[264] Depuis presque cinq que la mairie de la ville de N'Djamena a procédé par la délocalisation de certains marchés (exemple du marché de Dembé, du 7e au 6e arrondissement et aussi la délocalisation du marché de Farcha) et aussi la création des nouveaux marchés de quartiers à travers la ville.

d’exposer les différents produits sur les trottoirs des voies publiques complique davantage la bonne circulation des différents moyens de déplacement. Pour accéder à ces dépôts, la population (les clients) est contrainte à se garer sur la chaussée pour faire des achats auprès de ces dépôts, ce qui entrave conséquemment la bonne fluidité de la circulation. La mairie empêche aujourd’hui la circulation des gros-porteurs au sein de la ville, par l’arrêté n°105/M/SG/DUATU/2014 portant règlementation de la circulation des véhicules gros porteurs, citernes et bennes dans le périmètre urbain de la ville de N’Djamena. Mais il y a toujours eu des exceptions faites à la règle comme ici (photo n°20 et n°21) le camion qui s’est enfoncé dans le caniveau lors de son déchargement. Un affaissement dû à la surcharge que le caniveau n’a pas pu supporter.

Par ailleurs, les gros-porteurs (souvent des bennes) qui transportent sable, graviers ou tout autres matériaux de construction au sein de la ville entraînent des problèmes de taille comme les accidents de circulation, ensablement... Ces engins appelés communément *source de la mort* par la population sont devenus un sérieux problème urbain. Mais, dans la pratique, ces engins sont en circulation en plein jour dans la ville de N’Djamena et en ce qui concerne les bennes, ils sont contraints de mettre des bâches pour couvrir leur chargement sinon les chargements de ces derniers seront réquisitionnés par la police.

Photo n°20. Circulation des camions dans les rues de N’Djamena



Photo n°21. Circulation des camions dans les rues de N'Djamena



Ces images (photo n°20 et n° 21) illustrent bien que, même si la mairie a interdit la circulation des camions en ville, il y a toujours des conducteurs qui échappent à cette règle. La première (n°20) prise devant un dépôt d'une quincaillerie, où le camion s'est enfoncé dans les caniveaux des eaux usées due à la surcharge et la deuxième (n°21) prise devant le lycée Félix Eboué.

Par ailleurs, la multiplication des restaurants tout au long des axes de circulation empêche le bon fonctionnement de la voie publique pour les différents usagers de cet espace qu'est la rue. Pour la population de la ville de N'Djamena, la rue est très souvent perçue comme une ressource, un espace à prendre, qui n'appartient à personne en particulier et donc virtuellement à tout le monde en général (Janin, 2001). D'abord, le problème posé par le stationnement des clients, c'est-à-dire que la plupart des clients viennent en motos, faute d'espace, ils se garent sur le trottoir et aussi sur la chaussée. Pour la surveillance de ces engins, les talibés se mettent en action pour espérer avoir quelques pièces de monnaie sous une chaleur accablante, même si eux aussi, ils sont cause et conséquence de l'engorgement de la rue. Cette pratique, qui s'accentue ces dernières années face à la cherté de vie où la plupart des hommes déjeunent à midi dans leur lieu de travail. Cette situation a favorisé sans doute la prolifération des restaurants à bon prix sur les grands axes de communication. Cette activité cause aujourd'hui un véritable problème de circulation quand on sait qu'à N'Djamena les minibus, taxis et mototaxis n'ont pas d'arrêts et peuvent s'arrêter quand et

où ils veulent en pleine circulation. Enfin, les cuves à se laver les mains pour les restaurants sont souvent installées sur le trottoir, juste à l'entrée du restaurant. Cette activité est à recadrer parce que ces lieux de vie sont comme tous les autres et comme toute autre pratique, il convient de payer les taxes et quittances aux autorités régulièrement même s'ils causent certaines nuisances vécues au quotidien sur certains axes de circulation.

4.1.3. Les auberges et les bars dancings

Les auberges et les bars dancings sont des activités qui sont beaucoup plus concentrées dans certains quartiers de la ville à savoir les quartiers qui sont dans le Sud et le Sud - Est de la ville (Kimitene, 2013). On peut aussi en trouver dans le premier arrondissement. Ces quartiers sont reconnus comme festifs par la population et aussi par les autorités. Souvent ce sont des jeunes des quartiers du Nord, du centre et Nord - Est (en majorité musulmans) qui fréquentent ces endroits, loin du regard des connaissances et de la famille. Ces derniers temps, il y a à peine moins d'une décennie, il s'est créé un nouveau phénomène que les jeunes appellent communément le marché *mokolo*. En effet, ce n'est pas un marché, c'est un endroit où les femmes et filles de joie s'attroupent comme dans les marchés de bétail. C'est par ironie qu'ils appellent marché mokolo, ce lieu de débauche se trouve à côté des bars dancings et auberges. Cette pratique prend de l'ampleur même si la police essaye d'empêcher par moment l'attroupement des jeunes qui viennent de tous les quartiers de la ville au coucher du soleil.

Les auberges et bars dancings que certains appellent maquis en Afrique de l'Ouest (Leimdorfer, 1999 ; Chenal et al., 2009 ; Nassa, 2009). Le week-end, les propriétaires des auberges et bars dancings mettent les chaises sur le trottoir pour accueillir la clientèle (voir photo n°22), ce qui fait que le stationnement se fait sur la chaussée et ainsi de même pour le déplacement des piétons et tout autre moyen de déplacement. C'est dans ces quartiers que l'on peut trouver les rares mototaxis qui travaillent la nuit, les minibus et les taxis ne circulant plus au-delà de 20 heures.

Photo n° 22. illustration du phénomène des auberges et bars implantés tout au long de la voie publique dans certains quartiers de la ville de N'Djamena



Cette image, prise en face du nouveau site de l'ambassade des USA, montre les inconvénients des bars et des auberges sur la circulation à travers les différentes voies de la ville. Ici, l'on remarque le dépôt des casiers vides sur le trottoir, ainsi de même les chaises et les tables pour accueillir la clientèle. Alors, ceux qui fréquentent ces lieux seront contraints de garer sur la chaussée.

4.1.4. Les ateliers de soudures, de réparations et menuiseries

Les ateliers de soudures, de réparation, menuiseries sont des activités que l'on retrouve sur certains axes de circulation de la ville de N'Djamena. Comme il n'y a pas une politique de localisation des activités à travers la ville, la population pratique différentes activités tout au long des rues. Le plus souvent, c'est sur les axes principaux (plus de fréquentations) pour avoir plus de visibilité à travers la ville.

Les propriétaires des maisons construisent des chambres qui se transforment souvent en boutiques, celles qui se trouvent sur les grands axes. Toute personne désireuse de pratiquer une activité peut louer ces différentes supposées boutiques qui s'ouvrent sur la voie. Ainsi, une fois opérationnelle, ces ateliers exposent leurs œuvres sur les trottoirs de la rue et même sur la chaussée dans certains cas. Les piétons sont contraints de marcher sur la

chaussée et c'est ainsi que la bonne fluidité de la route sera empêchée par ces différentes activités souvent familiales.

Les ateliers de soudures se sont multipliés dans la ville parce que toute la ville est en chantier et ce qui fait que cette activité rapporte bien, même certains enseignants du supérieur ont leurs propres ateliers pour avoir une autre source de revenus à part le salaire de l'Etat qui n'est pas consistant ces dernières années face à la cherté de la vie. Ces ateliers font la conception et la vente de fenêtres et portes de différentes qualités et ils les exposent en pleines rues, souvent sur les trottoirs, ce qui entrave la bonne circulation des piétons d'abord et ensuite des automobilistes.

Photos n°23. Ateliers en pleine route



Ces images illustrent la problématique des ateliers de soudures (la première photo), de menuiseries sur l'occupation des trottoirs à leur compte (les deux autres).
Ils contribuent ainsi au dysfonctionnement de la circulation par des rétrécissements des voies à certains endroits de la voie publique au sein de la ville.

Les ateliers de menuiserie fabriquent des armoires, chaises et fauteuils de salons pour les mariages et autres. Face à la croissance démographique et l'évolution des mariages au sein de la ville de N'Djamena, cette activité rapporte gros, vu leur prolifération et souvent les chefs d'œuvres sont exposés en pleine rue, car les magasins sont souvent étroits et ne sont pas faits pour exposer ces réalisations. Ainsi, la grande partie des ateliers exposent leurs produits sur les trottoirs.

Enfin, les ateliers de réparation des motos et bicyclettes sont implantés dans presque tous les coins de rue et ils n'ont pas besoin d'avoir un magasin, ils s'implantent aussi bien sous les arbres que dans les coins de rue. Cette activité s'est propagée dans la ville avec la

prolifération des motos ces dernières années et surtout celle des mototaxis. Ces lieux sont aussi devenus aujourd'hui comme des points de stationnement des mototaxis. A part la multiplication des ateliers de réparations des engins à deux roues, il y a aussi la prolifération des boutiques pour la réparation des véhicules ou la climatisation des véhicules et aussi la vente du gaz butane.

Photo n° 24. Ateliers de réparations des engins à deux roues à travers les rues de la ville de N'Djamena



Cette photo est prise au quartier Birtourné, sur la rue qui mène vers le champ de fil.

Photo n° 25. Ateliers de réparations des motos à travers la ville



Ces images (Photo n°23 et n°24) montrent le problème de l'occupation de la rue par les ateliers de réparation des engins à deux roues sur les principaux axes de circulation. La photo n°24 est prise au croisement de la rue qui mène du lycée féminin sur la voie du contournement (en face de la station express sud).

La multiplication de toutes ces activités sur les trottoirs et parfois même sur la chaussée ne facilite pas la bonne circulation aux usagers de la voie publique. Les arrêts spontanés des minibus et taxis compliquent davantage la situation et créent plus de risque aux piétons qui pratiquent au quotidien ces rues. Aujourd'hui, le principal défi est la mise en la place et la gestion des voies publiques qui sont constamment agressées pour des usages spontanés et illégaux, même si cela se produit au vu et au su des pouvoirs publics. Les rues représentent les structurants fonctionnels de la ville, avec un intérêt général qui est celui de l'accessibilité et de l'amélioration de la qualité de vie urbaine. A l'échelle de toute la ville de N'Djamena, c'est la mairie qui autorise en principe l'installation des commerçants après octroie d'autorisation. Mais, aujourd'hui, il arrive que des groupes légalement constitués ou des individus transforment le devant de leurs habitations en de véritables commerces de proximité sans l'accord préalable d'une autorité (Kimitene, 2013 ; Désiré Axel, 2009).

4.1.5. La distribution du pain et autres produits

La distribution de certains produits de consommation comme le pain, les yaourts et beignets se font par des motos et bicyclettes auprès des boutiquiers dans tous les quartiers de la ville (photos n°26). A cela s'ajoute ces derniers temps la livraison de boissons gazeuses et de bouteilles d'eau de sources minérales par des voitures. Le problème que pose cette pratique est l'absence de règlementation sur les heures de livraison.

Ainsi, les distributeurs de pains assurent le ravitaillement de toutes les boutiques, d'abord le matin avant que tout le monde ne soit opérationnel (entre 5h et 7h) sur la route et ensuite l'après-midi et le soir. Non seulement cette activité change le paysage urbain à travers les rues de la ville, mais elle empêche la visibilité et la bonne circulation aux autres moyens de déplacement par leur encombrement.

Par ailleurs, les boulangeries sont presque toutes implantées sur les principales voies bitumées de la ville pour la facilité d'accessibilité d'une clientèle diversifiée. L'attroupement des motos et bicyclettes devant ces lieux crée un dysfonctionnement momentané de la circulation à ces endroits. En plus des livreurs et des clients qui viennent payer le pain à bon prix auprès de la boulangerie et qui garent leurs voitures et motos sur la chaussée. De même, sur certaines voies de circulation, l'on voit aussi la présence du transport des sacs de maïs ou de mil sur des motos en ville et parfois aux heures de pointe (voir photos n°26).

Photo n° 26. Distributeurs de pains



Photo n° 27. Transporteurs des sacs de maïs



Ces images (photo n°26 et n°27) montrent le problème et certaines pratiques comme la distribution du pain (la bicyclette en arrêt sur l'avenue Kondol Béaloum) et la surcharge d'une moto en sacs de maïs (ici au feu-rouge du lycée féminin).

4.1.6. Les parkings ou stations de vente de voitures

Les stations de vente de voitures se sont multipliées ces dernières années à travers la ville de N'Djamena. Un phénomène qui est aujourd'hui à la mode au sein de la ville même si certains textes interdisent la vente des voitures de deuxième main d'un certain âge (plus de cinq ans) mais, dans la pratique l'on peut trouver un peu de tout à travers les différentes stations de vente de voitures. Pratique commerciale ethnicisée (Kimitene, 2013), ces voitures se font tester sur les principales voies de circulation et sont parfois garées sur la chaussée, ce qui empêche la fluidité de la circulation.

Aujourd'hui, en plus de ces lieux de vente de véhicules, il y a là aussi le problème de stationnement des mototaxis à travers les différentes voies. Les mototaxis sont souvent stationnées sur les croisements des voies sous les rares ombres ou en plein air à la recherche de clients. La problématique des mototaxis vient d'être soulignée par l'arrêté n°095/M/SG/2014 portant règlementation de trafic urbain au « titre 2 » sur les conditions d'exploitation des mototaxis par la mairie de N'Djamena. Selon les autorités du ministère des Infrastructures et de l'aviation civile (MITAC), « cet arrêté est élaboré par la mairie sans concertation, donc il est difficile que ce dernier fasse grand chose pour une ville comme N'Djamena » disait Djibangar Madjirebaye, directeur général de la direction nationale des transports de surface (entretien en 2014).

4.1.7. Les conducteurs de voitures à bras

Les conducteurs de voitures à bras que la population appelle *cidalpous,* qui veut dire en arabe local le propriétaire de pousse-pousse, sont nombreux au sein de la ville de N'Djamena. Ils sont stationnés aux côtés des dépôts de quincailleries, dans les marchés et les gares routières. Comme toute la population ne dispose pas de moyens de transport, ces derniers servent de moyens de transport des bagages difficilement transportables à la main entre les points de vente et les maisons, c'est une pratique qui est à la portée des ménages qui n'ont pas assez de revenus.

Aujourd'hui, au sein de N'Djamena, les colporteurs, vendeurs d'eau, laveurs de tapis et couvertures que la population appelle *hadjé khassala*[265], les distributeurs des bois, etc.

[265] Des haoussas venus du Niger et du Nigéria

utilisent tous les pousses -pousses. Ceux qui pratiquent ces activités payent les taxes de circulation auprès des services de la mairie. Ils ont tout à fait le droit d'exercer en ville comme toute autre activité, mais qui fonctionne avec la traction physique. Le problème réside aujourd'hui sur le partage de la chaussée avec les autres modes de déplacement qui sont motorisés.

Photo n° 28. Les voitures à bras (pousses-pousses) en pleine chaussée avec les autres modes de déplacement



Photo n° 29. Les voitures à bras sur la voie de contournement



Ces images (photo n°28 et n°29) montrent la problématique de l'usage des pousses-pousses sur les principales voies bitumées de la ville à n'importe quelle heure de la journée. La première prise au rond-point de Birtouné (Amriguébé) et la deuxième prise à côté de la maison des femmes sur la voie qui mène vers le carrefour de Dembé. Sur cette dernière nous remarquons l'occupation du trottoir par les mototaxis et le fait que les piétons sont contraints de prendre la chaussée avec les autres modes de déplacement.

En somme, toutes ces différentes activités énumérées ont leurs raisons d'exister au sein de la ville de N'Djamena. L'objectif, en mettant les usages et les usagers ordinaires de la rue au centre de la réflexion, est de faire comprendre que tout en posant les questions suivantes : que font les gens dans la rue, qui fait quoi, comment, et en quoi est-ce lié à la matérialité des lieux ? (Houssay-Holzschuch, 2012). Alors, cette présence évidente aux yeux de n'importe quel passant des différentes activités à travers les rues, bouleversent les règles d'une certaine urbanité fonctionnelle au sein de la capitale tchadienne, qu'il s'agisse de lois ou accords plus informels. Aujourd'hui, ces lieux (les rues avec activités) sont essentiels dans la production de la sociabilité urbaine. Visiblement, il n'y a jamais eu de problèmes ou de conflits de cohabitation opposant la présence des activités sur les voies publiques et les fonctions circulatoires de la rue. Même si, ces activités causent d'autres problèmes comme l'insalubrité et les accidents qui mettent en cause la notion de sécurité publique. Il est urgent de prendre des mesures au sujet de ces différentes activités commerciales qui prolifèrent au quotidien et qui contribuent à l'encombrement des rues. Il est vrai que ces activités sont les seuls moyens de survie indispensable à certaines catégories de population et aussi un des éléments constitutifs de la vie de certains quartiers. Par ailleurs, il est aussi un indicateur qui permet de définir la rue comme espace de vie à laquelle les autorités locales accordent souvent une certaine importance, car elles permettent à une part non négligeable de la population de subvenir à ses besoins, même si d'autres pratiques socioculturelles s'entremêlent pour compliquer davantage les conditions de circulation (Kimitene, 2013).

4.2. La route : espace de circulation et de sociabilité

Le Tchad est un pays où les traditions socioculturelles ont une importance capitale dans la vie quotidienne. Elles se manifestent à travers les rues des différentes villes du pays et N'Djamena en fait partie. Ce sont les problèmes sociaux qui ont transformé N'Djamena, la belle des années d'indépendance, en poubelle aujourd'hui (Dobingar, Marty et Appolinnair, 1994). « Pour en savoir un peu plus sur les raisons de cette dégradation, comme un ballon de basket-ball au rebond, les personnes impliquées dans sa gestion s'accusent mutuellement » disait Komandegal Lazare (1998).

Aux années d'indépendances, les rivalités internes (ethniques) sur lesquelles s'était appuyée la colonisation furent un obstacle peut-être plus difficile à surmonter au Tchad que dans les

autres pays d'Afrique. « Il était impossible de nier la dualité de la population : au Nord et au centre se trouvaient les ethnies islamisées et rebelles à l'instruction française ; au Sud les ethnies animistes ou christianisées plus *choyées* par le colonisateur, car leur terre étaient bonnes pour le coton, et de ce fait, instruites et aptes à prendre le flambeau de l'indépendance » écrivaient Jean Cabot & Christian Bouquet (1978). Aujourd'hui, cette même population vit en un seul lieu (N'Djamena) qui n'est autre que le poumon économique et politique de la nation. Par ailleurs, à l'échelle du pays le problème de langue est tout aussi complexe à démêler que celui des ethnies. La ville de N'Djamena essaye de contenir tant bien que mal tous ces maux, même si certains sont visibles sur les espaces publics.

Les problèmes d'ordre sociaux liés au transport sont multiples sur l'étendue de la ville. Les principales voies de circulation sont parfois obstruées par des activités sociales comme les cérémonies de mariages, les baptêmes, les circoncisions et la célébration des funérailles. Il apparaît ainsi évident que la problématique de l'espace public revêt ici une importance capitale, au regard des enjeux qu'elle suscite et des incidences qui en découlent sur un tissu urbain déjà fragmenté par la disposition géographique de ses citoyens selon des logiques d'agrégation et de ségrégation. Même si le désir apparent de s'insérer pleinement en ville et le vécu quotidien sont des pratiques singulières de sociabilité de N'Djamena par ces différentes activités qui s'exercent à travers la rue (commerce informel, demandeur d'aumône, pousse-pousse et piétons). Les espaces publics sont envahis, squattés et aussi appropriés illégalement par le besoin immédiat (activité culturelle, cultuelle ou commerciale). Une appropriation fondée sur la signification de l'espace public comme un lieu qui n'appartient à personne, ou qui appartient à tout le monde. C'est ainsi que les différents espaces de la ville de N'Djamena se retrouvent en conflits par moment.

4.2.1. Les funérailles ou places de deuil en pleine rue

La célébration des funérailles est un phénomène de société qui se pratique de différentes manières et selon la religion (chrétienne ou musulmane) sous forme d'occupation systématique de la voie publique. Cette pratique qui entrave sans doute la circulation provoque aussi d'autres nuisances comme les bruits ou l'attroupement des enfants de rue déguisés en talibés.

Aujourd'hui, ce phénomène social bloque certaines voies durant des jours par les installations de tentes sur certains axes comme des lieux de deuil, mais personne n'en parle,

parce que ceux qui occupent la voie sont attristés par le décès de l'un des leurs. Ainsi, les automobilistes font le détour de ces axes occupés. Pour enrayer cette pratique, c'est à l'Etat de prendre sa responsabilité pour que les voies servent de lieu de déplacement et non de recueillement, bien que cela représente un tabou pour la société.

D'abord chez les musulmans, cette pratique occupe la rue au minimum trois jours après l'enterrement du défunt et c'est souvent le jour même du décès que ce dernier est enterré. Ce que préconise la religion. Parfois, la famille du défunt(e) occupe la voie durant une semaine voire plus, cela dépend du rang social du défunt, de sa notoriété avant sa mort et aussi de la taille de sa famille. Le plus souvent, c'est pendant les trois premiers jours que beaucoup de personnes viennent et surtout le troisième jour[266] où les voies voisines à la place seront aussi bloquées par la forte fréquentation des parents, amis et connaissances du défunt pour lui rendre les dernières prières. Cette pratique est en grande partie visible dans les quartiers du centre-ville, du Nord, de Farcha et du Nord-Est de la ville. Il faut aussi ajouter les prières des rues et l'emplacement des écoles coraniques qui n'arrivent plus à contenir les élèves ce qui fait que certains se retrouvent dos aux murs sur les trottoirs des rues.

Ensuite, chez les chrétiens l'accompagnement des rites funéraires se pratique différemment de celui des musulmans. Souvent, ils exposent quelques jours le corps du défunt afin que toute la famille puisse venir et lui rendre les dernières prières, même ceux qui sont au village, pour les accueillir sous des bâches installées en pleine voie de circulation. Dans ce cas de figure, ce qui agace le plus les voisins, ce sont les prières et les chants traditionnels qui se font toutes les nuits par des cris accompagnés par le son de tam-tam et des youyous. Tout ceci est accompagné par la consommation abusive d'alcool, souvent traditionnel et produit en quantité sur place, pour que tout le monde puisse boire du soir jusqu'au matin. Enfin, il faut aussi ajouter les prières qui se font les week-ends et qui entravent la circulation par moment dans certains quartiers.

[266] Le jour de *sadaka* ce qui veux dire littéralement le jour du sacrifice.

Photo n° 30. Obstruction d'une voie dans le 5e arrondissement (Amriguébé)



Photo n° 31. Obstruction des voies publiques par des pratiques culturelles



Ces photos (n°30 et n°31) montrent certains phénomènes culturels qui bloquent la rue durant des jours. La photo n°30 prise à Amriguébé lors du décès de l'opposant Mahamat Seid[267] et la photo n°31 prise dans une rue de quartier Ridina. L'implantation des bâches en pleine route pour bloquer la circulation.

[267] Même le Président de la République a fait le déplacement.

Enfin, en plus de ces pratiques cultuelles qui entravent la bonne fluidité de la circulation au sein de la ville de N'Djamena, s'ajoutent d'autres pratiques comme la célébration de circoncision garçons ou l'excision des filles, des baptêmes et surtout des mariages avec son corolaire de balade en ville par des dizaines de voitures et motos. Il faut aussi ajouter certaines fêtes traditionnelles qui se font devant les maisons des notables où chefs d'ethnies et enfin les manifestations organisées par les partis politiques dans leurs différentes cellules à travers les communes d'arrondissement, toutes ces activités empêchent momentanément la circulation à ces endroits. Alors, la rue est ici prise en otage et utilisée comme un bien au bénéfice d'une certaine communauté. Ainsi, toutes les couches sociales se retrouvent en difficulté aujourd'hui pour vivre dans cette ville qui n'arrive pas à remplir ses fonctions de base : l'accessibilité et le développement humain.

4.2.2. Les chantiers qui rétrécissent les routes

Aujourd'hui, l'on voit assez de chantiers de construction à travers les différentes rues de la ville de N'Djamena. La plupart des constructions se font sans permis[268]. Le plus souvent, l'on remarque l'absence de règles de sécurité et l'encombrement de la rue au profit du chantier par les dépôts de graviers, de briques en parpaing où cuites et du sable. La présence des différents matériaux de construction sur les trottoirs, voire même sur la chaussée durant des mois et parfois des années (selon la taille du chantier) entrave le bon fonctionnement des déplacements au niveau de ces voies de circulation. Cet usage du bien public (la rue) entraîne des effets immédiats indésirables pour le bien-être de la population, même si aujourd'hui personne ne le dénonce. Par ailleurs, en plus des multiples chantiers pour les particuliers, il y a des rues qui se retrouvent en chantier de bitumage durant des années et qui sont à l'origine de certains désagréments. Ces chantiers inachevés engendrent des poussières et polluent la ville par les matières en suspension (MES). Les raisons aux arrêts de ces chantiers sont nombreuses et souvent d'ordre économique.

[268] Il n'est pas à la mode au niveau de la ville, même si ça pourrait être une source de revenus pour la mairie. La population n'a pas besoin de permis de construire aussi bien dans les lotissements que dans les quartiers spontanés (non-règlementaires).

4.2.3. L'inconscience collective à la propriété publique

Au sein de la ville de N'Djamena, en plus des différentes pratiques citées ci-dessus qui prennent de l'ampleur pour empêcher la bonne circulation sur les différentes voies de la ville de N'Djamena s'ajoute l'absence de civisme, car tout le monde fait ce que bon lui semble. Le piéton, le marchand ambulant, le propriétaire des pousse-pousse, les automobilistes, les cyclistes et les motards sont tous responsables d'une manière ou d'une autre du mauvais fonctionnement de la rue par le non-respect d'autrui. Les causes de ces phénomènes sociaux sont multiples avec, d'abord, la pauvreté. La plupart des ménages de N'Djamena vivent sous le seuil de la pauvreté. «Leurs revenus mensuels, très dérisoires, suffisent à peine pour l'alimentation. Pas de scolarité, faute de moyens financiers. La gratuité de l'école reste hypothétique. Les jeunes se retrouvent dans la rue pour *vivre*. Le travail est devenu une chimère, une simple illusion » disait Nékemlaou Nodjialdom (1998). Ce qui explique le problème social que vit au quotidien la ville de N'Djamena, en plus des arrêts spontanés de toute sorte d'engins et les stationnements des différents transports publics.

Aujourd'hui, au-delà de son étonnante croissance annuelle de plus de 5%, qui maintient la ville en constante mutation, il convient aussi d'observer N'Djamena comme le lieu de cristallisation d'une société en recomposition qui a vécu plusieurs crises (Baba-Moustapha, 2000 ; Vivien, 2006, Haggar, 2007, Masra, 2008), le lieu où s'édifie la nation tchadienne entière et une véritable cité-état (Diagana, 2009). N'Djamena se représente comme un espace social dynamique inscrivant ses activités dans un environnement et une morphologie spatio-temporelle atypiques, où les différentes couches sociales (différentes ethnies et religions) qui s'y côtoient ont forgé au cours du temps une urbanité propre à cette ville, au travers de laquelle on perçoit les contours d'une citoyenneté souvent conflictuelle et aussi complémentaire comme dans certaines autres villes d'Afrique telle que Nouakchott (Diagana, 2009).

L'inconscience collective a alors engendré sur presque toutes les rues à travers les différents quartiers une appropriation du bien public (la rue) entre les groupes sociaux, et une course effrénée à la construction (bétonnage de la ville) renforçant du coup l'étalement urbain et le dynamisme du marché du foncier qui demeure aujourd'hui l'un des moyens d'exposition de la richesse.

4.3. L'aménagement de la voirie et pratique de la mobilité

Les problèmes physiques liés au transport sont nombreux ; ils sont aussi fonction d'autres facteurs : d'abord les voies de circulation ne sont pas bien aménagées et puis celles qui sont aménagées ne drainent pas les eaux usées en direction de l'exutoire du fait de la non-obéissance aux pentes naturelles. A ces derniers s'ajoutent d'autres obstacles qui empêchent la bonne fluidité de la circulation et causent souvent des accidents. « A N'Djamena, beaucoup de voiries urbaines sont construites sans aucun souci d'aménagement de trottoirs pour les piétons et pistes cyclables. Ceux-ci doivent se débrouiller et s'accommoder comme ils le peuvent à la mobilité » comme l'affirmait Nadmian Nadadoum (2011).

Aujourd'hui, l'exemple le plus frappant est celui du réaménagement de la première voie de contournement qui commence à partir du pont de Chagoua en direction de la station Tacha Mossoro (voir carte n°8). Cette route qui compte des ouvrages d'art de grande importance pour assurer la fluidité de la circulation est devenue un sérieux casse-tête à certains moments et surtout, s'il y a des activités à l'échelle africaine, la population sera contrainte de faire sens inverse pour aller rejoindre les ronds-points, parce qu'il n'y a plus d'autre issue de sortie. Il a été conçu pour traverser seulement à travers les ronds-points. Cette route réalisée par les chinois cause actuellement plus de problèmes que de solution à l'échelle de certains quartiers. De ce fait, l'exemple le plus remarquable se trouve au niveau de la gare routière d'Abéché, entre la voie qui vient de l'Université Roi Fayçal (URF) d'Amriguebe passant par le lycée féminin en direction de la gare d'Abéché avant de buter sur le béton conçu qui joue le rôle de terre pleine centrale de la voie du contournement. A cet endroit précis, la population est contrainte d'enfreindre la loi en transportant les voitures à bras et les motos entre les deux parties de la chaussée (photo n°32, n°33 et n°34). Cette pratique cause souvent des accidents de circulation. Si jamais la population se livre à cette pratique, c'est sans doute dû à la mauvaise conception de la voie par rapport aux réalités du territoire.

Photo n° 32. Dysfonctionnements des aménagements routiers actuels : le déplacement des motos à travers le terre-plein central



Photo n° 33. Dysfonctionnements des aménagements routiers sur la voie de contournement



Photo n° 34. Dysfonctionnements des aménagements routiers : le transfert des bagages à travers le terre-plein central



Photo n° 35. Dysfonctionnements des aménagements routiers obligent à circuler dans le sens contraire



Ces images (photo n°32, n°33, n°34 et n°35) illustrent bien le problème d'aménagement des voies de circulation. Dans les réalisations et aménagements actuels des nouvelles voies, il n'y a pas de sortie pour rejoindre le côté opposé de la voie avant d'atteindre un rond-point. Les deux sens de la voie sont séparés par un béton sous forme de terre-plein central qui empêche l'accessibilité des quartiers et des activités qui fonctionnaient mutuellement. Sur ces images, on voit les jeunes déplacer les motos et pousse-pousse entre les deux chaussées de la voie en face de la gare d'Abéché dans le 5e arrondissement.

Ces photos illustrent le problème que pose le béton implanté comme terre-plein central. Par ailleurs, rien n'a été prévu pour que les piétons traversent ces voies entre les différents ronds-points. Et il est vrai que l'infrastructure est une nécessité pour une ville comme N'Djamena, mais une infrastructure non-adaptée au contexte est beaucoup plus nuisible que vitale vu ses inconvénients[269].

4.3.1. L'aménagement des carrefours

La lecture de la structure urbaine de N'Djamena à travers le réseau du transport public (minibus et taxis) montre l'état d'une urbanisation inachevée ; son étalement et la disposition de ses carrefours ne donnent aucune lisibilité d'ensemble cohérente. La pratique au quotidien de ces lieux se fait par le «non-respect aux principes de circulation » disait Djibangar Madjirebaye (2014). Ces derniers temps, l'usage des carrefours pose un problème au bon fonctionnement de la circulation routière. Le carrefour est réalisé pour assurer la fluidité de la circulation, mais il assure aussi le rôle d'un lieu de retrouvaille et d'installation de petit commerce informel[270]. Pourtant, il y a au moins un marché officiel dans chaque arrondissement de la ville. Cette pratique est fréquente au niveau de tous les nœuds qui vont vers les quartiers populaires d'abord et ensuite sur l'ensemble des voies bitumées. Par ailleurs, au problème du commerce informel s'ajoute celui des arrêts spontanés et du stationnement des mototaxis et des minibus. Pourtant, le rôle fondamental que doit assurer un carrefour est « la bonne visibilité à l'intersection » (Lamra & Alfred, 2010) et la bonne fluidité des modes de déplacement.

4.3.2. L'organisation de la signalisation

La signalisation est un moyen de régulation de la fluidité de la circulation, mais ce rôle ne peut être assuré que si cette dernière est de bonne qualité et fonctionnelle. Mais au sein de la ville de N'Djamena, face au problème de délestage répétitif, il est difficile de voir toute la journée en fonctionnement les différentes signalisations. Pour résoudre ce problème, il fut un temps où la mairie avait implanté des signalisations fonctionnant en énergie solaire. Mais ces dernières ne sont plus opérationnelles pour diverses raisons : matériel de mauvaise

[269] Absences des voies annexes, absence de passage de piétons, manque de trottoirs, absence de sortie d'urgence pour les pompiers où les ambulances.

[270] Marché des fruits, vendeurs de pains, de glaces, de cigarettes, station de mototaxis…

qualité et vol de certains matériels par la population. Le respect du code de la route est un devoir de bon sens. La signalisation est un moyen de surveillance de bonne pratique de la « conduite en milieu urbain[271]». Dans la ville de N'Djamena, il y a une carence significative de signalisation. Par ailleurs, les installations des feux tricolores sur certains axes de haut débit ne fonctionnent pas normalement, par l'absence de l'électricité pour faire marcher ce système de contrôle et de gestion de la circulation routière. Il va falloir éviter les accidents, car il n'y a pas la notion de priorité de passage pour les véhicules, encore moins pour les piétons au sein de la capitale tchadienne, si ce n'est que de la théorie enseignée dans les auto-écoles. Le non-respect et l'absence des outils de réglage de la circulation contribuent à la problématique des mobilités urbaines, bien que les conducteurs soient souvent pris pour cible, la population même n'y prête pas attention du fait du non-respect des règles de circulation de la part des motards et pire encore des piétons. Tout se fait en même temps, puis tout le monde klaxonne ; ainsi se crée l'embouteillage à travers les carrefours. Les agents de contrôle et de surveillance de la circulation se trouvent souvent dépassés par les flux de déplacement aux heures de pointe. Parfois, ils sont aussi à l'origine des embouteillages suite aux contrôles inopinés. Le PCT (2012) signalait que « les intersections sont à l'origine d'une grande partie de la congestion du réseau viaire de la ville. L'analyse de l'écoulement du trafic montre actuellement que le délai de franchissement des intersections représente la moitié du temps de parcours total des usagers de N'Djamena».

L'étude du Plan de Circulation de Transports a énuméré un certain nombre de problèmes vécus au quotidien à travers les carrefours de la ville de N'Djamena et ces problèmes résultent des éléments suivants :

- La mauvaise conception des carrefours ;
- La mauvaise réalisation due à la non-prise en considération de la concordance entre le tracé en plan et le profil en long de la route ;
- La non-prise en considération de l'hétérogénéité du trafic, de la variabilité des vitesses et surtout de l'attractivité de la route ;
- L'inadaptation de la conception des carrefours entre types de véhicules et vitesses pratiquées par la population à ces endroits ;

[271] Abdelaziz Chef de service sécurité, de la DGTS, au ministère des transports

- La prolifération de toutes sortes d'activités aux abords des carrefours ne facilite pas une bonne visibilité de circulation.

Photo n° 36. Panneaux de signalisation sur la voie de contournement



Photo n° 37. Panneaux de signalisation : la prévention aux risques d'accidents



Il existe un certain nombre de panneaux de signalisation dans les principales rues de la ville, mais le non-respect de ces dernières entraves le bon fonctionnement de la circulation.

Aujourd'hui, pour différentes raisons les carrefours sont les lieux où se créent le plus d'accidents au sein de la ville de N'Djamena. La ville manque d'une stratégie de gestion efficace de ces lieux (carrefours) face à l'accentuation des congestions aux heures de pointe. Il faut aussi ajouter d'autres problèmes qui sont liés aux conceptions et à la gestion des carrefours au sein de la ville de N'Djamena :

- Le réglage arbitraire et de même manière des feux de circulation sur la plupart des carrefours qui ne prennent pas en considération le volume de véhicules qui passe à travers ces lieux demeure actuellement un des problèmes de taille aux différents points de croisement des routes ;
- L'absence d'entretien et le fonctionnement aléatoire des feux tricolores créent une situation d'incertitude aux conducteurs qui entraînent souvent des accidents ;
- Problème de la variabilité de la géométrie de ces lieux qui n'arrivent pas à s'adapter à tous les types de véhicules ;
- L'absence de la priorité au niveau des carrefours complique le choix au virage de certains carrefours qui n'ont pas de rond-point. Absence de sensibilisation sur le type de hiérarchisation de la voirie et de son mode de fonctionnement.

4.3.3. L'état de la voie et du stationnement

L'état de la voirie urbaine commence à prendre une nouvelle image partout dans la ville de N'Djamena après les événements du 02-02-2008[272]. La voirie urbaine de la ville de N'Djamena connaît aujourd'hui une évolution remarquable sur le linéaire bitumé qui n'était que de 60 km en 2000 sur l'ensemble de la ville qui est arrivé à 150 km de longueur en 2012. Bien que l'Etat réalise des nouvelles voies bitumées et assure leur balayage à des rythmes réguliers ; le système de fonctionnement et la qualité des voies secondaires et tertiaires laissent à désirer. En effet, l'infrastructure routière joue un rôle capital dans le déplacement au quotidien afin d'assurer une bonne fluidité de la circulation. La police régule les déplacements sur certains axes principaux souvent sur les nouvelles et anciennes voies bitumées. Bien que les axes principaux soient bitumés, ils sont fréquemment décriés par le manque d'assainissement liquide, de trottoirs, d'éclairage public, etc. Il y a une carence de parkings de stationnement, mais le peu qui existe est presque impraticable en saison de

[272] La date de la dernière attaque de la capitale tchadienne par les rebelles.

pluie. En plus de la médiocrité de l'état du parc automobile, s'ajoute l'état déplorable de la voirie urbaine dans certains quartiers et aussi l'absence des aires de stationnement dans le centre-ville qui expliquent le problème de transport urbain de la ville de N'Djamena. Il faut aussi ajouter l'ensablement de la voirie par la présence de la plupart des voies non revêtues et par le fait que la plupart des maisons sont faites à base de terre (argile). Les camions transportant du sable circulent en ville sans précaution. Ainsi, toutes les conditions sont réunies pour qu'au moindre vent toute la poussière se lève, entraînant le problème de visibilité et d'ensablement de la chaussée.

Photo n° 38. Etat délabré des voies secondaires : elles sont difficilement praticable en saison de pluie



Cette photo n°38 prise dans le 5e arrondissement es illustre bien l'état des voies secondaires qui sont en grande partie non-bitumées.

Photo n° 39. Etat délabré des voies secondaires : l'entrée du MATUH dans le 8e arrondissement



Cette image prise en face du ministère de la juste et aussi du MATUH dans le 8e arrondissement montre bien l'état des voies secondaires qui sont en grande partie non-bitumées et difficilement praticable en saison de pluie.

Photo n° 40. Etat des voies du centre ville ; sise à coté du Centre International des Affaires (CIA) en construction



Photo n° 41 : Etat des voies du centre ville ; sise à coté du Centre National d'Appui à la Recherche (CNAR)



Ces images (n°40 et n°41) sont prises dans le 2e arrondissement illustrent bien l'état des bitumées du centre-ville bien aménagé et entretenu.

Aujourd'hui, des nouvelles initiatives commencent à émerger à travers la ville pour répondre au problème du manque de stationnement : à savoir la Société Africaine de Conception et des Réalisations en Génie Civil (SACRE-GC), créée en 2013, loue un terrain de l'Etat à côté du grand marché entre la faculté de médecine et le ministère des Affaires étrangères et de l'intégration africaine. Ce parking, connu sous le nom de la station BPM chez les conducteurs de minibus et taxis, est un endroit stratégique qui se trouve à côté de tous les grands équipements socio-collectifs du centre-ville (hôpitaux, banques, marchés, mosquées…).

Ce parking de stationnement est géré actuellement par Monsieur Kouzi Albdoulaye[273] (gestionnaire) avec la collaboration de quatorze autres personnes dont un caissier et huit agents pour assurer la mise en stationnement, l'attribution des tickets pour le droit de place, le contrôle et la surveillance des motos et véhicules. Par ailleurs, deux agents de la police du 4earrondissement sont affectés pour assurer au quotidien la sécurité du personnel et des

[273] Le gestionnaire de la station que nous lui avons interviewé dans le cadre de nos entretiens auprès des acteurs de la gestion du secteur des transports urbains de N'Djamena.

lieux. Il y a aussi deux agents de sécurité civile d'une société privée de la place pour surveiller les entrées et les sorties au niveau de deux portes principales. C'est une ancienne friche urbaine que l'Etat avait aménagée pour construire l'annexe de la faculté de médecine, sur laquelle la SACRE-GC et la mairie ont établi un contrat dont le contenu n'est pas public. Cette société n'a aucune relation, ni avec le ministère des Infrastructures, de transport et de l'aviation civile (MITAC), ni avec la chambre de commerce, selon Kouzi Abdoulaye.

Ce parking est aujourd'hui à la disposition des commerçants du grand marché, des particuliers qui viennent au marché, pour des visites au niveau de l'Hôpital de la Mère et de l'Enfant ou pour des différents services assurés par les équipements administratifs qui sont à côté.

Par ailleurs, ce parking, en plus d'être un lieu de stationnement des véhicules et de motos, est aussi une station de minibus qui desservent la ligne Farcha – centre-ville. Le stationnement, le contrôle et le suivi des minibus est assuré par le commis de la Fédération Nationale des Syndicats Urbains et Interurbain du Tchad (FNSTUIT). Les minibus seront stationnés juste pour attendre leurs tours de départ en direction de Farcha par ordre d'arrivée selon la logique du fonctionnement de la FNSTUIT. Quatre personnes affectées par FNSTUIT gèrent au quotidien les minibus ; à savoir un chef de commis de station et trois éléments, dont les deux surveillent la logique de départ des minibus au niveau de la pharmacie Eguinie, sur l'avenue Charles de Gaulle (à environ 200m). Par ailleurs, il y a aussi une station de lavage de motos et voitures à l'intérieur de ce parking pour ceux qui le désirent. Tout ceci est réparti sur une surface d'environ 3ha.

Le parking est ouvert tous les jours de 6h du matin à 19h du soir. La SACRE-GC arrive à saturation seulement la veille de fêtes (souvent la fête de ramadan). Le droit de place est fixe et n'est pas fonction du temps ; pour une moto, il est de 200 FCFA et une voiture à 500 FCFA le stationnement et les minibus ne sont pas concernés.

Tableau n° 17. La fréquentation journalière des engins de circulation au niveau du parking de la SACRE-GC

	Motos	**Véhicules**	**Minibus**
Nombre moyen journalier	250	30	150
Prix unitaire	200 FCFA	500FCFA	ND

Source : Enquête ménage et entretiens.

En se basant sur les déclarations du gestionnaire, cette station fait une recette minimale journalière de 65 000 FCFA, ce qui nous donne une somme de 1 950 000 FCFA par mois. De l'autre côté, sur la base des déclarations du chef de commis, nous avons estimé à 450 000 FCFA la recette mensuelle de cette station pour les minibus gérée selon les règles initiées par la FNSTUIT. Alors, cette station génère mensuellement en moyenne une somme de 2 400 000 FCFA (équivalent de 3 700 euros).

Par ailleurs, le deuxième et dernier site remarquable du stationnement au sein de la ville de N'Djamena est le parking du stationnement des motos au niveau du marché de mil. Ce parking non-extensible est géré actuellement par Ibrahim Haroun Ahmat[274]. En effet, le site actuel n'est autre que de la place réservée aux boutiques pour des particuliers que les propriétaires ont transformés en parking de moto. La gestion de la station est faite par cinq personnes ; un chef de station et gestionnaire (Ibrahim Haroun Ahmat) et quatre éléments pour la mise en ordre, la surveillance et la collecte du droit de place auprès des particuliers. Le droit de place est fixé à 100FCFA pour une moto, peu importe la durée du stationnement. Cette station se retrouve saturée. Chaque jour, vers midi, ils sont contraints de refouler la clientèle et il est difficile de faire une extension. L'ouverture de la station se fait à 6h30 du matin et la fermeture à 18h30 du soir. Cette station est opérationnelle depuis 2009.Par ailleurs, vis-à-vis de l'Etat, comme la mairie assure la gestion du marché, elle prélève le droit de place selon la délimitation et le nombre de boutiques qui étaient affectées à cette place.

Enfin, la problématique du stationnement se pose avec acuité au sein de la ville de N'Djamena, cette situation est remarquable à l'œil nu au niveau des équipements socio-collectifs et administratifs aux heures de travail. Des petites initiatives se créent, mais ces dernières n'arrivent plus à répondre à toute la population. Devant les équipements administratifs, ce sont les agents de sécurités[275] qui se donnent la responsabilité de surveiller les engins stationnés devant les équipements (les bâtiments publics), même si leur rôle est d'assurer la sécurité publique. Cette activité est très rentable pour ces agents de sécurité qui mettent en avant le gain journalier plutôt que d'attendre ce que l'Etat leurs donne à la fin de chaque mois comme salaire. Certains, sont allés loin jusqu'à augmenter le prix du stationnement qui était de 100 FCFA par moto à 200 FCFA, à l'exemple des agents qui sont implantés devant l'entrée de l'Hôpital Général et Référence Nationale de

[274] *Idem*
[275] Gendarmes, policiers, ou agents de sécurité civile.

N’Djamena (HGRN). Aujourd’hui, tous les agents affectés auprès de banques, des sièges de la téléphonie mobile et auprès des ministères se livrent à cette pratique. La mairie et les autres acteurs du secteur ne sont pas en mesure de répondre à la problématique du stationnement et, le comble, les nouveaux équipements publics se construisent souvent sans prendre en considération l’importance du stationnement. En effet, lors du quinquennat précédent du président actuel, il était question de construire des stades (un stade de foot pour chaque arrondissement), ainsi qu’un nouveau lycée à travers les dix arrondissements de la ville. Ces équipements ont été construits au grès d’un urbanisme événementiel sans pour autant prendre en considération la planification urbaine et la problématique de leur accessibilité.

Photo n° 42. Le parking des motos au niveau du marché à mil



Photo n° 43. Le parking des motos de la Société Africaine de Conception et des Réalisations en Génie Civil (SACRE-GC)



Photo n° 44. Le parking des véhicules de la Société Africaine de Conception et des Réalisations en Génie Civil (SACRE-GC)



Ces images (n°42, n°43 et n°44) montrent l'intérêt de vouloir faire des parkings au niveau de la ville. La première (n°42) a été prise dans le parking de stationnement des motos au niveau du marché à mil. Les deux (n°43 et n°44) autres ont été prises sur le parking de la SACRE-GC.

Enfin, les stationnements sauvages entraînent aussi le mauvais usage de la voie publique. La voie, elle-même, n'ayant pas de trottoir dans la plupart des cas, les usagers stationnent en pleine chaussée, ce qui empêche la fluidité de la circulation. Aujourd'hui, il y a un manque capital de parkings de stationnement dans le quartier administratif et cette problématique montre bien ses limites aux heures ouvrables de la semaine, aussi bien dans les grands carrefours que dans les grands marchés de la ville.

4.3.4. Les arrêts des minibus, taxis et mototaxis

Le fonctionnement actuel du transport public n'obéit pas aux principes basés sur des arrêts réglementés. Pourtant, l'arrêté municipal n°182/M/SG/DSTM/2001 du 13 février 2001, recommande l'aménagement convenable des espaces des domaines affectés pour le stationnement des taxis et minibus. A travers la ville de N'Djamena, la mairie a installée des panneaux de signalisation pour le stationnement des taxis et des minibus à des lieux précis en 2009, mais, personne n'obéit à ses derniers, la mairie ayant fait des choix arbitraires pour ses lieux de stationnement. Dans la pratique, les usagers de ces moyens de transport obéissent à la logique de la spontanéité comme dans le passé. Le système de fonctionnement des arrêts de taxis et de minibus est un casse-tête. Les espaces dédiés au parking (au niveau des marchés) ne suffisent pas à contenir l'effectif des voitures concernées. Par contre, les automobilistes préfèrent stationner sur la route principale. Cette pratique est de plus en plus courante à côté des grands marchés. Etant donnée l'absence totale de trottoir et de parking de stationnement, cette pratique contribue à l'embouteillage. Parfois, cela entraîne des accidents et des conflits entre chauffeurs de taxi et/ou de minibus. « Ils n'ont pas d'arrêts et d'itinéraires fixes. Ils circulent là où ils veulent et s'arrêtent n'importe où pour prendre leurs passagers. Ce qui augmente le risque et le potentiel des accidents en particulier pendant les heures de pointe » disait Nadmian Ndadoum (2011). Aujourd'hui, même si, le transport public reste très problématique, les solutions proposées par endroits ne font qu'accentuer le problème : l'installation des arrêts de minibus collés aux poteaux électriques et pire encore sur des voies n'ayant ni trottoir, ni espace de stationnement.

Photo n° 45. Arrêts de minibus, taxis urbains et transport des étudiants



Photo n° 46. Arrêts des taxis urbains



Photo n° 47. Arrêts de minibus, taxis urbains et transport des étudiants



Ces images (n°45, n°46 et n°47) illustrent les points d'arrêts du transport public au sein de la ville. Les deux premières images du haut (n°45 et n°46) démontrent l'implantation aléatoire des arrêts. La photo n°47 nous montre l'absence et l'impossibilité du stationnement du bus des étudiants à côté du trottoir, car entre le trottoir et la chaussée l'on y trouve le couloir réservé aux motos.

Pour les usagers des taxis et les minibus, il n'y a aucune règle à respecter. Quand on a besoin d'un taxi ou d'un minibus, il suffit d'être à côté de la voie et d'attendre le premier qui arrive, puis de lever la main pour signaler au chauffeur de s'arrêter. Cette pratique est quasi quotidienne sur toutes les voies où le transport public passe. Comme on fait appel aux taxis et/ou minibus, les arrêts sont identiques. Il suffit de dire « stop» pour que le chauffeur s'arrête. C'est le seul signal que comprend le conducteur, en dehors de la présence aux côtés du conducteur permettant de lui signaler un arrêt à un endroit précis. Par ailleurs, le nombre de places assises n'est pas toujours respecté. Le client n'a pas à se plaindre de la qualité, dans ces conditions, l'essentiel est d'arriver à destination. Ainsi se déroule le quotidien de ceux qui peuvent s'offrir les moyens de transport en commun. Sinon, une grande partie de la population se déplace à pied à cause de l'insuffisance du revenu alloué à ce secteur.

4.3.5. Les inondations et l'assainissement de la ville

Les problèmes d'assainissement, d'hygiène et de salubrité publique sont perceptibles dans la ville de N'djamena comme dans l'ensemble des autres villes du pays (Adirdir, 2009). A

travers la plupart des quartiers de la ville, les populations entretiennent des relations équivoques avec les déchets (Dobingar, 1998). Dans les quartiers populaires, la proximité des déchets et des eaux stagnantes et, surtout, la prolifération des vastes dépôts incontrôlés des ordures ménagères tout au long des rues secondaires ne semblent pas incommoder la population. Il fut un temps où des efforts importants avaient été déployés par la Mairie pour améliorer les conditions d'hygiène et de salubrité de la ville de N'Djamena à travers la mise en place de *N'Djamena NADIF*[276], une structure dédiée au nettoyage et au ramassage des ordures dans une grande partie de la ville initiée en 2009 et qui, aujourd'hui, n'arrive même pas à couvrir le centre-ville.

Par ailleurs, l'assainissement liquide demeure aussi un des problèmes cruciaux de la capitale tchadienne, il n'y a aucune station de traitement des eaux usées sur l'ensemble du territoire tchadien et aucun réseau de canalisation des eaux usées pour les centres urbains. N'Djamena est la plus grande ville (Ngarassem, 2011) et aussi la capitale où toutes les voies nues sont à l'image d'une décharge à ciel ouvert pour les ordures ménagères, tant à travers les quartiers périphériques de la ville que dans certains couloirs des quartiers centraux. Toutes les maisons ont des cours communes et des fosses septiques, souvent des puits perdus, et ceux qui ont les moyens se construisent des fosses septiques de bonne étanchéité. Ce qui veut dire que tout est refoulé dans le sous-sol. Pourtant, la majorité de la population puise l'eau des puits et des forages particuliers. Le problème de l'assainissement reste comme une bombe en retardement pour la santé de la population, ainsi que pour les autorités en charge de la gestion urbaine, car la nappe phréatique est en train d'être polluée.

Le réseau d'assainissement existant est composé de caniveaux à ciel ouvert à travers certains quartiers et, dans d'autres, les caniveaux sont couverts. Parfois, les caniveaux sont orientés dans le sens contraire de l'écoulement gravitaire des eaux de pluie, rares sont les maisons qui sont raccordées à ces caniveaux. Ainsi, les eaux de vaisselle et de lessive sont déversées dans les cours communes ou sur les voies publiques par faute de canalisation. Et les inondations sont une monnaie courante en saison de pluies.

[276] Le mot *nadif* voudrait propre en arabe local.

Photo n° 48. Illustration des dépôts des déchets solides sur les trottoirs



Photo n° 49. Illustration sur le balayage des rues de N'Djamena



Photo n° 50. Illustration sur les déchets solides extraits des caniveaux



Photo n° 51. Illustration sur l'état des caniveaux après curage



Ces images (n°48, n°49, n°50 et n°51) montrent l'état des déchets liquides et solides à travers les rues de la ville de N'Djamena. Les deux photos (n°50 et n°51) donnent une idée sur les curages des caniveaux. Des curages qui durent des fois des semaines, voire même le retour du déchet curé dans les caniveaux et souvent les travaux se font sans protection. La photo n°48 nous illustre les tas d'ordures ménagères et le balayage (photo n°49) qui se fait à n'importe quelle heure de la journée. Ainsi, sur les rues non-bitumées, la situation est très grave, surtout dans les quartiers périphériques.

Par ailleurs, le curage des canalisations se fait en début de saison pluvieuse de chaque année, ce qui cause d'autres problèmes. Dans le passé, les caniveaux avaient des fermetures beaucoup plus légères et facilement démontables, mais comme la population les dérobait, les nouvelles voies sont couvertes de matériaux beaucoup plus lourds que d'habitude. Pour ces derniers, il faut des engins de taille pour assurer le curage. Ce qui fait que les travaux durent et il arrive que ce qui a été excavé retourne dans les caniveaux par les eaux de pluie avant d'être ramassé par le service de ramassage des ordures. Enfin, le problème d'assainissement reste un autre cas de dysfonctionnement de la gestion urbaine de la capitale tchadienne, pourtant toute ville est synonyme d'hygiène, alors de quelle hygiène parle-t-on ?

Les agents municipaux qui sont en charge de la salubrité des voies publiques travaillent à n'importe quelle heure de la journée et sans se soucier d'éventuel accident de circulation. Ces balayeurs de voies publiques n'ont aucune formation (des femmes en majorité) et ils ne finissent jamais très bien leur travail. Par contre, en saison des pluies, le sable regagne les canalisations et les restes sont éparpillés par le vent, comme d'habitude. Faites « un tour dans les espaces verts de la capitale, un clin d'œil dans les caniveaux, une visite des mares, une attention portée sur les revêtements des voies non-bitumées … et on est servi. Ces endroits regorgent d'ordures ménagères, d'excréments humains, de nids de moustiques et de mouches, qui enlaidissent et dégradent les chaussées. C'est dans cet environnement que vivent les n'djamenois aujourd'hui » disait Komandegal Lazar (1998).

Il existe, à travers les arrondissements de la ville, des comités d'assainissements (CA), organisations de la société civile qui assurent la pré-collecte des déchets jusqu'aux dépôts de transit (Adirdir, 2009). Des efforts notables sont réalisés par le ministère des Infrastructures dans le cadre des projets d'infrastructure et de drainage des eaux pluviales à travers la ville.

Photo n° 52. Inondations des voies bitumées : les piétons marchent à travers le terre-plein central



Photo n° 53. Inondations des voies bitumées



Ces images (photo n°52 et n°53) montrent l'inondation de voies bitumées- la transformation des voies bitumées en cours d'eau bitumée – de la ville de N'Djamena. Ces photos prises sur l'axe de l'Université Roi Fayçal d'Amriguébé en direction de la gare d'Abéché, témoignent de l'inadaptation des canalisations de nouvelles voies bitumées aux débits des eaux pluviales. La population est contrainte de marché à travers le terre-plein central, même si cette dernière contient des lampadaires, à chaque 50 mètres.

La plupart des nouvelles voies bitumées n'arrivent pas à drainer en temps réel les eaux de pluie et elles font l'objet d'inondation lors de la saison pluvieuse (de juin à septembre) et il est très difficile de comprendre cet état. En effet, plusieurs facteurs entrent en jeu pour expliquer cette situation de désolation. D'abord, la plupart des voies réalisées n'ont pas été faites sur la base d'études de qualité, ensuite les entreprises en charge de la réalisation de nouvelles voies ne répondent pas à tous les critères de qualité et, enfin, le choix du personnel en charge de ces projets lors de la conception, du suivi et de la réalisation ne sont pas à la hauteur du travail demandé (Kimitene, 2013).

4.4. Rond-point : un espace vécu à différentes échelles

Le carrefour est défini comme « le lieu où se croisent plusieurs routes, généralement aménagé pour éviter les risques de collision et parfois améliorer le débit », selon le dictionnaire de la langue française Larousse[277] et le rond-point se définit comme étant « une place circulaire ou semi-circulaire où convergent plusieurs allées, avenues ou rues », on peut dire aussi que, le rond-point est un « carrefour où aboutissent plusieurs routes ».

La question de l'usage de l'espace public à N'Djamena pose de sérieux problèmes et ce de manière très remarquable. Une occupation massive et permanente, mais à des échelles différentes selon les activités et aussi les lieux. Pour la population n'djamenoise, tout espace non-occupé comme les bords de route, les carrefours, les friches… sont considérés naturellement comme des espaces publics, n'appartenant à personne et tous ceux qui désirent les occuper ne se réfèrent à personne pour le faire, même s'il existe un propriétaire (l'Etat) qui a un pouvoir sur ces espaces et que cet Etat soit une notion intériorisée par tous les citoyens (Leimdorfer, 1999). Ainsi, l'espace public (carrefours, rond-point où la rue) démontre le poids important de l'activité informelle dans l'occupation de ces espaces où l'on trouve toute sorte d'activités liées au commerce. Aujourd'hui, l'espace public comme scène et impossible matérialité de la rue a favorisé la création des quartiers étalés, consommateurs et destructeurs de paysages naturels, participant au développement d'une ville stressante et d'enfermement à perte de vue (Morelle, 2006 ; Désiré Axel, 2009).

Ce système de fonctionnement de la ville à travers les espaces publics renvoie ainsi à la notion *d'agression-laisser-faire* et de pouvoir sur l'espace par l'activité dite informelle. Tel

[277] http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/carrefour/13421

est aussi le cas des choix faits concernant les sites de stationnement des minibus et de mototaxis à travers la ville. Par ailleurs, la ville a besoin des espaces de circulation, de même que les activités du secteur dit informel; la fluidité des trafics est l'une des conditions d'accessibilité de leur commerce et donc de la rentabilité de leur investissement, ces activités sont souvent présentées et apparaissent parfois comme étant dans les rues une des principales sources d'encombrement (Steck, 2006).

L'urbanisation actuelle a conduit à la cristallisation de l'activité économique et politique sur la base d'une occupation ethnique, religieuse ou régionale, fondée sur des quartiers souvent très ségrégés (Bénit-Gbaffou et al., 2006 ; Kimitene, 2013) entre ceux du Nord à forte communauté musulmane et ceux du Sud et Sud - Est abritant une forte communauté chrétienne. L'incapacité des pouvoirs publics à gérer la ville – et à assurer la mixité sociale des résidents– a conduit à la multiplication de formes de ségrégation spatiale, surtout de l'organisation et de l'occupation de l'espace public de manière atypique à l'échelle locale.

Ces nouvelles formes d'occupation territoriale à préoccupation essentiellement matérielle (le gain journalier) posent d'énormes problèmes au fonctionnement de la ville de N'Djamena en termes de circulation et de mobilité et aussi en termes d'exclusion sociale et de fragmentation urbaines. En effet, les rues ne sont plus considérées comme éléments d'un réseau de circulation comme nous le recommandent les ingénieurs de génie civil dont la fonction dominante est de relier les lieux et les citadins au sein de la ville. Les carrefours et les rues sont désormais perçus comme le point faible de territoires qui cherchent à assurer le rôle d'espace de commerce pour les plus pressés et espace de survie pour les pauvres. Alors, le changement d'équilibre dans l'usage et la représentation de la rue et les carrefours pour les résidents et riverains a d'importantes implications en termes de mobilité urbaine, conduisant à une congestion sur les axes principaux liés à la difficulté croissante de les emprunter et causés par les différentes fonctions assurées simultanément par la rue (Bénit-Gbaffou et al., 2006).

Aujourd'hui, au sein de la plupart des villes africaines, la rue n'est pas seulement un simple paysage fonctionnel mais est devenu un espace d'enjeu politique et social de première importance. Elle est alors au cœur de toutes les préoccupations et aussi dans la réflexion bien plus vaste que celle de la seule recherche, de la juste définition de sa fonction principale, et où finalement les questions circulatoires qu'elles drainent malgré leur omniprésence dans des discours des acteurs fondés sur l'opposition circulation /

encombrement (Steck, 2006, Chenal, 2009). Même si la présence de toutes sortes de pratiques (artisanales et informelles) dans la rue est aussi l'occasion de débats portant plus particulièrement sur les politiques urbaines et la question de la régulation entre les multiples usages (acteurs) dont cet espace fondamental de la ville est le support de sociabilité. « La rue africaine se définit en fin de compte plus par le recouvrement de ses usages privatifs et publics que par ses limites et sa linéarité visuelle. C'est aussi un espace de la transgression – des normes, des territorialités – par les fonctions que lui assignent de fait ses utilisateurs autant que par les hésitations étatiques et le désintérêt de la municipalité. C'est pourquoi la rue peut être considérée comme un *entre-deux*. Mais, dans le même temps, la rue fonctionne aussi comme un espace de la confirmation des inégalités et des différences » (Janin, 2001).

4.4.1. Le rond-point de Farcha

Le rond-point de Farcha au niveau de la ville de N'Djamena a une très grande importance, il assure l'accessibilité du premier arrondissement au reste de la ville. Il représente l'unique entrée au premier arrondissement par le centre-ville et aussi le nœud de croisement de toutes voies de grande importance de l'arrondissement. Par ailleurs, il est la référence de géo-localisation pour les non-résidents et aussi le terminus de l'arrêt de minibus en provenance du centre-ville, surtout ceux qui viennent de la station du grand marché (BPM), du marché à mil et de la station de la polyclinique.

Ce rond-point assure aussi le rôle de place publique de rencontre entre jeunes, même si ce dernier a longtemps assuré le point d'accès au centre-ville et le 1er arrondissement qui a joué dans un passé récent la fonction de commune dortoir. Aujourd'hui, l'autre avantage de cet arrondissement, c'est la présence des villas des hautes autorités où certaines d'entre elles ont été transformées en bureaux administratifs pour certaines directions des ministères qui sont en manque de locaux. Selon l'enquête ménage de mobilité, c'est l'arrondissement qui compte le plus de villas par rapport aux dix arrondissements que compte la ville. La majorité des villas sont des résidences pour des particuliers.

Enfin, sur le terrain, la délocalisation du marché de Farcha qui était juste à côté du rond-point assure aujourd'hui une fluidité à la circulation. Même si, aux heures de pointe, le rond-point est saturé faute de parking de stationnement pour les transports collectifs (minibus) et mototaxis. Par ailleurs, la présence d'un nombre incalculable de mototaxis est la cause de la

congestion et des accidents selon les usagers de la route (enquête ménage de mobilité urbaine).

4.4.1.a. Le rond-point de Farcha à l'échelle de la ville

A l'échelle de la ville, ce rond-point est l'unique carrefour de grande importance de l'arrondissement qui joue le rôle de place publique dont cet arrondissement ne dispose pas. Cette place représente une importance capitale à l'accessibilité de l'arrondissement et ce dernier est le nœud principal de la jonction des voies bitumées du territoire communal : à savoir, le prolongement de la voie qui desserte la faculté des sciences exactes et d'autres sites administratifs de grande importance (comme le siège de l'Union Européenne, le siège de l'AFD, MITAC…). C'était l'unique voie dans le passé et qui aujourd'hui se retrouve saturée à n'importe quel moment de la journée. Une congestion due en partie par sa conception, c'est-à-dire la présence d'un terre-plein central en béton qui est censée assurer la fluidité et qui est devenue aujourd'hui une contrainte de circulation. Son accessibilité est assurée par les minibus, les mototaxis et les quelques taxis qui le desservent par moment et, sinon, par les taxis à la course.

4.4.1. b. Le rond-point de Farcha à l'échelle du quartier

A l'échelle du quartier, cette place est le poumon économique du quartier et surtout assure le lieu de vie par la présence des activités et commerces de proximité ouverts à des heures tardives (parfois jusqu'à 1'heure du matin). On y trouve la présence de lieu de rencontre pour jeunes comme la chicha[278]. Une pratique qui prend des tournures inquiétantes au niveau de la ville d'une manière générale[279]. Par ailleurs, la présence du vidéoclub qui est aussi un lieu de projections des matchs de foot de la ligue des champions européenne et aussi de certains championnats des pays européens. Enfin, la présence des boutiques, restaurants, de la station d'essence avec supérette et aussi de la boulangerie fait de cette place un endroit populaire.

---

[278] Pipe orientale à long tuyau, équipée d'un petit réservoir d'eau parfumée traversé par la fumée lors de l'aspiration.

[279] Cette pratique, la chicha, est devenue un lieu où toutes sortes d'activités illicites font leurs transactions entre jeunes de différents quartiers. Mais certaines personnes de bonne moralité les fréquentent aussi.

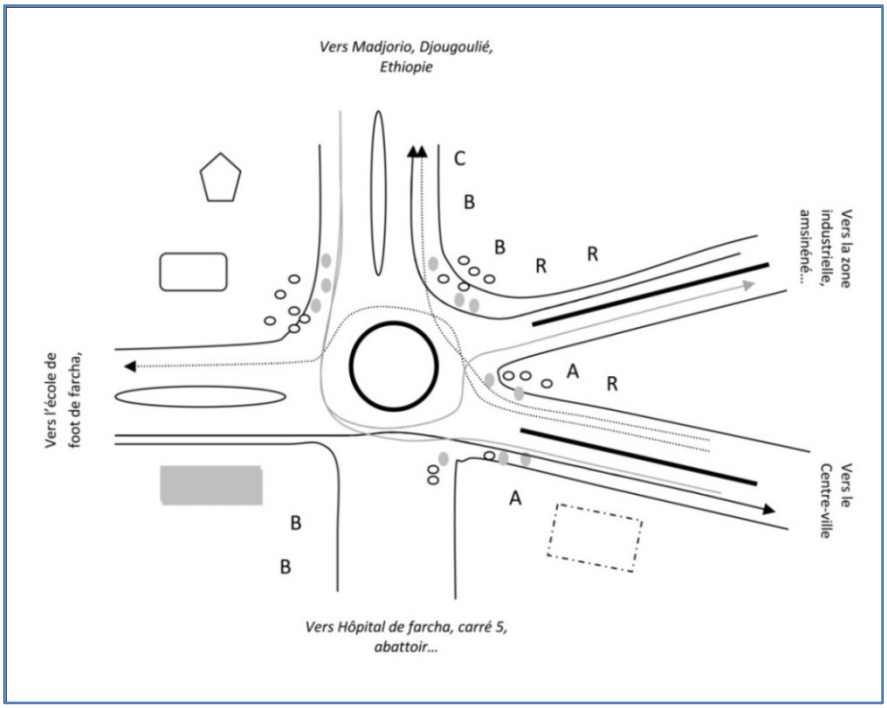
4.4.1.b.1. Carrefour de Farcha : une fonction de place publique

La présence de différentes sortes de modes de transport au niveau de cette place lui confère le rôle de station de minibus et de mototaxis, et aussi la présence de commerces de proximité et surtout son animation assurée par la présence des jeunes qui viennent de tous les quartiers du premier arrondissement, faute de place publique de rencontre. L'absence de lieu public fait que ces jeunes risquent leur vie en restant sur le rond-point, pour se distraire ou s'amuser avec les autres ou bien encore pour contempler l'engouement qu'assure cette place. Enfin, la fonction de place donne lieu aussi à l'accessibilité du petit commerce, de bricolage et de réparation des motos, vélos et voitures.

4.4.1.b.2. Carrefour de Farcha dans sa fonction de rond-point

La principale fonction de rond-point qui est censée être la fluidification de la circulation est au second rang à certains moments de la journée à savoir le soir et la nuit et aussi à certaines périodes de l'année (le mois de ramadan). Bien que ce rond-point assure un double fonction, il demeure aussi le lieu de rencontre de toutes les voies en direction de la commune du 1er arrondissement. C'est aussi le lieu où il y a le plus d'accidents au niveau de l'arrondissement. Ce lieu est unique en son genre pour pouvoir analyser le phénomène urbain à travers la rue au niveau de la ville de N'Djamena (carte n°10).

Carte n° 10 : Le système de fonctionnement du rond-point de Farcha



Réalisation : Hassane Mahamat-Hemchi

Le fonctionnement actuel du carrefour de Farcha :

<u>Le cadre :</u>

- Un carrefour clé à l'Ouest de la ville
- *Principal nœud du 1er arrondissement avec les principales voies bitumées*
- *Terminus des minibus en provenance et en direction du centre-ville*
- *Station de mototaxis*

<u>Le flux :</u>

- *Les minibus en provenance du centre-ville*
- *Toute la population de l'arrondissement passe par ce nœud*
- *Les mototaxis et quelques rares taxis passent par ce carrefour*

<u>Les activités :</u>

- Les activités commerciales
- *Les boutiques, les restaurants* (B, R)
- *Les ateliers de réparations* (A)
- *La boulangerie*
- *Les vendeurs de rue (glace, fruits, cigarettes…)*
- D'autres activités
- *Le cinéma*(C)
- *La station d'essence avec supérette*
- *Les villas des hautes autorités*

4.4.2. Le rond-point de Dembé

Aujourd'hui, au sein de la ville de N'Djamena, le rond-point de Dembé est une place de grande influence sur le quotidien de la circulation au niveau de toute la ville de N'Djamena. Cet espace joue plusieurs rôles à la fois à travers son emplacement stratégique. D'abord, ce rond-point se retrouve sur la première voie de contournement et surtout, tout au long de l'avenue Charles de Gaulles[280]. Ensuite, vu son emplacement, il demeure stratégique : il relie les trois arrondissements (le 5e, 6e et 7e arrondissement), il est à côté des agences de voyages qui desservent la partie septentrionale du pays en entier et enfin il est près des

[280] L'équivalent à N'Djamena des champs Élysées parisiens.

marchés et des stations (gares) des minibus et taxis urbains, ce qui lui assure une importance capitale à l'échelle de toute la ville.

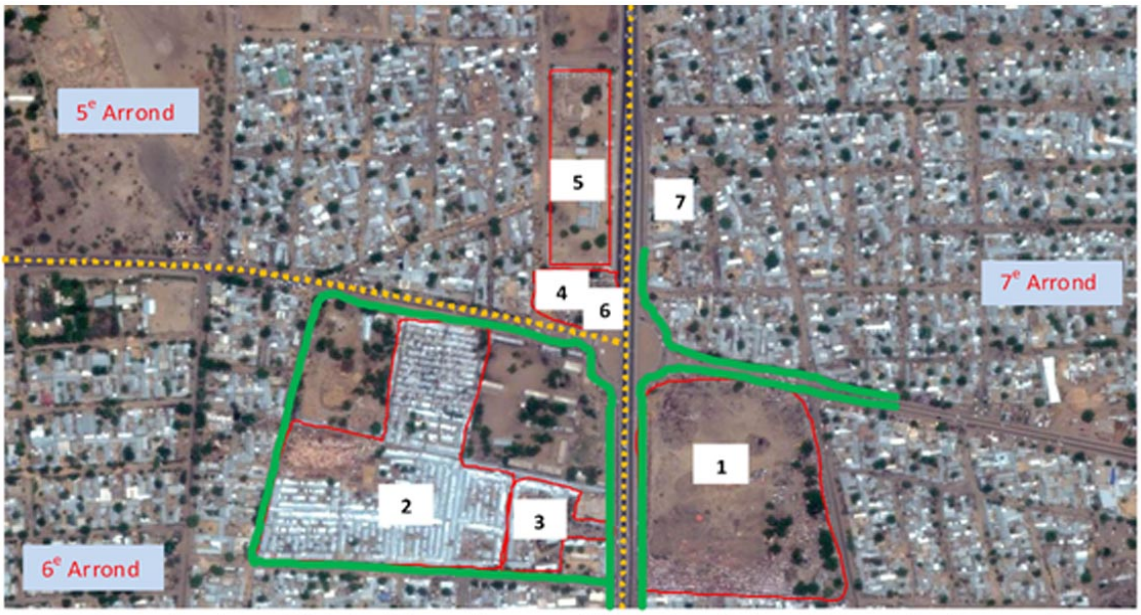
Par ailleurs, on remarque au niveau de cet espace, comme dans toutes les villes d'Afrique subsaharienne et la grande majorité des villes capitales du Sud que l'installation d'activités informelles le long des voies de communication et dans les rues marque fortement le paysage urbain (Steck, 2006). L'observation de l'activité dite informelle et de sa densité dans les rues qui longent ce carrefour fait ressortir plusieurs types d'image d'occupation de la rue comme espaces d'activités : stationnement, les marchands ambulants et les activités fixes.

Les activités dites informelles par certains (comme le BIT) et qui s'exercent au quotidien à travers la ville, installées soit dans les rues qui conduisent vers les marchés, soit sur les trottoirs situés sur les carrefours, cherchent à chaque fois à capter une clientèle de passage qui se déplace (Steck, 2006). Alors, la rue africaine est aujourd'hui une opportunité entrepreneuriale et une disponibilité foncière pour une classe populaire à la recherche de survie – quelles que soient les conditions de son accessibilité. Ces activités informelles montrent les nouveaux visages que nous offre la rue au sein de la ville africaine contemporaine (Chenal, 2009 ; Kaufmann, 2009). La rue à la fois comme étant une portion d'espace au sein de laquelle s'opère la reproduction simple d'un individu ou d'un groupe d'individu, et comme étant une portion d'espace appropriée sur laquelle peuvent apparaître des enjeux de pouvoir et aussi des conflits (Steck, 2006, Kimitene, 2013).

4.4.2.a. Rond-point de Dembé : un espace de transit

Le rond-point de Dembé joue d'abord le rôle d'un espace de transit à l'échelle de la ville de N'Djamena, car la plupart des agences de voyages qui assurent les navettes en direction du Sud du pays sont aux alentours sur la route qui mène vers le pont de Chagoua (carte n°11). Où il y a une dizaine de stations ou parkings pour les agences de voyages et aussi des arrêts de minibus, taxis et mototaxis. Un espace de transit entre plusieurs arrondissements : le 5e, 6e et le 7e. C'est aussi une des grandes stations de taxis urbains et minibus de la ville, car c'est à cet endroit que les minibus et taxis quittent dans les quatre directions possibles dont ce carrefour dispose.

Carte n° 11. Localisation et fonctionnement du rond-point de Dembé



1. L'ancienne place du marché de dembé, actuellement en friche sur laquelle les activités marchandes se pratiquent.
2. Actuel marché de dembé
3. Station et gare des minibus qui partent en direction de Nguéli, Koundoul et Madélia
4. Station et gare de minibus et taxis de dembé
5. Gouvernorat de charibaguirmi (bureau et résidence)
6. Station d'essence de dembé
7. Atelier de fabrique glace de dembé

Limite des arrondissements

Les aires d'influences des activités marchandes

Réalisation : Hassane Mahamat-Hemchi

Par ailleurs, le rond-point de Dembé assure aussi la fonction de terminus pour ceux qui utilisent le transport collectif (taxis et minibus). D'abord, la ligne du transport collectif qui mène vers le marché à mil (sur l'avenue Charles de Gaulle), un des axes les plus fréquentés de la ville de N'Djamena selon le PCT de 2012. Par ailleurs, du côté du 7e arrondissement, certaines activités commerciales n'ont pas disparu, même si le marché a été délocalisé sur le 6e arrondissement (carte n° 11). Sur les différents trottoirs qui longent tous les axes qui convergent vers le rond-point, l'on croise des vendeurs ambulants, des vendeurs à la sauvette, et surtout le stationnement des minibus, taxis et mototaxis. La présence du siège du gouvernorat du Chari-Baguirmi fait que beaucoup de personnes débarquent à cette place pour des formalités administratives (acte de naissance, certificat de nationalité…).

4.4.2.b. Rond-point de Dembé : un point de rencontre

En plus des fonctions d'activités commerciales (proximité du marché, des agences de voyages), ce rond-point est aussi le lieu où se croisse la majorité des transports collectifs :

minibus, taxis et mototaxis[281]. A l'échelle de la ville, ce dernier demeure un des points d'accès depuis la capitale tchadienne en direction des villes du Sud du pays. C'est une zone tampon qui lie les différents visages ségrégés de la ville à savoir la zone musulmane aux quartiers chrétiens. Aux alentours de ce rond-point, l'on y trouve les bars dancings, les auberges et autres lieux de rencontre comme les chichas.

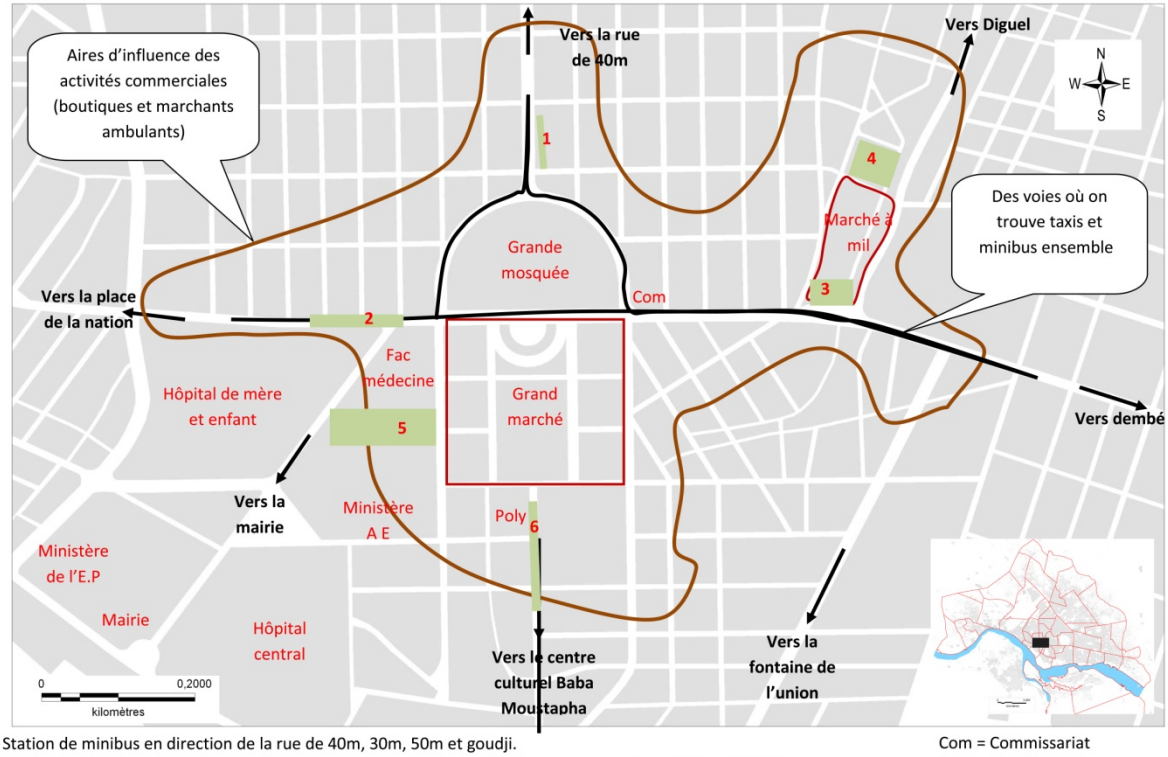
4.4.3. Le noyau du centre ville

Le centre névralgique de la ville de N'Djamena concentre toutes les activités de grande importance dans un seul endroit (carte n°12). Au niveau de ce territoire l'on trouve les grands marchés de la ville à savoir le *souk kébir* et le *souk halla* qui signifient littéralement le grand marché et le marché à mil respectivement (en arabe tchadien). Le marché à mil est le marché le plus populaire de la ville de N'Djamena à travers ses produits bon marché (Kimitene, 2013), même si on appelle « grand marché » celui qui est collé à la grande mosquée de N'Djamena (carte n°12). Par contre, le grand marché est le seul marché de la ville construit par l'Etat et mis à la disposition des commerçants.

L'accessibilité de ce territoire par le transport public se fait à travers cinq entrées principales à savoir l'avenue Charles de Gaulles en provenance de la place de la nation, puis de la rue de 40m, de Diguel, en provenance de Dembé sur l'avenue Charles de Gaulles et enfin en arrivant via le centre culturel Baba Moustapha. Toutes ces entrées sont desservies par le transport public comme le taxi urbain, le minibus et les mototaxis.

[281] *Voir chapitre 3* : DTR5

Carte n° 12. Le centre- ville de N'Djamena est le lieu de concentration par excellence des équipements.



1. Station de minibus en direction de la rue de 40m, 30m, 50m et goudji.
2. Station de minibus en direction de facha devant la pharmacie eguinie en provenance de la station BPM (5).
3. Station de minibus du marché à mil (sud) en direction de farcha, dembé, 10 octobre…
4. Station de minibus du marché à mil (nord) en direction de diguel, karkandjié, goudji, rue de 30m, tacha mossoro, hamama…
5. Station de minibus de farcha et parkin de stationnement des voitures et motos
6. Station de minibus de la polyclinique en direction de sabangali, chagoua, dembé.

Com = Commissariat
Poly = polyclinique
Fac = faculté
L'EP = l'économie et du plan
AF = affaires étrangères

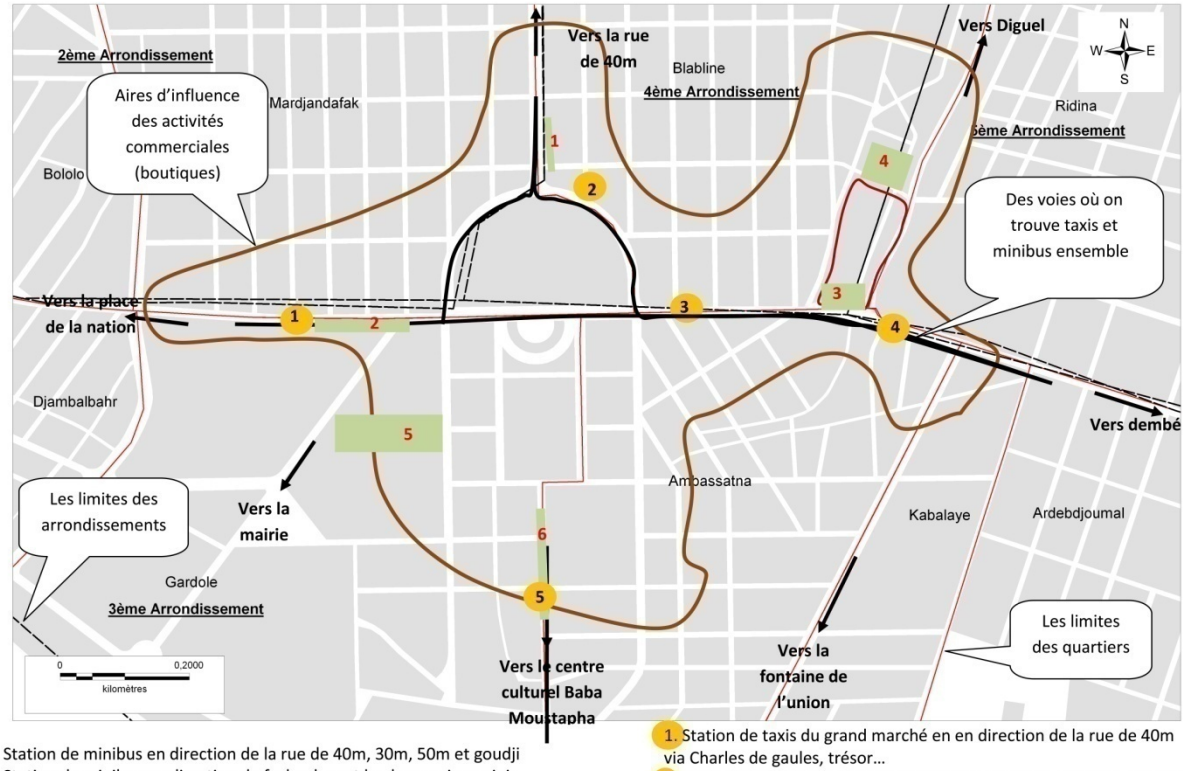
Réalisation : Hassane Mahamat-Hemchi

Par ailleurs, l'aire d'influence des activités de commerce est très grande et dans cet espace l'on trouve plusieurs sortes d'activités à savoir des boutiques de vente en gros et en détail, des vendeurs ambulants de toutes sortes de produits les étalent sur les trottoirs et surtout sur la voie de circulation de toutes sortes d'engins sur ces rues étroites. Cet espace s'étale sur près de neuf quartiers différents appartenant à quatre arrondissements[282]. En plus de ses activités commerçantes qui attirent au quotidien une grande partie de la population, il y a aussi des équipements socio-collectifs de fortes fréquentations comme le centre médical polyclinique, l'hôpital de mère et enfant, l'hôpital général et de référence nationale, sans oublier les équipements administratifs comme la faculté de médecine, le Ministère des Affaires Etrangères et de l'Intégration Africaine (MAEIA), le Ministère de l'Economie et du Plan (MEP), ainsi que la mairie centrale de la ville de N'Djamena. A cette liste on peut ajouter les sièges des syndicats des transporteurs, le commissariat, la grande mosquée de la ville et

[282] Le 2e, 3e, 4e et le 6e arrondissement.

tant d'autres lieux de fréquentation. Les grands marchés des villes africaines étant souvent localisés en centre-ville (Steck, 2006), cette réalité n'échappe pas à la capitale tchadienne. Les centres villes de toutes les villes du Tchad en général et celle de N'Djamena en particulier sont incontestablement les lieux par excellence de l'encombrement par des activités de toutes catégories.

Carte n° 13. Le centre-ville de N'Djamena est le lieu de concentration des arrêts de transports publics.



Réalisation : Hassane Mahamat-Hemchi

Enfin, aujourd'hui la rue est vécue non pas comme un réseau, mais comme un territoire exploité et revendiqué par toutes sortes d'activités (légales et non-légales). Au sein de la ville de N'Djamena, les différentes fonctions de la rue − marchandes et circulatoires− semblent finalement posées peu de problèmes. La rue est aujourd'hui « une scène démultipliée où s'écrivent des histoires individuelles au quotidien, mais elle constitue aussi un enjeu territorial pour les différents acteurs sociaux (femmes, jeunes), voire l'État, qui peinent à s'affirmer, préfigurant certaines dynamiques sociopolitiques à l'œuvre dans la société » (Janin, 2001). La question est de savoir quelle politique urbanistique doit assurer un

équilibre entre les différentes fonctions de la ville de N'Djamena. Ce qui fera l'objet du prochain chapitre qui traite des enjeux entre les différents acteurs du transport public de la capitale tchadienne.

CONCLUSION

Entre l'incivisme de la population, l'absence d'une entité unique et reconnue par les autorités, l'état de la voirie et du parc roulant font que l'état actuel du secteur des transports urbains et de l'infrastructure routière demeure très problématique dans son ensemble. Une petite amélioration sur certains points peut changer beaucoup de choses, notamment l'organisation et la surveillance quasi-quotidienne des principaux carrefours. Ensuite, imposer et réguler le transport avec un certain de nombre d'exigences serait le bienvenu, comme le respect des arrêts des minibus et taxis urbains avec construction des abris.

Tous ces problèmes vécus au quotidien, en plus de la cherté de vie, font que les individus ont « un état d'esprit qui les portent vite à la colère. Ce qui n'est pas honorable » (Nestor, 2011). En plus du problème des transports urbains ; les conditions sociales[283] ne garantissent pas une dynamique d'équité et de vie sociale paisible au sein de la ville de N'Djamena (Kimitene, 2013). Enfin, l'ensemble de ces facteurs donne une situation difficilement maîtrisable par les autorités et qui a entraîné aujourd'hui la gestion du secteur du transport urbain par les particuliers et les syndicats selon une pratique artisanale (Godard, 2002, 2008).

Enfin, sur ces nœuds, personne n'est maître du lieu et surtout personne ne se soucie de la qualité urbaine. L'essentiel pour la population, c'est d'éviter les accidents et surtout de gagner sa journée. Ce qui donne le droit aux marchands à la sauvette sur les bords des routes qui travaillent dans la plupart des cas en l'absence de trottoirs. Un régime spécifique des circulations existe à N'Djamena, non séparé selon les types de flux mais opposant automobilistes, piétons, cyclistes et marchands ambulants majoritaires, mais pour lesquels la ville n'a pas été conçue (Houssay-Holzschuch, 2012).

[283] Comme la pauvreté, la précarité, l'analphabétisme…

N’Djamena est une représentation urbaine de ville-refuge pour fuir la pauvreté et de ville-repère qui est la plus grande du pays (macrocéphalie). Même si la ville de N’Djamena représente aussi l’espace des possibles : entre violences, pauvreté, dur labeur et parfois difficile accession à la propriété. Ainsi, chacun se *cherche* et peut y tenter sa chance peu importe le prix à payer, qu’il vienne de la campagne ou non, et quelles que soient ses origines sociales (religieuse, ethnique). Mais tout en choisissant ses semblables en fonction de leurs dispositions à travers la ville.

CHAPITRE 5. MECANISMES DE GESTION DES TRANSPORTS A N'DJAMENA

INTRODUCTION

Le transport collectif au sein de la capitale tchadienne a vu son apparition dans les années d'indépendance (1960). La première compagnie d'autobus pour la capitale tchadienne a vu le jour en 1970 et s'appelait « uni-tchadienne » (Abdel-Raouf, 2012 ; Abdelfatah, 2013). A cette époque, la compagnie desservait seulement quelques lignes sur les rares voies bitumées de la ville. Ainsi, la pression du transport artisanal qui s'effectuait sur toutes les voies de la ville (bitumées et non-bitumée) a fait disparaître cette compagnie de transport public. Il fallut attendre trois années plus tard (1973) pour qu'une nouvelle société de transport, dénommée « société tchadienne de transport urbain », soit créée sur les cendres de l'uni-tchadienne (créée en 1972 par les libanais). Elle a aussi disparu sous la pression de la pratique artisanale qu'imposaient les minibus. Après ces différentes tentatives, la ville de N'Djamena n'a jamais eu la chance d'avoir un système de transport de qualité. Mais la première coopérative (syndicat) dénommée « coop-taxi » a vu le jour en 1975. Une première initiative pour défendre les intérêts communs et individuels des transporteurs urbains, qui sont souvent des particuliers, et surtout pour promouvoir leur développement économique.

Le transport public de la ville de N'Djamena est actuellement géré par les différents syndicats du secteur. Cette gestion est beaucoup plus problématique dans son fonctionnement actuel à l'échelle de toute la ville de N'Djamena. L'ampleur des problèmes que rencontre ce secteur va sans doute s'accentuer dans les années à venir (voir chapitre 5) avec l'augmentation du parc automobile et surtout avec la multiplication des motos en ville. La gestion incombe aux collectivités territoriales avec un appui technique et financier de l'État notamment pour la mise en œuvre des gros travaux (Abdelfatah, 2013) sur un réseau à présent qui n'est pas compatible avec l'évolution démographique, économique et sociale que connaît la ville.

Les questions que l'on doit se poser sont les suivantes : quels sont les vrais acteurs du secteur du transport urbain au sein de la ville de N'Djamena ? En quoi les syndicats ont toujours été les seuls maîtres de la gestion des minibus et taxis depuis presque trois

décennies ? Enfin, quel rôle assurent tous les documents de planification urbaine établis sur l'accompagnement, la gestion et la maîtrise du secteur du transport urbain ?

Dans ce chapitre 5, nous essayons de répondre à ces questions tout en émettant d'autres interrogations pour mieux cerner le rôle et les jeux des acteurs dans la gestion quotidienne des transports publics au sein de la ville de N'Djamena.

5.1. Gestion étatique des transports : conflits de compétences

La gestion de l'espace urbain demeure très complexe vue l'affectation des différentes tâches de la gestion des villes à divers services techniques spécialisés. Ces services dépendent de plusieurs départements ministériels, ce qui complique davantage la compréhension entre priorité et nécessité. Selon le décret N°3895/PR/PM 2005 du 21/12/2005 portant structure générale du gouvernement et attribution de ses membres, nous avons six ministères de grandes importances qui interviennent d'une manière ou d'une autre sur le périmètre de la ville de N'Djamena, à savoir : le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Habitat, le Ministère des Finances et de l'informatique, le Ministère des Infrastructures, de Transports et de l'Aviation civile, le Ministère de la Santé publique, le Ministère de l'Éducation Nationale, le Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité Publique et diverses autres institutions étatiques.

La ville de N'Djamena connaît aujourd'hui une évolution urbanistique et souvent anarchique (Dobingar, 2001 ; Ngaressem, 1998 et 2013). Les acteurs de la gestion urbaine tentent de mettre en place les outils efficaces pour pouvoir maîtriser l'évolution urbaine. Les limites exactes de la ville de N'Djamena sont très bien définies dans le document d'urbanisme intitulé Plan Urbain de Référence réalisé en 1997 par le bureau d'étude Groupe Huit. Car, avant la délimitation actuelle, la ville a connu l'évolution suivante :

- D'après l'ordonnance N°22 et 23 du 29 septembre 1975, le territoire de la commune de N'Djamena est divisé en cinq arrondissements. Chaque arrondissement est placé sous l'autorité d'un chef d'arrondissement nommé par le ministre de l'intérieur et issu de la fonction. Il a le rang de sous-préfet selon la constitution tchadienne. Chaque arrondissement est découpé en quartiers placés sous l'autorité d'un chef de quartier. Enfin, chaque quartier est divisé en carrés dont le représentant est le chef de carré.
- Il a fallu attendre l'arrêté ministériel N°056/MTPT/MIS/1994 du 14 décembre 1994 pour redéfinir des nouvelles limites et recomposition de la capitale tchadienne ; la réactualisation des limites a donné naissance à un sixième arrondissement qui regroupait entre-temps les quartiers de Diguel, Amriguébé et N'Djari.
- Cinq ans plus tard, un nouveau découpage administratif du périmètre urbain de la ville a été mis en place par le gouvernement sous le décret N°227/PR/MISD/1999

portant sur la restructuration des arrondissements municipaux de la commune de N'Djaména en créant un 7e et 8e arrondissement pour la capitale tchadienne.

- Aujourd'hui, la ville compte dix arrondissements issus d'un arrêté interministériel n°009/MATUH/SG/DUCC/CC1/MAT/SG/DEL/05 de 2005 fixant les limites du périmètre urbain de la commune de N'Djamena.

Ce processus d'étalement et de l'augmentation en nombre d'arrondissements au sein de la ville en peu de temps est sans doute l'une des conséquences directes de l'évolution démographique et de l'exode rural. Par ailleurs, suite à l'étude du renouvellement du parc automobile de transport urbain de N'Djamena de 2010, le gouvernement et la mairie de N'Djamena ont engagé un projet d'acquisition de 75 autobus de transport urbain. Une nouvelle étude de « projet de création de la société des transports modernes du Tchad » a été réalisée par le bureau d'étude sénégalais ATEPA (Abdel-Raouf, 2012 ; Abdelfatah, 2013). Mais face au monopole du commerce par certaines ethnies au sein de la ville N'Djamena (Kimitene, 2013) ce projet d'étude n'a pas eu d'effets escomptés sur la ville de N'Djamena.

5.1.1. Le ministère des Infrastructures, de Transports et de l'Aviation civile

Le ministère des Infrastructures, de Transports et de l'Aviation civile (MITAC) assure l'immatriculation de tous les engins de circulation (excepté les bicyclettes), l'attribution des cartes grises, les permis de conduire et la délivrance des fiches techniques après les visites techniques des véhicules. Par la même occasion, le MITAC a des établissements publics à caractère administratif comme le Bureau National de Fret (BNF) et le Fonds d'Entretien Routier (FER). Le BNF travaille avec les différents syndicats assurant la profession dans le domaine du fret (en particulier UNATRANS, SNTLT, SNTRT) et les courtiers de fret reconnus par les autorités et les professionnels du métier. Au sein de la ville de N'Djamena, il a été recensé au 30/07/2010 un total de quarante courtiers de fret[284]. Ces derniers agissent dans les différentes gares de la ville de N'Djamena, en procédant à un prélèvement systématique de 10% de commission sur les transporteurs que ces derniers aient recours ou pas à leur service pour obtention du fret (Abdel-Raouf, 2012 ; Abdelfatah, 2013).

- Le BNF (créé en 1989) collecte et affiche les offres et les demandes de transport à l'échelle du territoire national comme dans la ville de N'Djamena. Il assure aussi la

[284]Idem.

gestion de la délivrance des lettres − voitures obligatoires nationales et internationales − que le MITAC émet. Il assure aussi le suivi du mouvement des marchandises et de leurs nombres et enfin assiste les pouvoirs publics et veille au respect des quotas, selon les accords bilatéraux.

- Le FER, créé en 2000 et opérationnel depuis 2001, a pour mission de mobiliser les redevances prélevées auprès des usagers routiers pour financer les charges d'entretien routier. Cet établissement du MITAC a pour ressources de fonctionnement les activités suivantes :
    - Les recettes provenant de la fiscalité pétrolière ;
    - Les taxes à l'essieu et les produits de la redevance d'affrètement ;
    - Les péages routiers perçus auprès des usagers des routes bitumées ;
    - Les amendes perçues sur les véhicules en infraction pour surcharges.

La mise en place du plan stratégique de transports II (1993-1998), sur la base du décret n°76/PR/MT/1983 du 14/04/1983, portant organisation des transports terrestres et règlementation de la profession de transporteurs, date de l'époque de l'ajustement structurel que les institutions internationales comme la Banque Mondiale (BM) et le Fonds Monétaire International (FMI) ont imposés aux différents Etats africains pour la libéralisation du secteur des transports et surtout pour encourager le secteur privé (Godard, 2002 ; Diaz Olvera, Plat et Pochet, 2005). Le MITAC est en charge du secteur des transports à l'échelle nationale à travers ses services déconcentrés et à l'échelle de N'Djamena par les directions centrales pour la réalisation des activités suivantes :

- Assurer le bon fonctionnement du transport intérieur des marchandises ;
- Assurer les conceptions et les réalisations des routes nationales, régionales, départementales, urbaines et rurales ;
- Gérer les flux des transports urbains, ruraux et internationaux ;
- Gérer le transport aérien à l'échelle nationale et internationale ;
- Veiller à la sécurité publique en matière de transport.

Par ailleurs, le MITAC, par l'intermédiaire de la DGTS, délivre des licences de transport pour chaque véhicule assurant des prestations de transport à titre commercial et délivre aussi des visites techniques des véhicules. Le contrôle technique est assuré par un service de la DGTS chaque année pour un contrôle technique à l'issue de laquelle est délivré un certificat.

> Ainsi nous allons mettre un passage d'un entretien de M. Adoum Younousmi[285], le ministre des infrastructures, de transports et de l'aviation civile sur l'état actuel du secteur : « *la sécurité étant un élément fondamental dans notre politique, il se trouve que la délivrance de certains papiers incombe à la DGTS. Nous avons constaté qu'il y avait du laxisme dans la délivrance des documents, notamment les fiches techniques, qui sont des éléments essentiels. Sans même voir la voiture, on délivrait ce document, ce qui est inacceptable et intolérable. Aujourd'hui, si vous circulez dans la ville de N'Djamena, vous verrez des véhicules qui n'ont aucun organe fonctionnel, mais qui transportent des citoyens. C'est un véhicule de transport en commun qui n'a peut-être pas de freins, pas de rétroviseurs, pas de clignotants. Et quand la police contrôle, il est en règle et dispose de tous les documents* ». Par ailleurs, le ministre avoue aussi que « l'administration dans son ensemble est défaillante ».

Alors le MITAC, à travers sa direction DGTS, est le principal responsable du secteur au sein de la ville de N'Djamena, mais aujourd'hui, sur le terrain, la réalité est tout à fait plus complexe appuyée sur une dispersion de compétence entre la mairie et le MITAC selon Djibangar Madjirebaye[286]. Et ce, même si la direction du transport de surface a pour rôle de réguler le transport public (taxis, minibus, mototaxis…), de rationaliser le trafic des transports de location au sein de la ville, de définir les règles et les normes appropriées à la sécurité routière et enfin de pouvoir contrôler régulièrement avec la brigade de circulation routière du MISP. Par ailleurs, il faut aussi noter les multitudes difficultés qu'endurent la DGTS pour assurer ses fonctions par manque de moyens et personnels qualifié dans le secteur selon Djibangar Madjirebaye (2014).

[285] Adoum Younousmi, 2013 le magazine « la route », N°15 de 12.2014. Pp 6-7. (Interview du ministre des Infrastructures, de Transport et de l'Aviation Civile).

[286] Directeur de l'industrie et de la réglementation des transports de surface, interviewé le 12-09-2014.

5.1.2. Le Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Urbanisme et de l'Habitat

Les responsabilités entre les différentes autorités territoriales sur la gestion administrative du foncier au sein de la ville de N'Djamena se chevauchent et parfois se complètent. Selon le Décret n°780/PR/PM/2008 portant structure générale du Gouvernement, le MATUH est chargé de la planification et de la maîtrise du développement des centres urbains. Les directions en charge de cet aspect sont les suivants :

- La direction de l'urbanisme et de l'habitat qui assure la planification de l'extension urbaine, la conception des lotissements et le contrôle de leur occupation;
- La direction des domaines qui a pour rôle de gérer les domaines de l'Etat (domaines privés et publics). Elle assure la conservation, l'enregistrement des titres fonciers et les transactions immobilières.

Ces dernières années, l'urbanisation s'est étendue très vite à l'intérieur de la voie de contournement comme dans la périphérie de la ville ; cet étalement considérable est caractérisé par l'absence d'assainissement solide, ni liquide, et surtout l'absence d'un transport public de qualité. Le MATUH est le département en chef de la planification et la maîtrise de la gestion urbaine au Tchad. Ce département est chargé de la conception, la coordination, la mise en œuvre et du suivi de la politique du gouvernement en matière d'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de l'habitat. Le MATUH dispose de plusieurs directions techniques à savoir : la direction de l'urbanisme, de l'habitat de l'architecture et de l'ingénierie, la direction du cadastre et de la cartographie, la direction de l'aménagement du territoire et du développement régional et enfin, la direction des affaires administratives et du matériel.

- La direction de l'urbanisme a pour mission de concevoir, d'organiser la mise en œuvre de la politique du développement urbain et des établissements humains. Aussi bien la mise à jour, la diffusion des documents d'urbanisme et en assurer leur conservation sur l'ensemble du territoire national. En principe, cette direction est censée travailler à l'échelle nationale, mais ses agents comme pour toutes les autres directions interviennent dans la gestion quotidienne de la ville de N'Djamena. Ce qui est en partie cause et conséquence de l'absence de concertation entre les différents acteurs au sein de la ville de N'Djamena (Salah Idjemi et Laurent, 2013).

- La direction du cadastre participe également à l'instruction des dossiers de constructions publiques ou privées, au bornage des terrains urbains, périurbains et ruraux, à l'adjudication des biens domaniaux. C'est elle qui assure le secrétariat de la commission d'attribution des terrains en zone urbaine depuis 1997. De façon pratique, la direction du cadastre intervient dans les travaux de lotissement, de restructuration et de bornage des terrains urbains. Une responsabilité que devait assurer la mairie à l'échelle de la capitale tchadienne.
- La direction de l'habitat a pour mission de se concentrer sur les seuls volets liés à l'habitat. En dehors des Directions techniques du MATUH, d'autres services dépendants de certains ministères comme la finance, les infrastructures… interviennent également dans la planification et la mise en place des équipements urbains.

5.1.3. La mairie et les communes d'arrondissements

La mairie et les communes d'arrondissements de la ville de N'Djamena ont un statut particulier selon la loi n°009/PR/2005. C'est avec ce privilège que la mairie de N'Djamena tente de maîtriser la gestion urbaine tant bien que mal à son niveau. Elle essaye d'instaurer des textes de règlementation dans le secteur du transport depuis la validation du premier plan de circulation et de transport de la ville élaboré en 2012. La mise en place d'un nouvel organigramme de gestion en date du premier janvier 2014, le Conseil Municipal (CM) a mis en place des textes de maîtrise du secteur du transport. Aujourd'hui, plusieurs délibérations ont été initiées par le CM de la ville à savoir : la délibération n°002/CNDJ/CM/2014 du 23/03/2014 pour réglementer le trafic urbain au sein du périmètre de la ville de N'Djamena, sur proposition de la commission de la règlementation du transport en commun au sein de N'Djamena ; il a été décidé d'autoriser au maire de la ville de signer l'arrêté réglementant le trafic urbain dans la ville. Par la même occasion, une deuxième délibération s'est tenue (n°003/CNDJ/CM/2014), adoptant les délibérations proposées par la commission du transport urbain (CTU), sur proposition de la commission de règlementation du transport en commun. En effet, il a été question de délibérer ce qui suit :

- Créer une structure de gestion des transports et de la circulation au sein de la mairie, ce qui est à l'origine de la création récente de la direction de l'urbanisme, de l'aménagement et du transport urbain (DUATU) et surtout de la mise en place du

service de transport urbain et circulation routière (STUCR) au sein de la mairie de N'Djamena ;

- Assurer la formation des cadres et techniciens à la problématique des transports et de ses enjeux ;
- Créer des opportunités aux élus locaux afin qu'ils puissent mieux traiter les questions du transport sur leurs territoires respectifs ;
- Veiller à l'application du nouveau cadre de règlementation et à sa vulgarisation à l'échelle de toute la ville ;
- Travailler en équipe dans la conception et la réalisation des édifices publics urbains comme les voiries, les réseaux de drainage, les gares routières… avec les différents services concernés du MITAC ;
- Aménager les bandes d'arrêts pour bus et taxis de la ville et aussi l'aménagement des parkings de stationnement pour le transport collectif ;
- Mettre en place une campagne de communication et de sensibilisation ;
- Enfin, mettre en place une bonne signalisation et un bon cadre de concertation entre tous les acteurs du secteur et faire un plaidoyer auprès de l'Etat et des autres bailleurs.

L'unique expérience de bitumage de voie qu'a connu la mairie de N'Djamena date de 2005. Mais, cette expérience s'est soldée par un échec[287] vue la réalisation d'une route de mauvaise qualité avec un prix exorbitant. Ainsi, la mairie s'est désengagée complètement de cette responsabilité qui est assumée par l'Etat à travers le MITAC. Pourtant la Loi N°002/PR/2000 du 16 février 2000 stipule que la ville de N'Djamena peut exercer l'élaboration et l'exécution de plans de transports, la construction et l'entretien de la voirie urbaine et la construction et l'entretien des gares routières (PCT, 2012). Aujourd'hui, la mairie, à travers les communes d'arrondissement, oriente ses activités en restructurant les routes en terre qui relient les différents territoires. A cet effet, la mairie dispose de niveleuses, de camions bennes, de camions citernes et de compacteurs pour assurer les curages et la restructuration de voies en terre entre les communes d'arrondissement.

Par ailleurs, la mise en place de l'arrêté N°105/M/SG/DUATU/2014, portant règlementation de la circulation des véhicules gros-porteurs, citernes et bennes dans le périmètre urbain de

[287] De l'étude technique, en passant par le choix de l'entreprise jusqu'au contrôle de la réalisation

la ville de N'Djamena a interdit formellement à tous les véhicules dont le poids total en charge dépasse les sept tonnes, de circuler à l'intérieur du périmètre urbain de la ville de N'Djamena en son article 1. Ces engins n'ont le droit de circuler en ville qu'à partir de 22h et jusqu'à 6h du matin pour toute nécessité comme le ravitaillement du carburant aux différentes stations de la ville, l'évacuation des ordures ménagères ou pour les différents chantiers de construction au sein de la ville. En effet, la contradiction de ce texte apparaît à son article 6 qui retrace que « le transport des graviers, sables, remblais et ordures ménagères à l'aide de camions bennes ou tout autre moyen jugé approprié doit être effectué sous couverture d'une bâche afin de prévenir les risques qu'il représente pour les usagers de la route et pour l'environnement ». De même la vitesse de la circulation au sein de la ville pour ce type de d'engins a été limitée à 40km/h. Mais le problème est que toutes les activités économiques de la ville de N'Djamena sont monopolisées par certaines ethnies. Il est impossible de faire appliquer ce texte avec rigueur dans le périmètre de la ville de N'Djamena, car la plupart des commerçants propriétaires des bennes sont des Zaghawas (ethnie au pouvoir) souvent prêts à enfreindre des lois pour favoriser leur intérêt particulier (Kimitene, 2013).

5.1.4. Des décisions aux échelles différenciées

N'Djamena est le lieu par excellence de centralisation des contrôles collectifs par tous les acteurs administratifs et dans tous les secteurs, ce qui a entraîné aujourd'hui une cristallisation des pouvoirs et aussi une intense compétition économique et sociale entre les habitants. Les immigrants ont besoin d'une structure de cadrage qui leur permet de négocier au mieux leur citadinité en résistant à la désarticulation parfois engendrée par la perte de repères. Le périmètre urbain affecté à la ville de N'Djamena est géré conjointement entre la commune et l'administration centrale. Ce sont les directions de l'urbanisme et celle du Cadastre qui aident la commune à produire l'espace nécessaire à son urbanisation et à organiser la localisation des équipements dont elle a besoin pour le bien- être de la population. De façon théorique, l'initiative du lotissement émane du ministère de l'Aménagement du territoire de l'urbanisme et de l'habitat (MATUH) et ce sont les directions techniques qui donnent vie aux opérations en effectuant les différentes études nécessaires. Ces travaux se réalisent en deux grandes phases : la conception des différents plans et leur implantation. La première phase est exécutée par la Direction de l'urbanisme et la seconde par celle du Cadastre. Avant l'implantation des plans de lotissement, ces derniers sont

soumis à l'appréciation d'une instance dénommée: commission d'urbanisme pour la ville de N'Djamena pour appréciation en vue de l'obtention du visa pour application. En cas d'accord de la commission, la Direction du Cadastre se charge de sa réalisation sur le terrain. Les terrains à bâtir produits par le lotissement sont ensuite attribués aux usagers par une commission dénommée : Commission d'Attribution de Terrain en Zone Urbaine (CATZU). Après les attributions, 10% de la valeur des parcelles vendues sont reversés à la commune de N'Djamena. Aujourd'hui, nous remarquons l'existence d'une ségrégation spatiale à N'Djamena qui peut être volontaire ou non, mais des nuances peuvent intervenir dans l'analyse de ce secteur[288]. Une des difficultés essentielles qui touche à l'urbanisation de la ville de N'Djamena est la prédominance des parcelles non-viabilisées, surtout dans la périphérie immédiate de la ville. Il existe toutefois un habitat « légal » implanté dans des zones viabilisées et qui répond aux impératifs édictés par le code de l'urbanisme de 2010, même si dans la réalité actuelle tchadienne, ce système légal d'attribution de terre est totalement contourné par un clientélisme politique omniprésent.

La gestion du transport urbain de la ville obéit presque aux mêmes scénarios que la gestion spatiale décrite ci-dessus. La direction générale des transports de surface (DGTS) est chargée au sein du MITAC de la promotion et du contrôle des modes de transports routiers, fluviaux ou lacustres. Ses attributions définies par l'Arrêté N°061/MI/SG/DGTS/2006 couvrent notamment l'élaboration, la mise en œuvre et le contrôle de la réglementation des transports publics urbains de voyageurs et des marchandises. D'abord, la construction des routes relève du ressort du ministère des Infrastructures, du Transport et de l'Aviation civile (MITAC) et l'entretien est du domaine de la mairie. Ensuite, l'immatriculation de tous les moyens de déplacement se fait au MITAC. Par la même occasion, la DGTS du MITAC est chargée de la promotion et du contrôle des transports. La sécurité routière est une compétence du ministère de l'Intérieur et de la Sécurité publique (MISP) et aussi du MITAC[289]. Sur le plan théorique, les responsabilités sont bien reparties mais, dans la pratique sur le terrain, les choses se compliquent davantage. Par ailleurs, toute activité doit faire

[288] La délimitation des quartiers périphériques spontanés sont souvent l'œuvre des chefs traditionnels, communément *boulama*.

[289] http://mcie-tchad.com/actualites/308-la-securite-routiere-cheval-de-bataille-pour-le-gouvernement-et-les-partenaires-.html

l'objet d'une déclaration auprès de la chambre de commerce qui est sous la responsabilité du ministère du Commerce de l'Industrie et de l'Artisanat (MCIA).

En 2008, la DGTS a actualisé un ancien arrêté qui date du 10/07/2003 pour attirer l'attention des transporteurs interurbains implantés au sein de la ville de N'Djamena sur le fait que « il est obligatoire que les opérations d'embarquement et de débarquement de personnes effectuées par les entreprises de transport urbain de voyageurs doivent être faites dans des espaces clos et aménagés comprenant les commodités d'usage suivant : hall d'attente, espace sanitaire et point d'eau » d'après l'arrêté N°003/MI/SE/DGTS/2008. Mais, le problème réside ailleurs ; qui doit réaliser ces lieux de vie aux entreprises de transport urbain ? Cet arrêté complique davantage la situation, il faut d'abord trouver les terrains, ce qui n'est pas facile actuellement au sein de la ville de N'Djamena. Le seul interlocuteur entre l'Etat et les professionnels n'est autre que le SYNAT (structure syndicale représentant la profession). Mais, par ailleurs, les syndicats assurant la représentation dans le domaine du transport de fret sont au nombre de trois, il s'agit de :

- L'union nationale des transporteurs tchadiens (UNATRANS) ;
- Le syndicat national des transporteurs libres du Tchad (SNTLT) ;
- Le syndicat national des transports routiers du Tchad (SNTRT).

Dans ce sous–secteur (transport de fret), les courtiers et le bureau national de fret (BNF créé en 1989) qui est un établissement public à caractère administratif, relèvent du sort du MITAC qui intervient aussi dans la gestion (Abdel-Raouf, 2012 ; Abdelfatah, 2013). Par ailleurs, au sein de la ville de N'Djamena, il y a des infrastructures terminales connexes aux transports publics routiers à l'exemple du centre d'échanges routiers (CER) de N'Djamena que nous avons souvent appelé la gare d'Abéché. Le CER a été mis en service en 2001 sur les abords de la voie de contournement. Il fut un temps où le CER a été confié à une société privée suite à un contrat d'affermage avec la mairie pour une durée de 15ans. Mais en 2006, le contrat a été résilié et le CER est sous la tutelle de la mairie de N'Djamena sous forme d'une régie personnalisée. Un projet de délocalisation du CER est en cours sur un site à environ 12 km, au Nord de la ville à côté de Lamadji.

Par ailleurs, la mairie centrale intervient dans tous les secteurs au sein de la ville de N'Djamena. Parmi les compétences des communes définies par la Loi n°002/PR/2000 du 16 février 2000, sont incluses : l'élaboration et l'exécution de plans de transports, la

construction et l'entretien de la voirie urbaine et la construction et l'entretien des gares routières (PCT, 2012). En principe, la mairie doit travailler en concertation avec les autres acteurs par l'intermédiaire des différents services centraux des ministères. Elle a pour rôle d'assurer la maîtrise de l'évolution urbaine par rapport aux recommandations des documents d'urbanisme élaborés par le MATUH. Mais, dans les faits, il y a un sérieux problème d'entente ou de concertations entre les différents acteurs. Cet état des faits pose de réels problèmes à tous les niveaux de la gestion urbaine (Salah Idjemi et Laurent, 2013). Cette situation s'est pérennisée essentiellement du fait de l'absence d'une stratégie de gestion et de planification urbaine qui a perduré depuis des années (Dobingar, 2001 ; Ngaressem, 1998, 2013 ; Salah Idjemi et Laurent, 2013). Aujourd'hui, la mairie élabore des textes à l'échelle de la ville, mais qui peinent à avoir des effets sur le territoire. Il s'agit d'abord de l'arrêté n°105/M/SG/DUATU/2014 portant règlementation de la circulation des gros-porteurs, citernes et bennes dans le périmètre urbain de la ville de N'Djamena, ensuite de l'arrêté N°095/M/SG/2014 portant réglementation du trafic urbain au sein de la ville de N'Djamena. Surtout, ce dernier a été élaboré sans concertation avec le MITAC selon Djibangar Madjirebaye[290].

Enfin, la pratique des mototaxis acceptée aujourd'hui par la population et, fut un temps, par certains maires des différentes communes d'arrondissements de la ville, est interdite en mai 2013 par les hautes autorités (MISP). Elle a depuis pris une nouvelle dynamique au sein de la ville de N'Djamena.

5.2. L'action de l'Etat dans le transport urbain

La ville de N'Djamena et aussi la capitale tchadienne, elle a un statut particulier comme ville-capitale par rapport aux autres villes du pays selon la loi N°009/PR/2005 portant statut particulier de la ville de N'Djamena à travers ses dispositions générales suivantes :

- La ville est organisée en une commune (article 1 de la loi N°009/PR/2005) ;
- La commune de la ville de N'Djamena et les communes d'arrondissements (N'Djamena compte dix communes d'arrondissements) sont dotées, chacune, de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Ainsi, la commune de la ville de

[290] Directeur de l'industrie et de la réglementation des transports de surface, interviewé le 12-09-2014.

N'Djamena est administrée par un conseil municipal et par un maire, selon l'article 3 de la loi N°009/PR/2005 ;

L'application de la loi N°09/PR/2005 du 15 juillet 2005 et du Décret N°531/PR/PM/MCD/11 du 1er juin 2011 qui fixe le nombre de Conseillers Municipaux par Arrondissement (tableau n°18). Le Conseil Municipal de la Commune de la Ville de N'Djamena est composé des conseillers dont le nombre est déterminé proportionnellement à la population de chaque commune d'arrondissement. Par ailleurs, le jour de l'élection, les électeurs de la ville de N'Djamena choisissent à la fois les conseillers de leur commune d'arrondissement et les conseillers de la ville de N'Djamena.

Le mode de désignation est le suivant :

- 02 conseillers pour la tranche de 1 à 50 000 habitants ;
- 01 conseiller en plus par tranche supplémentaire de 30 000 habitants.

Tableau n° 18. La répartition du nombre des conseillers municipaux auprès des communes d'arrondissements et les représentants au conseil municipal de N'Djamena

Les communes d'arrondissement	Nombre de conseillers municipaux par arrondissement	Nombre de représentants au Conseil Municipal de la ville
1er arrond.	29	2
2e arrond.	29	2
3e arrond.	23	2
4e arrond.	29	2
5e arrond.	35	3
6e arrond.	23	2
7e arrond.	35	7
8e arrond.	35	6
9e arrond.	29	2
10e arrond.	29	2

Source : Baïdessou Soukolgué, 2012.

En aucun cas, il a été question de parler sur les transports urbains dans la loi portant statut particulier de la ville de N'Djamena (2005) à travers les attributions du conseil municipal de la ville. Mais, pourtant, d'après l'article 16 de la loi N°11/PR/2004 portant régime financier et fiscal des collectivités territoriales décentralisées, les communes peuvent instituer, selon les modalités définies par la section 2 de ladite loi des taxes, sur les taxis, sur les véhicules à bras, sur les motocycles non immatriculés[291], sur le transport urbain…

[291] Ce sont les mobylettes et bicyclettes.

Enfin, même si la ville de N'Djamena a un statut particulier, la représentation de l'Etat auprès de la commune de N'Djamena est assurée par un délégué général du gouvernement (DGG) nommé par un décret pris en Conseil des ministres. Ce dernier exerce un pouvoir hiérarchique sur les administrateurs délégués placés auprès de chaque commune d'arrondissement et nommé par décret, selon l'article 30 (loi N°009/PR/2005). Ainsi, le délégué général du gouvernement est le dépositaire de l'autorité de l'Etat dans la commune (ville de N'Djamena). Il coordonne les actions de développement économique et social, selon les modalités définies pour les gouverneurs de régions à l'échelle nationale, il est assisté par un secrétaire général nommé dans les mêmes conditions et ayant les mêmes avantages que dans une région. De même, le DGG assure directement la tutelle du conseil municipal de la ville et, par l'intermédiaire des administrateurs délégués, la tutelle des conseils d'arrondissements (l'article 31 de la loi N°009/PR/2005). Ainsi, dans cette confusion de responsabilité et d'attribution du rôle de gestionnaire se métamorphose la ville de N'Djamena. En effet, tous les autres ministères ont une certaine influence d'une manière ou d'une autre dans ce jeu d'acteurs due à leur présence sur le territoire qui complique davantage au quotidien les différentes stratégies de gestions de la ville. Conformément à une certaine volonté politique affichée par les hautes autorités, la ville de N'Djamena bénéficie depuis les années 2000 d'importants investissements sectoriels souvent précédés d'événements politiques et culturelles qui lui ont permis d'accroître son réseau routier et aussi d'améliorer les conditions d'échanges avec certaines villes de l'arrière-pays. Mais, ces efforts demeurent insuffisants sur le terrain et le système de fonctionnement du transport public laisse à désirer. Les dysfonctionnements liés à la pratique artisanale du transport public de la ville se cantonnent essentiellement sur certaines zones de fortes concentrations, à savoir le noyau du centre-ville (cartes n°14 et n°15), le rond-point de Farcha, le rond-point de Dembé, la zone de Tacha Mossoro et le marché de Diguel. Ces centres caractérisés par la concentration d'activités formelles et informelles, l'encombrement des artères principales, la précarité, l'insalubrité entraînent des failles à différentes échelles sur le système de fonctionnement du transport au sein de la ville. Sans oublier de souligner la répercussion de cet état des faits sur les autres secteurs d'activités, voire sur le développement de la ville.

5.2.1. Les stratégies d'actions

« Le secteur du transport urbain est assuré par l'intermédiaire du ministère des Infrastructures, de Transports et de l'Aviation civile (MITAC) avant janvier 2014 » disait Rodrigue Roasna[292]. En 1999, les services du MITAC ont élaboré une première stratégie nationale de transport (SNT) du Tchad qui couvre la période de 2000 à 2009. En 2005, à mi-parcours du programme, il a été question d'effectuer un bilan d'actions sur les réalisations du programme et surtout d'actualiser le programme de la stratégie nationale de transport pour la période de 2006 à 2010. Lors de cet exercice, il a été question de faire une mise au point des différentes stratégies sectorielles pratiquées par le gouvernement durant ces dernières années. Le but était de mettre sur pied un nouveau cadre de référence pour le développement du secteur des transports à court, moyen et long terme. Ceci a été réalisé grâce à l'appui du fonds alloué par l'Union Européenne (UE) en décembre 2005. En effet, à l'échéance de la validité de la SNT de 2006-2010, les autorités ont fait un bilan des activités du programme de la SNT de 2000 à 2010 afin de mettre en place une nouvelle vision de la SNT pour la période de 2011-2020. Pour cette dernière, l'étude a recommandé des plans d'actions détaillés et chiffrés ; d'abord, à moyen terme pour la période du 2012-2015, puis à long terme jusqu'en 2020.

Encadré n° 1. Synthèse de la stratégie sectorielle des transports

Par ailleurs, dans la synthèse d'appui à la mise en œuvre de la stratégie sectorielle des transports[293], ainsi que dans l'actualisation de la stratégie nationale des transports 2011/2020 (Volume 2 des plans d'actions du janvier 2011)[294], on trouve des plans d'actions qui sont d'une grande importance à l'échelle du territoire tchadien. Mais à l'échelle de N'Djamena, il ressort ce qui suit comme recommandations en guise d'actions prioritaires :

- Poursuivre le renforcement de la capacité institutionnelle et humaine de l'administration pour une gestion efficace et efficiente du secteur des transports ;
- Poursuivre l'extension du réseau bitumé des voiries urbaines ;

[292] Entretien avec Rodrigue ROASNA (10.09.2014). Directeur d'urbanisme de l'aménagement et du transport urbain au sein de la Marie de N'Djamena.

[293] Assistance technique lot1 de l'étude de la stratégie nationale des transports.

[294] Bureau d'étude Louis Berger SAS, Egis BCEOM international

- Elaborer et mettre en œuvre un plan de circulation et de transport pour la ville de N'Djamena. C'est ici, de notre point de vue, l'une des meilleures recommandations qui ont été faites, le Plan de Circulation et de Transports (PCT) de N'Djamena a été réalisé en 2012. Même si ce dernier n'arrive plus à s'imposer sur le terrain comme il se doit ;
- Améliorer la sécurité routière ;
- Préserver l'environnement des impacts négatifs du secteur de transport.

Ainsi, le document de cadrage de planification urbaine pour la ville de N'Djamena se donne comme ambition d'être accessible et d'aller à l'essentiel de la gestion urbaine de la capitale tchadienne. Pourtant, ce n'est qu'un travail sommaire qui a été élaboré dans un laps de temps par un groupe de travail. Ce document de cadrage constitue le socle sur lequel sera élaboré le Schéma Directeur d'Aménagement Urbain (SDAU) de la ville de N'Djamena qui a été élaboré et puis rejeté par les autorités en charge en 2012 du fait de déphasages avec les réalités actuelles que connaît la ville. Aujourd'hui, le document qui sert de référence pour la maîtrise et la gestion de N'Djamena n'est autre que le plan urbain de référence (PUR) réalisé en 1996 par le bureau d'études Groupe Huit et approuvé en 1997 par un décret présidentiel[295]. Ce document a été peu suivi, notamment en ce qui concerne ses propositions d'orientation de l'habitat. Et l'absence ou l'insuffisance de visibilité dans les propositions des espaces dédiés aux équipements font que ce dernier n'arrive plus à s'affirmer. Enfin, pendant cette dernière décennie, N'Djamena s'est principalement développée vers l'Est de façon anarchique sur des terrains souvent inondables.

5.2.1.1. L'opération du renouvellement du parc

Le renouvellement du parc de transport public de la ville de N'Djamena a fait l'objet d'une étude de projet intitulée « Projet de renouvellement du parc automobile de transport urbain de N'Djamena ». Elle a été mandatée par le ministère des Infrastructures et des Transports en collaboration avec la chambre de commerce d'industrie d'agriculture, des mines et d'artisanat et a été réalisée par le bureau d'étude STIEF-SA en 2010. Cette étude a été initiée par les autorités contre le sous-développement des infrastructures et les coûts des transports élevés. Le transport urbain était en effet devenu problématique face à l'évolution démographique et urbanistique. Cet état des faits conjugués à d'autres facteurs − comme

[295] Pour une durée de 15 ans, donc non-valable aujourd'hui.

l'insuffisance et la vétusté du parc automobile de la ville de N'Djamena, le manque du professionnalisme des transporteurs, l'état des routes, l'insuffisance des signalisations et enfin l'incivisme des usagers de la route − freinent considérablement le développement de la ville. Cette initiative s'inscrit dans la stratégie de la politique du développement du système urbain et s'inscrit dans la dynamique des réformes prioritaires entreprises par l'Etat dans sa stratégie de lutte pour la réduction de la pauvreté. Face à cette situation, il a été question que les différents acteurs se fixent des objectifs afin de pouvoir mettre sur pied un projet de renouvellement du parc automobile de transport urbain de N'Djamena, tout en essayant de respecter les objectifs suivants :

- La modernisation du parc de transport urbain de N'Djamena et l'amélioration de la qualité des services de transport urbain offerts à la population n'djamenoise ;
- L'amélioration de la rentabilité de l'activité de transport, tout en contribuant à l'amélioration de l'image urbaine ;
- La contribution à la création d'emplois stable dans le secteur du transport urbain ;
- Enfin, l'accompagnement de la politique actuelle du gouvernement, pour que les banques puissent accompagner le secteur.

Encadré n° 2. Les exigences du projet de renouvellement du parc automobile

Dans cette même logique de mise en place du projet de renouvellement du parc automobile de transport urbain de N'Djamena, d'autres exigences s'imposent à savoir :
La mise en place d'un système de transport urbain composé de 750 bus et taxis neufs. Mais le problème est que le passage de la situation actuelle de 1780 véhicules à la nouvelle proposition de 750 véhicules s'accompagne de deux questions majeures liées à la situation actuelle : d'abord, le sort réservé au vieux parc automobile en circulation et surtout les critères de désignation des bénéficiaires des nouveaux véhicules selon l' étude du projet de renouvellement du parc urbain des transports collectifs de 2010 ;
L'instauration d'un système de circulation fluide à l'intérieur de la ville, puis le contrôle et l'uniformisation de la tarification des transports urbains, pour pouvoir réduire le coût du transport urbain actuel d'environ 20 %.

Par ailleurs, il est connu de tous que la rentabilité financière d'une activité est en étroite corrélation avec l'importance des charges qui lui sont imputées. Dans la pratique actuelle du transport urbain de la ville de N'Djamena, les charges administratives sur l'exploitation des minibus et taxis urbains semblent être excessives (tableau n°19).

Tableau n° 19. Le poids actuel des charges administratives chez les minibus et taxis

	Taxis	**Minibus**
Assurance	125 000FCFA	212 000FCFA
Patente IGL	80 000FCFA	105 000FCFA
Taxe de circulation	51 000FCFA	77 000FCFA
Taxes urbaines	20 000FCFA	35 000FCFA
Fiche technique	15 000FCFA	15 000FCFA
Changement de carte grise	43 000FCFA	69 000FCFA
Total	334 500FCFA/an	513 000FCFA/an

Source : Projet de renouvellement du parc automobile de transport urbain de N'Djamena, 2010.

Aujourd'hui, tous les acteurs savent très bien que le poids actuel des charges est en partie responsable de la hausse des prix du transport chaque année. Comme tous les véhicules en circulation appartiennent à des particuliers, ils sont contraints d'augmenter le prix pour pouvoir payer les charges annuelles. Ainsi, la réduction de tout ou partie du montant des charges administratives en vigueur constituerait un gain pour la mise en place d'un système de transport adéquat.

A titre d'illustration, sur la base du parc de 1780 véhicules, selon le projet de renouvellement du parc automobile de transport urbain de N'Djamena (2010), « la taxe urbaine rapporte près de 50 millions par an à la mairie sans contrepartie effective aux cotisants. La mise en circulation de nouveaux bus et taxis impliquera la création des infrastructures nécessaires à leur fonctionnement. Il s'agit des stations, des arrêts de bus, des échangeurs, des parkings etc. Par ailleurs le coût du projet (et en conséquence, sa rentabilité) peut être largement renchéri par les droits de douane qui représentent plus de 30% de la valeur des véhicules ».

5.2.1.2. L'organisation du secteur des transports urbains

La gestion actuelle du secteur du transport public assuré par les minibus et les taxis est assurée par trois syndicats. Il s'agit d'abord du syndicat national de transport urbain et interurbain et régional du Tchad et de la coopérative des taxis et location des voitures (SYNAT-COOP) qui ont été créés le 05 octobre 1995. Même si SYNAT-COOP a été créé en

1995, la coopérative des taxis (COOP-TAXI) ne l'a été qu'en 1975[296]. Puis, la Fédération Nationale des Syndicats Urbains et Interurbain du Tchad (FNSTUIT) a été créée le 28 novembre 2008[297] ; cette dernière a obtenu son autorisation de fonctionnement le 03 septembre 2009. Enfin, la Coopérative des transporteurs urbains –interurbains-location des véhicules (COOP-TUR) a été créée le 31 juillet 2009[298]. Ces entités se partagent la profession et chacune d'elle à une responsabilité bien définie et reconnue par les autres.

1. D'abord, la FNSTUIT assure la gestion et la surveillance des minibus seulement au niveau de la ville de N'Djamena et aussi la gestion des agences de voyages en direction des autres villes du pays. Ce syndicat assure les lignes qui mènent en direction de Farcha : marché à mil - Farcha, grand marché - Farcha et polyclinique - Farcha. La FNSTUIT est le plus récent syndicat de transport public de la ville de N'Djamena, elle est une initiative ethnique fondée sur la domination ou l'appropriation des espaces marchands et des branches d'activités par le groupe ethnique Zaghawa (Kimitene, 2013). Cette fédération est la seule entité qui a refusé de nous communiquer son système de fonctionnement et elle est très sceptique vis-à-vis du grand public. Elle a son siège dans le 4e arrondissement, à côté du marché à mil (leur station est le DTR3).
2. La COOP-TUR assure la gestion des minibus et les taxis urbains de certaines lignes de la ville de N'Djamena. Cette dernière est localisée dans le 6e arrondissement (carte 14) et en plus de la gestion des minibus et les taxis urbains, elle met en location des bus à la disposition de certaines entreprises privées de la place et de certains hôtels de la ville.
3. Le SYNAT-COOP est le plus ancien des syndicats et il fonctionne aussi à l'échelle nationale. Ce dernier a été créé sur la base de COOP-TAXI. Le SYNAT-COOP gère les taxis de la ville de N'Djamena par l'intermédiaire de son sous-syndicat, la coopérative des taxis (COOP-TAXI) et aussi les minibus. Il se partage les lignes de minibus et taxis avec la COOP-TUR excepté la ligne de Farcha qui est devenue une propriété de la FNSTUIT.

[296] Selon Abdramane Bineye, Vice-Président du SYNAT-COOP, eu au téléphone.

[297] Selon Tahir Mahamat, Secrétaire Général du COOP-TUR. Interviewé le 13-09-2014.

[298] idem

4. Enfin, il faut ajouter à ces syndicats la présence des syndicats de mototaxis qui sont nombreux. D'abord, le syndicat national de mototaxi (SNMT) qui fonctionne à l'échelle de la ville de N'Djamena et aussi à l'échelle nationale. Puis, le syndicat national de transport hayine (SNTH) qui est actif à l'échelle de la ville de N'Djamena qui a été créé en 2011. Sans oublier la prolifération d'autres syndicats ou groupements de syndicats à l'échelle des communes d'arrondissements entre 2012 et 2013. A l'exemple du groupement des clandos de la commune du 6^{e}arrondissement (GCCA), l'association des clandomans de la commune de 5e arrondissement (ACCA) et aussi de l'association des motos taxis de la commune du 1er arrondissement (AMTCA)…

Ainsi, les syndicats assurent le rôle de défense de ses membres vis-à-vis de tiers et demeurent interlocuteur auprès de l'administration et les différents particuliers qui y sont membres. La situation exacte des adhérents à chacune de ces formations n'est pas actuellement disponible. La nécessité du fonctionnement de ces entités est beaucoup plus une vocation économique où tout le monde trouve son compte.

L'organisation du trafic est assurée par les différents commis de ces syndicats dans les différentes stations (taxis et minibus) disséminées à travers la ville pour permettre aux membres actifs aux syndicats de stationner, de charger et de s'organiser pour le besoin de leurs activités. Chaque station de la ville de N'Djamena est une unité sous la responsabilité d'un syndicat ou de plusieurs syndicats, ayant une administration d'effectif limité (commis) pour l'entretien et la maintenance des taxis et minibus.

Par ailleurs, ceux qui ne sont pas adhérents ou membres, mais qui n'ont pas envie d'aller dans les stations pour faire le tour sont communément appelés *mpelté* (voir chapitre 3). Même s'ils n'obéissent pas aux règles des différentes stations, ils ont leurs logiques de fonctionnement. Au lieu de payer le commis mis en place par le syndicat, ils ont leurs propres rabatteurs qui collectent une certaine somme sur chaque voiture. La tarification du secteur des transports publics de la ville de N'Djamena est en principe fixée par les autorités, mais sur le terrain, ce sont les syndicats et les propriétaires des véhicules qui fixent les prix. D'abord, selon le mode (taxi ou minibus) et ensuite selon la ligne (en fonction de la distance) et aussi sur les bases du poids actuel des charges administratives et de la cherté de vie.

Tableau n° 20. La répartition des différentes lignes de taxis urbains en fonction de leurs distances et du prix du transport par déplacement

Lignes	Appellation des lignes	Prix (FCFA)
DT3→R3→DT6	Grand marché → Rue 40 →Rue 50	250
DT1→R1	Grand marché → Chagoua	150
DT1→R1→DT5	Grand marché → Dembé	200
DT4→R4→T4	Grand marché → Farcha	250
DT3→R3→R2→T1	Grand marché → rond-point Hamama	300
DT6→T2	Tacha Mossoro→ Kalatchou	300
DT6→T3	Tacha Mossoro → Lamadji	300
DT5→T6	Dembe → Rond point 10 octobre	200
DT5→R1→T5	Dembé → Ngueli	300

Source : Hassane Mahamat Hemchi

Par ailleurs, les minibus circulent de 5 heures du matin à 20 heures du soir dans le périmètre de la ville, tandis que les taxis travaillent jusqu'à 23 heures. Même si ces derniers ne sont pas opérationnels sur toutes les lignes, ils assurent le service minimum dans certains quartiers animés de la ville et au niveau des gares routières. Dans la journée, les prix sont fixes pour les différentes lignes bien connues par la population (tableau n° 20 et n°21) et le taxi à la course est de 2000 FCFA, mais parfois les conducteurs refusent ce prix pour aller dans certains quartiers périphériques pour diverses raisons (l'état de la voirie, difficulté d'accessibilité, inondation…). La carte n°14 nous donne une idée du réseau actuel des taxis et de leurs zones d'influence à travers les différents quartiers de la ville. Les différentes stations sont presque toutes, implantées dans le centre-ville. Les pôles de relais et les différentes stations de départ montrent une seule centralité née du réseau actuel des taxis urbains. Les différentes lignes du réseau de taxis sont le même que celui du minibus, mais à l'échelle réduite. A la différence des minibus, les taxis se déplacent souvent les principaux axes de circulation (les différentes voies bitumées de la ville).

Tableau n° 21. La répartition de certaines lignes des minibus en fonction des prix et des distances à parcourir au niveau du réseau de la ville

Lignes	Appellation des trajets	Prix (FCFA)
DTR4→TDR4	Grand marché → Rue 40 → Rue 50	250
DTR2→R2	Polyclinique → Chagoua	150
DTR2→R2→DTR5	Polyclinique → Dembé	200
DTR1→TD1	Pharmacie Eguini → Farcha	250
DTR3→R1→R6→R5→TDR5	M. mil →Rond point Hamama	300
DTR3→R1→TDR3→DTR6	M. mil → Diguel → Tacha Mossoro	300
DTR6→TD16	Tacha Mossoro → Lamadji	300
DTR5→R3→TRD2	Dembe →Rond point 10 octobre	200
DTR5→TDR1→R6→TDR2→TDR3→DTR6	Dembé → Tacha Mossoro	300

Source : Hassane Mahamat Hemchi

5.2.1.2.a. Le fonctionnement des taxis

Tableau n° 22. Synthèse des lignes de Départs et Terminus des taxis au sein de la ville

	DT1	DT2	DT3	DT4	DT5
Nom de la station	Polyclinique	Marché à mil	Grande mosquée	Pharmacie Eguinie	Dembé 1 Dembé 2
Les différentes lignes	Polyclinique-Sabangali-Chagoua-Dembé Polyclinique-Sabangali-Chagoua-Rond-point double voies	Marché à mil-Dembé Marché à mil-Dembé-Diguel	Grande-mosquée-rue40m-Rue30m-Rue50m-Goudji-Tacha Mossoro	Pharmacie Eguinie-Trésor public- Rue de40m	Dembé1-marché à mil Dembé1-Chagoua-Sabangali-polyclinique Dembé1-Diguel – Tacha Mossoro Dembé2-Chagoua-Ngueli Dembé2-Chagoua-Toukra-Koundoul
Syndicats en charge de la gestion	SYNAT-COOP COOP-TUR	SYNAT-COOP COOP-TUR	SYNAT-COOP COOP-TUR	SYNAT-COOP COOP-TUR	SYNAT-COOP COOP-TUR
Présence ou non de commis et nombre de personne	Présence de commis avec deux personnes	Pas de commis, respect de l'ordre d'arrivée	Présence de commis avec une personne	Pas de commis, respect de l'ordre d'arrivée	Dembé1 avec commis et deux personnes. Dembé2 avec commis et deux personnes.
Nombre de d'arrondissements et quartiers desservis	Une dizaine de quartiers et trois arrondissements (1er, 2e et 3^{e}arrond.)	Une dizaine de quartiers et trois arrondissements (3e, 6e et 7e arrond.)	Plus d'une trentaine de quartiers desservis et huit arrondissements exceptés le 1er et le 2^{e}arrond.	Plus d'une dizaine de quartiers desservis et cinq arrondissements (2e, 3e, 4e, 8^{e}et 10e arrond.)	Plus d'une vingtaine de quartiers desservis et sept arrondissements (3e,4e,5e,6e,7e,8e et 9e arrond.)

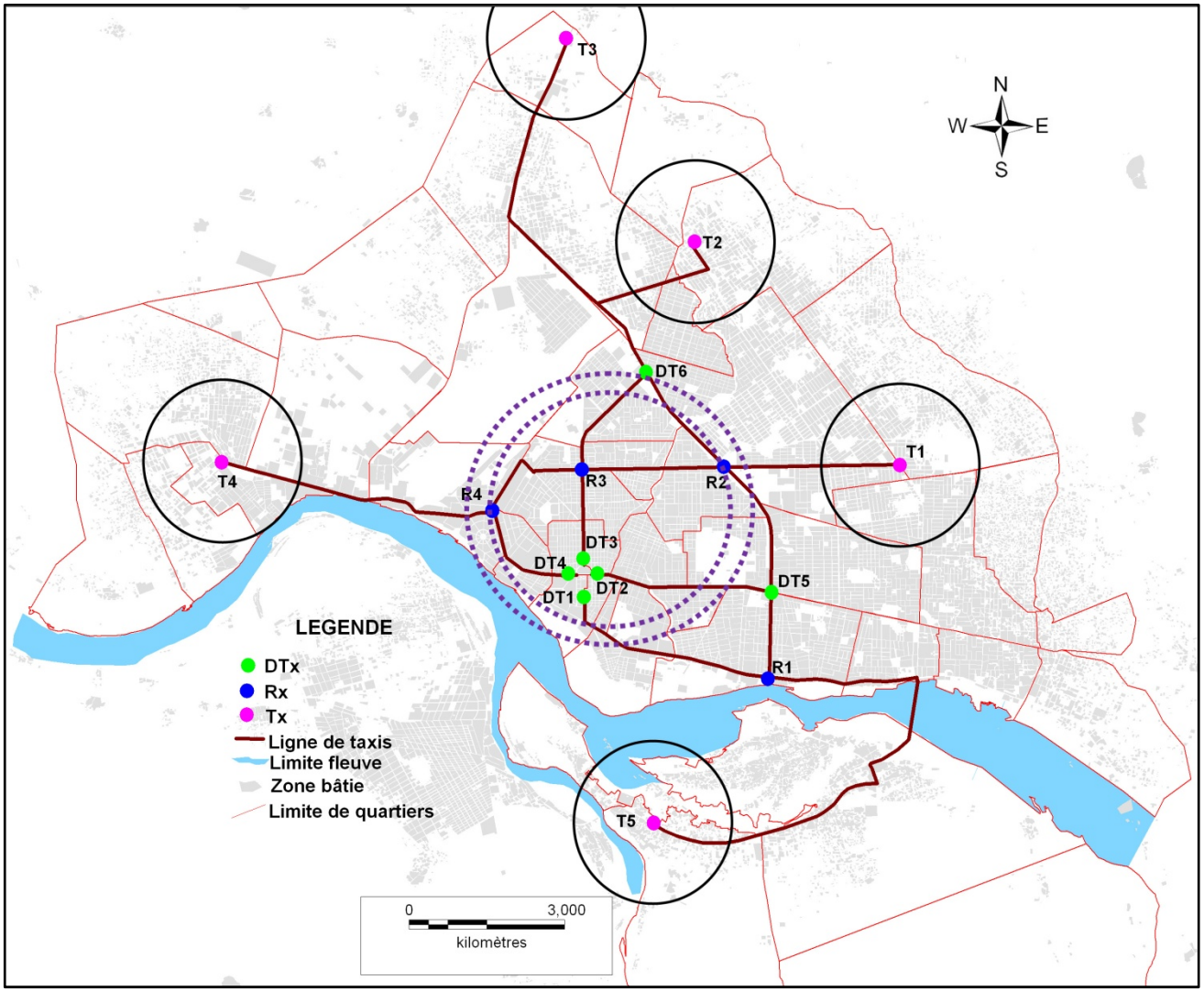
Réalisation : Hassane Mahamat Hemchi

FNSTUIT : Fédération Nationale des Syndicats Urbains et Interurbain du Tchad

COOP-TUR : Coopérative des transporteurs urbains –interurbains et location des véhicules

SYNAT-COOP : Syndicat National de Transport urbain et interurbain et régional du Tchad et de la Coopérative des taxis et location des voitures.

Carte n° 14. Le réseau actuel du taxi urbain et de son aire d'influence



Réalisation : Hassane Mahamat Hemchi

La gestion d'une station de taxi est souvent assurée par une seule personne pour les départs et les arrivées des taxis dans une journée. Ainsi, au mieux, le responsable du commis de charge sera aidé par un jeune pour enregistrer les arrivées et pour pouvoir donner les ordres de départs selon sa feuille de route sans se tromper. A chaque remplissage d'un taxi, le responsable du commis perçoit une somme de 100 FCFA. A la fin de la journée, tout l'argent qui été collecté est réparti selon les recommandations du règlement intérieur du syndicat, tout en mettant de côté la part du syndicat et, ensuite, celle du personnel en exercice au niveau de la station. Par ailleurs, les valeurs répertoriées dans le tableau n°22 pour le personnel en exercice dans les stations doivent être prises à titre indicatif, car ce sont des estimations fondées sur les déclarations des représentants des syndicats (les chefs de commis). Car, aujourd'hui, il n'y a pas un registre ou un cahier d'enregistrement auprès des commis de charge qui puisse nous donner avec exactitude les informations.

Tableau n° 23. Les noms de stations des taxis et la nomenclature de la lecture des cartes

La lettre **T** signifie ***terminus*** et la lettre **R** veut dire ***Relais***.

Symbole	Nom de station
T1	Rond-point Hamama (SRB)
T2	Kalla-Tchou
T3	Lamadji
T4	Farcha
T5	Nguéli

Réalisation : Hassane Mahamat Hemchi

Symbole	Noms des stations
R1	Chagoua
R2	Palais du 15 janvier (Diguel)
R3	Rue de 40m
R4	Rond-point du trésor (Gouroun bagar)

Réalisation : Hassane Mahamat Hemchi

Les lettres **DT** signifient ***départs*** et ***terminus***.

Symbole	Nom de station
DT1	Polyclinique (Kachalla Kasser)
DT2	Marché à mil (souk halla)
DT3	Grande mosquée (djamia kébir)
DT4	Pharmacie Eguinie (BPM)
DT5	Dembé
DT6	Tacha Mossoro (Goudji)

Réalisation : Hassane Mahamat Hemchi

Pour mieux lire et comprendre les différentes cartes sur les réseaux des taxis urbains et des minibus de la ville de N'Djamena, nous avons instauré une nomenclature de lecture appuyée sur des lettres qui sont facilement identifiables sans encombrer les cartes. Ainsi, pour ne pas charger les cartes, vue la surface de la ville (plus de 20 000 ha), nous avons mis les noms exacts des lignes sur le terrain en face de chaque abréviation dans le tableau n°22 pour les taxis, selon la carte n°14 et le tableau N20 pour les minibus d'après la carte n°15. Par ailleurs, les différentes lignes actuelles n°25 ont répertoriées dans le tableau n°23 et n°27 selon la direction de la ligne en guise de flèche pour les taxis et minibus.

La carte n°15, nous donne une idée sur les zones d'influence du réseau actuel des minibus à l'échelle de la ville de N'Djamena. A la différence du réseau des taxis, ce dernier nous montre l'existence de plusieurs pôles d'activités (centralités urbaines) appuyés sur des DTRx (voir carte n°15). D'abord, la première centralité qui n'est autre l'ancienne ville où tous les équipements socio-collectifs y sont concentrés (même que celle des taxis). Ensuite, celle qui est accrochée sur la première voie de contournement au niveau du DTR6 (cf. carte n°15) et enfin, le dernier pôle qui commence à pendre une dynamique en s'appuyant sur le TDR5.

Tableau n° 24. Le système de fonctionnement des lignes de taxi de la ville de N'Djamena

La lettre **D** veut dire ***Départ*** et le **T** signifie ***terminus*** et la lettre **R** veut dire ***Relais***. Les raisons du choix de la disposition de ces lettres ont été expliquées dans le chapitre 3.

Symbole	Ligne de minibus
DT1	DT1→R1→DT5
DT2	DT2→DT5
DT3	DT3→R3→DT6→T2ou/T3 DT3→R3→R2→T1
DT4	DT4→R4→T4 DT4→R4→R3
DT5	DT5→R1→DT2 DT5→DT2 DT5→R2→T1 DT5→R2→DT6→T2ou/T3
DT6	DT6→T2ou/T3 DT6→R2→DT5→R1 DT6→R3→DT3 DT6→R3→R4

Réalisation : Hassane Mahamat-Hemchi

5.2.1.2.b. Le fonctionnement des minibus au sein de la ville de N'Djamena

Tableau n° 25. La synthèse sur les Départs, Terminus et Relais de la ville

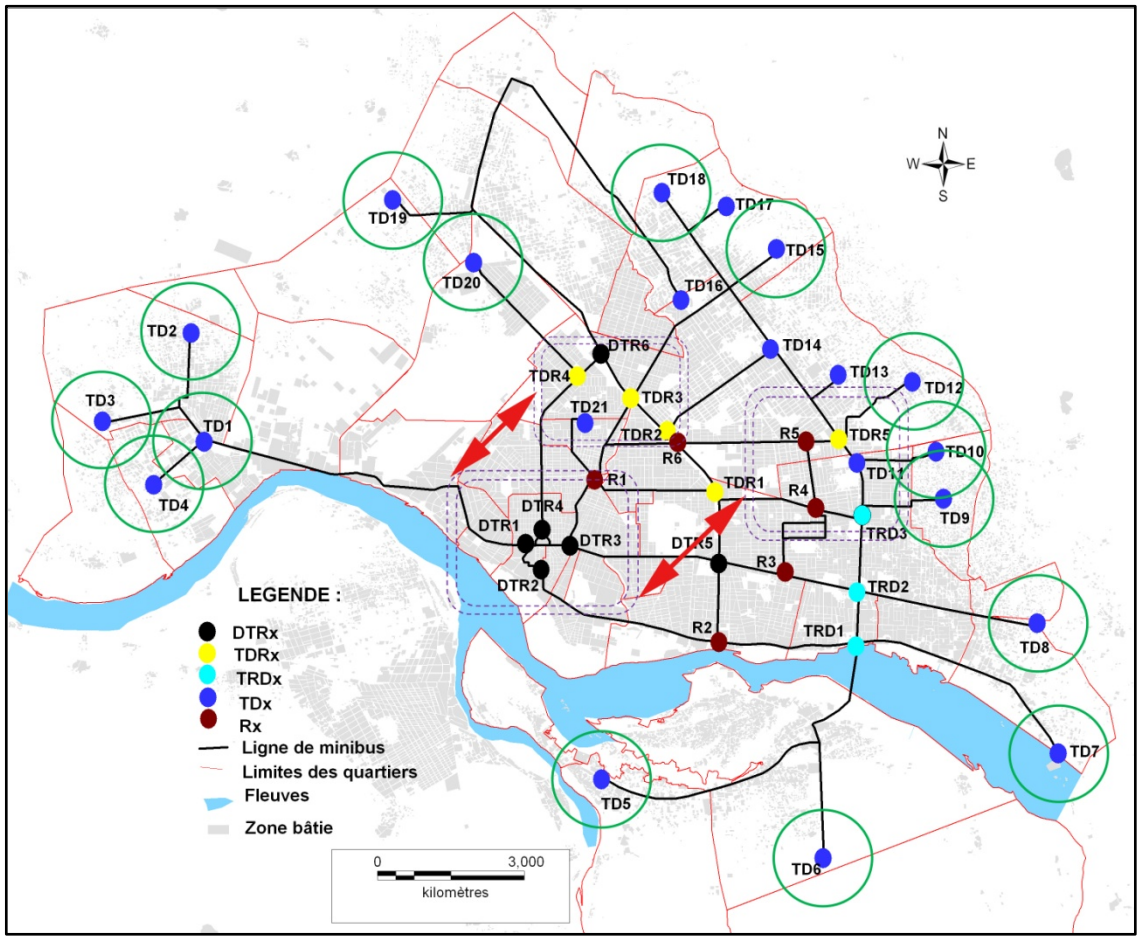
	DTR1	DTR2	DTR3	DTR4	DTR5	DTR6
Nom de la station	Pharmacie Eguini (station BPM)	Polyclinique	Marché de mil Nord Marché de mil Sud	Grande mosquée et Commissariat 3e arrond.	Dembé 1 Dembé 2	Tacha Mossoro
Les différentes lignes	Eguini – Farcha	Polyclinique-Sabaguali - Chagoua-Dembé Polyclinique – Chagoua –pont double voies – Ngueli Polyclinique - Farcha	M. mil – Dembé M. mil – Farcha M. mil – Karkandjié M. mil – Diguel (marché) M. mil – Rue 30m M. mil – Rue 50m M. mil – Tacha Mossoro M. mil- palais 15 - Hamama	G. mosquée – Rue 30m G. mosquée – Rue 50m – Tacha Mossoro	Dembé-Kaarkandjié- palais 15- Diguel (marché) – Tacha Mossoro Dembé – Rue 30m Dembé- Chagoua –pont double voies – Ngueli Dembé – rond-point 10 octobre Dembé – M. mil Dembé-Ngueli Dembé-Toukra-Koundoul -Mandelia	T.Mossoro – Diguel- palais 15 – Karkandjié- Dembé T.mossoro- rue de 50m – m.mil T.Mossoro-marché bétail – Nguabo T.Mossoro-Amsinéné T.Mossoro-Kala tchou - Fondéré
Syndicats en charge de la gestion	FNSTUIT	SYNAT COOP-TUR FNSTUIT	SYNAT COOP-TUR FNSTUIT	SYNAT COOP-TUR	SYNAT COOP-TUR	SYNAT COOP-TUR
Départ de minibus au niveau de stations (chefs des stations)*	60 à 70 minibus par jour. En saison sèche vers les 100/jour	100 à 160 minibus par jour	100 à 140/jour 90 à 140/jour	80 à 120/jour	Dembé 1 :120 à 180/jour Dembé 2 : 70 à 120/jour	ND
Nombre d'arrondissements et quartiers desservis	Une dizaine de quartiers et trois arrondissements (1er, 2e et 3earrond.)	Une dizaine de quartiers et trois arrondissements (3e, 6e et 7e arrond.)	Plus d'une trentaine de quartiers desservis et huit arrondissements exceptés le 1er et le 2earrond.)	Plus d'une dizaine de quartiers desservis et cinq arrondissements (2e, 3e, 4e, 8eet 10e arrond.)	Plus d'une vingtaine de quartiers desservis et sept arrondissements (3e,4e,5e,6e,7e,8e et 9e arrond.)	Plus d'une trentaine de quartiers et neuf arrondissements desservis excepté le 9e arrond.

Réalisation : Hassane Mahamat Hemchi

***** Les nombres de minibus qui sont répertoriés dans l'avant-dernière ligne nous donnent une idée sur le trafic du minibus selon les saisons et le nombre de départs par station d'après les déclarations en entretien des commis de charge qui travaillent dans les différentes stations. La valeur minimale donne une idée du nombre minimum de départ en saison de pluie (juin à septembre) et la plus grande valeur indique le maximum de départ du nombre de minibus en saison sèche au niveau d'une station. Par ailleurs, ces valeurs ne donnent pas une idée du nombre de minibus en activité. Il y a à peine deux

ans, sur les lignes de longue distance comme celle du marché à mil et Farcha en saison sèche, un seul minibus peut faire au maximum 10 voyages dans une journée (c'est-à-dire 10 aller/retour).Mais, aujourd'hui, face à l'augmentation du parc de minibus, un seul minibus fait au maximum 7 voyages. C'est presque la même chose à travers toutes les stations de la ville. C'est aussi une des raisons de la création de la pratique mpelté. Toutes les lignes de minibus ont des personnes qui travaillent de manière mpelté. Ce qui a fait qu'aujourd'hui, même ces derniers ont leurs délimitations bien connues (station) pour la pratique du mpelté (voir chapitre 4). Enfin, « ND » veut dire non déterminé.

Carte n° 15. Le réseau actuel du minibus et de son aire d'influence



Réalisation : Hassane Mahamat-Hemchi

Tableaux n°26. Les noms de stations des minibus et la nomenclature de la lecture des cartes

La lettre **D** veut dire ***Départ*** et le **T** signifie ***terminus*** et la lettre **R** veut dire ***Relais***. Le **R** simple veut dire station **Relais**. Les raisons du choix de la disposition de ces lettres ont été expliquées dans le chapitre 4.

Symbole	Nom de station
DTR1	Pharmacie Eguinie (BPM)
DTR2	Polyclinique (Kachalla Kasser)
DTR3	Marché à mil (souk halla)
DTR4	Grande mosquée (djamia kébir)
DTR5	Dembé
DTR6	Tacha Mossoro (Goudji)

Symbole	Noms des stations
R1	Birtourné (Amriguébé)
R2	Chagoua
R3	Santana Hôtel
R4	Amtoukouin
R5	Diguel Ndjari
R6	Palais de 15 janvier (Diguel)

Réalisation : Hassane Mahamat Hemchi

TRD veut dire **Terminus, Relais et Départ** et **TDR** signifie **Terminus Départ et Relais**.

Symbole	Nom de station
TRD1	Rond-point double voies
TRD2	Rond-point dix octobre
TRD3	Rond-point khazala

Symbole	Noms des stations
TDR1	Karkandjié (tacha Abéché)
TDR2	Hôpital chinois
TDR3	Souk Diguel
TDR4	Rue 50m

Réalisation : Hassane Mahamat Hemchi

Enfin, **TD** veut dire ***Terminus*** et ***Départ***.

Symbole	Nom de station
TD1	Farcha (rond-point)
TD2	Djougoulié (Farcha)
TD3	Ethiopie (Farcha)
TD4	Lycée B.Itno (Farcha)
TD5	Nguéli
TD6	Toukra
TD7	Gassi
TD8	Ambatta
TD9	Boutalbagara
TD10	Chadar talata
TD11	Andjaré (hamama)

Symbole	Noms des stations
TD12	Andjare Kawas Diguel zafaye
TD13	Angabo rue de 40m
TD14	Angabo château
TD15	Angabo rue de 60m
TD16	Gozator
TD17	Angabo
TD18	Angabo
TD19	Amsinéné
TD20	Patte d'oie
TD21	Chari talatine (rue de 30m)

Réalisation : Hassane Mahamat Hemchi

Tableau n°27. Le système de fonctionnement des lignes de minibus de la ville de N'Djamena

Symbole	Ligne de minibus	Symbole	Ligne de minibus
DTR1	DTR→TD1 (c'est au retour que les minibus passent par TD2, TD3 et TD4)	**TDR1**	TDR1→R4→TR3→TD9 TDR1→R1→DTR3 TDR1→DTR5 TDR1→R6→TDR2→TDR3→DTR6
DTR2	DTR2→R2→DTR5 DTR2→R2→TRD1→TD5/TD6 DTR2→R2→TRD1→TD7 DTR2→R2→TRD1→TRD2	**TDR2**	TDR2→R6→TDR1→DTR5 TDR2→TDR3→DTR6 DTR2→TD14 (TDR5/TD18)
DTR3	DTR3→TD1 DTR3→DRT5 DTR3→R1→TD21 DTR3→R1→TDR1 DTR3→R1→TDR3 DTR3→DTR5→TDR1 DTR3→DTR5→R3→TRD2 DTR3→R1→R6→R5→TDR5	**TDR3**	TDR3→TD15 TDR3→TDR2→R6→TDR1→DTR5 TDR3→DTR6→TD19/TD15 TDR3→R1→DTR3
DTR4	DTR4→TDR4→DTR6 DTR4→TDR4→TD20	**TDR4**	TDR4→DTR6 TDR4→TD20 TDR4→DTR6/TD19 TDR4→DTR4
DTR5	DTR5→DTR3 DTR5→R2→TRD1 DTR5→TDR1→R6→TDR2→TDR3→DTR6	**TDR5**	TDR5→TD12 TDR5→TD10/TD11 TDR5→TD13/TD14 TDR5→R5→R6→TDR1/TDR2 TDR5→R5→R4/R6
DTR6	DTR6→TDR4→DTR4 DTR6→TD19 DTR6→TDR3→TDR2→R6→TDR1→DTR5	**TRD1**	TRD1→TD5 TRD1→TR2 TRD1→TD5 TRD1→TD7 TRD1→R2→DTR2/DTR5
TRD2	TRD2→TD8 TRD2→TRD1 TRD2→TRD3→R2/TD5/TD6/TD7	**TRD3**	TRD3→TD9 TRD3→TRD2→TRD1 TRD3→TD11→TD10/TDR5 TRD3→R4→R3/R5/TDR1

Réalisation : Hassane Mahamat Hemchi

5.3. Les différents syndicats du transport

Les acteurs privés dans le secteur de transport urbain sont nombreux en principe, il s'agirait des banques, des entreprises, des commerçants et des syndicats en charge du secteur. Mais aujourd'hui, dans la ville de N'Djamena, le secteur en charge du transport public est seulement assuré par des syndicats et des particuliers (certains sont des commerçants). Il n'y a pas d'apport ou d'emprunt auprès des banques, ni aussi d'entreprise publique ou autre prenant en charge ce secteur.

Les banques ne se sentent pas concernées, parce qu'elles exigent des garanties satisfaisantes pour couvrir le risque de leur emprunt. L'absence de garantie au risque pour le non-remboursement des prêts qu'elles accorderaient aux particuliers est l'unique raison pour laquelle les banques ne font pas partie de ce secteur.

Par ailleurs, les syndicats sont les seuls acteurs qui gèrent actuellement les transports urbains et interurbains. Ils regroupent les professionnels de taxis et ceux du minibus repartis entre trois types de syndicats au sein de la ville de N'Djamena. Il s'agit du Syndicat National de Transport urbain et interurbain et régional du Tchad et de la Coopérative des taxis et location des voitures (SYNAT-COOP). Ce dernier assure la gestion des minibus et taxis. Ensuite, la coopérative des transporteurs urbains – interurbains et location des véhicules (COOP-TUR) assure aussi la gestion des taxis et minibus. Enfin, la Fédération Nationale des Syndicats Urbains et Interurbain du Tchad (FNSTUIT) assure seulement la gestion des minibus sur certaines lignes de la ville de N'Djamena et intervient beaucoup plus dans le transport interurbain.

Il a été question de mettre sur place une coordination de ces trois entités d'après les recommandations du projet d'étude de renouvellement du parc urbain de la ville de N'Djamena (2010). Ainsi, il a été institué la Coordination des Organes de Gestion de la Coopérative des Taxis et des Syndicats des Transports urbain et interurbain (COGCS) pour gérer en commun les intérêts des membres de la profession. Mais cette coordination aura-t-elle assez d'autorité pour garantir la cohésion ?

5.3.1. Les syndicats de minibus et taxis urbains

Dans ce paragraphe, nous allons nous appuyer sur les différentes informations collectées sur le terrain afin de pouvoir décrire l'organisation actuelle de la profession de transport collectif assuré par les différents syndicats. Nous allons aussi documenter le fonctionnement ou l'administration d'une station de transport public, la gestion financière assurée par les représentants des syndicats et, enfin, faire ressortir les différents problèmes rencontrés au quotidien dans une station de transport collectif de la ville de N'Djamena.

5.3.1.1. L'organisation actuelle de la profession

Aujourd'hui, la gestion du secteur des transports collectifs (minibus et taxis) est assurée par les trois syndicats (SYNAT-COOP, COOP-TUR et FNSTUIT). Même si l'effectif exact des adhérents à chacune de ces formations n'est pas disponible actuellement, l'on remarque une adhésion totale des professionnels de ces différents syndicats. Les trois syndicats assurent et jouent le rôle traditionnel de défense des membres vis-à-vis des tiers. Plus particulièrement le SYNAT-COOP a une sous-branche qui s'appelle la coopérative de taxis (COOP-TAXI) qui assure la gestion quotidienne des taxis. Elle est l'ancêtre du militantisme syndical dans ce domaine ; elle est la première à être créée en 1975.

Aujourd'hui, l'organisation du trafic est assurée par la présence des stations de taxis et minibus implantés à travers la ville. La station (DTR pour les minibus et DT pour les taxis) est une unité sociale de tous les syndicats, elle a une administration pour l'entretien et la maintenance des véhicules (minibus et taxis). Ces lieux ont le rôle de stationnement, de chargement de la clientèle et d'organisation pour le besoin de l'activité au sein de la ville.

5.3.1.2. L'administration d'une station

Au sein de la ville de N'Djamena, les différentes stations disséminées ont toutes les mêmes fonctions ; chaque station a une administration qui coordonne d'abord toutes les activités (minibus et taxis), anime les divers secteurs de la profession et sert de lien entre les clients et ceux qui exercent ce métier (PRPATU, 2010). Ainsi, dans chaque station on trouve différents services : le service de recouvrement et le service d'entretien et de maintenance, beaucoup plus chez les taximens. Pour les minibus, les entretiens et les maintenances n'ont

pas de service, ce sont les chauffeurs et les apprentis qui se chargent de ce volet. Les grandes stations que compte la ville (DTR) ont toutes une administration composée de onze agents[299] ; ainsi ne peuvent être membres de l'administration d'une station que les anciens propriétaires de taxis ou anciens chauffeurs ayant travaillé dans un taxi ou minibus du syndicat et exceptionnellement un mécanicien auto (PRPATU, 2010 ; entretiens, 2014). Selon l'organisation et le fonctionnement du groupement des syndicats qui a été initié pour la bonne marche de différentes entités syndicales, les dirigeants des stations doivent rendre compte chaque mois au bureau exécutif du syndicat concerné. Les dirigeants des stations sont nommés pour une durée de deux ans et par l'assemblée générale du syndicat. Chaque comité de gestion (ou équipe dirigeante) doit verser les recettes fixées sur la base d'un quota forfaitaire au trésorier du bureau exécutif. Ainsi, le reste des recettes doit servir au fonctionnement de la station et au paiement du personnel en exercice (membre du commis). Pour travailler dans les commis de station de relais ou comme rabatteur au sein des stations, il faut que ce dernier se présente avec un garant. Ainsi, en fin de chaque année, l'assemblée générale du syndicat se réunit pour examiner tous les différents rapports à travers les stations, débriefer les problèmes vécus et chercher ensemble des solutions susceptibles d'améliorer le bon fonctionnement de la station pour les années à venir. Au niveau de différentes stations (grandes comme petites) de minibus et taxis, leurs chefs sont tous reconnus par les différents syndicats et la coordination des syndicats de la profession. Ces chefs sont mandatés pour assurer le bon fonctionnement et l'application du règlement intérieur du syndicat concerné qui n'est pas en opposition aux prérogatives de la coordination. Ainsi, les chefs sont responsables de la station tout en assurant l'autorité du syndicat afin d'éviter la concurrence déloyale dans l'activité au niveau de la station.

Le chef de chaque station dispose d'un registre pour enregistrer tous les effets perdus ou laissés dans les taxis ou minibus. Ce registre contient le nom du chauffeur, le numéro du taxi ou minibus, pour que tous les objets puissent être acheminés vers le commissariat le plus proche et pour que les propriétaires des effets puissent s'approcher des autorités tout en

[299] Une équipe composée du personnel suivent : le chef de station, le chef de station adjoint, le secrétaire général, le secrétaire général adjoint, le trésorier et le trésorier adjoint, 3 agents chargés du contrôle aux comptes, 2 agents collecteurs.

ayant des pièces justificatives. Les autorités rendent les effets aux propriétaires lorsqu'ils fournissent les preuves et ils leur délivrent en contrepartie des décharges ; une à l'encontre du chef de station, une pour le commissariat et la dernière au propriétaire.

Enfin, la pratique artisanale de transport urbain actuel assuré par les minibus et taxis contribue significativement à la réduction de la pauvreté en générant des emplois et au développement de la ville de N'Djamena, même si cette dernière s'effectue dans de conditions difficiles.

5.3.1.3. La gestion financière d'une station

La gestion financière au niveau des stations se fait de plusieurs manières ; d'abord dans une station, il y a les minibus et les taxis pour certaines stations. Pour la gestion des minibus, la collecte journalière est assurée par le collecteur ou par le chauffeur. Par contre, pour les taxis, la collecte est le plus souvent assurée par le chauffeur. Ainsi, selon les ordres de départ dans les différentes stations, après chaque remplissage de taxi ou de minibus, un droit de station de 100 FCFA est versé au commis de charge de la station[300]. Ainsi, les fonds collectés par les commis seront repartis comme le règlement intérieur du syndicat le recommande : d'abord, mettre de côté la part du syndicat, une somme fixe peu importe la recette du jour, le reste est géré par le chef de station ou le responsable du commis de charge pour payer les différents agents qui assurent le bon fonctionnement de la station et de ses organes (PRPATU, 2010).

Par ailleurs, du point de vue de la rentabilité de cette activité, une étude du Syndicat National de Transport Urbain, Interurbain et Régional du Tchad (SYNAT) a révélé la rentabilité financière moyenne par jour de l'exploitation d'un taxi à environ 4 700 FCFA et celle d'un bus à 6 730 FCFA (PRPATU, 2010). Aujourd'hui, dans la pratique, ces valeurs ne donnent qu'une idée de la rentabilité théorique de cette activité professionnelle au sein de la ville de N'Djamena. En réalité, les sommes déboursées à différents titres suite aux contrôles intempestifs érodent largement cette rentabilité.

[300] Voir en annexe 3, certains exemples des reçus de taxes pour les syndicats.

5.3.1.4. Les problèmes rencontrés dans une station

Aujourd'hui, l'exercice de syndicat des transports urbains au sein de la ville de N'Djamena rencontre plusieurs problèmes : d'abord avec la clientèle, puis avec l'administration et enfin avec l'environnement qui devient de plus en plus défavorable à l'exercice du métier pour ceux qui n'ont pas assez de moyens. Une autre difficulté réside dans la concurrence déloyale fondée sur des clivages ethniques et galvanisée par la corruption (Kimitene, 2013).

- A l'endroit de la clientèle, c'est souvent le problème des gros billets[301] et surtout du non-respect des chauffeurs et apprentis à l'égard de la population qui rendent la pratique du transport public beaucoup plus contraignante (Mahamat-Hemchi, 2014). Parfois les conducteurs retardent les passagers embarquant en attendant le remplissage total du véhicule avant de partir. Notons enfin la problématique de la surcharge qui entrave le confort[302].
- Les différents problèmes que vivent au quotidien les professionnels du métier dans les rues de N'Djamena sont aussi nombreux. D'abord, les contrôles intempestifs qu'assurent les différents agents de l'autorité publique, ensuite, l'augmentation des droits et taxes de circulation qui grimpent chaque année et, enfin, l'instabilité du prix du carburant. Même si le pays produit du pétrole, le prix demeure cher par rapport au coût de vie de la population et surtout par rapport aux coûts d'un secteur du transport qui fonctionne avec des cars sous perfusion.
- Enfin, l'environnement actuel de la gestion des transports publics est affecté par une concurrence déloyale[303].

[301] Le problème des gros billets s'explique par la présentation des billets de 1000FCFA, 2000FCFA et/ ou parfois 5000FCFA par certains clients juste pour une place qui vaut entre 150FCFA à 200CFA.

[302] http://doctux.mondoblog.org/2014/10/11/taxis-ndjamena-boites-conserve-ambulantes/

[303] http://www.27avril.com/blog/transport/tchad-n-djamena-secteur-de-transports-collectifs-un-veritable-cafouillis

5.3.2. Les syndicats et groupements de syndicats des mototaxis

Dans ce paragraphe nous allons traiter de la problématique de la création des syndicats de mototaxis au sein de la ville de N'Djamena, puis du processus d'évolution et d'adaptation des mototaxis. Enfin, nous analyserons le cas d'un groupement de syndicats en prenant l'exemple du groupement des clandomans de la commune du 6e arrondissement (GCCA).

5.3.2.1. Les raisons de la création des syndicats au sein de la ville de N'Djamena

Le nombre de mototaxis au sein de la ville de N'Djamena est important et les conditions d'exercice du métier de mototaxi sont pénibles. Les conducteurs sont souvent des jeunes sans expérience et ni encadrement. Pour la défense et la préservation des intérêts professionnels et moraux des conducteurs de mototaxis, « *il a été jugé opportun de créer des syndicats pour pouvoir réglementer la pratique et surtout pour pouvoir encadrer ce secteur qui connaît une croissance exponentielle* » disait Adoum Adjallah Moustapha[304].

Chacun des différents syndicats dispose d'un règlement intérieur et de statuts de fonctionnement dans lesquels le rôle et les attributions sont définis. Tous les syndicats ont un président, un vice-président et deux rapporteurs. Certains syndicats ont des conseils fédéraux. Par ailleurs, tous les syndicats ont des bureaux exécutifs, composés de six membres au minimum, à savoir :

1. Un secrétaire général ;
2. Un secrétaire général adjoint ;
3. Un trésorier (ou parfois des trésoriers pour les différents carrefours ; quant aux syndicats qui exercent à l'échelle de la ville, ils ont des représentations dans chaque arrondissement) ;
4. Un secrétaire chargé des relations extérieures ;
5. Un secrétaire chargé à la communication et à l'information ;
6. Un secrétaire chargé de la formation et de l'éducation pour la bonne conduite des motos.

[304] Adoum Adjallah Moustapha, Président du carrefour N°4 des mototaxis au sein du 5e arrondissement. Membre de la coordination nationale des mototaxis (09.09.2014).

Il a fallu attendre 2011 pour voir la création du Syndicat National de Transport Hayine (SNTH), une initiative émanant des conducteurs de mototaxis. Le nom du syndicat est aussi porteur de sens, mais cela passe inaperçu aux yeux des autorités en charge de la régulation. Le mot *Hayine* est dérivé de l'arabe local. *Hayine* signifie « facile ». Le sens figuré donné à ce mot par les conducteurs voudrait dire « *moins cher »*, car ce dernier se négocie à partir de 100 FCFA et 150 FCFA[305]. Ensuite, a été créé le Syndicat National des Moto-Taxis (SNMT) pour donner une certaine légitimité à cette pratique à travers tout le Tchad. Après la création de ces deux structures, le phénomène prend de l'ampleur. Le SNTH, implanté dans le 7e (dans son territoire de prédilection), en dehors de la première voie de contournement, connaît un véritable succès auprès de la population. Le SNTH estime ses membres à des centaines dès les premiers mois de sa création, puis fait face à l'évolution exponentielle de la pratique. Les responsables de ce syndicat espèrent pouvoir résoudre les problèmes de transports urbains de toute la population des quartiers périphériques de N'Djamena. Ce nouveau système de transport urbain (mototaxi) se structure par les syndicats, par la mise en place de règlements et d'exigences vis-à-vis des conducteurs et auprès des usagers et, surtout, réclame une reconnaissance auprès de l'État. En 2012, le SNTH a estimé à plus de 11 000 les mototaxis en circulation pour une population estimée à 1 150 091habitants au sein de la ville de N'Djamena. Au sommet de son succès, le syndicat n'arrive plus à cadrer le nombre de ses adhérents et les multiples problèmes qui découlent de sa gestion. Certains particuliers font leurs propres gilets à l'image du SNTH sans se déclarer et s'adonnent à cette pratique. Ainsi, le SNTH et le SNMT finissent par être victimes de leur propre succès, n'arrivent plus à gérer le problème à l'échelle de toute la ville, à cause du manque de moyens matériels, humains et financiers.

Par ailleurs, après la proclamation des résultats de la première élection municipale qu'a connue la ville et après la prise de fonction des nouveaux maires dans les différents arrondissements, le phénomène prend une autre dimension par la création de nouveaux syndicats à travers les différents arrondissements. Par exemple, le Groupement des

---

[305] Source : FCFA veut dire ; Franc de la communauté financière africaine, qui n'est autre que dans le passé le franc des colonies françaises d'Afrique. [http://fr.wikipedia.org/wiki/Franc_CFA]

Aujourd'hui, 1€≈656FCFA

Clandomans de la Commune du 6eArrondissement (GCCA) est le résultat du regroupement de certains anciens cadres du SNTH et du SNMT en janvier 2013.

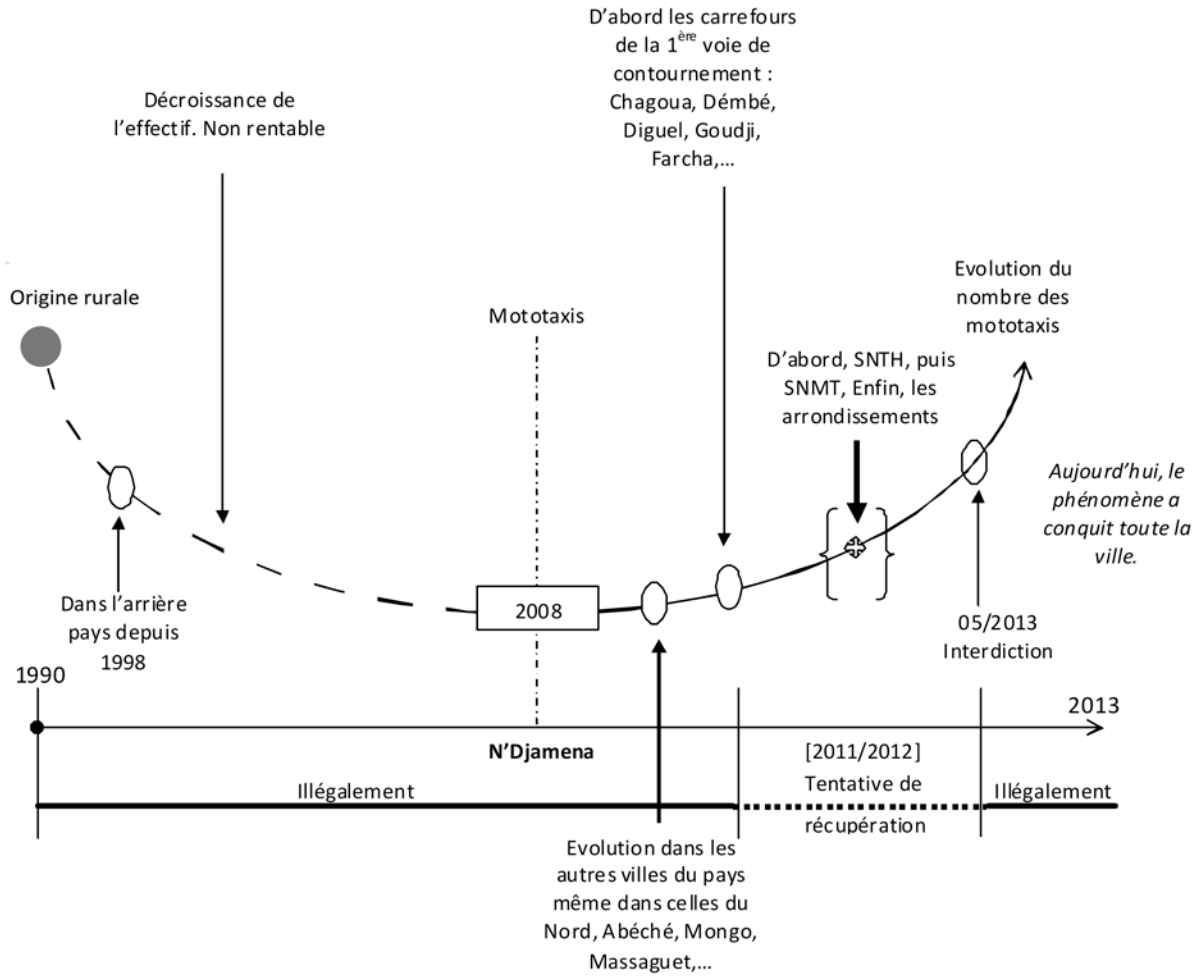
En effet, après les élections municipales qu'a connues le Tchad en 2012, tous les 10 arrondissements de N'Djamena ont été érigés en communes urbaines. Face à cette nouvelle situation, et pour des raisons financières, les différents maires tentent de normaliser la pratique du mototaxi au niveau des différentes communes. C'est dans ces conditions que chaque arrondissement a pu créer son propre syndicat de mototaxi : le GCCA dans le 6e arrondissement, l'Association des Clandomans de la Commune du 5e Arrondissement (ACCA), l'Association des Motos Taxis de la Commune du 1erArrondissement (AMTCA), etc. Le SNTH et le SNMT sont tout de même encore en activité, mais beaucoup plus fragilisés par la défection de certains de leurs membres-fondateurs. Les nouveaux syndicats créés par les différents maires à travers les arrondissements instaurent une nouvelle politique de gestion de la pratique en structurant cette dernière par la mise en place de règlements intérieurs, de cartes d'adhésion, de taxes journalières et surtout par l'instauration du port de gilet obligatoire pour chaque conducteur de mototaxis au sein de la ville de N'Djamena. Aussi, sur les gilets, l'on peut lire le numéro d'adhésion, l'effigie du syndicat et la couleur choisie par le syndicat. Parfois même est indiqué le nom ou numéro du carrefour que le conducteur a pour gare ou point de départ. Dans cette nouvelle logique de gestion, certains syndicats disposent de deux sièges : un dans la commune, bien connu par ses adhérents, et l'autre dans le siège communal de l'arrondissement. Enfin, face à l'absence de ressources financières au niveau de nouvelles communes, l'attitude des autorités oscille entre tolérance et méfiance vis-à-vis de la reconnaissance voulue par les différents syndicats.

Par ailleurs, la pratique de mototaxi a pris ses origines au Tchad dans les villes du Sud. Elle était, un des moyens de déplacement des commerçants et des éleveurs (souvent des foulbé[306]) entre les villages, les centres urbains et les marchés hebdomadaires. C'est qui montre bien ses origines rurales dans sa décroissance illustrée par le schéma n°13. Au niveau de la ville de N'Djamena, elle est apparue vers l'année 2005 et c'est à partir de 2008 qu'elle commence à prendre une croissance exponentielle.

[306] Une des ethnies du Tchad. Un peuple de pasteurs et souvent nomade. Repartie entre le Tchad, le Cameroun et la Centrafrique.

5.3.2.2. Le processus d'évolution et d'adaptation des mototaxis au sein de la ville de N'Djamena[307]

Schéma n° 13. Processus d'évolution de l'effectif de mototaxis dans la ville de N'Djamena



Réalisation : Hassane Mahamat-Hemchi

En 2013, les mototaxis sont estimées à 22 000 au sein de la ville de N'Djamena par la police nationale et à plus de 15 000 mototaxis par les services de transports de la mairie centrale. Et enfin, le ministère des infrastructures et des transports estime en moyenne annuelle l'immatriculation de plus de15 000 motos au niveau de la ville de N'Djamena. Les motos représentent 59% des autres moyens de transports urbains de la ville de N'Djamena. Par ailleurs, en plus des chiffres connus par les différentes institutions de la ville, il y a un nombre important de mototaxis en circulation n'ayant pas de papiers. Ces derniers

[307] Dans ce paragraphe, nous allons utiliser certains éléments que nous avons mis en valeur dans une communication au colloque de CODATU-XVI (2-5 février 2015 Istanbul).

représentent 30% de l'ensemble des conducteurs enquêtés, selon notre enquête ménage de mobilité urbaine. A cela s'ajoute les 18% des clandomans qui déclarent circuler avec de faux papiers au sein de la ville de N'Djamena. Il faut mentionner que certains particuliers louent ou conduisent occasionnellement leurs motos personnelles comme mototaxis. Du coup, le nombre exact des mototaxis au sein de la ville de N'Djamena reste et restera indéterminé. Aujourd'hui, cette pratique a été interdite par le ministère de l'Intérieur, suite à un arrêté ministériel annoncé en mai 2013 (schéma n°13) sur les ondes de la radio et télévision nationale. Néanmoins, la pratique des mototaxis continue de se faire comme d'habitude dans tous les endroits de la ville, demeurant cette fois-ci méconnaissables car mêlés aux motos personnelles.

5.3.2.3. Fonctionnement du groupement des clandomans de la commune du 6e arrondissement (GCCA)

Le règlement intérieur des syndicats ou groupements de syndicats pour les mototaxis ont été initié pour mettre en place de bonnes conditions de fonctionnement au métier de clandoman et surtout pour instituer une bonne conduite à l'égard des membres des syndicats. Les syndicats de mototaxis sont apolitiques et à but non-lucratif (entretiens, 2014). Ce qui fait qu'aujourd'hui la plupart des partis politiques essayent de prévoir une dotation journalière pour recourir aux services des mototaxis afin de faire une parade à travers les rues des communes d'arrondissements de N'Djamena lors de l'accueil de leurs leaders.

Encadré n° 3. Les devoirs d'un clandoman du GCCA

Enfin, les devoirs d'un bon clandoman d'après le règlement intérieur du GCCA sont les suivants :

- S'acquitter régulièrement de ses cotisations ;
- Respecter les textes organiques du syndicat ;
- Soutenir et participer au bon fonctionnement du syndicat ;
- Faire connaître les objectifs du syndicat aux nouveaux adhérents et toutes personnes désireuses de les connaître ;
- Tout membre en infraction avec la discipline sera d'abord sanctionné par un avertissement.

Dans cette même logique, il a été question de souligner un certain nombre de fautes par rapport auxquelles tous les membres de syndicats (clandomans) doivent faire attention, il s'agit de :

- Non-respect des règlements intérieurs, des membres des bureaux exécutifs et de leurs décisions pour le bon fonctionnement ;
- Dénigrement et le non-respect des personnels dirigeants des syndicats et des agents de l'Etat ;
- Enfin, la perturbation des travaux du syndicat, le vol, la corruption, la trahison, le tribalisme, le régionalisme et la divulgation des secrets des syndicats sont aussi considérés comme fautes.

Enfin, selon le règlement intérieur du GCCA, le port d'un faux dossard est susceptible de faire l'objet d'une amende de 50 000 FCFA. De même, le refus de porter la tenue (gilet) conduit automatiquement à une amende de 5 000 FCFA et, par ailleurs, le GCCA n'est pas responsable de ceux qui cachent leurs plaques par des plastiques lorsqu'ils seront arrêtés par les autorités. Celui qui travaille au-delà de 23h est responsable de ses actes, si jamais un clandoman vole, il est jugé selon la loi en vigueur auprès des autorités compétentes. La tenue n'est pas prêtable, et cette pratique est strictement interdite, si jamais le GCCA surprend quelqu'un avec une tenue dont il n'est pas propriétaire, le propriétaire sera amendé de 3000 FCFA. En cas de perte de tenue, le clandoman doit obligatoirement le déclarer et après avoir payé 1000FCFA pour en avoir une nouvelle. Enfin, en cas d'accident le GCCA assiste la victime jusqu'à l'arrivé des parents et en cas de deuil, le GCCA assiste à la famille attristée avec une contribution de 15 000 FCFA[308].

[308] Selon l'entretien effectué auprès des syndicats des mototaxis.

CONCLUSION

Le problème de la gestion urbaine que connaît la ville de N'Djamena ne date pas d'aujourd'hui, et il n'est pas facile d'y remédier avec la réalisation de plusieurs documents d'urbanisme. Certes, les différents documents de planification peuvent combler les lacunes institutionnelles que connaît la ville, mais seulement s'ils sont faits de manière concertée et surtout mis à la disposition de tout le monde (Salah Idjemi et Laurent, 2013). La ville de N'Djamena, comme la plupart des villes d'Afrique, connaît presque les mêmes difficultés dans les jeux d'acteurs (Chenal, 2009). Les syndicats sont les seuls maîtres de la gestion actuelle des transports urbains de N'Djamena, un état de fait qui est acceptable vu l'état du parc des transports collectifs – une gestion artisanale de minibus sous-perfusion. Même si la mairie tente de prendre les choses en main, il est recommandé de donner une place importante au syndicalisme qui a su gérer depuis presque 40 ans de manière artisanale le transport public, bien que tous les véhicules en circulation appartiennent à des particuliers. Cela n'a pas empêché le secteur de répondre à la demande de la population, tant bien que mal.

Par ailleurs, la gestion sectorielle actuelle que les autorités exercent sur la capitale tchadienne a créé aujourd'hui une sorte de ségrégation socio-spatiale au niveau de la ville de N'Djamena. Dans cette situation ont vu le jour plusieurs sortes de périphéries urbaines face auxquelles la population et les transports ont de la peine à s'adapter, ce que nous allons voire dans la troisième partie de ce travail. Même si, à certaines échelles, les mototaxis tentent de répondre à la demande d'accessibilité de la population nécessiteuse, voire tout simplement à son droit à la ville. Enfin, la multiplication des intentions de bonne volonté qu'affichent les autorités par les lois et autres textes ne serviront à rien sans les actes, ces derniers devant être cohérents et concertés (concrétisation des engagements par des réalisations sur le territoire). Aujourd'hui, la pratique des mototaxis qui est acceptée par la population et l'Etat, mais de manière non-avouée pour ce dernier, contribue à répondre momentanément à certains niveaux de la demande de transport public.

PARTIE III.

N’DJAMENA : IMPACT SOCIO-SPATIAL DES MOBILITES

PARTIE III. N'DJAMENA : IMPACT SOCIO-SPATIAL DES MOBILITES

Dans cette troisième et dernière partie de notre recherche, il est important pour nous de voir le phénomène de la mobilité urbaine de manière précise sur certains arrondissements à savoir le 1er, 8e et le 9e, bien que, la vision d'ensemble de toute la ville de N'Djamena est la finalité recherchée. Il nous incombe de faire un choix de territoire à travers les dix arrondissements que compte la ville, afin de pouvoir mieux répondre aux hypothèses de recherches émises dès le début de ce travail. Dans cette partie du travail, il est pertinent pour nous de comprendre la mobilité urbaine dans la périphérie de la capitale tchadienne. Une périphérie à multiples visages sur plusieurs plans ; notamment social, culturel et géographique. De ce fait, nous nous appuyons sur les données issues de notre enquête de terrain – enquête de ménage de mobilité urbaine et entretiens – qui se sont déroulées entre février et avril 2013 au sein de la ville de N'Djamena (à travers le 1er, 8e et 9e arrondissement). Le choix des territoires enquêtés[309] repose sur plusieurs éléments, d'abord, sur l'accessibilité de ces territoires au reste de la ville, ensuite sur l'absence ou l'insuffisance des lignes et infrastructures routières qui donnent aux résidents de ces territoires l'accès au centre-ville. Puis, l'insuffisance des équipements socio-collectifs et le faible revenu de la population ont été pris en compte. Enfin, l'inégalité ou la ségrégation socio-spatiale visible à l'image des différents territoires de la ville nous ont convaincu sur les choix de ces arrondissements.

Cette troisième et dernière partie est composée de deux chapitres. D'abord, dans un premier chapitre (chapitre 6) nous allons montrer les diversités territoriales et les difficultés de transports de la population résidente dans le 1er, 8e et 9e arrondissement, sur la base des données d'enquête ménage de mobilité urbaine. Tout en ayant un regard critique sur la fonctionnalité du centre-ville. Par la suite, dans le dernier chapitre (le chapitre 7), nous allons voir les « conditions – types » de l'adaptation socio-spatiale aux mobilités urbaines et aux orientations d'aménagements.

[309] Voir en introduction générale.

CHAPITRE 6. SEGREGATION SPATIALE ET PROBLEME D'ACCESSIBILITE

INTRODUCTION

Dans ce chapitre, nous allons présenter les résultats du questionnaire des trois territoires dans lesquels les enquêtes ménages de mobilités urbaines se sont déroulées ainsi que le découpage de ces arrondissements en quartiers. Ce découpage n'obéit à aucune logique de maîtrise du territoire dans certains quartiers du 9e arrondissement. L'accessibilité à la commune du premier arrondissement se fait par l'unique voie de Farcha depuis le centre-ville, tandis que l'accessibilité à la commune du 9e arrondissement est assurée par deux-ponts. Un premier pont, qui date des années d'indépendance, est l'unique passerelle au niveau du quartier Chagoua entre le 6e et le 9e arrondissement. Ce dernier assure aujourd'hui l'essentiel des déplacements des piétons, des vélos et des motos. Au niveau de ce pont, le passage journalier des motos atteint parfois un effectif de plus de 50 000 motos selon le plan de circulation et de transport de la ville de N'Djamena (2012). Il est interdit aux véhicules de traverser ce pont depuis des années[310]. Le deuxième pont assure quant à lui l'essentiel du transport entre la ville de N'Djamena en direction de toute la partie septentrionale du pays en général et du 9earrondissement en particulier.

Le 8e arrondissement est un territoire, beaucoup plus accessible que les deux premiers. Le découpage communal de N'Djamena permet de faire une comparaison entre le centre-ville et la périphérie, ce qui n'est pas le cas dans certaines villes capitales comme Niamey, où la limite de périphérie n'est pas visible à travers la délimitation de limites d'arrondissements (Hadiara, 2014).

Dans ce chapitre, nous allons d'abord faire un aperçu des typologies d'habitat, tout en cherchant la particularité de chaque arrondissement à travers leurs délimitations et degré d'accessibilité. Ensuite, nous étudierons la place du transport public artisanal dans le quotidien de la population de ces lieux et afin de pouvoir mieux interpréter cet état des lieux.

[310] Il a été interdit à la circulation des véhicules au milieu des années 2000.

6.1. La périphérie urbaine de N'Djamena : une urbanisation à plusieurs visages

Aujourd'hui, la croissance démographique de la capitale tchadienne conjuguée à l'exode rural entraîne une extension urbaine incontrôlée et incontrôlable vers l'Est, l'Ouest et le Nord de la ville. Une extension urbaine qui prend ses sources à travers différents modes d'acquisition de terre (parcelle) dans la ville et ses périphéries : d'abord, les boulamas (chef traditionnel en dialecte local), ensuite la distribution des parcelles à la population par les différents services de l'Etat (mairie, cadastre, urbanisme…). La distribution assurée par l'Etat n'obéit pas aux critères d'équité ; ainsi l'informel impose ses empreintes dans l'étalement et la politique de gestion urbaine. Par ailleurs, la spéculation foncière qui est aujourd'hui l'une des sources de blanchiment d'argent d'origine hypothétique (issue de la corruption) fait que les autorités en place (la mairie centrale et les différents arrondissements) dépourvues de culture de gestion urbaine, assistent impuissamment à la généralisation du mécanisme informel de production spontanée de l'espace urbain. Ces éléments rendent difficiles voire impossible la formulation d'une politique de gestion urbaine d'ensemble au niveau de la ville de N'Djamena (Salah Idjemi et Laurent, 2013).

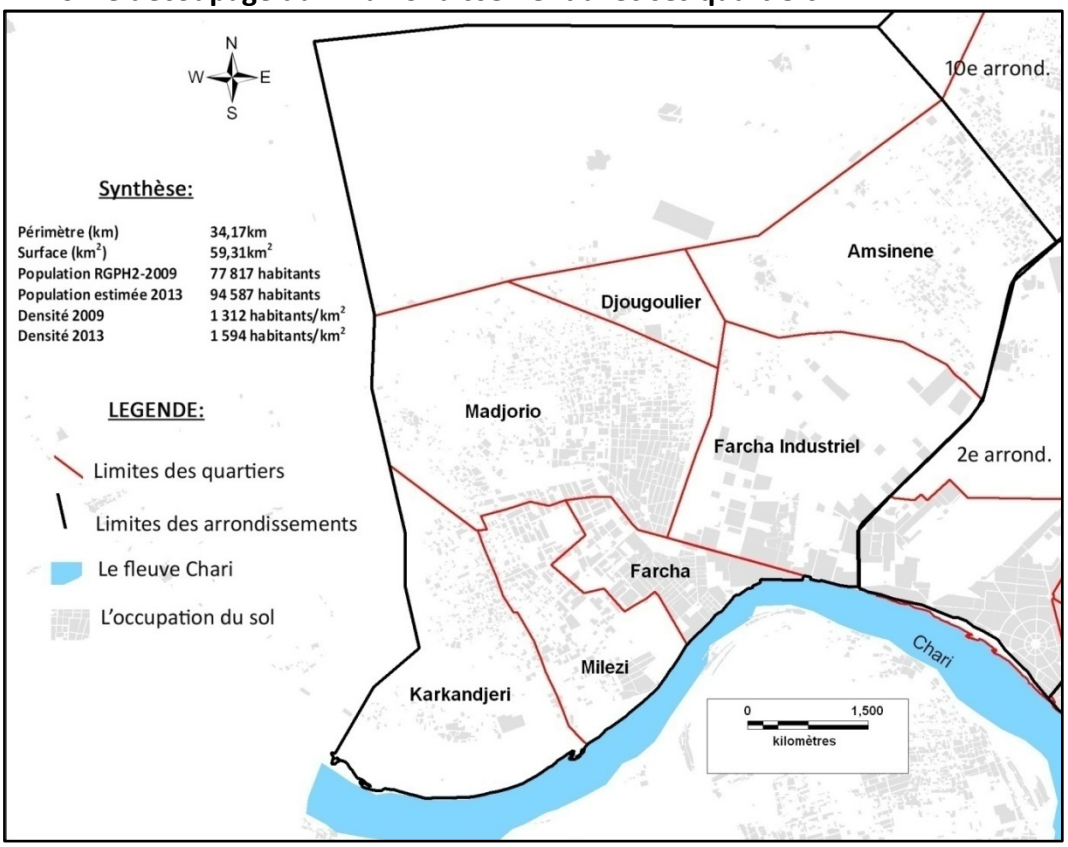
Par ailleurs, la structure sociale et l'hétérogénéité des pratiques sociales de la population tchadienne entraînent des mutations sociales qui sont à l'origine des mécanismes d'extension de la ville de N'Djamena. Ainsi, le cycle familial et le cycle socioprofessionnel témoignent de ces mutations sociales. Le géographe Goltob Mbaye Ngarassem (1998) écrivait qu'au Tchad, « c'est un ordre naturel des choses, les enfants majeurs quittent presque toujours le foyer parental, soit à la suite d'un mariage, soit pour des besoins de liberté, d'autonomie ou d'affirmation de leur statut d'adultes. La probabilité qu'une famille éclate en plusieurs noyaux est d'autant plus forte que les enfants sont nombreux ».

6.1.1. Le premier arrondissement

Le premier arrondissement est constitué de différents types de quartiers. A savoir ceux restructurés d'abord, ceux de l'ancien centre comme le quartier Milézi, puis des quartiers plus ou moins récents comme Madjorio, Djougoulié et une partie d'Amsinéné. Par contre, la plus grande partie de cet arrondissement a évolué par le recollement des lotissements à travers des décennies. Certains de ces lotissements sont beaucoup plus viabilisés par la population elle-même que d'autres acteurs à l'exemple des quartiers, Ethiopie et Farcha. Cet arrondissement se trouve à plus de 6km du centre-ville, les lots s'achètent à un prix exorbitant en comparaison de certains arrondissements comme le 9e et le 10e. Même si son accessibilité dépend d'une seule voie depuis le centre-ville.

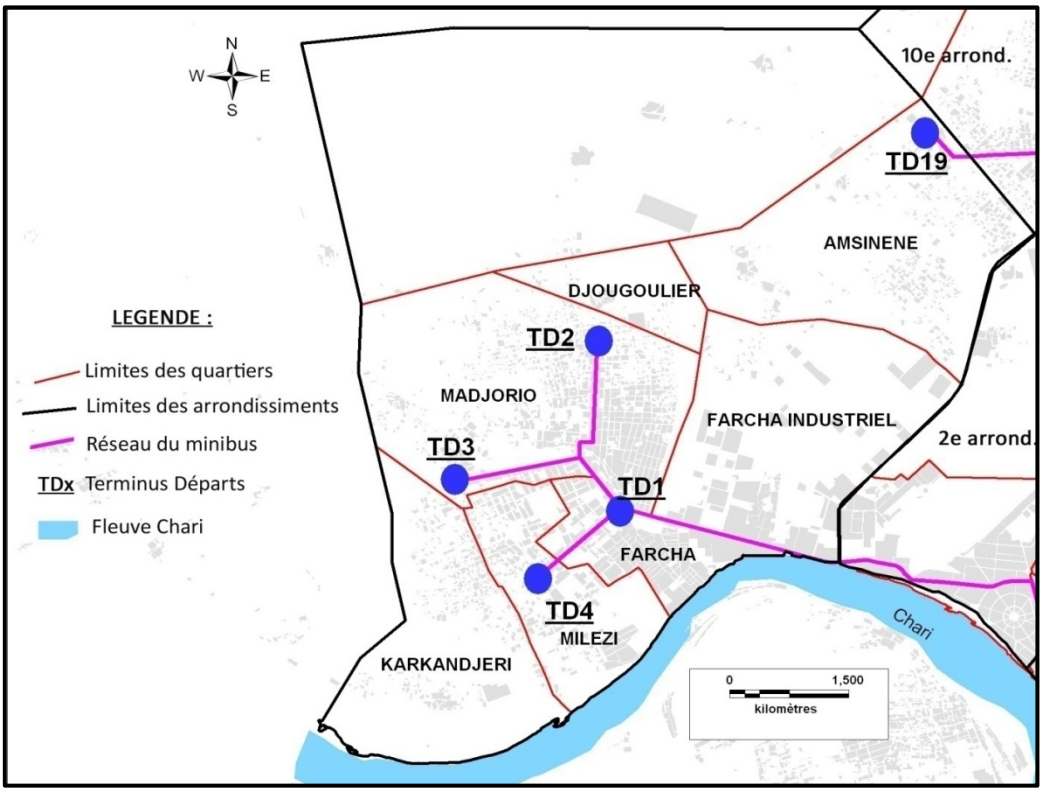
Parmi les autres arrondissements, le plus ancien des quartiers de la ville se retrouve dans cet arrondissement - le quartier de Milézie – qui date des années 1900. C'était un village des pêcheurs avant les années 1900 (Vivien, 2006). Ce qui veut dire avant même la création de Fort-Lamy (actuelle N'Djamena). Aujourd'hui, cet arrondissement concentre 38% d'habitat du type moderne dont (7%) des villas, et la majorité de ces villas appartiennent à l'ethnie Zaghawa (l'ethnie actuelle au pouvoir). Les villas représentent pourtant seulement 7% du type d'habitat au niveau de l'arrondissement, selon l'enquête ménage et 12% pour le 8e arrondissement, car les propriétaires des villas ont tous des voitures particulières pour se déplacer. Ce qui a fait que notre enquête s'est déroulée au sein des quartiers populaires de cet arrondissement. Et ce qui explique que le pourcentage des villas ne reflète pas la réalité du territoire.

Carte n° 16. Le découpage du 1er arrondissement avec ses quartiers



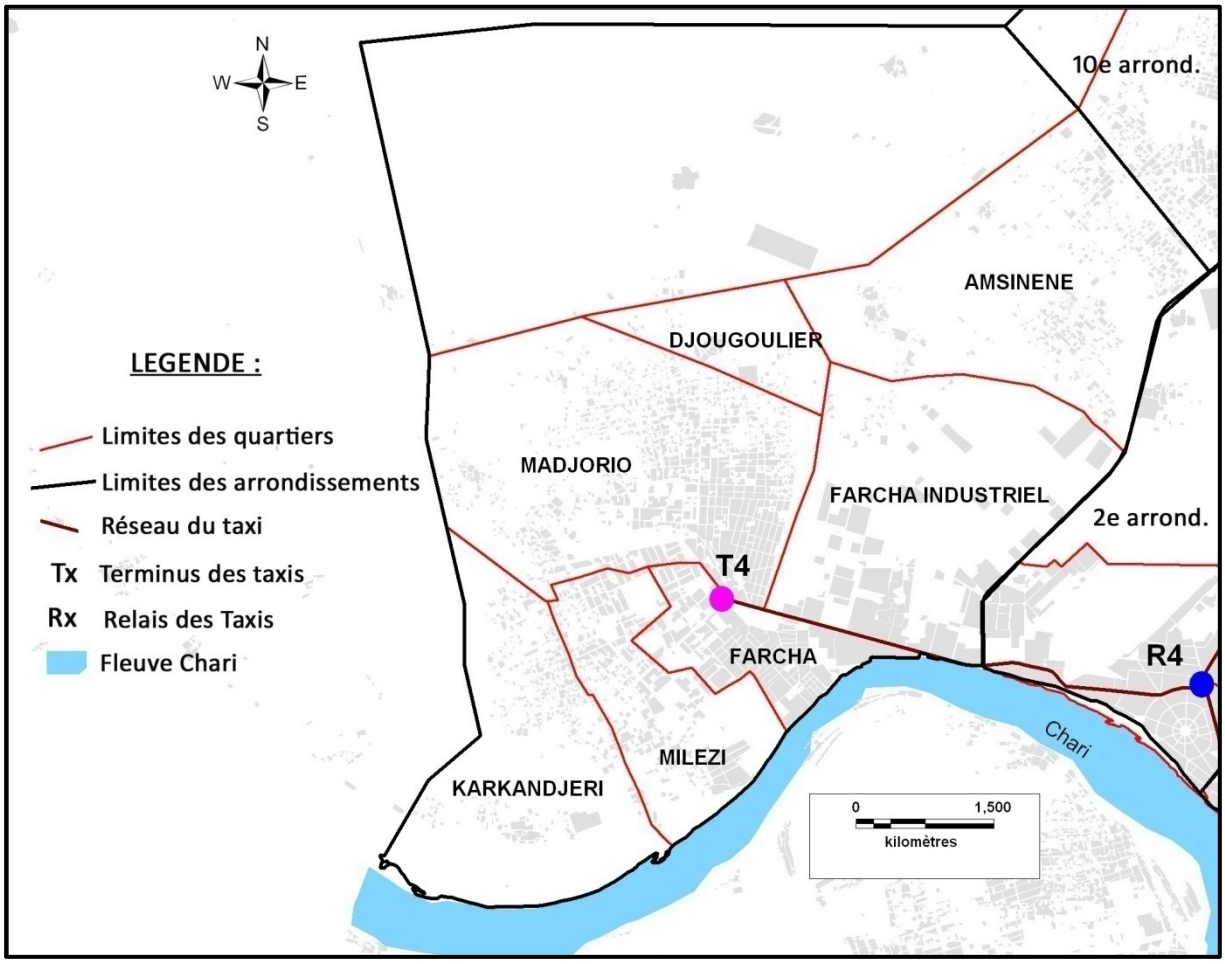
Source : RGPH2 ; Mairie de N'Djamena et nos estimations. Carte : réalisation Hassane Mahamat Hemchi

Carte n° 17. Le réseau du minibus dans le 1er arrondissement



Source : réalisation Hassane Mahamat Hemchi

Carte n° 18. Le réseau du taxi dans le 1er arrondissement



Source : réalisation Hassane Mahamat Hemchi

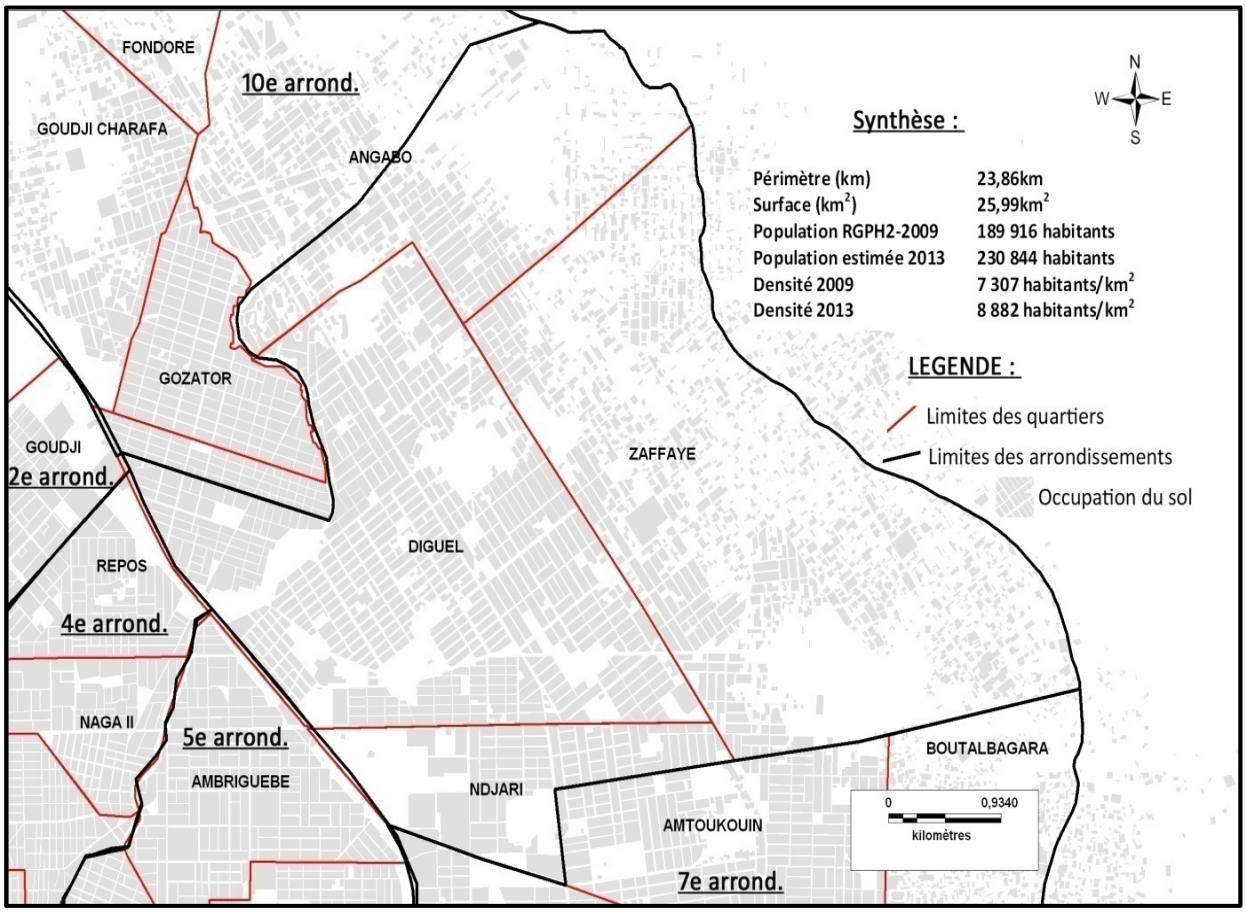
6.1.2. Le huitième arrondissement

Le huitième arrondissement a été créé dès le départ par une extension spontanée aux alentours de la première voie de contournement, puis tantôt à coup de lotissement. Les premiers types de logements spontanés qui se sont construits hors de la voie de contournement ont subi des restructurations (Ngarassem, 1998). Cet arrondissement, comme celui du 10e est toujours en extension continue, même sur les zones inondables. Une urbanisation spontanée initiée et gérée par les boulama au départ et aujourd'hui, entre restructurations, spéculation foncière et par le recollement des lotissements entre les agents de la mairie, du MATUH et aussi de la population.

Aujourd'hui, depuis que certains équipements administratifs de grande importance, comme certains sièges des ministères et aussi des directions générales, ont été délocalisés dans cet arrondissement, la spéculation foncière a pris une autre tournure dans les quartiers

implantés entre le 8e et 7e arrondissements. Il faut aussi ajouter que la construction des villas des hôtes[311] par le gouvernement a donné une nouvelle dynamique urbanistique de l'arrondissement comme un centre administratif de second rang par rapport au centre-ville. C'est une nouvelle polarité qui s'est créée pour un peu décongestionner le centre-ville de la capitale tchadienne.

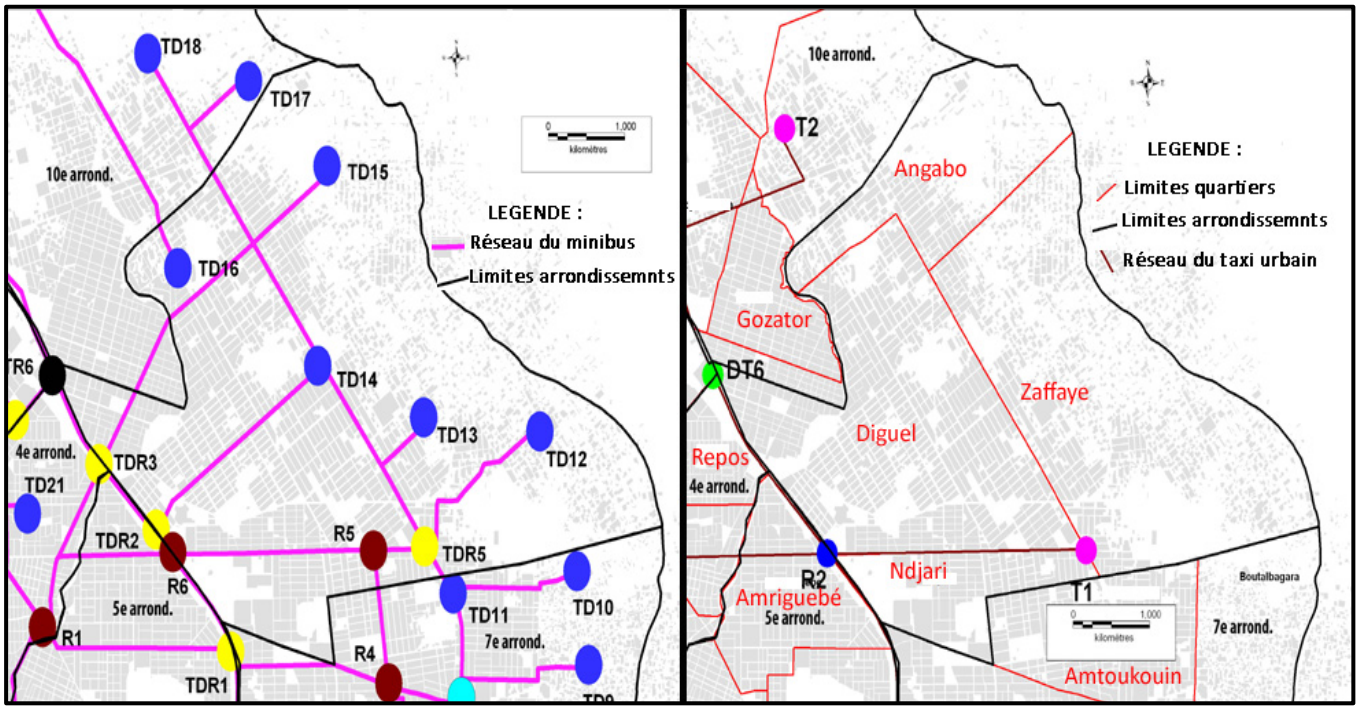
Carte n° 19. Le découpage du 8e arrondissement avec ses quartiers



Source : RGPH2 ; Mairie de N'Djamena et nos estimations. Carte : réalisation Hassane Mahamat Hemchi

[311] Des villas construites pour accueillir des hautes personnalités lors des différentes manifestations d'envergures régions, sous régionales ou internationales.

Carte n° 20. Le réseau du minibus et du taxi urbain au sein du 8e arrondissement



Source : réalisation Hassane Mahamat Hemchi

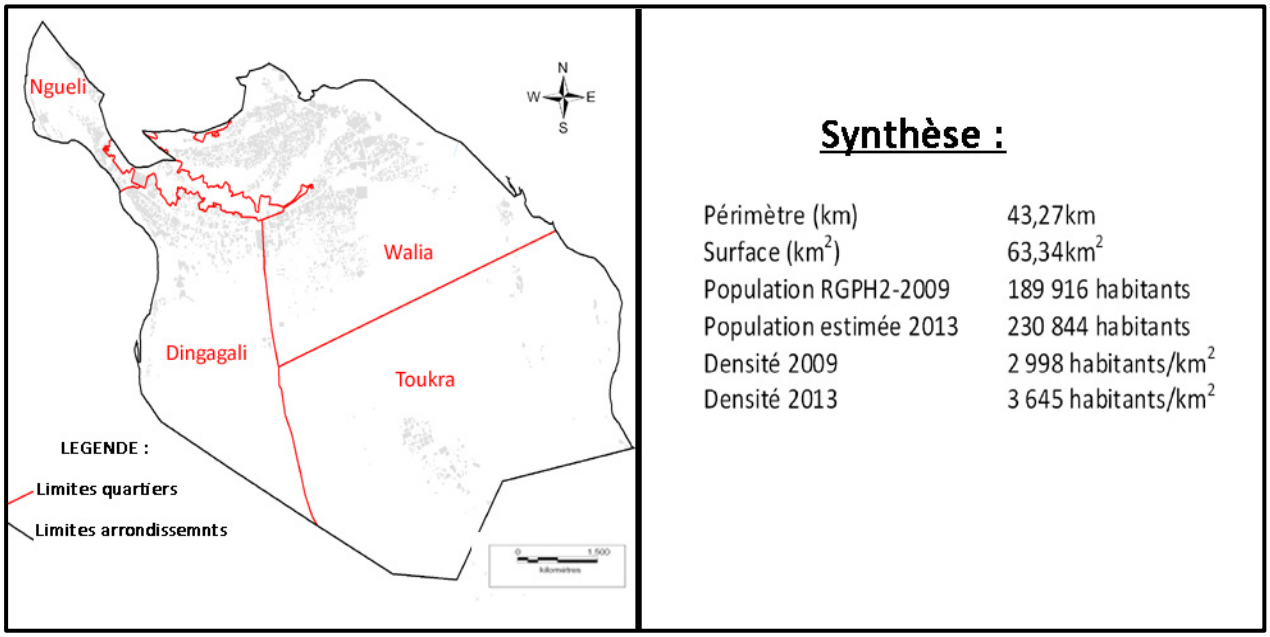
6.1.3. Le neuvième arrondissement :

Le 9e arrondissement est le seul qui n'arrive pas à être maîtrisé par les différents services en charge de la gestion urbaine. Dans ce territoire, la plus grande partie de la population réside sur les berges du Chari, ce qui veut dire sur des sites inondables et chaque année cet arrondissement connaît des inondations. Il y a eu des restructurations ponctuelles de certains quartiers (Gonmba, Digangali, Walia et Ngueli) et aussi la création de nouveaux lotissements. Ces lotissements ont été faits dans le quartier Digangali et celui du Toukra. Dans le premier, c'était une initiative pour le relogement des habitants déguerpis de l'ancien Gardolé du centre-ville (les sites actuels de l'hôpital mère et enfant, de la faculté de médecine, etc.), même si l'opération a connu une autre réalité entre clientélisme et spéculation. Par contre, du côté de Toukra, l'Etat a instauré des lotissements pour pouvoir loger les enseignants du supérieur depuis qu'une partie de l'université de N'Djamena a été installée dans cet arrondissement (Toukra).

Enfin, aujourd'hui, le gouvernement tchadien tente d'instaurer des projets de logements sociaux à bas prix au bénéfice de la population n'djamenoise, à travers des accords de

partenariat, avec le Royaume du Maroc par le biais du groupe ADDOHA[312] en 2014. En effet, il a été question de la construction de 15 000 logements sociaux pour une valeur de 300 millions d'euros et aussi de la construction d'une usine de cimenterie. C'est ainsi, que le gouvernement tchadien promet viabiliser entre 3 000 et 5 000 parcelles et y construire 500 logements sociaux par an[313]. Cette initiative permet aussi de créer plus de 5 000 emplois, tout en réduisant le déficit de logement au Tchad. Mais la question est de savoir si cela est possible face à la crise actuelle que le pays traverse. Selon un communiqué du gouvernement qui contient ce qui suit : la « conjoncture économique et financière particulièrement difficile qui s'annonce pour notre pays, due à la baisse vertigineuse des prix du pétrole dans le monde, et au regard du retard accusé dans la finition des travaux des infrastructures d'accueil », le Tchad a décidé de « retirer son offre d'abriter » le 25e sommet des chefs d'État et de gouvernement de l'Union Africaine (UA) qui devait se tenir à N'Djamena en juin 2015[314] (selon le site TchadConvergence).

Carte n° 21. Le découpage du 9e arrondissement avec ses quartiers



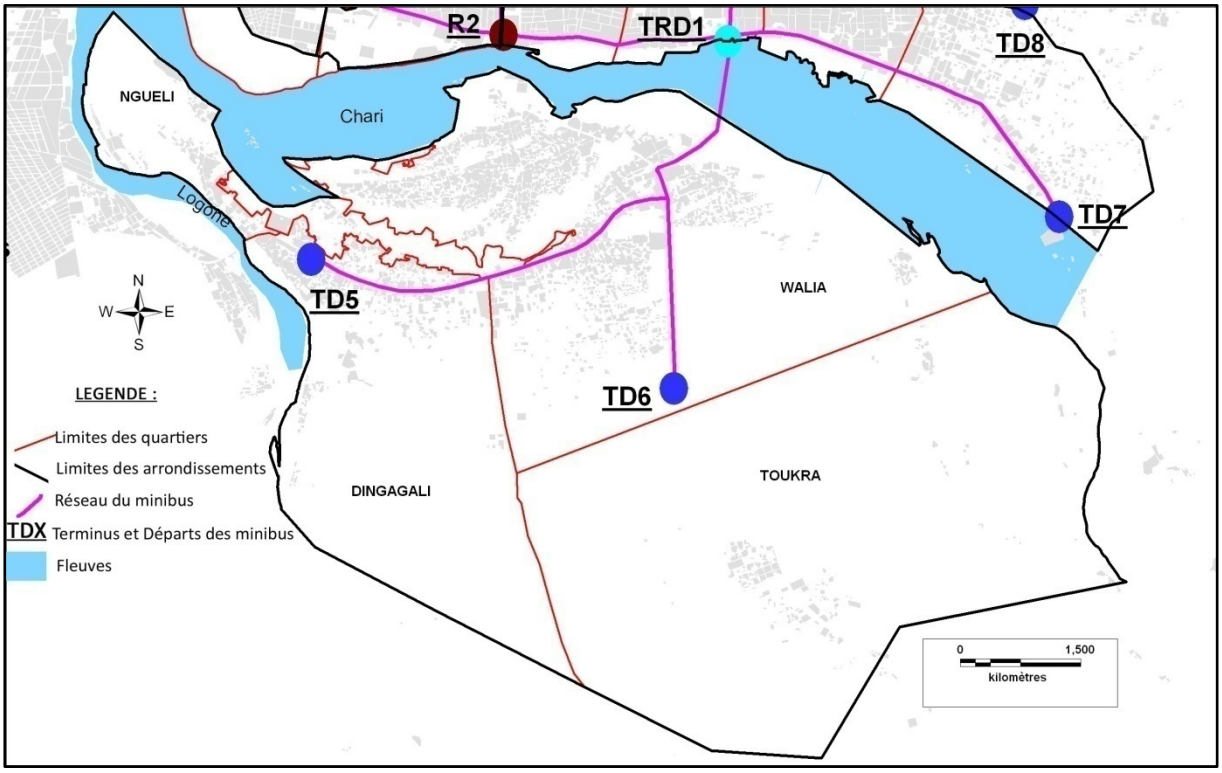
Source : RGPH2 ; Mairie de N'Djamena et nos estimations. Carte : réalisation Hassane Mahamat Hemchi

[312] Addoha Djouma promotion est le premier groupe d'immobilier marocain créé en 1980. Il exerce ses activités au Maroc et dans certains pays d'Afrique Subsaharienne.

[313] http://www.journaldutchad.com/article.php?aid=6240

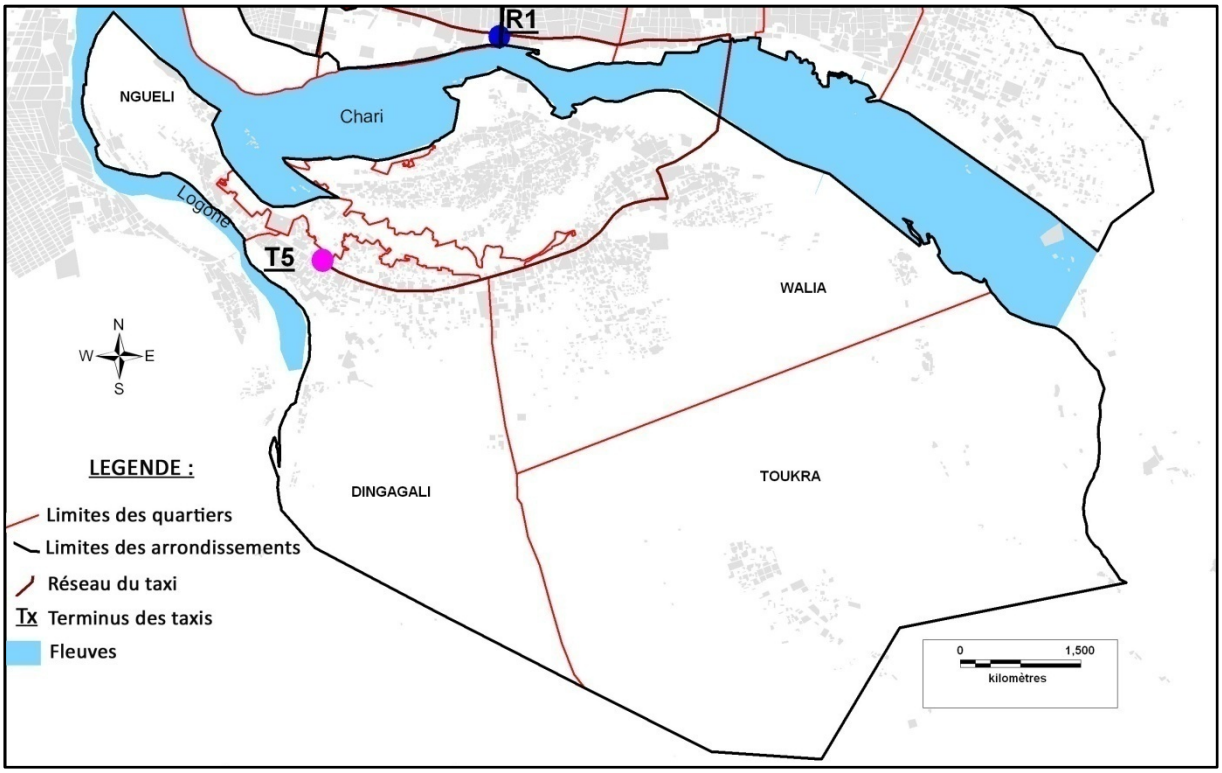
[314] http://tchadpages.com/le-tchad-nabritera-pas-le-25e-sommet-de-lua-prevu-pour-juin-2015/

Carte n° 22. Le réseau du minibus au sein du 9e arrondissement



Source : réalisation Hassane Mahamat Hemchi

Carte n° 23. Le réseau du taxi urbain du 9e arrondissement



Source : réalisation Hassane Mahamat Hemchi

6.2. Les caractéristiques de l'habitat et de son développement

La genèse et la classification de l'habitat de la ville de N'Djamena est très complexe au regard des différents types que l'on peut remarquer. Les différents types d'habitat de la capitale tchadienne peuvent être classés en trois catégories, avec parfois plusieurs sous-groupes à l'intérieur de chaque catégorie : d'abord, l'habitat traditionnel qui est en banco ou en poto-poto[315] prédominant, puis l'habitat semi – moderne qui est composé des maisons construites avec des briques cuites rouge et enfin l'habitat moderne qui est un type ou les maisons sont en dur, des villas en parpaing (bloc).

Aujourd'hui, le type d'habitat situé dans l'ancienne ville, notamment autour de la grande mosquée, se caractérise par la présence dominante du type traditionnel, par l'ancienneté de ses constructions et une forte densité de la population (RGPH, 2009). L'ancienne ville regroupe également les bâtiments publics et les administrations. A l'opposé de la vieille ville, surtout au-delà de la première voie de contournement, l'habitat est beaucoup plus récent, caractérisé par l'émergence de la notion urbanistique à coup de lotissements. Ainsi, nous allons décrire les différents types d'habitat que compte la ville de N'Djamena dans les paragraphes qui suivent.

6.2.1. L'habitat traditionnel

L'habitat traditionnel est un type d'habitat composé des logements construits en matériaux traditionnels dits poto-poto et/ou en banco. Ces constructions faites avec des matériaux naturels et rudimentaires ont des toits couverts en tôles ou même parfois en poto-poto. Ce style de logement est beaucoup plus donné à des classes défavorisées de la population (ceux qui n'ont pas assez de revenus stables). Au sein de la ville de N'Djamena, l'on peut en trouver d'assez nombreux, même dans les quartiers centraux du centre-ville comme Mardjadafak, Djambal Bahar, Ridina, etc. Mais par contre, dans les quartiers périphériques, il est fonction de la dynamique de chaque arrondissement. Dans le 9e arrondissement, ils sont beaucoup plus représentatifs que les autres types d'habitat, tandis que dans le premier, à

[315] En Afrique noire comme au Tchad, le mot poto-poto veut dire « boue séchée servant à construire des murs » ou des maisons. [http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/poto-poto/63021]

part les vieux quartiers comme Milézi et Madjorio, les constructions sont de type semi-moderne et moderne, en comparaison des autres arrondissements enquêtés.

Les maisons construites en poto-poto ont deux types de toits : d'abord celles qui ont des toits en tôles et enfin celles qui ont des toits en poto-poto. Cette dernière est en état de disparition face au développement économique que connaît le pays, ces dernières années. La plupart de ce type d'habitation (toit en potopoto) date des décennies soixante, soixante-dix et quatre-vingt. Mais aujourd'hui, à travers la ville de N'Djamena, les habitations qui ont des toits en tôles sont prédominantes dans presque tous les arrondissements de la ville.

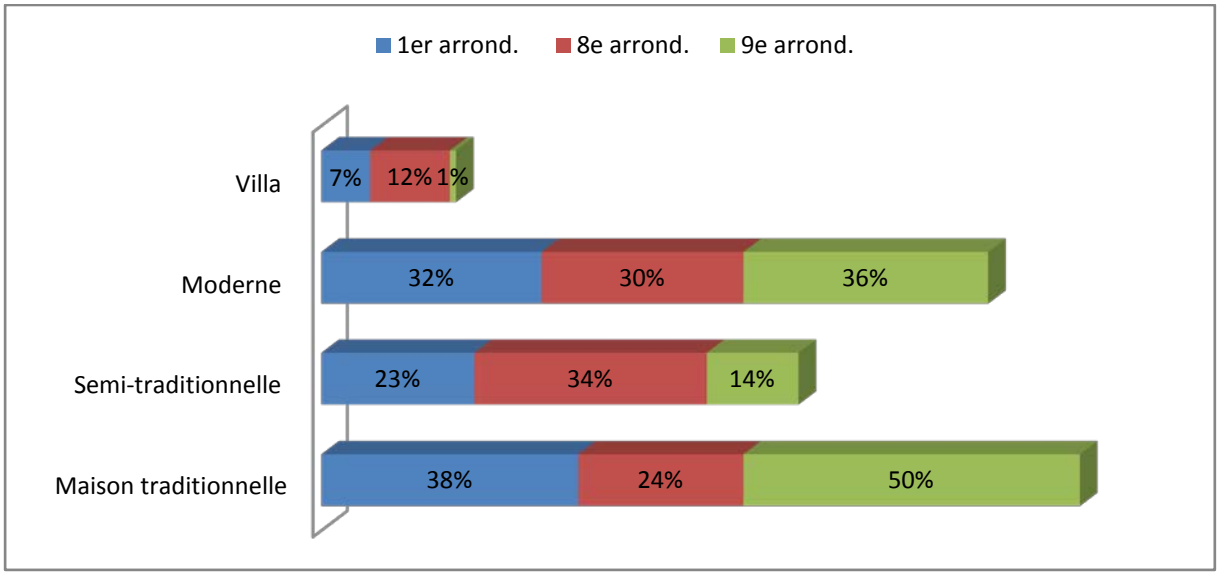
Tableau n° 28. Les différents types d'habitats selon l'enquête ménage

	Pourcentage
Maison traditionnelle	37,24%
Semi-traditionnelle	24,42%
Moderne	38,34%
Total	100,0%

Source : Enquêtes personnelles, N'Djamena, février-avril, 2013

Le tableau n°28 nous donne une idée des pourcentages des différents types d'habitat au sein de la ville de N'Djamena à travers les trois arrondissements enquêtés. Mais par contre, ces données cachent une certaine réalité qui apparaît lorsqu'on regarde en détails chaque territoire (arrondissement). Ainsi, au sein des données cumulées, l'on trouve la part des villas modernes qui représenteraient pour les trois arrondissements enquêtés une valeur de 5,61%. Pourtant, ce n'est pas le cas si l'on considère chaque arrondissement comme entité à part. Les valeurs détaillées de chaque type d'habitat au niveau de trois arrondissements enquêtés est représenté dans le graphe n°5.

Graphe n° 5. La répartition en pourcentage des différents types d'habitat à travers les arrondissements enquêtés



6.2.1.1. Type d'habitat traditionnel aux toits en tôles

L'habitat traditionnel aux toits en tôles regroupe les logements construits en poto-poto, localement appelés *bète-tiné* (qui veut dire en arabe local : maison en argile).

Photos n° 54. Habitat traditionnel aux toits en tôles



Ces images nous illustrent l'habitation du type traditionnel avec les toits en tôles. Sur la première, les croix sont les signes que la mairie met sur les maisons qui se trouvent sur les emprises des voies publiques lors des restructurations. Il s'agit ici de la restructuration du quartier coq-ville dans le 1er arrondissement.

Certains propriétaires de ce type de logement, dès qu'ils arrivent à avoir les moyens, assurent les crépissages des différentes façades à l'aide du ciment par la fixation de grilles ou de pointes. D'autres vont aussi faire du faux-plafond en planche pour réduire les bruits des gouttes d'eau en saison de pluies et aussi pour atténuer la chaleur accablante que vit la ville de N'Djamena en été.

6.2.1.2. Les types d'habitats traditionnels aux toits en poto-poto

Dans ce style d'habitat traditionnel, tous les logements sont faits uniquement en poto-poto pour les murs de soutènement comme pour les toits. Ce type de logement est une pratique ancienne. Mais aujourd'hui, ils sont l'œuvre de ceux qui n'ont aucun revenu mensuel ou annuel (Ngarassem, 1998 ; Dobingar, 2001) dans la périphérie urbaine et dans les autres villes du pays. Car, ce type d'habitat ne demande rien du marché ; le sable, l'on obtient en creusant la cour de la concession, l'on peut ramasser les bancos au niveau de la périphérie de la ville, et les bâtons comme support au toit dans les forêts avoisinantes. Par ailleurs, ce type d'habitat à caractère ancestral est en phase de disparition dans le centre-ville.

Pour ce type de logement, l'on n'a pas besoin de moyens matériels et financiers pour se faire une chambre. Il suffit d'avoir la force pour fabriquer les briques et de l'aide des parents pour le reste des matériaux. Ce type de logement demeure l'unique moyen pour se faire un toit (une maison), pour ceux dont le phénomène d'exode rural les a entraînés en direction de N'Djamena. Ce sont des maisons sans cour et souvent dispersées dans les zones non-réglementaires de la périphérie de la ville. A l'exemple de la création du quartier Diguel (dans les années 1980 et 1990) où il y avait un quartier qui s'appelait *djari samini* qui veut dire littéralement *voisin, excuse-moi !* Cette appellation a été donnée par la population du quartier, parce que les maisons n'ont pas des cours et que chaque famille peut traverser la cour de son voisin pour aller chez soi ou pour aller en ville. Ce sont des quartiers qui se sont créés par la volonté des boulama (les chefs traditionnels). Ainsi, l'Etat assure la restructuration de ces quartiers après des années d'existence pour les satisfaire en voirie – réseau – diverse (VRD) et pour le ramassage des ordures ménagères.

Photos n° 55. Habitat traditionnel avec du toit en poto-poto



Ces images montrent à quoi ressemble la typologie de l'habitat traditionnel. La première photo nous montre le mélange de ce type d'habitat entre les maisons qui ont les toits en tôles et celles qui sont en poto-poto. La deuxième nous montre l'absence de mur. Si jamais ils existent, ils sont faits en paille ; parfois, les vérandas, les cuisines et les toilettes sont faites en paille.

L'habitat traditionnel est du type spontané, non cadastré et prend ses origines sur des terres non-apurées. Ce sont souvent des habitations précaires qui donnent naissance à des quartiers non-réglementaires. Ces logements sont tous construits exclusivement de façon traditionnelle en matériaux non-durables et souvent rudimentaires. Par ailleurs, la population résidente dans ce type d'habitation a un revenu et un pouvoir d'achat très faible. Certains sont installés à N'Djamena depuis peu de temps (ceux qui sont dans la périphérie de la ville). Dans ces quartiers, la population conserve généralement les modes et usages de vie des ruraux. Ce type d'habitat a pour inconvénient de ne pas résister aux intempéries (les pluies) et nécessite un entretien régulier.

6.2.2. L'habitat semi-moderne

L'habitat semi-moderne est une appellation que je viens de donner pour cette étude. Cette différenciation nous permettra de faire une lecture fidèle aux différents types d'habitat qui existent au sein de la ville de N'Djamena. Car, l'habitat semi-moderne se définit comme étant le type de maison construite avec des briques cuites (rouges), tout simplement accompagné de ciment ou de boue comme joint. C'est une fabrication tchadienne, c'est-à-dire que la population fabrique des briques en terre, puis construit des fours pour brûler ces

dernières pour avoir des briques cuites (rouges). Bien qu'à l'origine les briques soient en boue, après cuisson, l'on aura des briques qui résistent à l'érosion causée par la pluie.

L'habitat de type semi-moderne demeure peuplé en majorité par des ménages de classe moyenne. Ils utilisent le sable pour construire les maisons avec des briques cuites, en attendant (quelques années) les jours meilleurs tout en faisant des économies afin d'assurer un crépissage en ciment sur toutes les façades. La particularité de ce type d'habitat réside en grande partie dans ses toits en tôles. Aujourd'hui, même certaines villas se font construire avec ce type de briques rouges.

Par ailleurs, le sol de N'Djamena est argileux, il faut donc pour la plupart des constructions des fondations à base de ferraillage accompagné de béton pour les poteaux, poutres et chaînages (du ciment, du gravier et du sable). De même pour la construction des chambres, car l'argile change de propriétés en saison de pluie entraînant des fissures sur les maisons n'ayant pas de bonnes fondations.

Photos n° 56. Habitat du type semi-moderne



Ces images illustrent le type d'habitat semi-moderne. Ici, l'on remarque sur la première photo (à gauche) le chaînage au niveau de la hauteur de la porte pour assurer la solidité de la chambre contre les fissurations qui seront causé par les eaux de pluie. La deuxième montre l'exemple d'une maison faite en briques cuites en ayant le sable comme joint. Dans ce cas de figure, on peut constater l'absence de chaînage et de poteaux comme support pour assurer sa solidité.

6.2.3. L'habitat en « dur » ou l'habitat moderne

C'est l'habitat de type moderne d'une manière générale dont le coût de construction est très élevé au Tchad en raison du manque des matériaux de construction. L'ensemble des matériaux de première nécessité pour ce type d'habitat est importé des pays voisins comme

le Cameroun ou le Nigeria. Depuis 2012, le Tchad produit son propre ciment, mais ce dernier est exporté vers d'autres pays comme la République Centrafricaine. La cimenterie tchadienne est dirigée par l'un des fils du président actuel. Comme partout dans la plupart de grandes entreprises de la place, le système de gestion demeure très problématique et systématiquement politisé[316], ce qui n'assure pas une répartition équitable des ressources de la nation à toute la population nécessiteuse (Kimitene, 2013).

Enfin, dans le passé, c'est au centre-ville que les maisons en dur étaient concentrées (les quartiers résidentiels) et habitées par la population la plus aisée de la ville et les expatriés. Mais depuis le début des années 2000, la construction de grandes maisons en dur s'est développée dans tous les quartiers de la ville. Selon l'enquête ménage de mobilité urbaine, c'est le 8e arrondissement qui contient le plus de villas : 11,7%, suivi du 1er arrondissement avec 7,21%. Les habitations appartiennent à des fonctionnaires de l'Etat et aussi à certains commerçants qui se sont enrichis de manière hypothétique dans le commerce ou dans l'administration.

Photos n° 57. Habitats du type moderne

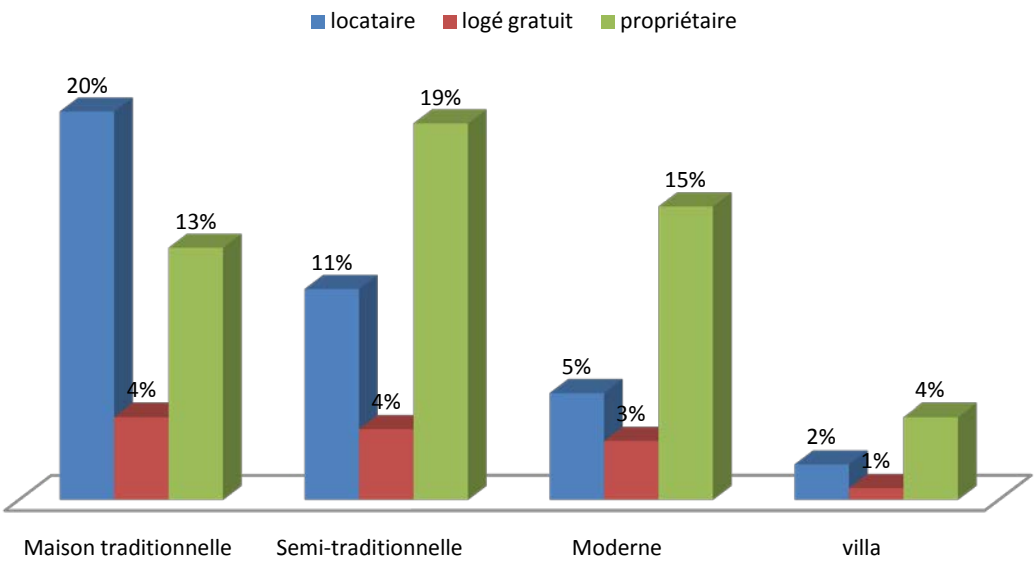


Illustrations de villas construites en briques de parpaings. Ces images prises dans le premier arrondissement montrent bien la prolifération des villas particulières à travers la ville de N'Djamena qui est aujourd'hui un phénomène social d'exposition de sa richesse.

[316] http://tchadonline.com/

Dans tout le périmètre urbain de la ville de N'Djamena, les constructions se font sans restriction dans un contexte où la politique de logement social de grande envergure est absente et où le véritable problème réside dans l'absence de suivi des constructions en tout genre au sein de la capitale tchadienne. Pourtant, la règlementation des nouvelles constructions peut rapporter des recettes à la mairie tout en réduisant la problématique de l'habitat.

Graphe n° 6. Croisement entre le statut d'occupation et le type d'habitat à travers les trois arrondissements enquêtés



Le croisement entre le statut d'occupation et la typologie d'habitat à travers les différents arrondissements nous montre une prédominance de presque 20% de locataires dans les maisons du type traditionnel, et plus de 10% de locataires dans les maisons du type semi-traditionnel. Par contre, le statut propriétaire est représenté à presque 20% des maisons du type semi-traditionnel. Presque 15% des maisons modernes appartiennent aux propriétaires. De même, 13% de maisons traditionnelles appartiennent aux propriétaires. Enfin, le statut logé gratuit demeure le seul qui se retrouve faiblement représenté à travers les différents types de logements. Même si, ce dernier est faiblement reparti, le fort taux revient aux maisons du type traditionnel (4%), suivi du semi-traditionnel (4%) et enfin les maisons du type moderne cumulé avec les villas (4%).

Tableau n° 29. Synthèse des avantages et inconvénients des différents types d'habitat de la ville de N'Djamena

	Habitat du type traditionnel aux toits en tôles	Habitat du type traditionnel aux toits en poto-poto	Habitat du type semi-moderne	Habitat du type en dur ou moderne
Inconvénients	- Erosion des façades par la pluie - Il fait chaud à l'intérieur dans la journée - Trop de bruit en saison de pluie	- Erosion des façades et des toits par la pluie - Risque d'effondrement des toits - Mauvaise image urbaine	- Il fait chaud à l'intérieur - Beaucoup de bruit en saison de pluie - Inaccessible à certaines couches sociales.	- Très cher pour la plupart des couches sociales - Demande une main d'œuvre qualifiée - Problème d'entretien
Avantages	- Moins cher - Sable et banco disponibles dans tous les quartiers périphériques - Pas besoin de main-d'œuvre qualifiée	- Moins cher - Sans main d'œuvre qualifiée - Pas de bruit en saison de pluie - Propice à toutes les saisons	- Moins cher que l'habitat en dur - Résiste à l'érosion de la pluie - Main d'œuvre disponible à un prix abordable	- Résiste aux différentes contraintes (durabilité) - Possibilité de mettre en location - Une garantie contre tout risque

Réalisation : Hassane Mahamat Hemchi

La disposition en trois catégories de la typologie de l'habitat au sein de la ville de N'Djamena ne donne pas une idée exacte des caractéristiques locales, mais elle a l'avantage de donner les tendances actuelles, les contraintes et atouts de chaque typologie, indépendamment de sa localisation. La leçon qu'on peut tirer de cette typologie est qu'au Tchad en général et à N'Djamena en particulier, il n'y a ni logique de zonage urbain, ni application des règles urbanistiques comme l'alignement ou le recul selon les règles urbaines, ni respect de la hauteur de la construction. C'est un fait qui peut entraîner des effets irréversibles pour l'image de la ville à long terme et surtout une non-maîtrise de la hiérarchisation.

6.2.4. L'absence d'efficacité dans la politique de logement

Aujourd'hui, la volonté politique affichée par les hautes autorités de mise en place d'un habitat économique accessible à toutes les couches de la population n'djamenoise bât des ailes. Différentes initiatives se multiplient à la télévision et des accords de partenariat avec différents bailleurs ont été signés depuis les années 2000. Mais sur le terrain, il y a une absence d'effets concrets de taille en rapport avec ces déclarations. La population à faible revenu est souvent poussée dans les quartiers périphériques de la ville par les réalités sociales. Les réalisations dans le domaine de la promotion de l'habitat économique sont

insuffisantes, pour ne pas dire inexistantes dans le domaine de la production du logement. Depuis la période des indépendances (1960) jusqu'au début des années 2000, seulement 150 logements en location-vente ont été construits (Ngarassem, 1998). De ce fait, les n'djamenois se débrouillent pour se loger. Ils construisent là où ils trouvent un terrain à portée de leur revenu. Or, cela n'est possible qu'à la périphérie. Mais, cette possibilité ne fait qu'accentuer la prolifération spontanée de l'habitat non-règlementaire et souvent de qualité médiocre.

Il fut un temps où le gouvernement tchadien avait lancé un programme de logement à travers un projet intitulé Développement Urbain et Amélioration de l'Habitat (DURAH). Ce projet avait bénéficié de l'aide du Programme des Nations-Unis pour le Développement (PNUD) et du financement du gouvernement tchadien dans les années 2000 avec l'assistance technique de l'ONU-Habitat pour la viabilisation à N'Djamena du site Goudji Hamaral-Goz "Patte d'oie" entre la période de 2004 à 2007.

Cette initiative vise d'abord, la « construction de 12.000 logements et l'amélioration de l'habitat » sur le site de la patte d'oie. Malheureusement, « seuls 70 logements y sont construits à ce jour»[317]. Le gouvernement avait décidé d'octroyer ces réalisations (les 70 logements) aux fonctionnaires de l'enseignement supérieur, surtout aux enseignants du supérieur. Mais dans les faits la « cité de la patte d'oie : la désolation et… l'impuissance. Les 70 logements des enseignants tchadiens usurpés et distribués aux généraux et officiers Zaghawa », écrivait en titre le site d'informations tchadactuel[318].

Ensuite, après l'échec du projet DURAH, il a été question que le gouvernement tchadien crée la Société de Promotion Foncière et Immobilière (SOPROFIM) en 2009, avec pour mission de faire un programme de logements sociaux, de viabilisation des quartiers en vue de permettre aux populations d'avoir accès aux logements décents.
Nous allons voir dans les paragraphes qui suivent, la particularité de chaque arrondissement à travers les données d'enquêtes au niveau du 1er, 8e et 9e arrondissement.

---

[317] http://www.afriquinfos.com/articles/2014/6/14/tchad-demarrage-travaux-construction-15000-logements-sociaux-255457.asp

[318] http://www.tchadactuel.com/?p=4911

6.3. La délimitation des quartiers et l'inégale répartition des équipements socio-collectifs

6.3.1. La dénomination et la délimitation des quartiers de la ville

La disposition des catégories sociales obéit à une certaine ségrégation spatiale à travers la ville de N'Djamena. Les appellations des quartiers sont influencées par l'arabe local (Zakaria Fadoul, 2007). Cette influence n'a aucune reconnaissance auprès des autorités à part les noms des vieux quartiers centraux qui sont restés les mêmes. Mais, les appellations de certains quartiers périphériques sont aujourd'hui une pratique de fait imposée par la culture sociale locale pour faciliter la localisation des individus à travers la ville face à l'incessante extension de la ville.

Tableau n° 30. Noms de certains quartiers de la ville de N'djamena

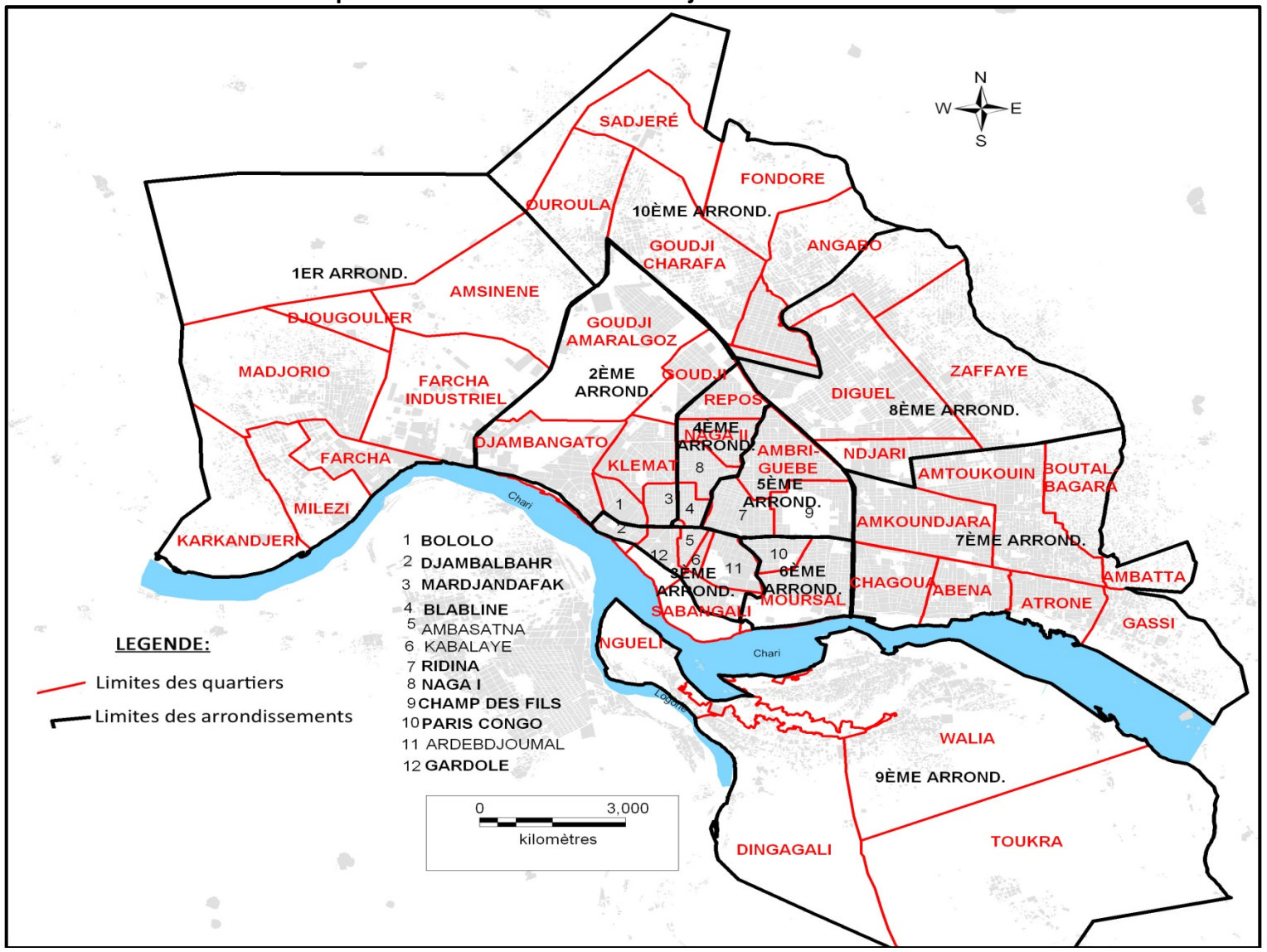
Noms des quartiers	Signification en arabe
Am- Riguébé	Qui possède un petit cou
Am- Bassatna	Nous nous sommes réjouis
Djambal Bahr	A côté de la mer
Arbout - Soulbak	Serre-toi, la ceinture
Kileb –Mât	Le petit chien est mort
Erdeb –Djoumal	Le tamarinier des dromadaires
Dar – As – Assalam	La terre du salut
Abêna	Nous l'avons dénié
Goudji	Toupet
Ridina	Nous avons consenti
Bololo	Un terrain inondable ou boues
Sabangali	En haoussa « la nouvelle ville fortifiée[319] »
Senegalai	Nom de formation française
Mardjâne- Daffack	Les bijoux se sont rependus par terre
Sara – Moursal	Sara messager ou messager de Sara

Source : Dr Zakaria Fadoul « Le paysage linguistique de Fort – Lamy de 1900 à nos jours ». Annales de l'Université de N'Djamena, série A. N°3 – 2007

Les limites des différents quartiers de la ville de N'Djamena n'obéissent pas à la logique de délimitation des arrondissements (cf. carte n°24). Cette réalité peut être vérifiée par les limites de certains quartiers comme Angabo et Diguel qui sont répartis sur plusieurs arrondissements.

[319] http://makaila.over-blog.com/article-l-arbitraire-s-intensifie-au-tchad-avec-les-evictions-forcees-97309776.html

Carte n° 24 : La délimitation des différents quartiers à travers la ville de N'Djamena



Source : réalisation Hassane Mahamat Hemchi

Tableau n° 31. Répartition des quartiers avec le nombre des carrés dans les arrondissements enquêtés

	1er arrond.	Nbre de carrés[320]	8e arrond.	Nbre de carrés	9e arrond.	Nbre de carrés
Noms des quartiers	Amsinene	6	Andjaré	39	Digangali	3
	Djambagato	4	Angabo	32	Goumna	5
	Djougoulier	5	Diguel	38	Kabe	8
	Farcha	8	Zaffaye	24	Ngueli	8
	Guilmeye	5			Toukra	6
	Karkandjéri	5			Walia	5
	Madjorio	11				
	Milezi	6				
	Ouroula	10				

Source : Mairie de la ville de N'Djamena

Par ailleurs, il y a des incohérences dans le regroupement des différents quartiers à travers la ville (cf. tableau n°33). Le quartier Djambagato se retrouve dans l'effectif des quartiers du 1er arrondissement et pourtant, sur le terrain, il fait partie du 4e arrondissement. En effet, les différents quartiers ne sont autres que le regroupement des carrés (voir tableau n°26). De même, les limites des quartiers selon le découpage de la mairie ne répondent pas à la réalité sur le terrain que la population vit au quotidien. Au sein du 9e arrondissement, les services municipaux ont répertorié six quartiers (Walia, Goumna, Digangali, Ngueli, Kabe et Toukra), mais sur le terrain, la population a une autre appellation des quartiers à savoir : Walia Ngueli, Walia Ngonba, Walia Hadjaraï, etc. Cette appellation n'a rien à voir avec les limites géographiques (cf. tableau n°32). Ces appellations connues de tous à l'échelle de la ville ne figurent dans aucun registre des autorités municipales. Une délimitation figée dans l'esprit des individus vivent sur ces territoires, acceptés comme une référence identitaire de ces lieux.

[320] Le carré est une appellation tchadienne de la délimitation la plus petite après le quartier. Il peut être dans certains cas l'îlot, mais aussi dans d'autres cas, comme dans l'appellation actuelle des services d'urbanisme, la section. La section, c'est le regroupement de plusieurs îlots. Ainsi, le quartier peut être l'assemblage de plusieurs îlots ou de sections. Et dans le cas du Tchad, plusieurs carrés.

Tableau n° 32. La composition des arrondissements enquêtés et leurs quartiers selon les appellations de la population

1 er arrondissement	Amsinéné, Ardeptimane, Beyrouth, Carré 2, Carré 3, Carré 4, Carré 5, Coq ville, Djougoulié, Ethiopie, Farcha Montagne, Hillé Houdjadje, Madagascar, Madjorio, Milézi, Zaraf…
8e arrondissement	Diguel Andjaré, Diguel Angabo, Diguel Angabo château, Diguel Centre, Diguel Darsalam, Diguel Est, Diguel palais, Diguel Ryad, Diguel Zaffaye Est, Diguel Zaffaye Ouest, Hillé Hadjaraï….
9e arrondissement	Digangali, Ngueli, Toukra, Walia barrière, Walia Centre, Walia Comroback, Walia Digangali, Walia Gomtokri, Walia Hadjaraï, Walia Ngonba, Walia Ngueli, Walia pont bascule, Walia 3AS…

Source : Enquêtes personnelles, N'Djamena, février-avril, 2013

Tableau n° 33. Les différents quartiers de la ville de N'Djamena

1er arrondissement.	9	60
	QUARTIER	**NOMBRE DE CARRE**
	DJAMBANGATO	4
	FARCHA	8
	MADJORIO	11
	MILEZI	6
Total Quart /Carrés	4	29
	AMSINENE	6
	DJOUGOULIER	5
	GUILMEYE	5
	KARKANDJERI	5
	OUROULA	10
Total Quart/Cars	5	31
2e arrondissement	5	43
	BOLOLO	4
	DJAMBAL BAHR	4
	GOUDJI	9
	KLEMAT	12
	MARDJAN DAFFACK	14
Total Quart /Carrés	5	63
	5	37
	AMBASSATNA	10
	ARDEB DJOUMAL	11
	GARDOLE	5
	KABALAYE	6
	SABANGALI	5
Total Quart /Carrés	5	37
4e arrondissement	4	53
	BLABINE	13
	NAGA I	19
	NAGA II	14
	REPOS	7
Total Quart /Carrés	4	53
5e arrondissement	2	56
	AMRIGUEBE	22
	RIDINA	34

Total Quart /Carrés	2	56
6e arrondissement	2	35
	MOURSAL	21
	PARIS CONGO	14
Total Quart /Carrés	2	35
7e arrondissement	7	169
	CHAGOUA	48
	DEMBE	31
Total Quart /Carrés	2	79
	AMBATTA	21
	ATRONE	10
	AMTOUKOUI	32
	BOUTALBAGARA	20
	KOURMANADJI	7
Total Quart /Carrés	5	90
8e arrondissement	4	133
	DIGUEL	38
	NDJARI	39
Total Quart /Carrés	2	77
	ANGABO	32
	ZAFFAYE	24
Total Quart /Carrés	2	56
9e arrondissement	6	35
	DIGANGALI	3
	GOUMNA	5
	KABE	8
	NGUELI	8
	TOUKOURA	6
	WALIA	5
Total Quart /Carrés	6	35
10e arrondissement	8	85
	GOUDJI CHARAFA	12
	GOZATOR	42
Total Quart /Carrés	2	54
	ACHAWAYIL	4
	DJABALIRO	3
	GAOUI	6
	FONDORE	11
	LAMADJI	2
	MACHAGA	2
	SADJERI	3
Total Quart /Carrés	7	31

Source : Mairie de la ville de N'Djamena

6.3.2. L'inégale répartition des équipements socio-collectifs

Il existe des marchés dans tous les arrondissements de la ville de N'Djamena. Mais, aux yeux de la population, ceux qui sont beaucoup plus fréquentés, de grandes tailles et aussi de grande importance se retrouvent au centre-ville. Il s'agit du grand marché, le marché à mil, le marché de Dembé et le marché de Diguel. Ces derniers sont cités selon leur grandeur, leur importance et leur rayonnement au niveau de la capitale tchadienne. Ils sont les plus fréquentés et ils assurent plus de choix aux articles en vente dans leurs différents magasins que les multiples marchés de quartiers à travers les arrondissements.
La population est habituée à faire beaucoup le déplacement quotidien en direction de ces marchés, car les marchés du quartier ne les contentent pas. En effet, ce sont beaucoup plus les femmes qui se rendent en direction de ces lieux à longueur de journée. Ce sont aussi les lieux de rencontres pour les différentes familles éparpillées, à travers la ville. Dans le passé, faute de téléphone, c'était l'unique occasion d'échanger entre les différentes familles, amis, parents et connaissances qui résident dans les différents arrondissements et quartiers de la ville. Cette pratique est aujourd'hui devenue une nécessité et est beaucoup plus ancrée dans la pratique des n'djamenois.

Tout comme, on l'avait signalé pour les marchés, les équipements sanitaires de grande importance sont tous implantés dans le centre-ville : l'hôpital général de référence nation (appelé aussi l'hôpital central), l'hôpital de mère et enfant, la polyclinique (pour enfants et bébés). De même, l'hôpital de la liberté (appelé aussi l'hôpital chinois) se retrouve dans le 8e arrondissement. Par ailleurs, le gouvernement a pris la décision de maintenir l'afflux de la population en direction des hôpitaux étrangers par la création de l'hôpital moderne dans le 7e arrondissement. Ce dernier, n'est pas à la portée de toutes les couches sociales de la capitale tchadienne. Un autre hôpital de grande importance, dénommé hôpital régional, est en cours de construction dans le 1er arrondissement. Pourtant, dans tous les arrondissements l'état a construit des centres médicaux. Mais ces derniers ne sont pas en mesure de contenir l'afflux de population et souvent en manque de médecins. La population préfère donc aller en direction du centre-ville dans les grands hôpitaux où il y a un choix multiple. Enfin, ces dernières années il y a eu une prolifération de cliniques privées, elles sont presque toutes concentrées dans le 6e et le 7e arrondissement.

Pour les équipements d'enseignement, il est question de scinder en partie les différentes catégories, selon l'échelonnement de l'enseignement de base, élémentaire et secondaire.

La construction des équipements d'enseignement fut un temps la priorité des priorités de l'Etat tchadien, surtout pendant le précédent quinquennat du président actuel (entre 2006 et 2011). C'est ainsi que plusieurs équipements socio-collectifs ont été construit à travers le pays en général et en particulier au niveau de la ville de N'Djamena. De nouveaux lycées, collèges et écoles primaires ont été construits à travers les différents arrondissements de N'Djamena (même si dans certains arrondissements, l'on n'a pas d'espace pour édifier ces équipements). Ces équipements n'émanent pas des recommandations des différents documents de planification urbaine de la ville de N'Djamena, mais plutôt des projets présidentiels qui sont imposés par la direction des grands projets présidentiels. Cette direction ne prend jamais en considération les exigences urbanistiques mais, plutôt, dans la plupart des cas, les échéances électorales. Aujourd'hui, l'actuel quinquennat est prôné comme celui du milieu rural (2011-2016). La carte n°25, nous montre très bien l'absence ou l'insuffisance des équipements socio-collectifs dans les différents arrondissements périphériques. Ce sont les quartiers centraux qui concentrent toutes les activités et aussi les équipements de la ville.

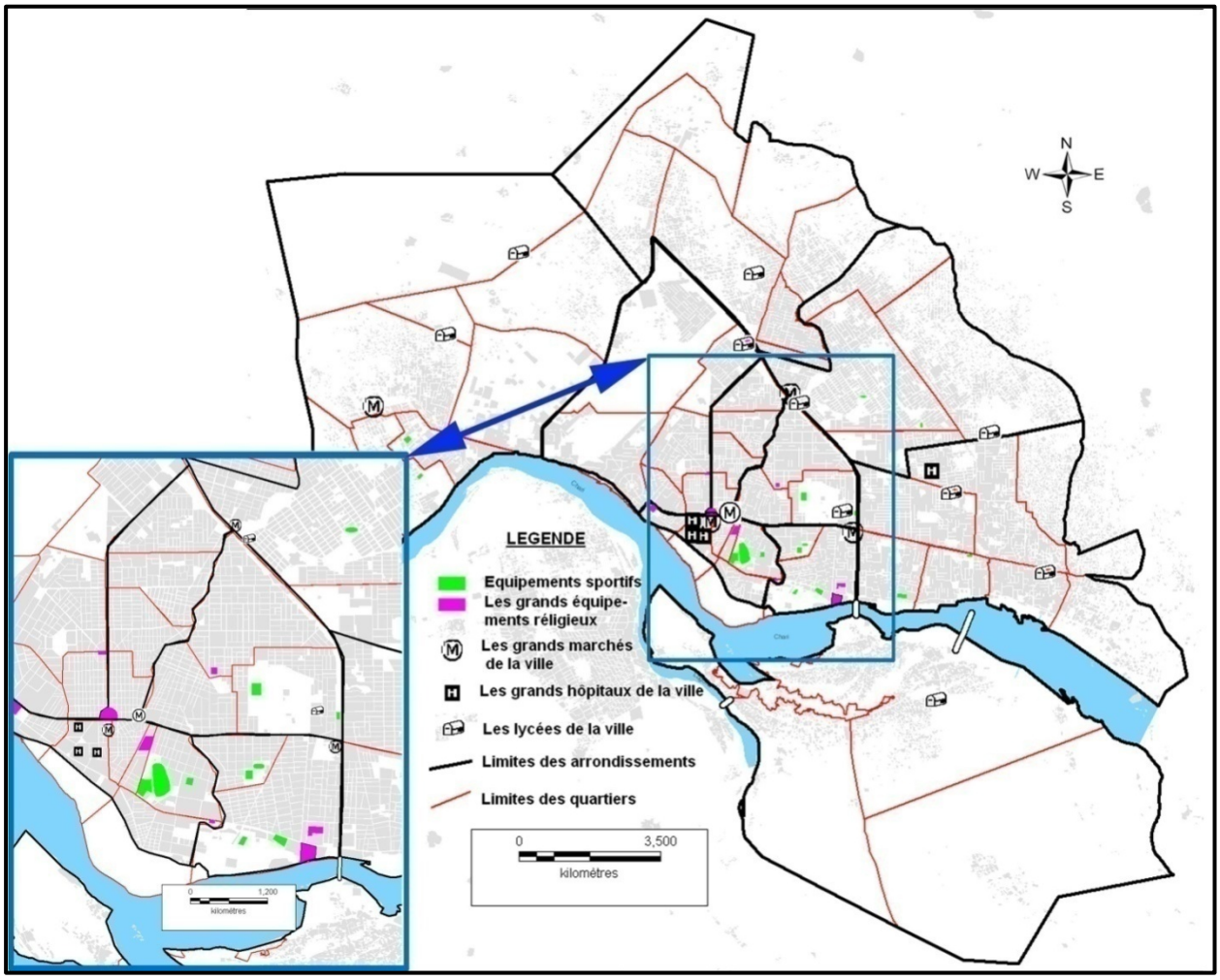
Comme nous l'avons évoqué dans l'introduction générale, le slogan de « N'Djamena vitrine de l'Afrique Centrale » ou « de l'Afrique » qui a été initié par l'ancien maire de la ville de N'Djamena[321] est toujours d'actualité au sein de la capitale tchadienne. Une idée sur laquelle le Gouvernement tchadien a initié un projet pour que la ville de N'Djamena puisse accueillir le prochain sommet de l'Union Africaine (UA) de juin 2015. Cette candidature a été approuvée par les différents pays membres de l'UA. Donc, la responsabilité revient à l'Etat tchadien de mettre en place tous les équipements et infrastructures nécessaires pour cette manifestation continentale, une première pour le pays. D'abord, il s'agit de construire des hôtels et salles de conférences à travers la ville. C'est ainsi que les villas des hautes[322] et le

[321] Un terme qui est apparu lorsque la Mairie de la ville de N'Djamena était sous la direction de Mr MAHAMAT ZEN BADA (30/04/2007 au 29/01/2010). Aujourd'hui, l'on peut lire sur le site de la Mairie : « *N'Djamena vitrine de l'Afrique 2025 »* [http://mairiedendjamena.org/les-maires.html].

[322] Un lotissement érigé sous forme d'un quartier composé des villas pour accueillir des hautes personnalités lors des différentes rencontres ou manifestations qui se déroulent au sein de la N'Djamena.

nouveau site du ministère des Affaires étrangères et de l'Intégration africaine ont été réalisés. Puis a été initié le projet du centre international des affaires (CIA) qui est aujourd'hui en cours de construction. Ces projets passent outre les différents services ministériels en charge de la planification comme le ministère de l'Aménagement du territoire de l'habitat et de l'urbanisme (MATHU) et aussi de celui des réalisations et suivis comme le ministère des Infrastructures de transport et de l'Aviation civile (MITAC). C'est directement à travers la direction des projets présidentiels que les projets prennent naissance et par moment leur suivi est assuré par certains techniciens du MITAC. Nous allons développer la stratégie par laquelle cette direction intervient sur la ville de N'Djamena dans le prochain chapitre.

Carte n°25. La répartition des équipements socio-collectifs à travers la ville de N'Djamena[323]



Réalisation : Hassane Mahamat Hemchi

En effet, en plus de la présence des équipements d'enseignements au centre-ville, d'autres équipements socio-collectifs comme les bibliothèques, les centres culturels, les stades, les grandes mosquées de la ville… sont tous implantées dans le centre-ville. Cela entraîne un afflux quotidien de la population résidente dans la périphérie immédiate ou lointaine en direction du centre-ville. Par ailleurs, il faut aussi signaler la présence de certains équipements d'enseignements supérieurs, comme la faculté d'Ardeb-Djoumal, les bureaux des universités et instituts provinciaux…

[323] Cette carte donne une idée de l'inégale répartition des équipements à travers la ville. Elle ne contient pas tous les équipements de la ville. C'est juste à titre illustratif que nous avons voulu montrer certains équipements.

Enfin, l'Etat vient de déplacer certains sites administratifs et militaires qui étaient implantés au centre-ville pour les délocaliser dans la périphérie de la ville afin que leur place puisse être le haut lieu de la capitale tchadienne ; par exemple, le futur centre international des affaires (CIA). De même, tous les sites administratifs de grandes importances comme la trésorerie générale, le ministère des Finances, la mairie, le ministère du Plan, le ministère des Infrastructures, l'aéroport, les différentes banques, les sites de la téléphonie mobile, la radio-Tchad, la télévision nationale… sont implantés dans le centre-ville de N'Djamena. Cette concentration des équipements dans le centre-ville entraîne aujourd'hui une congestion sans précédent aux heures de pointe sur presque toutes les rues du centre-ville. Par contre, en fin de semaine, la plupart des rues du centre-ville se retrouvent désertes. Un état de fait qui a été critiqué et qui reste jusqu'à présent mal pris en compte non seulement par les urbanistes, mais aussi par les politiciens. « Voilà comment le Tchad claudique sous le faix monstrueux des gouvernants sans repères, voguant entre approximations et tâtonnements, et qui manquent de la moindre lumière de rationalité et de clairvoyance » disait le Professeur Ali Souleymane[324] sur la construction non-planifiée des équipements publics.

6.4. L'enquête sur les transports publics

6.4.1. Principaux résultats de l'enquête de mobilité

Comme nous l'avons développé en introduction générale sur la méthodologie d'enquête ménage de mobilité et entretiens auprès des chauffeurs des différents modes de transport. Le tableau n°34, nous donne une idée de l'appartenance des taxis urbains, des minibus et des mototaxis de la ville de N'Djamena. Bien qu'il y ait une hétérogénéité, les écarts restent du même ordre de grandeur dans la catégorie - appartenance des engins - auprès des 150 conducteurs enquêtés. Cette répartition obéit à une logique décroissante allant chez les mototaxis, les taxis et les minibus respectivement à 36%, 38% et 44%. Ces valeurs nous confirment que les moyens de transports publics en circulation au sein de la capitale tchadienne appartiennent en grande partie à des particuliers, par ailleurs, suivies de la

[324] http://makaila.over-blog.com/article-le-quinquennat-social-expression-a-la-mode-ou-engouement-gouvernemental-57688734.html

catégorie chauffeur qui donne une idée du nombre indéterminé de véhicules qui sont en circulation et qui peuvent appartenir à un tiers. L'élément chauffeur montre bien l'importance de l'usage des mototaxis en ville (24%) et aussi chez les taxis urbains de la ville (20%). Par contre, l'élément copropriétaire reste le seul indicateur de moindre importance au sein de la ville avec des faibles pourcentages respectivement pour les mototaxis (6%), minibus (10%) et taxis urbains (16%).

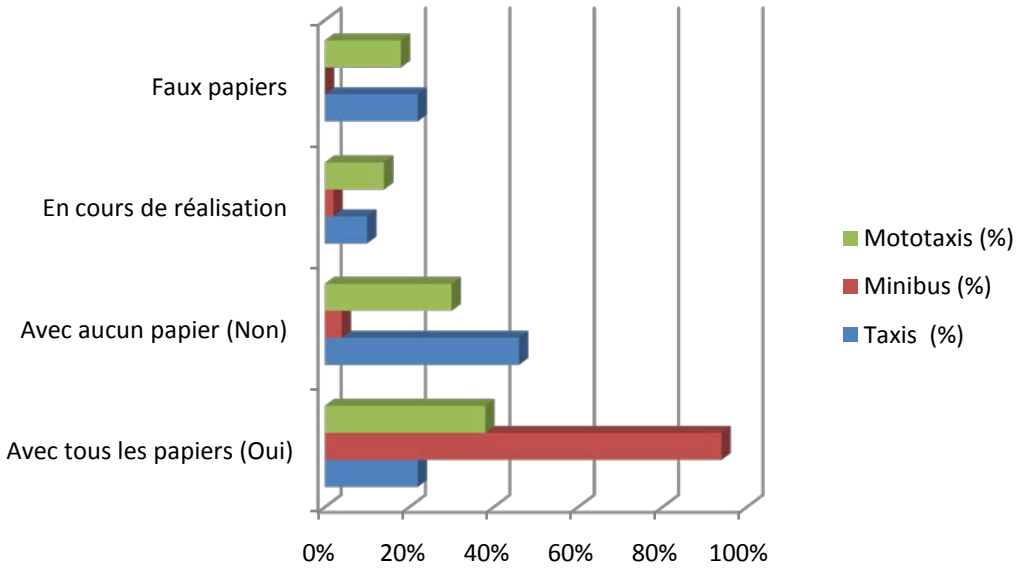
Tableau n°34. La répartition en pourcentage de l'appartenance des modes de transport auprès des conducteurs enquêtés

Appartenances	Taxis (%)	Minibus (%)	Mototaxis (%)
Propriété personnelle	38%	44%	36%
Chauffeur	34%	44%	48%
Propriété familiale	12%	2%	10%
Copropriétaire	16%	10%	6%
Total	100%	100%	100%

Source : Enquête personnelle, N'Djamena Février à Avril, 2013

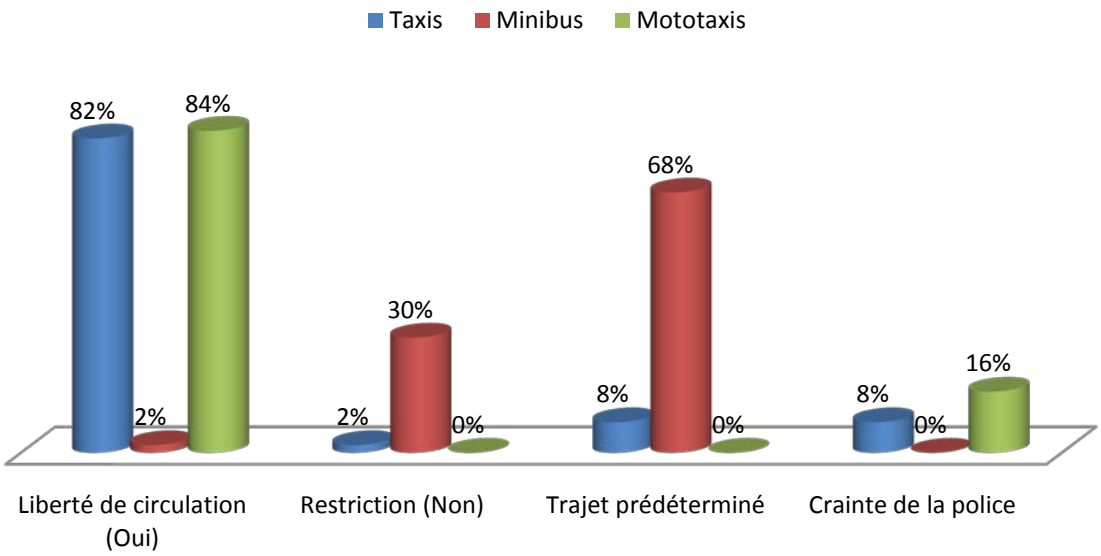
Par ailleurs, les valeurs du tableau n°34 nous illustrent très bien les éléments explicatifs de l'appartenance de différents modes de transport urbain en circulation dans la ville de N'Djamena. Sans doute, cette dynamique repose sur la culture locale qui donne plus d'importance à la solidarité familiale (Vivian, 2006). Un chauffeur peut être un membre de la famille du propriétaire du véhicule. Ainsi de même, la copropriété et propriété familiale sont aussi fondées sur cette solidarité de culture locale du pays. Soutenir sa famille ou un membre de la famille demeure le socle de la dynamique sociale que vit au quotidien le secteur des transports. Ainsi, il est difficile de trouver la limite entre sentiment et travail.

Graphe n° 7. La répartition des conducteurs des différents modes de transport en fonction de leur déclaration d'acquisition des pièces de circulation



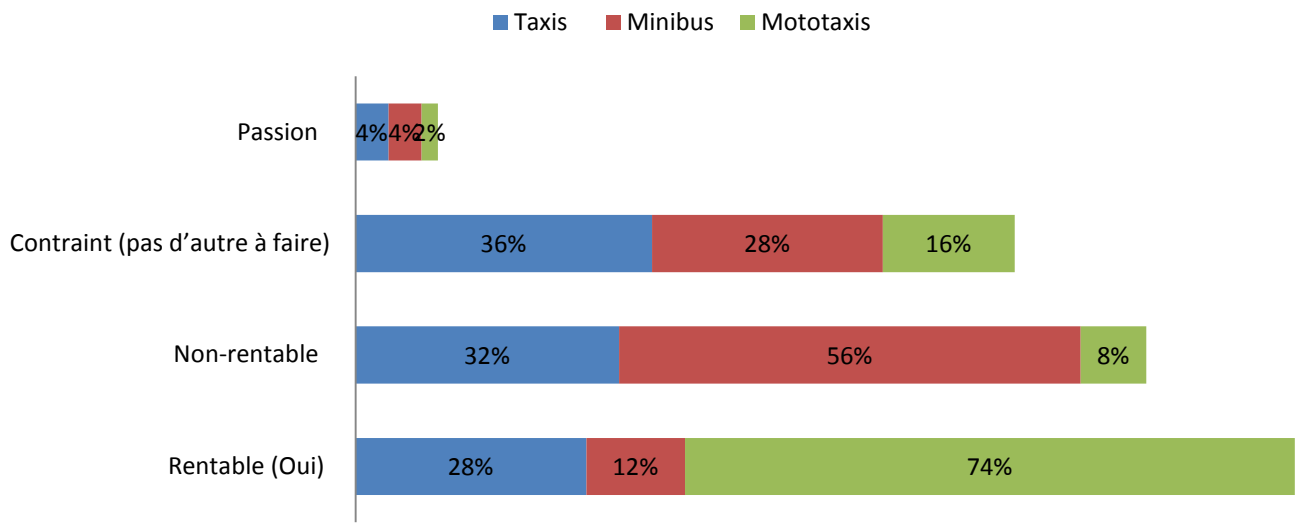
Lors de nos enquêtés, on a fait face au refus des conducteurs de mototaxis de répondre à nos questions, car ils craignent des représailles de la part de la police. Il a fallu qu'ils acceptent nos entretiens en leur promettant que nous faisions une étude appuyée sur la neutralité, et que nous allions prendre leurs déclarations sans faire des jugements de valeur. Par ailleurs, les différentes déclarations de chaque mode de transport nous donnent une idée de la logique d'acceptation de la réglementation en vigueur à travers la ville de N'Djamena et surtout du seuil d'application aux exigences des autorités. Près de 46% des taxis urbains ne sont pas en règle (n'ayant de papiers) et exercent leur métier au quotidien sur les rues de la ville de N'Djamena. Cette clandestinité s'explique en partie du fait de leur liberté de circuler dans toute la ville et ils n'ont pas des trajets préétablis comme pour les minibus. Ils affirment cette liberté à 82% des conducteurs enquêtés. A la différence des minibus qui ont des trajets prédéfinis et qui déclarent à 94% posséder les papiers de mise en circulation au sein de la ville de N'Djamena.

Graphe n° 8. La répartition des différentes déclarations sur la liberté de circuler en ville auprès des modes de transport



Pour les différents modes de transports publics, la liberté de circuler est fonction du type de mode. Les minibus ont des trajets prédéterminés avec des terminus bien connus par les autorités (la mairie et le MITAC), par contre les taxis urbains ont la liberté de circuler sur toutes les voies de la ville. Sur le terrain, les taxis empruntent les lignes supposées rentables, souvent sur les principaux axes de circulation. Ce qui explique que 82% des chauffeurs enquêtés déclarent avoir la liberté de circuler à travers la ville. De même, les mototaxis ont un fort taux (84%) qui représente la liberté de desservir toute la ville, même si, en théorie, cette pratique est interdite d'œuvrer dans le périmètre urbain de la ville de N'Djamena, surtout à l'intérieur de la première voie de contournement.

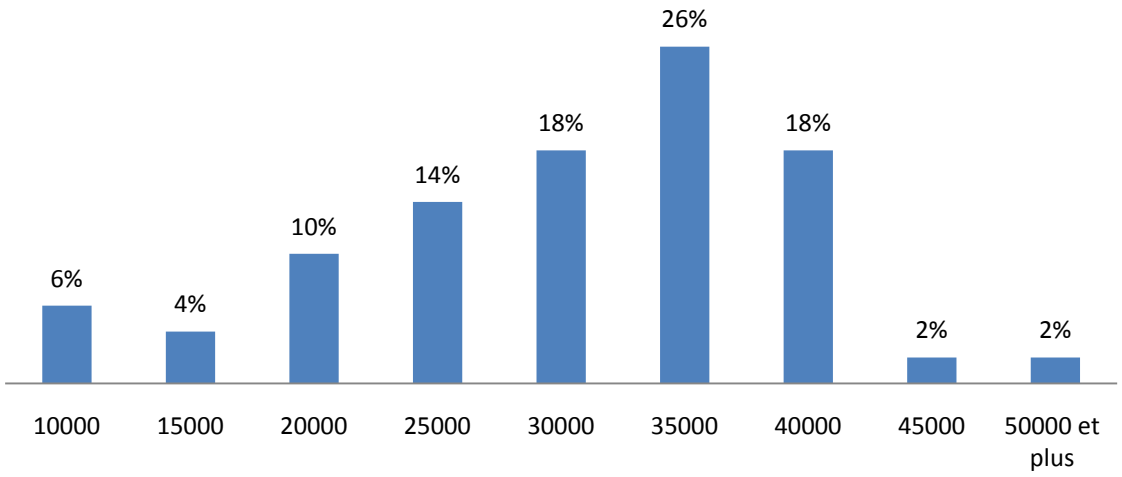
Graphe n° 9. Déclarations sur la rentabilité de l'usage des différents modes de transport urbain enquêtés de la ville



Le secteur du transport urbain actuel de la ville de N'Djamena est géré par des syndicats en collaboration avec des particuliers (propriétaires des engins). A croire les déclarations des chauffeurs, la seule activité rentable n'est autre que celle des mototaxis, les différents conducteurs enquêtés affirmant à 74% que cette activité est rentable. Par contre, les deux autres, c'est-à-dire, le taxi urbain et le minibus, ne sont pas rentables selon les différents chauffeurs, respectivement 56% chez les minibus et 32% chez les taxis. Par ailleurs, un fort taux de conducteurs de ces derniers déclarent œuvrer dans le secteur par contrainte, pour eux il n'y a pas d'autres issues qu'exercer ce métier. Ces derniers représentent respectivement 36% chez les taxis et 28% chez les minibus.

Par ailleurs, le graphe n°10 donne une idée des gains journaliers des taxis urbains en circulation au sein de la ville de N'Djamena. Les pourcentages représentent les valeurs sur les axes des ordonnés sont donnés en franc CFA. Ainsi, nous remarquons que 26% des chauffeurs enquêtés déclarent avoir un gain journalier de 35 000FCFA. Suivi respectivement de manière décroissante à 18% (30 000CFA), 14% (25 000FCFA) et 10% (20 000FCFA).

Graphe n° 10. La répartition des gains journaliers déclarés par les conducteurs des taxis urbains de la ville (en FCFA)[325]



Par ailleurs, dans cette même logique, nous retrouvons les déclarations des chauffeurs des minibus (voir graphe 11). Ces derniers nous donnent seulement les intervalles dans lesquels les gains journaliers peuvent être répertoriés. Ainsi, 48% des enquêtés affirment avoir gagné entre [25000-30000]. Les valeurs cumulées chez les conducteurs des taxis urbains pour ce même intervalle nous donnent un pourcentage de 58%. Ainsi, nous pourrions dire que l'activité est rentable même si les différents conducteurs déclarent la non-rentabilité. Par contre, tout dépend des coûts d'amortissement du véhicule voir le tableau n°35.

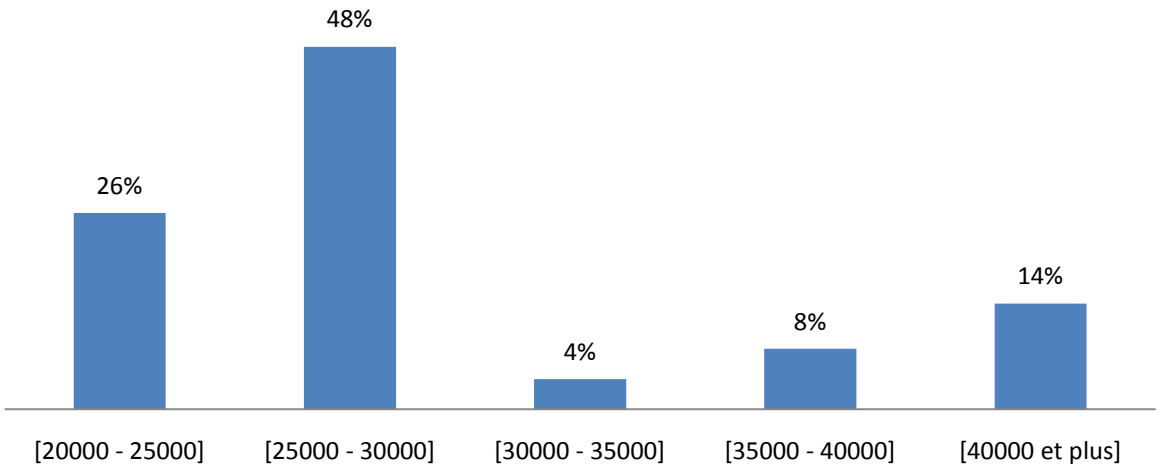
Tableau n° 35. Analyse financière du secteur des transports urbains

	Véhicule	Surcharge	Sans Surcharge
Revenu mensuel conducteur	Minibus	96 000 FCFA	22 000 FCFA
	Taxi	75 000 FCFA	38 000 FCFA
Années de retour sur investissement Propriétaire	Minibus	2,8 ans	5,4 ans
	Taxi	3,6 ans	5,3 ans
Années de retour sur investissement Neuf	Minibus	8,2 ans	15,7 ans
	Taxi	7,9 ans	11,7 ans

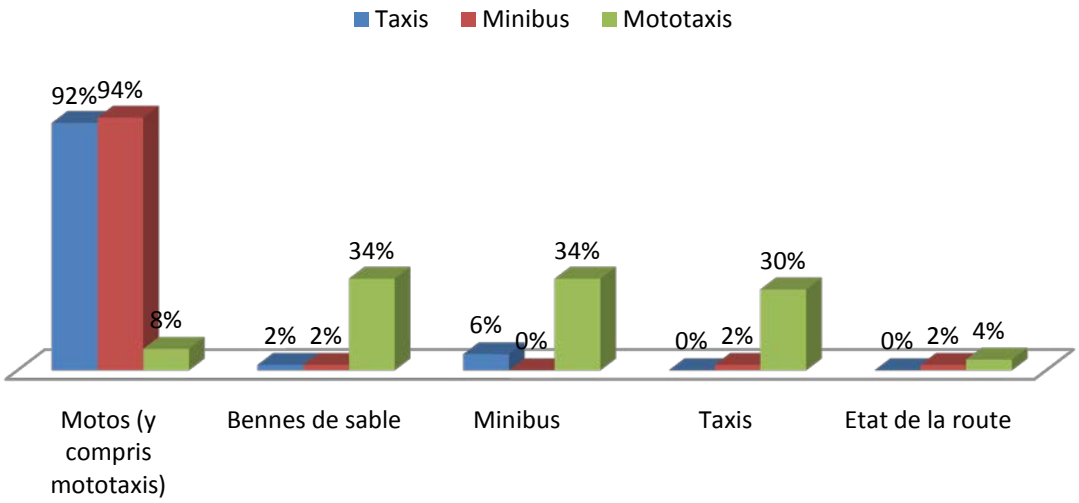
Source : Plan de Circulation de transport (2012)

[325] Source des données c'est l'enquête ménage de mobilités urbaines et entretiens auprès des acteurs et conducteurs des différents modes de transports urbains de la ville de N'djamena.

Graphe n° 11. Répartition des gains journaliers déclarés par les conducteurs des minibus de la ville (en FCFA)[326]



Graphe n° 12. Répartition des causes d'accidents selon les déclarations des conducteurs des différents modes de transport de la ville

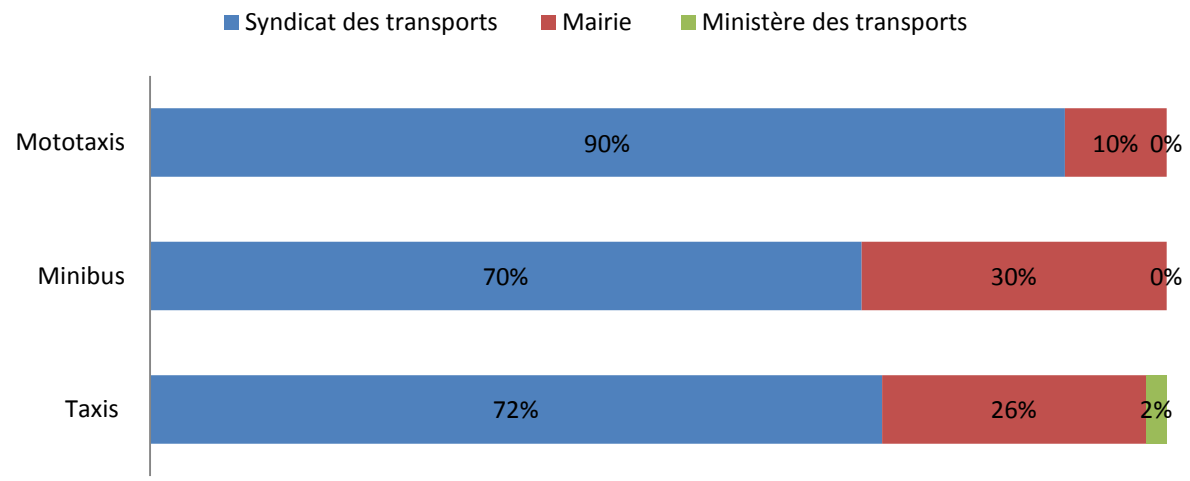


La ville de N'Djamena vit au quotidien, les accidents de circulation (voir en détails au chapitre 4). Mais, la responsabilité ou la cause principale à ces accidents, selon les différents chauffeurs enquêtés revient aux différentes motos et mototaxis de la ville de N'Djamena. Ces déclarations représentent 94% des conducteurs des minibus et 92% des taxis urbains.

[326] *idem*

Par contre, les adeptes des motos et mototaxis renvoient les causes des accidents aux bennes des sables, aux minibus et aux taxis, respectivement 34%, 34% et 30%.

Graphe n° 13. Les différents acteurs de la gestion des transports de la ville d'après les déclarations des conducteurs enquêtés



L'entretien auprès des conducteurs d'engins a révélé que les différents conducteurs des transports publics au sein de la capitale tchadienne reconnaissent les syndicats. Ainsi, les conducteurs des mototaxis affirment à 90% que les principaux acteurs du secteur ne sont autres que les différents syndicats impliqués dans l'activité. De même, les chauffeurs des taxis urbains l'affirment à 72% et ceux des minibus à 70%. Cela explique très bien l'implication des différents syndicats dans le secteur des transports publics de la capitale tchadienne. Par ailleurs, en deuxième position c'est la mairie qui intervient comme acteur, selon les déclarations respectives des chauffeurs à hauteur 26% (taxis), 30% (minibus) et 10% (mototaxis). L'implication et la notoriété qu'assurent les différents syndicats dans la gestion des transports collectifs montrent bien l'absence d'implication des autorités de la place. Pourtant, nous avons bien illustré, dans le chapitre 5, la responsabilité et les attributions de chaque acteur.

Par ailleurs, même si une grande part des conducteurs d'engins en circulation avouent ne pas avoir des papiers ou possèdent des faux-papiers (mototaxis en général) ; les différentes personnes impliquées au quotidien dans le secteur déclarent à 94% s'acquitter de leurs taxes de circulation, (chez les minibus), à 76% chez les taxis urbains et à 62% chez mototaxis. Par

contre, ceux qui exercent dans l'illégalité sans pour autant payer les taxes représentent respectivement 6% chez taxis et 22% chez les mototaxis. Enfin, certains déclarent payer les taxes, mais par moment (des fois). Ce dernier cas est réparti comme suit : 18% chez les taxis urbains, 16% chez les mototaxis et seulement 6% chez les conducteurs des minibus.

Tableau n° 36. Les différents acteurs qui perçoivent les taxes de circulation d'après les déclarations des conducteurs

	Taxis (%)	Minibus (%)	Mototaxis (%)
Mairie	30%	22%	28%
Mairie et MITAC	2%	44%	4%
Mairie et police	66%	14%	12%
Police	2%	2%	22%
Syndicat	0%	18%	34%
Total	100%	100%	100%

Source : Enquête personnelle, N'Djamena Février à Avril, 2013

Bien qu'il y ait de différentes sortes d'acteurs du transport public au sein de la ville de N'Djamena, sont reconnus comme acteurs de gestion des transports en commun par l'enquête ménage les différents syndicats. Pourtant, c'est la mairie qui est au premier plan des acteurs qui prélèvent les taxes auprès des différents modes de transport public. Par ailleurs, certains chauffeurs parlent de la mairie et du MITAC, surtout les conducteurs de minibus à 44%. Mais, chez les conducteurs de taxis, ils évoquent l'implication de la mairie et de la police (la brigade de circulation routière) à 66% chez les conducteurs des taxis urbains. Enfin, comme il a été dit plusieurs fois chez les conducteurs des mototaxis, ils payent à 34% leurs taxes auprès de leur affiliation syndicale.

Par ailleurs, comme nous avons évoqué précédemment dans le chapitre 5, le poids des charges administratives est reparti entre différents services de différents corps ministériels. La quittance de taxe de stationnement annuelle délivrée par la Mairie centrale est de 20 000FCFA pour les taxis et 35 000FCFA pour les minibus. Par contre, le ministère des infrastructures, des transports et de l'aviation civile (MITAC) délivre les cartes grises par l'intermédiaire de sa direction générale des transports de surface (DGTS) ; Le changement de carte de grise vaut 43 000FCFA pour un taxi et 69 000FCFA pour un minibus. De même, les fiches techniques sont délivrées par cette direction après la visite technique de chaque

véhicule. Le prix de la fiche technique est le même chez les minibus comme chez les taxis, il est de 15 000FCFA.

Enfin, la quittance de taxe de circulation délivrée par la direction du domaine (sous la responsabilité du ministère des finances et du budget) est de 51 000FCFA chez les taxis et de 77 000FCFA chez les minibus. De même, la direction des impôts du même ministère prélève des patentes annuelles de 80 000FCFA auprès de chaque taxi et 105 000FCFA chez les minibus.

6.4.2. Le réseau du transport public dans les arrondissements enquêtés

Le choix des différents arrondissements enquêtés repose sur les particularités de chacun d'entre eux. Mais cela, n'exclut pas de pouvoir mettre dans un même tableau les données du terrain pour leurs analyses et interprétations. C'est ce que nous faisons dans ce paragraphe et aussi sur les paragraphes suivants dans l'esprit de faire une comparaison objective et aussi de pouvoir faire des synthèses concernant les différents aspects traités.

Le découpage actuel de la ville de N'Djamena, surtout dans la répartition actuelle des arrondissements, obéit aux principes de ségrégation et d'agrégation, de même pour la répartition des quartiers dans un même arrondissement. Parfois, les quartiers d'un même arrondissement se tournent le dos, les appellations font allusion aux différentes ethnies qu'ils hébergent (Walia Hadjaraï, Diguel Hadjaraï). Cette référence aux noms ethniques n'est pas un fait nouveau : ainsi, Diguel hadjaraï voudrait dire *Diguel appartenant à la communauté Hadjaraï*. Le mot Hadjaraï signifie un groupe ethnique du centre du pays (la Région du Guéra). Ce quartier contient un effectif élevé de ressortissants de cette région et surtout de la même ethnie.

Dans ce paragraphe, pour connaître le taux de la répartition en moyen de déplacement à travers les trois arrondissements enquêtés, nous avons considéré les membres des ménages ayant des moyens de déplacement (voir tableau n°37) pour avoir une idée des chefs de ménages à travers les territoires et aussi pour savoir si ces chefs de ménages disposent de moyens de déplacements ou, sinon, pour savoir quel mode de transport ils utilisent habituellement. Cela nous a permis d'avoir une idée des territoires accessibles et de ceux

non-accessibles, tout en sachant de quel moyen d'accessibilité on parle. Il s'agit ici de moto, vélo, voiture particulière. Ou encore de l'usage des mototaxis, minibus, taxis urbains ou bien de la marche.

Tableau n° 37. La répartition des différents moyens de transport dont les ménages disposent

	1er arrond	8e arrond	9e arrond	Total
Les ménages ayant à la fois des voitures et motos	1%	16%	5%	7%
Ménages ayant des voitures seulement	17%	18%	2%	12%
Ménages disposant moto	42%	44%	46%	44%
Ménages qui se déplacent avec minibus	26%	18%	19%	21%
Ménages qui se déplacent en taxis	-	2%	0%	1%
Ménages qui se déplacent en mototaxis	3%	0%	4%	2%
Ménages qui se déplacent en bicyclettes	9%	1%	11%	7%
Ménages qui se déplacent à pied	-	0%	14%	4%
Sans réponse	4%	2%	1%	2%
Total	100%	100%	100%	100%

Source : Enquêtes personnelles, N'Djamena Février-Avril, 2013

Le tableau n°37 fournit les pourcentages de la disposition des moyens de déplacement chez les chefs de ménages enquêtés ou encore les différents modes de déplacements des chefs de ménages enquêtés à travers les trois arrondissements de la ville de N'Djamena. Dans l'ensemble des trois arrondissements, l'on remarque le fort taux d'usage de moto qui représente 44%, suivi de l'usage des minibus comme les moyens les plus utilisés par les ménages enquêtés. Ce mode de déplacement représente 21% sur les trois arrondissements, ce qui donne une idée à l'échelle de toute la ville sur l'usage des différents modes de transports. Car, ces tendances confirment très bien les données recueillies auprès des services techniques du MITAC qui montrent que la moto représente 49% du reste des moyens de déplacement au sein de la ville de N'Djamena. La prédominance de l'usage des motos est presque le même à travers les trois arrondissements à savoir dans le 1er (42%), 8e (44%) et 9e (46%). Soit, une moyenne de 44% sur les trois arrondissements enquêtés.

L'utilisation de la voiture personnelle chez les ménages enquêtés occupe la troisième position dans l'ordre de grandeur. Elle représente une moyenne de 12% sur les trois arrondissements. Mais, il y a une hétérogénéité remarquable entre les différents arrondissements, c'est-à-dire dans le 1er ce mode représente 17%, et 18% dans le

8e arrondissement, tandis que dans le 9e, il représente le plus faible taux, soit 2%. Ce qui explique en partie le fort taux de maisons traditionnelles dans cet arrondissement et surtout les inondations répétées que sa population endure chaque année.

6.4.3. Les raisons du manque de TC dans la périphérie

Les raisons du manque de moyens de transports publics dans ces arrondissements sont en partie liées à la position géographique pour le premier et le neuvième arrondissement. Même si le noyau du 1er arrondissement date de la création de la capitale tchadienne (1900), il est toujours resté le même et il est desservi seulement par l'unique voie qui mène du centre-ville à ce dernier. Par contre, pour le 9e arrondissement, même si ce dernier est à cheval entre le Tchad et le Cameroun et bien qu'il soit non seulement un territoire de transit vers les pays voisins, il est aussi le territoire de transit en direction de la partie septentrionale du Tchad.

En plus de ces raisons, les taxis urbains à destination de ces territoires ont toujours été prisés (taxi à la course). Aujourd'hui, les taxis desservent mieux le 8e arrondissement que les deux autres. Le 8earrondissement est bien positionné géographiquement et accessible avec tous les modes de transport urbain. Les infrastructures donnent aussi une facilité d'accessibilité à ce dernier.

Par ailleurs, les différents équipements socioculturels de fortes fréquentations sont implantés dans le centre-ville. Aujourd'hui, le problème de l'usage des mototaxis reste difficile à comprendre dans l'acceptation de la population comme pour tous les autres modes de transport urbain et le refus tantôt non-dit de l'administration. En effet, à certaines époques, l'administration a toléré cette pratique par le biais de ses différents arrondissements communaux, par une institutionnalisation de la pratique à travers la création des syndicats communaux des mototaxis dans les dix différents arrondissements de la ville. Cette acceptation peut s'expliquer de différentes manières : d'abord, par la volonté de maîtrise du phénomène qui prend de l'ampleur, face aux dangers que ce dernier entraîne à travers la ville par des accidents, braquages, embouteillages et autres dangers qu'entraîne cette activité. Ensuite, l'acceptation de cette pratique peut être une aubaine économique, car les différentes communes nouvellement créées sont en manque de ressources, alors il

faut trouver une source de revenus qui soit propre au territoire (arrondissement). C'est ainsi que la pratique des mototaxis a été acceptée par les différents maires pour collecter les taxes journalières (200fcfa/jour/mototaxi) entre 2012 et mai 2013.

Par ailleurs, si nous faisons des projections estimatives des sommes cumulées sur la base des effectifs des mototaxis et surtout de la taxe journalière obligatoire de 200FCFA, nous avons en partie la réponse à l'acceptation de la pratique par les autorités sans parler des autres taxes afférentes à la mise en circulation d'une moto (cf. tableau n°38).

Tableau n° 38. La projection de la recette journalière produite par les mototaxis

	Effectif (nombre de mototaxis)	**Taxe journalière en FCFA**	**Recette journalière en FCFA**	**Recette mensuelle en FCFA**
SNTH (2012)	11 000	200	2 200 000	66 000 000
BCR de la PN (2013)	22 000	200	4 400 000	132 000 000

Source : SNTH ; BCR ; et nos estimations

L'usage de la pratique des mototaxis reste très adaptable aux aspirations de la population locale, car les mototaxis restent très flexibles sur les prix. Et puis sa rapidité et surtout sa disponibilité sur la plupart des voies de circulation font que cette pratique est celle qui s'adapte le mieux à la cherté de la vie ou à cette forte pauvreté dont parle Patrick Lorton (2006). Les mototaxis sont pourtant loin de garantir la sécurité, car la plupart des accidents qui surviennent en ville sont, d'une manière ou d'une autre, attribués aux mototaxis.

Enfin, cette activité fait vivre les différents syndicats du secteur. Ainsi de même pour les autres modes de transport comme les taxis urbains et les minibus qui contribuent financièrement à la municipalité de la ville de N'Djamena.

CONCLUSION

Le développement de ce chapitre nous a montré qu'au-delà du concept mobilité, nous sommes entrés au centre d'une dynamique urbaine de gestion politique et institutionnelle très importante en abordant la question de l'occupation de l'espace. En effet, les expressions de gestion urbaine et mobilité urbaine ne sont pas seulement des concepts, mais aussi des pratiques socioculturelles avec des répercussions diverses sur l'ensemble du développement de la ville. Nous avons vu par exemple la disposition des quartiers, la qualité d'habitation et surtout la répartition des différents équipements. L'implication des différents paramètres comme la diversité d'acteurs, l'absence de politique et surtout la concurrence déloyale ont entraîné une nouvelle forme de ségrégation dont les plus démunies paient les frais pour pouvoir aller au centre-ville où ne serait-ce qu'accéder à un équipement public.

Ainsi, les pratiques actuelles de déplacement à travers les différents quartiers isolés de la ville (1er, 8e et 9e arrond.) en direction du centre-ville, par opposition aux quartiers centraux qui sont accessibles et qui se métamorphosent à coup de « béton et du bitume », entraînent une sectorisation de la ville, qui entraîne ainsi des enjeux sans doute néfastes à l'avenir de la capitale tchadienne, par l'accentuation des inégalités sociales qui se développent aujourd'hui et par l'augmentation des charges des couches défavorisées de la population des quartiers périphériques qui sont obligées de prendre en compte dans leurs budgets la part du transport (les frais d'équipements et des services urbains).

Bien que les critiques aient été nombreuses sur la multiplicité d'acteurs en charge du secteur des transports et surtout de la gestion urbaine de la ville de N'Djamena, il est temps de donner une importance capitale à la maîtrise de la périphérie urbaine et de son intégration au centre-ville. L'application de nouvelles méthodes de gestion des transports urbains (notamment le maintien du transport assuré par les mototaxis dans la périphérie) peut avoir des impacts positifs comme la réduction du nombre des accidents de circulation, l'amélioration de la qualité urbaine, et l'acceptation de cette pratique sociale à sa juste valeur.

CHAPITRE 7. ADAPTATION SOCIO-SPATIALE ET PISTES DE REFLEXIONS

INTRODUCTION

Le caractère flou et ambigu de la notion de mobilité comme catégorie d'action et de réflexion apparu dans les sciences sociales des années 1990, dans certains pays développés comme la France. Il a entraîné dans les pays d'Afrique francophones une triple tension qui se complique davantage depuis plus de deux décennies : d'abord, la confrontation entre la mise en place des infrastructures de circulation et la difficulté d'adaptation à une gestion des transports qui peine à s'affirmer ; ensuite, la non-prise en considération des observations émises par les techniciens et les chercheurs en sciences humaines et sociales et, enfin, le caractère flou et ambigu de la notion de mobilité et de son acceptation auprès des différents acteurs de la ville. N'oublions pas qu'un autre facteur intervient d'une manière ou d'une autre dans cette triple action, celui de la disponibilité des moyens matériels et humains. Dans l'étude de la mobilité urbaine, n'est–on pas alors confrontés également à des processus plus complexes d'appropriation et d'utilisation des territoires et des sociétés qu'il faudrait analyser de façon plus fine ? Sachant que les mobilités, d'une manière générale, agissent et articulent à ségréguer ce qui fait encore unité.

Par ailleurs, il est question pour nous, dans ce dernier chapitre 7 de notre travail, de faire une analyse de l'adaptation socio-spatiale des différents ménages à travers la ville en général et les trois arrondissements d'enquête en particulier (le 1er, 8e et 9e arrondissement). Nous soulignons ainsi l'aspect pratique des mobilités urbaines entre choix et contraintes pour les ménages et les opérateurs concernés. Enfin, la problématique des coopérations en matière de mobilité urbaine nous permet d'élaborer des orientations d'aménagements pouvant favoriser une mobilité durable et équitable.

7.1. Perspectives urbanistiques de la mobilité urbaine au niveau de la ville de N'Djamena

Depuis la mise en place du Plan de Circulation des transports (PCT) de la ville de N'Djamena, une certaine amélioration du secteur des transports est perceptible. D'abord, la création de la direction de l'urbanisme de l'aménagement et du transport urbain (DUATU) avec un service dédié aux transports appelé service du transport urbain et circulation routière (STUCR) en 2014 au sein de la mairie de N'Djamena suite aux recommandations dudit PCT de 2012. Aujourd'hui, la mairie tente de mettre sur pied une nouvelle manière de travailler dans les différentes communes d'arrondissement en matière de transport urbain. Elle tente d'instaurer de nouveaux textes à savoir : l'arrêté n°105/M/SG/DUATU/2014 pourtant règlementation de la circulation des gros-porteurs, citernes et bennes dans le périmètre urbain de la ville de N'Djamena et aussi l'arrêté n°095/M/SG/2014 portant réglementation de trafic urbain au sein de la ville de N'Djamena.

Par ailleurs, même si le Schéma Directeur d'Aménagement Urbain (SDAU) de la ville de N'Djamena a été refusé (en 2012), ce document de planification urbaine est jusqu'à présent en cours de révision. Ce dernier permettra sans doute de cadrer la gestion économique et spatiale, ainsi que de canaliser la démographie et les différentes politiques sectorielles menées à travers la ville de N'Djamena. C'est un document de planification urbaine de court et moyen terme. Espérons que ce dernier verra le jour, en donnant une importance capitale à la mobilité urbaine au sein de la ville et des centres urbains périphériques.

Le Schéma d'Organisation Fonctionnelle et d'Aménagement (SOFA) que le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) recommande pour la ville de N'Djamena serait l'unique document de grande importance pour une ville qui compte plus d'un million d'habitants comme la capitale tchadienne et aussi pour son intégration avec l'arrière-pays. Comme son nom l'indique, c'est d'abord l'organisation fonctionnelle à travers tous les axes de la vie urbaine qui est en question. Par la même occasion, d'autres documents de planification ont été recommandés par le SNAT. Il s'agit du Schéma d'Aménagement des Régions Programmes (SARP) et du Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT). Il est bien de faire de belles études ou de recommander les outils d'encadrement, mais le problème est que ceux

qui ont été produits peinent à donner les effets escomptés sur le territoire. Donc, à quoi bon d'investir encore dans des études, même si d'autres facteurs, comme le manque de personnel qualifié, d'outils et moyens d'accompagnement, entrent en jeu ?

Lors de la réalisation du Plan Urbain de Référence en 1995 (PUR), il a été question de produire aussi un Plan du Développement Urbain du Tchad (PDUT) qui doit être une occasion pour les différents acteurs au pouvoir de donner une dimension politique à la planification urbaine en permettant la participation de tous les acteurs à son élaboration et à sa mise en place à travers le pays. Le PDUT devrait consister à veiller à ce que les doléances de la population soient réellement prises en compte. Mais, ce souhait n'a pas été possible du fait de l'insuffisance des moyens de fonctionnement permanents et du manque de reconnaissance institutionnelle. C'est pourquoi, après la réalisation du PDUT, il a pratiquement disparu de la scène urbaine. Depuis, plusieurs autres études ont été réalisées, le SANAT en 2013 ; le PCT en 2012 ; l'Agenda 21 en 2012 ; le SDAU en 2012 (mais non-approuvé) et bientôt tant d'autres documents verront le jour. Mais, sur le terrain, la politique actuelle d'aménagement de la ville de N'Djamena reste guidée de manière événementielle. Cette pratique est visible à travers les réalisations des soixante-dix villas et complexes hôteliers dans le cadre du futur sommet de l'Union Africaine (UA) qui se tiendra à N'Djamena au Tchad, en 2015[327]. Par ailleurs, lors du quinquennat précédent du chef de l'Etat, appelé « quinquennat social », tous les dix arrondissements de la ville ont été dotés de nouveaux lycées, collèges et stades. Ces équipements n'ont pas émané des documents de planification urbaine. A cette époque, le PUR était le seul document de référence.

7.1.1. Les stratégies de planification événementielle

Au niveau de la ville de N'Djamena, on dénombre trois ministères qui ont la responsabilité de la gestion du transport urbain, auxquels il faut ajouter la mairie qui a un statut spécial, selon les textes. Cet amalgame de jeux d'acteurs se présente de la manière suivante :

[327] Un sommet qui a été annulé aujourd'hui pour des raisons financières en janvier 2015, par les hautes autorités.

- Le ministère des Finances et du Budget qui est chargé de la règlementation fiscale pour s'assurer de la perception des différentes taxes ;
- Le ministère de l'Intérieur et de la sécurité publique par l'intermédiaire de sa brigade de circulation routière. Cette brigade de circulation urbaine assure aujourd'hui un travail non-négligeable à travers les nœuds de circulation de la ville de N'Djamena par la régulation, le contrôle et surtout le respect du code de la route même si, parfois, les agents abusent de leur notoriété ;
- Le ministère des Infrastructures, de Transports et de l'Aviation civile par le biais de la DGTS, se charge de réguler le transport public (taxis, minibus, mototaxis…), de rationaliser le trafic des transports, de définir les règles et les normes appropriées à la sécurité routière ;
- La mairie de la ville de N'Djamena intervient aussi depuis la mise en place de la direction de l'urbanisme, de l'aménagement et du transport urbain (janvier 2014) suite aux recommandations du PCT de 2012.

Ces derniers temps, il a été question de mettre sur pied de nouvelles dispositions afin d'atténuer la situation critique des transports urbains de la ville de N'Djamena. Sur la base des récentes études comme celles du renouvellement du parc urbain de la ville de N'Djamena et du document cadre – pour la mise en place d'un nouveau système de fonctionnement de la ville– le centre-ville sera desservi par de nouveaux véhicules et les anciens desserviront la périphérie de la ville pour répondre à la demande de la population en transport en commun. Mais, le problème réside dans l'absence de stratégies concertées entre tous les acteurs qui agissent sur la ville de N'Djamena. Par ailleurs, au niveau de la présidence de la République, il y a une direction dénommée la direction des grands projets présidentiels qui planifie et construit les équipements à l'échelle de la ville et voire même du pays au grès du chef de l'Etat, sans faire référence aux recommandations des différents documents d'urbanisme. Pour célébrer les cinquante années d'indépendance, il a été question de faire une grande place de la nation avec un monument de grande taille. Ainsi, pour accueillir le prochain sommet de l'union africaine (UA), l'Etat investit des milliards de FCFA pour construire des hôtels et des villas. C'est un « *urbanisme événementiel* »

(Gwiazdzinski, 2009)[328], qui n'est basé ni sur les documents d'urbanisme, ni sur une volonté politique citoyenne, mais sur des événements. La preuve en est que, aujourd'hui, la plupart de la population de N'Djamena n'a pas accès à l'eau potable, ni à l'électricité. Pourtant le pays produit du pétrole depuis 2003. Il s'agit d'une triste réalité où toute cette manne issue du pétrole se gère de manière événementielle.

Aujourd'hui, la question des transports publics se pose avec acuité face à cette politique de gestion de la capitale tchadienne. Une politique appuyée sur un slogan - N'Djamena vitrine de l'Afrique – politique qui met hors-jeu la question sociale liée au fait que les différents équipements et infrastructures se retrouvent concentrés dans le centre-ville. Leurs accessibilités doivent attirer l'attention des décideurs sinon les réalisations contribueraient surtout à la ségrégation socio-spatiale de la population périphérique, à rebours des objectifs prônés par les autorités.

7.1.2. Les documents d'urbanisme

Au Tchad, la réglementation régissant la production de terrains à bâtir, inspirée de la réglementation française, se fonde sur trois textes principaux qui remontent pour l'essentiel à 1967. Ces textes relayés par le PUR stipulent officiellement que le lotissement constitue le mode essentiel d'extension de la ville de N'Djamena. A N'Djamena, c'est l'administration centrale (direction de l'urbanisme) qui assure la gestion et l'aménagement de l'espace urbain. Cette situation est à l'origine du chevauchement de compétences entre divers départements ce qui entraîne de nos jours des contraintes institutionnelles, financières, techniques, etc. Il a fallu attendre plus de 30 ans après l'indépendance du 11 août 1960 pour que soient officiellement adoptés les premiers documents de planification urbaine de la capitale tchadienne.

Pourtant, dès 1962 un Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) avait été élaboré par un architecte français appelé Legrand à la demande des autorités en place

[328] Dans Chronotopies - L'événementiel et l'éphémère dans la ville des 24heures de Luc Gwiazdzinski. Maître de Conférences en Géographie et aménagement –Université Joseph Fourier de Grenoble, UMR CNRS PACTE 5194, Président du Pôle des Arts urbains.

(Dobingar, 2001). Ce document qui a été conçu dans le but d'avoir une maîtrise de l'évolution urbaine de Fort-Lamy (l'ancienne appellation de N'Djamena) n'a pourtant pas été adopté officiellement par l'administration, mais il a été utilisé pour canaliser l'extension urbaine de la ville.

En 1974, un deuxième document verra le jour sous la direction du Secrétariat aux Missions d'Urbanisme et de l'Habitat (SMUH), (Ngaressem, 1998). Il a hérité du même sort que le document précédent. Il a fallu attendre la fin des années 90 pour que soient produits deux documents qui sont censés orienter la croissance urbaine à savoir : le Plan Urbain de Référence de la ville de N'Djamena (PUR) qui n'est autre qu'un document sommaire, et le Projet de Développement Urbain du Tchad (PDUT). Toutefois, seul le PUR a été officiellement adopté par arrêté interministériel N°15/MTPHT/MFI/MIS/97 du 17 février 1997.

7.1.2.1. Le Plan Urbain de Référence

Le Plan Urbain de Référence ou le PUR est un document de planification urbaine qui a été réalisé par le bureau d'études Groupe Huit à la demande de la mairie de N'Djamena, financé par la mission française de coopération et d'action culturelle. Ce document a été scindé en trois parties : l'aménagement urbain de la ville, le montage institutionnel et financier et les fiches projets pour toutes les actions recommandées par ce dernier.

Encadré n° 4. Les objectifs du Plan Urbain de Référence

Les objectifs de ce document sont entre autres de :

- Donner les grandes options de développement de la ville de N'Djamena pour une durée de 15ans ;
- Définir les zones d'extension, grandes voiries et options de drainage des eaux usées et pluviales ;
- Mettre à jour un inventaire des données clés sur la population et les infrastructures ;
- Préciser les modalités institutionnelles sur lesquelles le PUR devrait s'appuyer ;
- Mettre sur pied un programme de projet priorité et un document cartographique de l'occupation actuelle de la ville de N'Djamena.

7.1.2.1.a. La place du transport dans le PUR

Le PUR a rappelé que la faiblesse des transports au niveau de la ville de N'Djamena contribue à celle des échanges ; cette faiblesse limite le développement des secteurs productifs, même si cet état s'explique en partie du fait de faibles distances et de la modestie du réseau routier. Ainsi, le diagnostic a fait ressortir l'existence d'un transport public urbain assuré par 650 taxis, 150 minibus et une dizaine d'autocars qui desservent une dizaine d'itinéraires reliant les quartiers administratifs et le centre-ville aux principaux quartiers. Ces informations datent d'octobre 1995, date à laquelle le plan de référence de N'Djamena a été réalisé par le Groupe Huit. Il a fallu attendre 1997 pour que ce dernier puisse être approuvé. Ainsi, la mise en œuvre du PUR implique une redéfinition structurée et précise de l'organisation institutionnelle d'ensemble de la ville de N'Djamena. Cela nécessite que la nature, le rôle et les responsabilités de chacun des intervenants (acteurs), notamment la direction de l'urbanisme, la direction du cadastre, la direction des domaines et la mairie soient nettement identifiés et reconnus (PUR, 1995).

7.1.2.1.b. Les orientations du Plan Urbain de Référence

Le PUR de la ville de N'Djamena même si, il était l'unique document de planification a son époque (1995). Bien qu'il soit sommaire ; il a prévu quatre principales orientations sur la maîtrise de l'urbanisation de la capitale tchadienne.

Encadré n° 5. Les orientations du Plan Urbain de Référence

1- Equilibrer le développement de la ville en cherchant à bloquer l'extension à l'Est et en développant l'extension vers l'Ouest. Pour cette orientation, il fallait prendre en considération les barrières qui empêchent de relier le centre-ville à cette zone comme les anciennes carrières qui sont à Amsinéné, à l'aéroport international et aussi au camp militaire.

2-Articuler la ville et ses extensions par un système de voies principales.

3- Engager le processus de gestion urbaine par des actions à court terme (aménagement physique au centre, à l'Est et à l'Ouest) ce qui été fait jusqu'à présent, mais pas de manière planifiée (Salah Idjemi et Laurent, 2013).

3- Mettre en place des actions pour le renforcement institutionnel de la gestion urbaine et foncière.

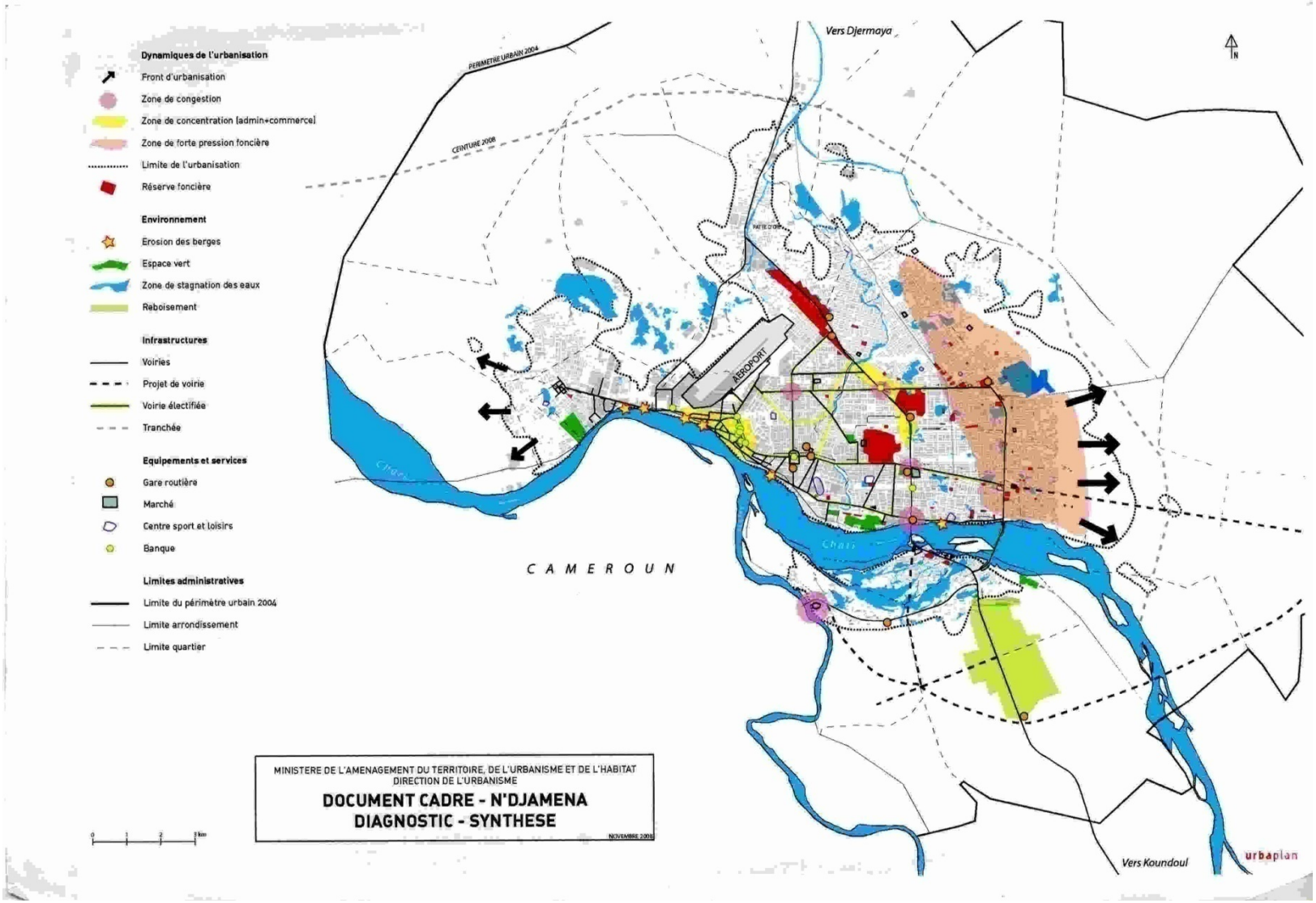
Par ailleurs, au titre de l'articulation et de l'extension du système des voies principales, il a été question de mettre en place un réseau de voies principales « grande maille » qui permettra d'abord de mieux articuler le centre existant et les différentes zones d'extension de la ville (Est et Ouest). Il permettra ensuite, de mieux distinguer les types de traitement à envisager pour ces voies par leurs localisations, les emprises, revêtement et éventuellement éclairage public… Enfin, il a été question de souligner une certaine contrainte ou difficulté à la réalisation du maillage (PUR, 1995). Ces difficultés sont dues sur l'existence de zones inondables, de sites d'anciennes carrières, de champ de tir, de l'aéroport…

7.1.2.2. Le Document Cadre et l'Agenda 21

7.1.2.2.a. Document cadre de planification urbaine de N'Djamena

Le document cadre de planification urbaine de N'Djamena (cf. carte n°26) a été initié par le MATUH (réalisé en 2008) pour actualiser le PUR (réalisé en 1995) et afin de mettre sur place un SDAU (a été réalisé en 2012, mais non validé). C'est dans cette optique que le document a vu le jour, suite à un travail pourtant basé sur un précédent document sommaire (PUR). Le PUR a été peu suivi, notamment dans les propositions d'orientation de l'habitat vers les zones Ouest de la ville (Abdel-Raouf, 2012 ; Abdelfatah, 2013). En effet, cette zone a beaucoup plus de contraintes que d'atouts par rapport à la partie Nord et Nord - Est de la ville. Ces contraintes sont d'abord, l'absence de liaison avec la ville, ensuite les anciennes carrières et enfin la présence de l'aéroport comme obstacle à une bonne liaison avec le centre-ville. Par ailleurs, pendant cette dernière décennie la ville de N'Djamena s'est développée vers l'Est et de manière anarchique sur des terres souvent inondables. Ainsi, il était urgent de mettre sur pied un document cadre pour la maîtrise de la planification urbaine avec des orientations claires appuyées sur des programmes chiffrés, selon un calendrier afin d'avoir une vision globale de la gestion urbaine au niveau de la ville de N'Djamena et pour mettre en garde les interventions publiques à caractères ponctuels au sein de la ville de N'Djamena, un constat qui a été fait depuis longtemps (Ngaressem, 1998 ; Harre, Moriconi-Ebrard, et Gazel, 2010 ; Ngaressem, 2013).

Carte n° 26. Le plan de synthèse du document cadre de la ville de N'Djamena



Source : Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Urbanisme et de l'Habitat (2008)

7.1.2.2.b. La place du transport dans le document cadre de planification urbaine de N'Djamena

Il a été fait un constat sur le transport, mais beaucoup plus sur l'infrastructure routière. D'abord, sur le réseau de la voirie, ensuite sur les ouvrages de franchissement et enfin les gares routières de la ville (MATUH, 2008 ; Abdel-Raouf, 2012 ; Abdelfatah, 2013). En fait, les recommandations étaient faites sur les supports matériels du transport et non sur le transport en tant que tel (cf. carte n°26). L'amélioration des infrastructures de base va sans doute améliorer les conditions de déplacement. Par contre, comme il n'a pas eu de reconnaissance ou de légitimité juridique auprès de tous les acteurs de la ville. C'est pourquoi ses préconisations n'ont pas eu d'effets escomptés sur le territoire.

Encadré n°6. Les préconisations du document cadre sur le transport au sein de la ville

Ainsi, les actions préconisées par le document cadre de planification urbaine de la ville de N'Djamena sont les suivantes :

- L'aménagement de certains carrefours de grande importance au sein de la ville de N'Djamena ;
- Le maillage de la voirie dans les quartiers périphériques pour pouvoir étendre le réseau primaire de la ville ;
- Mener des actions qui vont renforcer ou créer de nouveaux points de franchissement sur le Chari et le Logone ;
- Mettre sur pied une politique de gestion multimodale afin d'optimiser l'articulation entre les gares routières et les stations de transport public ;
- L'aménagement des stations de transport en commun (minibus et taxis) afin d'assurer un bon fonctionnement des transports en commun à travers les arrondissements ;
- Enfin, le désenclavement des quartiers résidentiels qui doit être une priorité pour pérenniser le déplacement en toute saison à travers les rues tertiaires.

Ainsi, dans les différentes actions préconisées par le document cadre, il a été question de donner une importance capitale à la question des transports en commun au sein de la ville de N'Djamena.

7.1.2.2.c. L'Agenda 21 ou projet service de base et environnement urbain[329]

L'étude dénommée « projet service de base et environnement urbain de N'Djamena » est aussi connue sous l'appellation d'Agenda21. Elle réalisée en mai 2012. Cette étude a été élaborée par le bureau d'étude Suisse URBAPLAN pour la mairie de N'Djamena sur un financement de l'Agence Française de Développement (AFD). Dans cette étude, il a été question de mettre l'accent sur l'importance d'instaurer une mobilité douce au sein de la ville de N'Djamena qui servira aux déplacements des piétons. Il a été retenu ce qui suit : l'aménagement des ouvrages de franchissement sur le canal des jardiniers et sur celui d'Amriguébé. Par ailleurs, l'étude avait recommandé certaines actions proposées par le plan de circulation et de transport de N'Djamena à savoir :

- Réaménager le pont de Chagoua afin d'améliorer la marche à pied ;
- Mettre en place une aire de promenade tout au long des berges du Chari.

Lorsque, l'Agenda 21 préconise[330] de reprendre les principes du plan de circulation et de transports de N'Djamena, c'est afin de pouvoir sécuriser et d'améliorer les déplacements piétonniers au sein de la ville, même si les déplacements à pied et en deux roues sont fortement entravés en saison de pluies. Dans ce dernier cas, les différents drains deviennent infranchissables face à la montée du niveau de l'eau et surtout de l'absence de passerelles.

7.1.2.3. Le Plan de Circulation et de Transports de la ville de N'Djamena

Suite au constat fait sur l'absence d'une organisation des transports publics, les transports collectifs occupent de façon anarchique tous les espaces publics entraînant ainsi un désordre absolu qui maintient une congestion de la circulation sur la plupart des rues aux heures de pointe. De même, l'absence de points d'arrêts réglementés pour le transport public occasionnent des arrêts inattendus de la part des minibus et taxis à la recherche de clients ou à la demande de clients (pour les faire descendre). Cela favorise la multiplication des accidents au sein de la ville de N'Djamena et occasionne une perte de temps énorme dans

[329] Une étude réalisée par le bureau d'études Urbaplan, au compte de la mairie de N'Djamena sur financement de l'Agence Française de Développement, en 2012.

[330] Aujourd'hui sur le terrain rien n'a été fait suite aux différentes préconisations de cette étude.

les transports. Par ailleurs, cela favorise l'individualisation actuelle des moyens de transport, que ça soit la prolifération des motos ou de la voiture personnelle, basée sur des besoins en déplacements au sein de la capitale tchadienne. Même si cela coûte très cher à la population face à leur faible revenu, cette pratique rend la circulation urbaine difficile et désagréable à vivre dans certains endroits de la ville.

C'est dans ce contexte que le Plan de circulation et de transports (PCT) de N'Djamena a vu le jour à la suite de l'appel d'offres n°123117/Europe Aid /D/SER/TD, intitulé «Appui à la mise en œuvre de la stratégie sectorielle des transports du Tchad – Assistance technique en 4 lots – Lot 1 », lancé le 10 septembre 2006 par l'Ordonnateur National du fonds européen de développement (FED) pour renforcer l'appui institutionnel et le secteur des transports au sein du MITAC. Le Groupement Egis BCEOM – Louis Berger (le Consultant) a été retenu et le MITAC a attribué le contrat. L'étude dont la durée prévue était de huit mois a démarré le 20 juin 2011 et a été finalisée en 2012.

7.1.2.3.a. Les objectifs du PCT

Encadré n° 7. Les objectifs du Plan de Circulation et de transport

L'optimisation des équipements (gares et autres) et des infrastructures (routes) de transport existant et à créer ;

La hiérarchisation de la voirie, de la signalisation du stationnement et itinéraire de circulation des camions en ville ;

L'amélioration des conditions de déplacement au sein de la ville, tout en donnant une importance capitale à la marche à pied et à l'usage de vélos ;

La proposition de solutions pour améliorer le cadre institutionnel afin d'assurer un climat de travail concerté entre tous les acteurs du secteur ;

L'identification des ressources (bailleurs) pour la maîtrise et la gestion prospective des transports au sein de la ville de N'Djamena.

Les objectifs du PCT de 2012 sont clairs, mais il y a une incompréhension dans la lecture de la carte sur les lignes de minibus (cf. carte n°27). D'abord, absence de données sur les différentes stations de minibus, puis la non-localisation de ces dernières et enfin, la non-pris en considération de leur mode de fonctionnement. Ce qui montre en partie une des limites du présent PCT.

7.1.2.3.b. Résultats du diagnostic du PCT

Nous allons présenter dans ce paragraphe en quelques lignes certains éléments du diagnostic du PCT qui a été fait entre 2011 et 2012 :

Encadré n° 8. Résultats du PCT

- Les relevés du prix de consommation de l'INSEED (2010) montrent que les prix de transport augmentent de manière significative. Il a été aussi démontré par le PCT une augmentation des prix du transport urbain de 6,6% par an;
- Le coût d'un déplacement au sein de N'Djamena en transport collectif a été estimé à 214 FCFA. Le vrai centre-ville de N'Djamena est la zone des marchés ;
- Le temps moyen de déplacement en transport collectif déterminé est de 29 minutes. Mais le temps de déplacement pour la couronne Nord, Ouest et Sud de la ville se situe entre 35 et 45min.

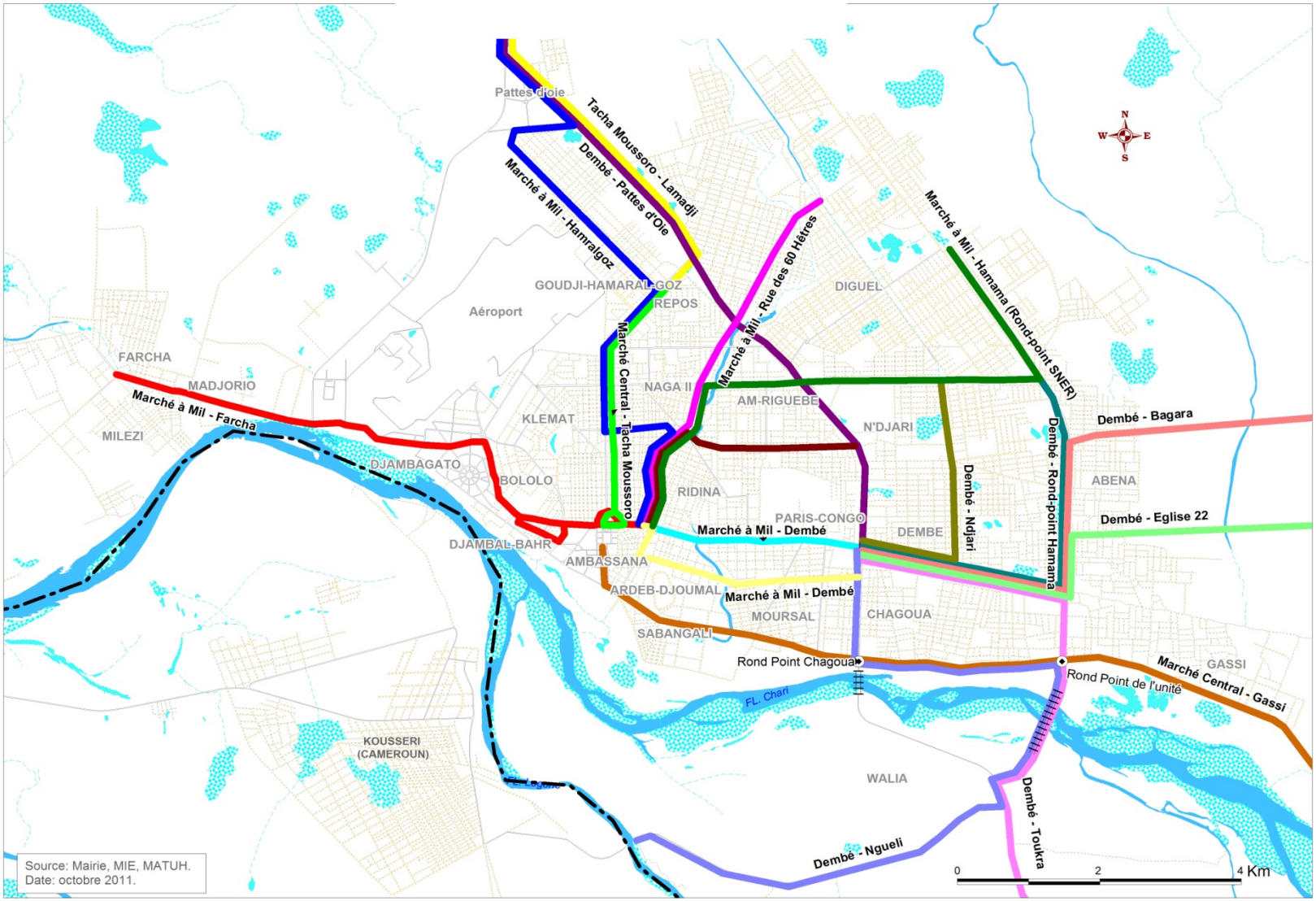
Tableau n° 39. Synthèse sur le transport en commun selon le PCT

Zone des marchés	Taxis	Minibus	Mototaxis
-Absence de trottoir et de passage pour piétons. -Stationnement non-réglementé et aussi insuffisance d'espace de stationnement. -Activité commerciale et stationnement sur la chaussée. -Absence de point de chargement des transports en commun et blocage des voies et sorties des ronds-points.	-L'amélioration de la qualité de l'offre des taxis. -Redéfinition du secteur, tout en interdisant les nouvelles entrées dans le secteur. -Instauration d'une nouvelle offre avec taxi-compteur.	-Identification des opérateurs crédibles, tout en structurant le mode de gestion actuel. -Aménagement des têtes de ligne et des arrêts de manière progressive.	-Interdiction de la pratique à l'intérieur de la 1e voie de contournement. -Officialisation de l'activité (sortie de la clandestinité) et identification d'opérateurs crédibles. -Canalisation de la pratique dans un circuit bien défini.

Source : Plan de Circulation de transport (2012)

Le réseau principal d'assainissement pluvial est dans un état d'entretien très insuffisant. Cela entraîne pour le piéton une gêne importante et est par ailleurs une cause d'insalubrité des abords de nombreuses voies très fréquentées.

Carte n° 27. Les lignes de minibus de N'Djamena en 2011 selon le PCT



Source : Plan de Circulation de transport (2012)

Tableau n° 40. Synthèse du trafic routier au sein de la ville de N'Djamena selon le PCT

Trafic du taxi	Trafic des minibus	Trafic des motos	Trafic des vélos	Trafic des voitures particulières
-Les taxis sont beaucoup plus concentrés au centre-ville (à l'intérieur de la 1e voie de contournement). - Ailleurs, l'on peut croiser les taxis sur la route de Farcha, le pont de l'unité, mais leur présence est très faible.	- Le trafic du minibus est beaucoup plus concentré en direction du centre-ville (vers la zone des marchés). -Les voies qui concentrent assez de trafic sont l'avenue Mobutu, Charles de Gaulle, Niméry et la route de Farcha.	- Le trafic de motos est concentré dans certains carrefours plus que d'autres : rond-point et pont de Chagoua. - La section entre le marché à mil et Dembé enregistre plus de 20 000 motos/jour. - L'avenue Charles de Gaulle et le prolongement du 10 octobre sont aussi sollicités par les motos. - La moto représente plus de 50% du trafic total de la ville.	-Le trafic de vélo est fonction de la population résidente dans la partie Sud et Est de la ville en direction du centre-ville. -Le trafic est beaucoup plus concentré sur le pont de Chagoua et l'avenue du 10 octobre. -L'usage du vélo est très limité dans les quartiers du Nord et certains de l'Est de la ville.	-Le trafic de voiture particulière est inférieur à 15 000 véhicules. Il représente 23% du trafic total de la ville. -Ils sont beaucoup plus concentrés sur la route de Farcha pour desservir l'Ouest de la ville. -Ils sont aussi nombreux sur l'avenue Niméry en direction de rue de 40m vers le grand marché et aussi sur l'avenue Mobutu pour desservir la partie Est et Sud de la ville.

Source : Plan de Circulation de transport (2012)

Encadré n° 9. Piste d'actions selon le PCT

Détourner le flux qui transite sur l'avenue Charles de Gaulle et aménager des voies complémentaires.

Organiser le trafic en direction de la zone des marchés tout en pensant à la problématique du stationnement et surtout aménager des stations pour le transport en commun (TC).

Réglementer la circulation et le stationnement dans le centre-ville tout en pensant à l'aménagement des trottoirs pour le flux des piétons.

Analyser la gestion municipale et aussi les investissements et les entretiens de la voirie urbaine.

7.1.2.3.c. Les aspects non-pris en considération par le PCT[331]

- L'aspect physique a été beaucoup plus détaillé et réfléchi mais les recommandations proposées sont parfois maladroites ;
- L'aspect social a été mis de côté dans la grande partie de ce travail sur les transports et la circulation au sein de la ville de N'Djamena ;
- L'évolution de la population n'a pas été croisée avec d'autres facteurs comme le revenu des ménages. A N'Djamena, on trouve beaucoup plus de fonctionnaires et autres employés du secteur privé que d'autres métiers (Kimitene, 2013). Ceci dit, cette catégorie de la population gagne toujours le même salaire depuis des décennies et pourtant la croissance du prix du transport évolue de 6,6%, chaque année (PCT, 2012 ; Salah Idjemi et Laurent, 2013). La cherté de la vie n'a pas été prise en considération, ce qui va sans doute mettre en cause les projections et les recommandations ;
- L'évolution actuelle du parc de motos et surtout la pratique actuelle de mototaxi n'a pas été bien traitée et dans les propositions. Cette dernière ne donne pas une vision prospective de la pratique des mototaxis ;
- Le commerce est monopolisé par certaines ethnies, de ce fait l'on y voit la prolifération des parcs de vente de voiture de seconde main appartenant pour la plupart aux Zaghawa. Cette ethnie est celle qui est au pouvoir depuis 24 ans. Beaucoup sont devenus des commerçants de circonstances et plusieurs d'entre eux exercent toutes formes de concurrence déloyale. Ces commerçants ont le privilège (non-officiel) de ne pas payer les 30% de taxes de douanes sur les véhicules et, aussi, ils sont acquittés de certaines taxes par le favoritisme qu'assurent leurs frères et cousins douaniers (Kimitene, 2013) ;
- Le problème administratif a été soulevé tout en proposant des solutions adéquates ce qui a contribué à la révision de l'organigramme de la mairie tout en donnant une importance capitale aux transports urbains. Mais, l'aspect invisible de l'administration tchadienne est la cause principale de l'échec de la plupart des études

[331] Des aspects non-pris en considération par le PCT selon nos questionnements de recherche.

réalisées à N'Djamena (Salah Idjemi et Laurent, 2013). Ainsi, lorsque l'administration est assurée par des personnes non-compétentes et qui, souvent, ne sont pas du domaine, il ne faut pas s'attendre à une évolution positive. Cela crée les problèmes de demain (Balandier, 1986 ; Kaufmann, 2009 ; Chenal, 2009).

7.1.2.4. Le Schéma National d'Aménagement du Territoire

Le dernier document stratégique que le ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Habitat (MATUH) a mis en place est le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) qui date de 2013. Le SNAT est un document stratégique élaboré par le groupement de bureaux d'étude Agrer Grupo TYPSA et Consult I-MAGE[332] sous le contrat FED/2009/2019/033. Outre les orientations politiques nationales appuyées sur des différents textes de lois abrogés depuis la modification de la constitution du 31/03/1996 et révisée par la loi constitutionnelle N°08/PR/2005, l'Etat tchadien s'est engagé dans une politique de décentralisation qui consiste au transfert des compétences et des ressources aux collectivités territoriales sur la base des différentes lois promulguées dans les années 2003, 2004, et 2008. Par ailleurs, de nombreuses stratégies sectorielles visant à court et moyen terme la réduction de la pauvreté et la sécurité alimentaire (SNAT, 2013) ont été initiées dans une ambition du devenir du Tchad comme pays émergent en 2025.

Encadré n° 10. Les objectifs généraux du SNAT

Les objectifs généraux du SNAT sont de pouvoir répondre aux aspirations légitimes de la population tchadienne en matière économique, politique, sociale et écologique :

- Au plan économique, l'ambition du SNAT est de soutenir, à travers la mise en valeur des ressources du pays. ;
- L'objectif politique du SNAT intègre la résolution des problèmes de cohésion et de solidarité nationale, le blocage des velléités tendant à déstabiliser l'unité nationale ;
- Au plan social, il vise la cohésion, la solidarité et l'équité sociale par une meilleure distribution des produits de la croissance au profit des pauvres. Pour cela, les grands défis à relever sont la promotion de l'emploi, l'amélioration des revenus et des conditions de vie ;

[332] Le premier est un bureau d'étude espagnol et le second un bureau d'étude belge.

- Enfin, la maîtrise des problèmes environnementaux, la préservation des ressources halieutiques et fauniques, ainsi que l'amélioration du cadre de vie des populations (salubrité urbaine par exemple), sont au centre des objectifs écologiques et environnementaux du SNAT.

Par ailleurs, les objectifs spécifiques sont aussi d'une importance capitale pour le territoire national qui est en manque d'une vision stratégique appuyée sur un document d'urbanisme. Ainsi, le SNAT constitue un cadre d'intervention et de mise en œuvre des différentes politiques sectorielles actuelles et à venir et aussi du plan national de développement (PND) 2013-2015. La vision prospective du SNAT, à l'horizon 2035 est censée définir le cadre logique du projet national (SNAT), donner une vision globale, proposer une vision « proactive » du territoire national tchadien et enfin présenter un projet national aux partenaires techniques et financiers (SNAT, 2013).

En effet, il a été question de mettre un accent particulier sur la gestion de la ville de N'Djamena. D'abord, il s'agit de faire face à l'accroissement rapide de N'Djamena qui s'est traduit par l'étalement spatial de la zone urbanisée et par la densification des quartiers existants depuis des décennies, sans pour autant que les services de base suivent cet accroissement (réseaux d'assainissement, adduction d'eau potable, électricité et téléphone). Ensuite, se posent aujourd'hui les difficultés de gestion urbaine (habitat incontrôlable, insalubrité, insécurité, encombrements, pollution). Enfin, l'enjeu principal est de faire en sorte que l'urbanisation et le développement urbain aient un positionnement adéquat dans le contexte national et régional d'ici 2035, en mettant l'accent sur la satisfaction des besoins de base de la population (énergie, eau potable, assainissement, transports, hygiène, etc.). La finalité est d'améliorer les conditions de vie dans les centres urbains, lieux de concentration de la misère et de la pauvreté selon le SNAT (2013).

Encadré n° 11. Outils et instruments pour la mise en œuvre du SNAT

Par ailleurs, les outils et instruments pour la mise en œuvre du SNAT ont été prévus par la loi fixant les principes fondamentaux d'aménagement du territoire ; il s'agit du :

- Schéma d'Aménagement des Régions Programmes (SARP) ;
- Schéma d'Organisation Fonctionnelle et d'Aménagement (SOFA) ;
- Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT) ;
- Schéma d'Aménagement Spécifique (SAS) ;
- Contrat de Plan ;
- Des Directives Territoriales d'Aménagement du Territoire (DTAT).

Par ailleurs, dans le cadre de la mise en place du processus de la décentralisation, la loi a également défini les champs d'application de chaque outil. Dans le cadre spécifique du SNAT, les outils de mise en œuvre sont les six schémas d'aménagement des régions programmes. Le financement se fera à travers les budgets des départements sectoriels et à partir d'un fonds national d'aménagement du territoire dont la création est prévue par la loi. Le mécanisme de fonctionnement sera, quant à lui défini, par un décret présidentiel d'après le SNAT du 2013.

> « *Le Schéma d'Organisation Fonctionnelle et d'Aménagement (SOFA) concerne la grande aire urbaine de la Capitale N'Djamena qui doit répondre à la problématique spécifique de très grandes villes (millionnaires ou en passe de le devenir). Il y a actuellement une lacune grave dans la gestion des territoires. En effet, les SRAT se situent à une échelle et dans une problématique qui ne permet pas de traiter l'aménagement des espaces les plus importants pour le développement du pays, les espaces métropolitains. Il n'y a pas de continuité entre l'Aménagement et l'Urbanisme. C'est l'Aménagement du Territoire qui est en défaut, car il ne produit pas d'analyse et de vision claire des métropoles, celle dont les urbanistes ont besoin pour traiter leurs propres problèmes. Ainsi, le SOFA métropolitain de N'Djamena – constitue une urgence qui doit précéder le SDAU* » (SNAT, 2012. P : 104).

Pourtant un Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbain (SDAU) a été réalisé en 2012. Il n'a pas été approuvé du fait de l'incompatibilité de ce dernier avec les développements actuels de la ville de N'Djamena et il est toujours en cours de révision. En outre, aujourd'hui, au niveau de la ville de N'Djamena, d'innombrables chantiers transforment le visage de la cité : élargissement et bitumage des rues, aménagement de ronds-points et places publiques, construction de caniveaux, de services publics (lycées, hôpitaux, écoles et stades). Ces nouveaux travaux ne sont pas basés sur des documents stratégiques de planification urbaine, mais donnent une nouvelle dynamique et contribuent à améliorer le cadre de vie de la population. Cependant, beaucoup reste à faire, notamment en matière d'assainissement de la ville et d'accès de la population à l'eau potable et à l'énergie (Ngaressem, 1998 ; Harre, Moriconi-Ebrard, et Gazel, 2010 ; Ngaressem, 2013). Les rapports de N'Djamena avec son arrière-pays se font selon un modèle d'organisation d'espace extraverti, où non seulement la capitale exerce son pouvoir d'aspiration, mais tout converge vers elle (bois-énergie, productions végétales et animales). Ainsi, la problématique de l'espace central métropolitain obéit au schéma classique des disparités entre villes (plus ou moins équipées) et campagnes enclavée, sous-équipée et mal desservie selon le SNAT.

En dehors de la capitale, la plupart des centres urbains présentent un caractère plus rural qu'urbain, si l'on considère les aspects qualitatifs (activités dominantes, type de bâtis, équipements). Il s'agit en général d'unités fonctionnant de manière isolée plutôt qu'en réseau, en raison de l'insuffisance et de la précarité des infrastructures routières. Ce qui explique qu'une grande partie de l'espace central métropolitain demeure enclavée, malgré la proximité de la capitale (MATUH, 2008 ; Abdel-Raouf, 2012 ; Abdelfatah, 2013).

7.2. Usages et pratiques des transports urbains au sein de N'Djamena

Comprendre comment la population arrive à prendre en compte les pratiques socio-spatiales en rapport avec l'offre des transports collectifs au niveau de la ville de N'Djamena nous amène à définir le concept *d'adaptation* et surtout de *stratégie d'adaptation.*

Le terme de stratégie se définit comme art de combiner plusieurs forces ou actions pour atteindre des objectifs ou un but déterminé. Dans le cas des pratiques de mobilités, ce sont les différents arts et manières qui ont été mis en place par les différents acteurs du secteur des transports et surtout celle de l'acceptation et aussi de sa familiarisation aux différentes offres. Même si l'offre est assurée par des particuliers appuyés par un accompagnement assuré par les différents syndicats des modes de transport. Bien sûr, l'encadrement est assuré par certains services de l'Etat comme la mairie, le ministère des Infrastructures, de Transport et de l'Aviation civile, le ministère de l'Intérieur et de la Sécurité publique, etc.

Par contre, le terme adaptation renvoie à l'action d'adapter ou de s'adapter à quelque chose[333]. Tandis qu'adapter lui-même voudrait dire : transposer, appliquer ou ajuster une chose à une autre. Alors, l'adaptation des mobilités urbaines se définit comme l'acceptation, l'ajustement ou les manières d'appropriation des pratiques de mobilités urbaines par la population n'djamenoise.

L'adaptation est encore un concept de forme incertaine (Godard, 2010 ; Tubiana *et al.*, 2010). La question de l'adaptation de la population n'djamenoise à certains changements comme la prolifération des nouvelles offres de transports collectifs (transport artisanal, les mototaxis, les cars sous-perfusions, etc.) est une manière de voir le lien entre le secteur des transports et les pratiques des ménages dans un contexte d'insuffisance des moyens de transport collectif. Ainsi, l'on doit se poser plusieurs questions face à l'acuité particulière des pratiques de mobilités urbaines au sein de la capitale tchadienne. Il s'agit de savoir comment les n'djamenois peuvent répondre aux contraintes nées du manque d'un système de transport public ? En effet, c'est dans ce contexte que le concept de stratégie d'adaptation fait son apparition, comme réponse à la question suivante : comment la population parvient-

[333]D'après le dictionnaire de la langue française en ligne [http://www.larousse.fr/].

elle à diminuer les dommages et à répondre aux contraintes imposées par le système de fonctionnement des transports collectifs en place ? C'est ainsi que le géographe Alexandre Magnan montre que « l'adaptation est un excellent moyen de mettre en œuvre »[334] du développement durable.

Par ailleurs, il est aussi nécessaire de savoir si les solutions d'urgences peuvent servir comme réponses aux problèmes dans la durabilité ? La réponse est négative. Certains auteurs comme le sociologue George Balandier (1986), Vincent Kaufmann (2009) et l'architecte-urbaniste Jérôme Chenal (2009) ont démontré que ce sont les solutions d'urgences issues de la débrouille qui créent les problèmes futurs. Alors, les situations de débrouille, les solutions d'urgences face au manque de transport collectif ou l'adaptation des pratiques de mobilités urbaines ne doivent pas être vues comme une fin en soi, mais plutôt comme un moyen, comme un canal de mise en application des principes d'une situation (Magnan, 2008). Ainsi, certains considèrent que l'adaptation n'est pas forcément la solution donc, « plus on s'adapte à un environnement qui se dégrade, plus on risque d'accélérer le processus de dégradation » estime, par exemple, Olivier Godard[335]. Il est rarement rappelé que le terme même d'adaptation renvoie à une vision évolutive, du moins dynamique, du fonctionnement des sociétés. C'est pourquoi, aujourd'hui, on voit des cars sous-perfusion à côté des autres cars pour assurer les mêmes fonctions et services. Les réflexions sur les *stratégies* de développement tendent en effet à ne pas assez insister sur l'importance fondamentale pour un territoire et une société d'être capable de faire évoluer son schéma ou son adaptabilité au développement (organisation sociale, les pratiques de mobilité urbaine, structuration économique, occupation de l'espace, etc.). Car, au-delà d'une stratégie donnée (donc d'objectifs de long terme), des réajustements s'imposent au fil du temps (parce que le contexte environnant change, parce que des aléas naturels surviennent...) et c'est bien à

[334]Magnan Alexandre, « Questions de recherche autour de l'adaptation au changement climatique », *Natures Sciences Sociétés*, 2010/3 Vol. 18, p. 329-333.

[335]Économiste, CNRS, École polytechnique, Paris.

cette aptitude à s'ajuster que renvoie la question de l'adaptation[336] (Smit et Pilifosova, 2003). Pour le médecin-philosophe Anne Marie Moulin (2010), « l'adaptation de l'organisme, est un concept à géométrie variable ». L'importance redonnée à l'adaptation amène à explorer son imaginaire dans les politiques. Des écrits récents font état d'observations et de spéculations aux antipodes. C'est pourquoi aujourd'hui on pourrait aussi parler d'adaptation à la pollution. L'émergence du concept d'adaptation dans les questions urbaines résulte du constat que la capacité des stratégies d'atténuation à réduire l'impact des activités humaines (la prolifération de l'informel, occupation anarchique de l'espace, ségrégation…) sur le quotidien de la population s'avère limitée. Pour l'économiste Olivier Godard (2010) :

> « *Le concept classique d'adaptation est l'idée qu'il y a un problème qui préexiste et qu'un organisme le résout en s'adaptant au problème. Par exemple, les nageoires sont une adaptation pour la nage, ce qui signifie que la nage était un problème avant que les poissons n'aient des nageoires. À regarder l'évolution de cette manière, on doit en déduire que la nage était aussi un problème pour les arbres !* »[337].

Dans la recherche en sciences sociales, le sociologue américain Robert King Merton dans son ouvrage intitulé *Éléments de théorie et de méthode sociologique (1983)*, établit une typologie d'adaptation individuelle à la société par cinq différentes entrées : le conformisme, l'innovation, le ritualisme, l'évasion et la rébellion. D'abord, dans le *conformisme*, l'individu se soumet aux attentes du groupe. Ainsi, disait le sociologue Arnaud Saint-Martin (2013), que « le *conformisme* assure la persévérance de l'ordre social, c'est un comportement « modal » devant le contrôle social, le plus commun – et le moins problématique du point de vue sociologique ». Ensuite, *l'innovation* est la typologie par laquelle l'individu accepte les valeurs du groupe, mais n'a pas fait siennes les normes sociales et procédures habituelles. Ainsi, l'innovation peut placer l'observateur dans un inconfort, puisque dans la plupart des

[336]Ce que traduit bien la définition par le GIEC de l'adaptation au changement climatique, qui parle d'un « ajustement des systèmes naturels ou des systèmes humains face à un nouvel environnement ou un environnement changeant » (IPCC, 2007).

[337]Godard Olivier, 2010, « Cette ambiguë adaptation au changement climatique », *Natures Sciences Sociétés*, 2010/3 Vol. 18, p. 287-297.

sociétés, le modèle social est conservé et assimilé. Ensuite, le *ritualisme* est une typologie d'adaptation dans laquelle l'individu demeure figé dans un mode de comportement donné. Donc, « le *ritualisme* instaure les moyens en valeurs (ou fins). Il encourage des comportements en phase avec les buts privilégiés de la société, mais sans espoir de vraiment les atteindre » disait Arnaud Saint-Martin (2013). Enfin, l'*évasion* et la *rébellion* sont les deux dernières entrées d'adaptation à la société par un individu (Merton, 1983). Dans la typologie *évasion* l'individu est en marge de la société. Tandis que, l'individu rejette les buts et les moyens culturellement valorisés par une société donnée, mais pour en suggérer, voire en imposer d'autres dans la typologie *rébellion*.

Ces différentes typologies d'adaptation socioculturelles que le sociologue Robert King Merton a classées peuvent représenter des styles de vie de certains groupes sociaux. Mais dans la réalité, les contenus conceptuels, méthodologiques et politiques de l'adaptation doivent être développés en présence de temporalités contradictoires et d'incertitudes fortes et irréductibles et en tenant compte du caractère évolutif du concept d'adaptation, ce qui suppose un réajustement permanent de connaissances et de choix (Da Cunha et Jean-Paul, 2014). C'est ainsi que les mobilités ou les pratiques de mobilités urbaines doivent être revues dans la ville de N'Djamena. Alors, la question de la mise en œuvre des stratégies d'adaptation socio-spatiale des mobilités urbaines au sein de N'Djamena reste sous l'effet de contraintes qui, par ailleurs, justifient les efforts à fournir par les sciences humaines en termes de recherche scientifique, ainsi que par les acteurs de la gestion urbaine et de la population concernée. « Il apparaît ainsi qu'au moins potentiellement, réfléchir à des principes d'adaptation et travailler à leur faire prendre des formes concrètes et contextualisées »[338] (selon les lieux, les activités, les sociétés, etc.). On comprend dès lors pourquoi les questions liées à l'adaptation tendent à remettre au goût du jour divers principes qui sont eux-mêmes au cœur de l'approche systémique et de la durabilité. On pense notamment à ceux de « précaution », de « résilience », de « vulnérabilité », « d'anticipation » ou encore « d'innovation » ; et ce, dans des domaines aussi variés que l'économie, l'écologie, les sciences politiques...

[338]Magnan Alexandre, 2010, « Questions de recherche autour de l'adaptation au changement climatique », *Natures Sciences Sociétés*, 2010/3 Vol. 18, p. 329-333.

Enfin, « l'adaptation réclame une approche pluridisciplinaire, car elle associe étroitement politiques publiques, innovations technologiques et changements de comportement » (Gallezot Hélène et al., 2010). Mais quelle sorte de politiques publiques mettre en place dans une ville où les premières tentatives de mise en place d'une entreprise d'autobus datent des années soixante-dix ? L'absence d'une autorité organisatrice des transports (AOT) détermine le contexte dans lequel l'Etat peine à assumer pleinement sa responsabilité dans le secteur des transports. Alors, il faut revoir les différentes orientations tout en se basant sur certaines priorités face à la disponibilité des moyens que dispose l'Etat pour atténuer les problèmes de manque ou d'insuffisance de transport public à toute la population de la ville de N'Djamena.

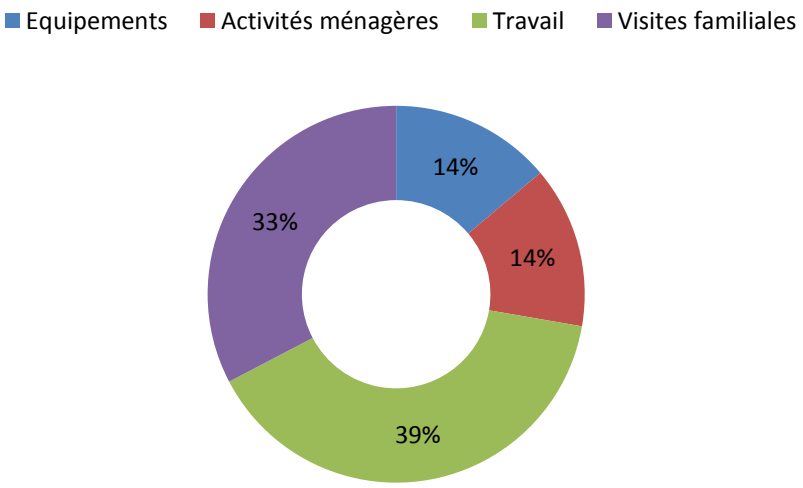
7.2.1. Les raisons et modes de déplacement au sein de la ville de N'Djamena

Les raisons de déplacement au sein de la ville sont nombreuses et elles sont réparties sur quatre besoins ou raisons de déplacement : équipements, activités ménagères, travail et visites familiales. Le travail est la principale raison de déplacement au sein de la ville de N'Djamena. Ce dernier représente 40% des raisons de déplacement sur l'ensemble des territoires enquêtés. Ensuite, les visites familiales représentent 33%, la fréquentation aux équipements de la ville représente 14% et les activités ménagères représentent 13% des raisons de déplacement au sein de la ville de N'Djamena. Plus généralement, d'après ces données, les activités ménagères et le travail cumulés donnent 53%. Cela montre bien que les ménages de la ville sont occupés à exercer un travail au quotidien, sans oublier, l'importance qu'occupe la solidarité familiale au sein de la capitale tchadienne. Par ailleurs, l'activité ménagère regroupe d'autres sous-groupes, comme celui qui concerne les femmes qui partent aux marchés, chaque matin. Il s'agit de femmes au foyer, que l'on qualifie au Tchad de ménagères[339]. Enfin, les équipements regroupent tout ce qui est école, église, jardin, études, etc. Une classification appuyée sur les données de notre propre enquête

[339] Il est possible que les autorités écrivent sur les actes de naissances (ou carte d'identité) des tchadiennes, mentionné au niveau de la profession de leur parent, surtout pour la mère (sur les actes de naissance), « ménagère ». Il s'agit de femmes qui n'exercent aucun travail rémunéré et aussi de certaines femmes qui exercent par moment des activités de commerce sur les étals de marchés.

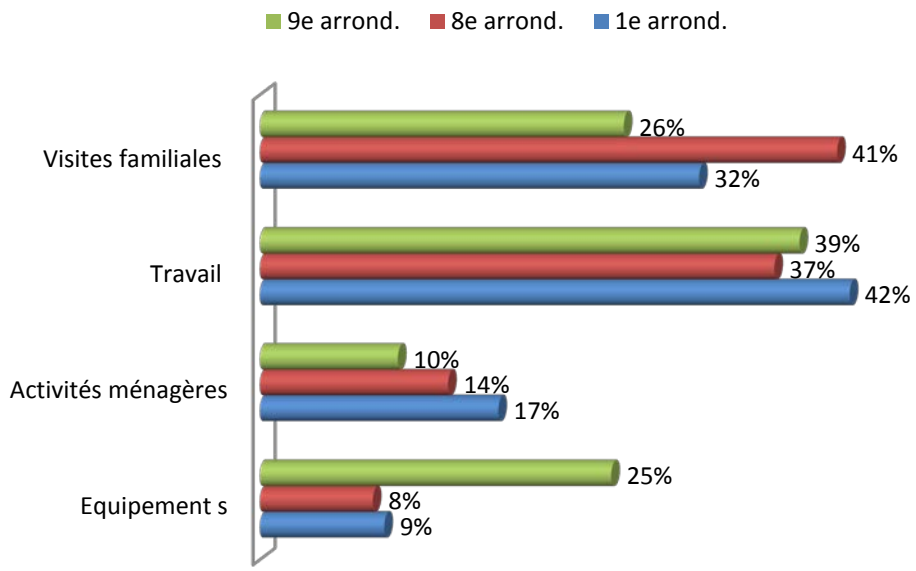
ménage de mobilité. Car, cette dernière, n'obéit pas à la classification du Certu, ni celle de la Sitrass.

Graphe n° 14. La répartition des déplacements réalisés par les ménages à travers l'ensemble des territoires enquêtés



Par ailleurs, le graphe n°15 nous donne une idée des activités réalisées en ville par les chefs de ménage de chaque arrondissement enquêté. Ce dernier nous montre aussi que les paramètres travail et visite familiale dominent encore parmi les raisons de déplacement à travers les arrondissements enquêtés. Là aussi, il y a une part, plus grande, attribuée au travail. Les raisons des déplacements pour les équipements sont considérables au niveau du 9e arrondissement, ce qui s'explique très bien par l'insuffisance d'équipements dans ce territoire, suivi du 1er arrondissement. Les visites à la famille sont en deuxième position après le travail au sein de la capitale tchadienne. Ce qui montre bien l'importance de se déplacer et aussi l'hétérogénéité des territoires et des familles à l'échelle de la ville. Enfin, dans les équipements l'on trouve l'église, les études (écoles, lycées, collèges), les jardins, etc.

Graphe n° 15. La répartition des déplacements réalisés à la ville par les ménages à travers les trois arrondissements enquêtés



Sous l'angle du calcul économique, le transport urbain sert à justifier la planification et la programmation des infrastructures de transports et il s'appuie sur une tentative de formalisation de la valeur du temps dont les limites[340] n'ont pas été largement considérées par certains. Aujourd'hui, partout dans le monde, le déplacement, quelle que soit sa nature, constitue une tentative d'appropriation de l'espace et d'organisation temporelle de ce dernier. Ainsi, l'organisation de la vie quotidienne peut être appréhendée comme un enchaînement de phénomènes plus ou moins reliés et dont il faut assurer une gestion temporelle des répartitions. Le temps du déplacement a, non seulement un sens individuel, mais également un sens social dans la vie de tous les jours et un sens économique pour les techniciens du transport par son inscription dans le contexte de vie.

[340] On pense au caractère arbitraire et homogène de la valeur économique du temps de transport.

Tableau n° 41. La répartition des ménages par arrondissement en fonction du temps de déplacement dans les transports

Temps mit dans les TC	1er arrond.	8e arrond.	9e arrond.
15min	23%	21%	14%
30min	32%	39%	30%
45min	16%	16%	14%
1heure	16%	17%	31%
2heures	13%	7%	11%
Total	100%	100%	100%

Source : Enquêtes personnelles, N'Djamena, février-avril, 2013

Par ailleurs, nous nous sommes intéressés au temps que les ménages passent dans les transports collectifs au sein de la ville de N'Djamena à travers les arrondissements enquêtés. Il y a une véritable hétérogénéité du temps perdu dans les transports à travers chaque arrondissement. La notion du temps est capitale comme nous l'avons vu dans la première partie[341] du présent travail. L'on remarque que les ménages passent plus de 30 minutes dans le transport collectif pour se rendre en ville à travers deux arrondissements enquêtés sur trois. En effet, 79% des ménages enquêtés au sein du 8e arrondissement passent plus de 30 minutes dans les transports collectifs pour aller en direction du centre-ville où tout est concentré et, parmi eux, 40% y passent 30 minutes. Pire encore, 42% des personnes enquêtées dans le 9e arrondissement mettent plus d'1 heure pour arriver au centre-ville et, parmi eux, 31% y passent 1 heure. Enfin, dans des proportions voisines à 10%, respectivement 11% dans le 9e arrondissement et 13% dans le 1er arrondissement, les ménages enquêtés passent 2heures dans les transports collectifs. Ce qui explique bien que le transport collectif est, pour beaucoup plus, une contrainte assumée qu'un choix voulu par les ménages. Alors, il est temps de mettre une logique de cadence régulière, un système de transport de qualité et bien hiérarchisé pour répondre à cette problématique. C'est aussi une des raisons pour laquelle de nombreuses personnes préfèrent prendre les mototaxis, afin d'éviter le calvaire des cars sous-perfusion à longueur de journée sur des routes souvent en mauvais état.

[341] Au niveau des chapitres *2* et *3.*

7.2.2. L'appréciation du service assuré par les transports collectifs

La problématique de l'âge du parc du transport urbain est visible à l'œil nu à travers les différents véhicules en circulation au sein de la ville de N'Djamena, surtout en ce qui concerne les taxis urbains et les minibus. Les données d'enquête ménages de mobilités urbaines et entretiens auprès des conducteurs de moyens de transport de la ville montrent une certaine réalité. Le fort taux de [1 à 5ans] auprès des minibus et de taxis urbains respectivement à 52% et 38%, s'explique de deux manières au niveau de la ville de N'Djamena : D'abord les voitures ne sont pas neuves et sont de seconde main. Ce qui fait que, les différentes déclarations font référence seulement aux années de leur acquisition et non aux années de fabrication ou de mise en circulation de la voiture. Aujourd'hui, même si quelqu'un arrive à se payer un taxi qui a fait 10ans de service, lorsqu'on l'interroge, ce dernier confond l'âge du véhicule et l'âge de son acquisition. Ensuite, les autorités ne peuvent plus avoir une idée de l'âge exact du parc des minibus et taxis urbains, car certains commerçants sont spécialisés dans l'importation des moteurs de minibus et de taxis depuis le Nigéria et le Bénin. Ce qui fait certains véhicules en circulation ont connu plusieurs fois le changement de moteur. Cette situation entraîne, de fait, un changement de numéro de moteur, or ce dernier ne sera jamais changé auprès des services d'immatriculation et ainsi de suite. La plupart des véhicules en circulation au sein de la capitale tchadienne connaissent des mutations sur certaines fonctionnalités. Enfin, 82% du parc des mototaxis de la ville de N'Djamena datent de [1 à 5ans] (voir tableau n°42). Ce qui explique bien l'ampleur du phénomène et aussi son évolution.

Tableau n° 42. La répartition de mise en conduite des différents modes de transport urbain sur la base des déclarations des conducteurs

Intervalles	Taxis	Minibus	Mototaxis
[1 an - 5 ans]	38%	52%	82%
[6 ans - 10 ans]	26%	28%	12%
[11 ans - 15 ans]	10%	10%	6%
[16 ans - 20 ans]	14%	4%	0%
[21 ans - 25 ans]	4%	4%	0%
[26 ans - 30 ans]	4%	2%	0%
[31 ans et plus]	4%	0%	0%
	100%	100%	100%

Source : Enquête personnelle, N'Djamena, février à avril, 2013

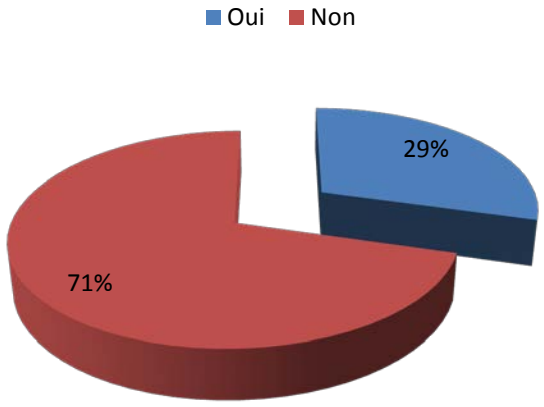
Les sociétés d'assurance de la place sont assez sceptiques envers les motos, vu le nombre important d'accidents dans la ville de N'Djamena attribué aux motos et mototaxis[342]. C'est pourquoi, peu de personnes assurent leurs motos. Par ailleurs, la plupart des motos sont revendues après une année de service à quelqu'un d'autre qui est dans le besoin et qui a les moyens de se payer une moto d'occasion. Donc, les 29% d'assurance ici représentés sur l'ensemble des territoires enquêtés représentent les voitures. Même en ce qui concerne les voitures, ce sont souvent de voitures de fonction, parce que l'Etat assure toutes ses voitures de fonction. Quelques particuliers font aussi l'assurance de leur véhicule. Par ailleurs, à travers les trois arrondissements, l'on trouve à 37% de véhicules assurés dans le 8e arrondissement, puis 26% dans le 1er et enfin 25% dans le 9e arrondissement (voir tableau n°43).

Tableau n° 43. La répartition des ménages ayant une assurance pour leurs véhicules de circulation

	1er arrond.	8e arrond.	9e arrond.
Oui	26%	37%	25%
Non	74%	63%	75%
Total	100%	100%	100%

Source : Enquêtes personnelles, N'Djamena, février-avril, 2013

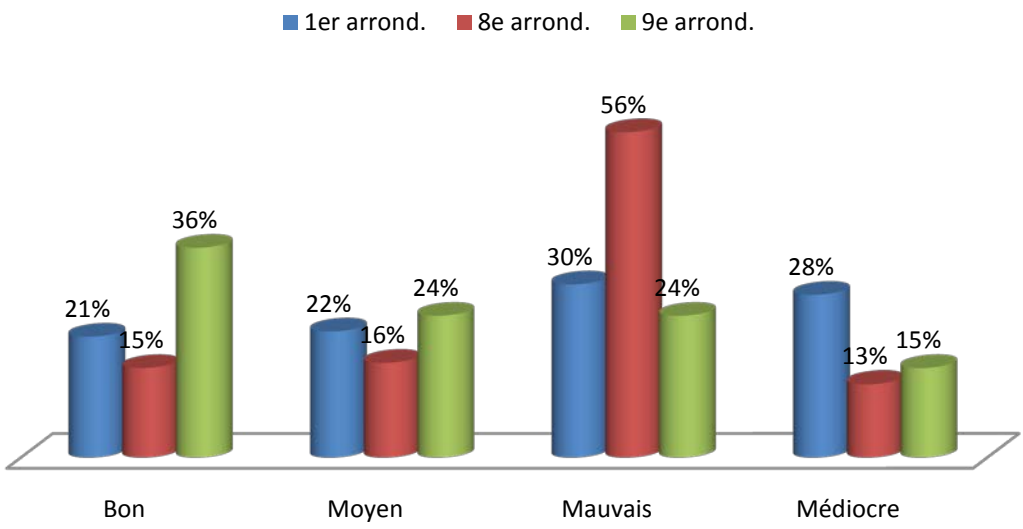
Graphe n° 16. La répartition des ménages ayant une assurance pour leurs véhicules de circulation à travers l'ensemble du territoire enquêté



[342] Au début des années 2000, les sociétés d'assurance refusaient catégoriquement les motos car il y'avait à cette époque une qualité de moto surnommée par la population « Lamadji ». Lamadji, c'est le nom d'un cimetière connu de la ville. Lamadji peut aussi signifier « aide-moi à mourir ». C'était une sorte de moto ayant un défaut de conception faisant que, en pleine circulation, le frein ne marche plus, entraînant des accidents.

Le graphe n°17, nous donne une idée des appréciations par les ménages de l'état des modes de transports actuels de la ville de N'Djamena. Au niveau du 8e arrondissement, la population déclare à 56% que la qualité du transport collectif de la ville est mauvais, suivie respectivement de 16% de moyenne qualité et 13% de qualité médiocre. Par contre, dans le 1er arrondissement, seulement 30% des ménages enquêtés affirment que le transport est de mauvaise qualité et 22% déclarent qu'il est de qualité moyenne et 28% médiocre. Enfin, dans le 9e arrondissement, les ménages enquêtés déclarent respectivement, 30% de mauvaise qualité, 24% mauvaise, 24% qualité moyenne et 36% affirment que la qualité est bonne. Cela illustre bien l'absence de choix et surtout explique l'utilisation d'autres moyens de transport que les cars sous-perfusions. D'ailleurs, la majorité de personnes qui résident dans le 9earrondissement viennent à pied à travers le pont de Chagoua ou celui de double voie.

Graphe n° 17. L'appréciation du service rendu par les transports en commun par arrondissements



Au sein de la ville de N'Djamena, il y a un seul garage pour les concessionnaires de voitures neuves. Les voitures en vente dans cette succursale de véhicules de marques sont très chères. La population essaie de s'acheter des voitures de seconde main. Ainsi de même pour la réparation, elle tente de mettre en œuvre ses propres expériences de réparateur. Cette frange représente 57%. Pour les pannes qu'elle n'arrive pas à réparer, elle se rend, cette fois-ci, au niveau de la station de champ de fil, une sorte de garage en plein air (14%). C'est

ainsi qu'en dernier recours, les propriétaires amènent leurs véhicules dans les garages éparpillés un peu dans toute la ville (utilisés par 29% des ménages enquêtés).

Graphe n° 18. Les modes d'entretien des moyens de transport des chefs de ménages à travers l'ensemble des territoires enquêtés

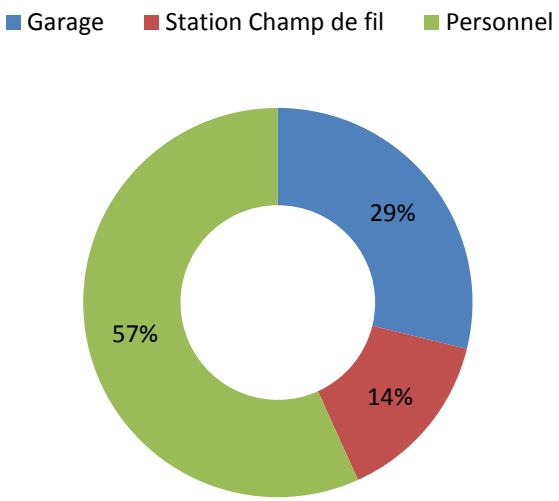


Tableau n° 44. Les modes d'entretien des moyens de transport des chefs de ménages

	1er arrond.	8e arrond.	9e arrond.
Garage	17%	52%	17%
Station sans-fil	17%	10%	16%
Personnel	66%	38%	67%
Total	100%	100%	100%

Source : Enquêtes personnelles, N'Djamena, février-avril, 2013

Par ailleurs, à travers les différents arrondissements, l'usage du carburant utilisé par les chefs de ménages pour leurs moyens de déplacement n'a pas été pris en considération, car une portion importante des chefs de ménages n'a pas voulu répondre à cette question lors des enquêtes ménages de mobilités urbaines sur le terrain. C'est pourquoi, nous avons jugé inutile de la considérer dans les différents paramètres étudiés.

7.2.3. Les problèmes rencontrés et les propositions des conducteurs des transports collectifs

D'après l'analyse des données relative aux problèmes rencontrés au quotidien sur les voies de circulation par les différents conducteurs des modes de transport, il ressort la problématique des accidents à 46% chez les conducteurs de mototaxis et à 48% chez les taxis urbains. Pourtant, chez les conducteurs des minibus, l'inquiétude repose sur l'accentuation des *embouteillages et accidents* sur les différentes voies de la ville. Ces derniers, c'est-à-dire *embouteillage et accident,* représentent, en même temps, 68% des réponses. Par contre, un autre phénomène de société met à mal certains conducteurs de mototaxis. Il s'agit de la recrudescence des agressions ou des vols de motos à travers la ville de N'Djamena. Un malaise que les conducteurs des mototaxis affirment à 18%. Pourtant, chez les taxis et les minibus, ce facteur est nul (voir tableau n°45).

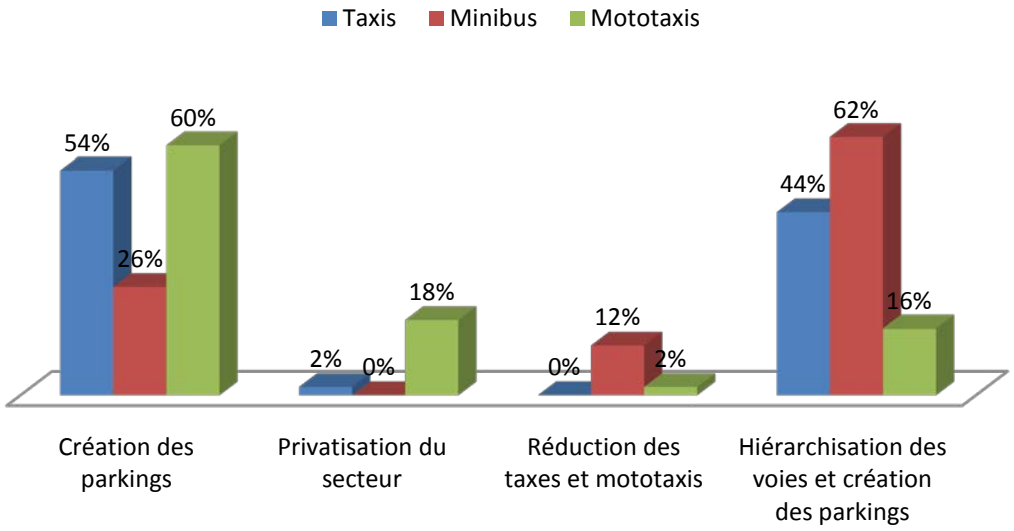
Tableau n° 45. Les problèmes que rencontrent au quotidien les conducteurs des différents modes de transports urbains au sein de N'Djamena

	Taxis	Minibus	Mototaxis
Accidents	48%	14%	46%
Problèmes administratifs	2%	6%	6%
Voleurs ou agresseurs	0%	0%	18%
Embouteillages	28%	10%	12%
Embouteillages et accidents	16%	68%	10%
Problème de coût du transport	6%	2%	8%
Total	100%	100%	100%

Source : Enquête personnelle, N'Djamena, février à avril, 2013

Par ailleurs, nous avons donné une importance capitale dans cette problématique à la notion des accidents et à celle des embouteillages. C'est pourquoi, nous avons d'abord séparé les déclarations sur les accidents et les embouteillages et, ensuite, décidé de créer une nouvelle colonne pour les personnes qui s'inquiètent par rapport à ces deux phénomènes, en même temps ; c'est-à-dire, *embouteillages et accidents* (voir tableau n°45). D'abord, pour comprendre la gravité des phénomènes séparés et ensuite combinés, même si ces derniers sont toujours liés sur les voies de circulation.

Graphe n° 19. Les propositions des conducteurs de taxis urbains à l'égard de l'Etat



Les doléances que nous avons recueillies auprès des différents conducteurs des transports collectifs au sein de la ville de N'Djamena nous donnent une idée de certaines priorités que les conducteurs attendent impatiemment de la part des autorités. Dans ces requêtes, il ressort au premier plan, l'importance de la hiérarchisation des voies publiques et la nécessité de la création des parkings pour le stationnement au sein de la capitale tchadienne. Ainsi, la demande de hiérarchisation et de création des parkings représente 62% des réponses chez les conducteurs des minibus et 60% des conducteurs des mototaxis. Ces derniers sont souvent stationnés sur les trottoirs, devant les arrêts des minibus et certains équipements socio-collectifs. Cette demande montre bien la légitimité que cette pratique cherche auprès des autorités, car elle est acceptée par la population. Par ailleurs, la création des parkings est aussi une préoccupation des conducteurs des taxis urbains à 54% et des conducteurs de minibus à 26%. Enfin, des paramètres comme la réduction des taxes ou la privatisation du secteur ne font pas partie des préoccupations actuelles des conducteurs des transports collectifs au sein de la ville de N'Djamena.

7.3. Mobilité urbaine entre choix et contraintes

Dans un contexte de pauvreté que connaît le Tchad, la notion d'accessibilité est encore plus pertinente pour cerner les conditions de vie des populations urbaines. Même si l'accessibilité se définit d'abord comme la facilité pour un lieu d'être atteint, elle renvoie

aussi à la qualité des réseaux et des services de transports. Or la qualité n'est pas de mise à travers tout le territoire de la capitale tchadienne.

7.3.1. Les transports urbains : une contrainte assumée par les n'djamenois[343]

Les transports urbains riment avec pénibilité et absence de confort au sein de la ville aux yeux de la majorité de la population qui utilise quotidiennement les taxis urbains et les minibus. Cette difficulté d'usage du transport en commun crée deux scénarios qui sont liés et difficilement dissociables : le premier est celui du choix du système de transport en place ; le second est le fait de subir (contrainte) et de s'adapter aux différents modes de transports existants. Ce problème explique le fort taux d'insatisfaction qui est de 55% de la population enquêtée sur l'état du système de transport en commun existant reparti entre : mauvaise qualité qui représente 37% et qualité médiocre qui représente 18%. Ainsi, l'accessibilité s'exprime par les temps de parcours qui varient en fonction des modes de déplacement utilisés pour sillonner les territoires. Donc autant d'éléments d'analyses qui confirment que le système actuel du transport urbain de la ville de N'Djamena se vit comme une contrainte :

A. D'abord, le parc roulant des transports en commun (taxis, minibus et mototaxis) appartient à des particuliers. Cette logique de gestion de la mobilité ne facilite pas l'accessibilité tant recherchée par la population, surtout celle d'aller au centre-ville. Ainsi, face aux difficultés d'accès au transport, la mobilité apparaît globalement restreinte, relevant souvent de ce que l'on peut appeler la débrouille (Godard, 2002), cet état de fait entraîne d'autres problèmes sociaux comme la discrimination socio-spatiale.
B. Ensuite, l'état de la voirie demeure un des inconvénients de l'évolution des transports urbains. La grande partie des voies sont inondables en saison de pluie durant la période de mai à fin août. Même si la voirie urbaine connaît aujourd'hui une évolution remarquable sur le linéaire bitumé qui n'était que de 60 km en 2000 sur l'ensemble de la ville et qui est de 150 km de longueur en 2012 sur une superficie

[343] Dans ce paragraphe, nous allons utiliser certains éléments que nous avons mis en valeur dans une communication au Séminaire International SIUMT urbanisation et mobilité : projet de tramways dans les villes algériennes à Sétif du 18-19 Octobre 2014.

totale estimée à 20 000 ha. Cette évolution linéaire bitumée connaît des manquements très importants, à savoir : l'absence de trottoirs, de signalisations, de passages à niveau pour la traversée des piétons sur les grands axes et enfin l'absence d'arrêts réglementés pour le transport en commun qu'assurent les minibus et taxis urbains.

C. Puis, l'absence de transport en commun public ou privé de qualité répondant aux normes élémentaires de transport : comme des arrêts précis, avec des cadences maîtrisées, et un minimum de respect aux usagers, fait que le système de fonctionnement actuel rime beaucoup plus avec des contraintes. D'abord, le fort taux de croissance annuelle de la population estimé à plus de 5%, puis le poids de N'Djamena qui représente à lui seul 45% de la population urbaine du pays et, enfin, l'incessante extension urbaine que connaît la ville sont des causes de la non-maîtrise de la gestion urbaine. Le système de transport urbain en place n'est autre que le résultat combiné de ces facteurs dans un pays où 80% de la population vit avec moins d'un dollar par jour (Lorton, 2006). L'extension urbaine est une contrainte de taille pour les villes du Sud (Chenal, 2009), les nouvelles périphéries sont quant à elles desservies par le transport artisanal qui est une offre émanant de la demande en place.

D. Enfin, l'absence d'une vision stratégique de la politique de gestion des transports urbains appuyée sur les documents d'urbanisme fait que le secteur peine à s'affirmer et les acteurs locaux s'embrouillent entre urgences et nécessités. Même s'il a été mis en place une étude du Plan des Transports et de Circulation (PTC) en 2012 par la mairie de N'Djamena, sur le terrain, ses recommandations peinent à se concrétiser. Pourtant, l'étude avait proposé une ligne d'expérimentation qui n'a jamais été réalisée, et les bus commandés pour cette initiative ne sont pas adaptables aux conditions et aux pratiques locales.

En somme, face à toutes ces contraintes que connaissent les n'djamenois au quotidien en matière de transport urbain en particulier et de mobilité urbaine en générale, on peut affirmer que ces derniers subissent une contrainte liée aux déplacements plutôt qu'un choix, car il n'y a pas d'autre issue que d'assumer. Mais, sur le terrain, les mototaxis essayent de détrôner les autres modes de transports urbains (taxis, minibus). Ils sont estimés à plus de

15 000 soit 79% au sein de N'Djamena ; par contre les minibus et les taxis urbains sont estimés respectivement à 3 000 minibus soit 16%et à 1 000 taxis soit 5%. La somme des taxis et des minibus ne fait même pas la moitié des mototaxis estimées. Ainsi, chaque année 15 000 nouvelles motos se font immatriculées au niveau de la ville de N'Djamena (Saramadji, 2013) pour une population estimée à 1 207 596 habitants en 2013.

7.3.2. Le transport urbain de N'Djamena : un choix forcé[344]

Le déplacement constitue l'un des principaux obstacles à l'insertion sociale dans la plupart des villes des pays développés comme ceux en développement. Par ailleurs, il demeure la clé d'accessibilité à l'emploi. Le coût d'accessibilité aux transports d'une manière générale et de déplacement en particulier reste élevé pour les catégories de population les plus défavorisées. Mais, la disponibilité des différents modes de transports urbains au sein d'une ville peut être un choix à la mobilité, car au moins trois modes de transport urbains existent au sein de la ville de N'Djamena (minibus, taxis urbains et mototaxis). Ce choix est édicté par la présence limitée de transports en commun. Même si ces derniers temps le choix se décline en grande partie vers l'usage des mototaxis, qui est un mode adaptable aux conditions locales (sur les revenus des ménages, l'état de la voirie…), en raison de sa flexibilité et en dépit de ses inconvénients (accidents, pollution…). Si la mobilité urbaine est un acte, une expérience que tout individu a le droit de vivre, s'il le souhaite, alors l'usage du mode de transport est un choix. D'où la nécessité de son contrôle et de sa maîtrise ; on ne peut préconiser l'interdiction de ce mode de transport lorsqu'il n'y a pas de solution à la croissance de la demande locale. Le système de transport artisanal de la ville permet l'accès aux écoles, aux emplois, aux centres d'activité et de santé – autant de déplacements qui représentent la majorité de la mobilité urbaine. Aujourd'hui, la mauvaise qualité des transports scolaires, voire leur absence, ne fait qu'accentuer la prolifération des motos. Cet aspect est aussi un problème majeur qui ne fera que s'aggraver dans le pays où 70% de la population a moins de 25 ans (Kimitene, 2013). Créer des systèmes de transports organisés permet encore réduire les facteurs d'instabilité sociale et politique et de prévenir les effets de la ségrégation spatiale. Enfin, la population du Tchad en général vit avec moins d'un

[344] *Idem*

dollar par jour par habitant (Lorton, 2006) ; cette pauvreté a suscité diverses réactions dans la ville de N'Djamena. Ses effets au sein de la ville sont multiples. Elle a conduit à l'exclusion de certaines couches sociales, elle irrite aussi les tensions au sein des différentes communautés. Aujourd'hui, elle pose des réels problèmes dans tous les secteurs de la vie en milieu urbain. Même si le pays a commencé à produire du pétrole depuis 2003, la réduction de la pauvreté ne se traduit pas par la croissance ou l'augmentation des revenus.

7.3.3. Eléments de comparaisons entre Yaoundé et N'Djamena

N'Djamena, capitale tchadienne, est plus que jamais soumise à la pression de concurrence de villes moyennes des pays voisins comme Kousséri et Maroua au Cameroun et Maiduguri au Nigéria. Cette concurrence est marquée par des pratiques, idées et modèles de gestion urbaine et aussi par la politique interventionniste de l'Etat camerounais et nigérian. La question est de savoir qui contrôle la ville et, par la même occasion, qui régule l'espace social ? Cette question revient à chaque fois où l'Etat se retrouve amputé de ses prérogatives premières, lorsque les syndicats de tous bords tentent de réguler le transport collectif et que l'extension urbaine est parfois assurée par des chefs coutumiers. Alors, les catégories sociales les plus démunies cherchent à se faire entendre auprès de l'Etat, mais souvent sans recevoir de réponse en contrepartie. C'est ainsi que d'autres *acteurs mondiaux*[345] à travers des institutions de bienfaisance occupent une place de choix pour la mise en projet de certaines actions. Des actions financées par des capitaux étrangers tentent d'instaurer de nouvelles dynamiques territoriales, même si les réalisations sont souvent soupçonnées de corruption. Nous allons faire une comparaison avec la capitale la plus proche de N'Djamena, c'est-à-dire celle du Cameroun (Yaoundé), et voir quels sont les similitudes et les points de divergences.

Au sein de la capitale camerounaise, les problèmes de circulation/ mobilité dans la ville affichent une croissance annuelle moyenne de 6,8%. Ces derniers se sont aggravés depuis la cessation d'activité de la Société des Transports Urbains du Cameroun (SOTUC) à la fin des années 1990. Aujourd'hui, il y a à Yaoundé une compagnie de bus qui s'appelle « Le Bus »,

[345] Les organisations non-gouvernementales (ONGs)

Transnational Industries Cameroon, (TIC) créée en l'an 2000[346]. C'est cette dernière qui offre les 2% de bus (voir tableau n°46). Depuis, 2013 la compagnie « Le Bus » n'est plus opérationnelle dans la ville de Yaoundé. Elle est en faillite et aucune entreprise n'a pris le relais jusqu'à présent.

Tableau n° 46. Comparaison du par automobile entre N'Djamena et Yaoundé

Villes	Taxis	Voitures particulières	Minibus	Motos	Bus	Vélo
Yaoundé	61%	25%	9%	3%	2%	0%
N'Djamena	8%	24%	11%	48%	0%	8%

Source : RGPH2, 2009 ; INSEED, 2009 ; Ndzana, Etoundi et Ongolo Zogo, 2012 ; Salah Idjemi et Laurent, 2013.

A travers cette comparaison (tableau n°46 et n°47), l'on remarque l'absence totale des autobus au sein de la capitale tchadienne pour le transport collectif. Même si, sur le terrain, les autobus en circulation que certaines les verront ne sont autre que des autobus universitaires et non pour le transport public dédié à toute la population. Enfin, la ville de N'Djamena a aussi ses particularités d'avoir un bon taux d'usage des vélos qui représente 8%. Cette dernière permettra également de voir la création des couloirs dédiés aux cyclistes, afin que l'on puisse instaurer un système de transport durable et accessible. Il y a une absence de données sur le parc des vélos au sein de la ville de N'Djamena. Par ailleurs, l'usage du vélo est assimilé comme signe de pauvreté par la population. Par crainte des accidents de circulation, ce mode de déplacement est aujourd'hui moins valorisé au sein de la capitale tchadienne.

Tableau n° 47. Fiche synthétique de comparaison entre N'Djamena et Yaoundé

Ville	N'Djamena	Yaoundé
Population	1 207 000	2 000 000
Par rapport au pays	8%	10%
Taux d'accroissement annuel moyen	5%	6,8%
Demande de déplacements journaliers en transport public	500 000	854 000
Distance de route revêtue	150km	755km
Croissance annuelle de la demande en transport	6,6%	6,8%
Surface	200km^2	310km^2

Source : RGPH2, 2009 ; INSEED, 2009 ; Ndzana, Etoundi et Ongolo Zogo, 2012 ; Salah Idjemi et Laurent, 2013.

[346] http://fr.skilledafricans.com/public-company.php?id=921451212141323453283 5

La ville de Yaoundé est accidentée avec des sommets atteignant les 1200m et des vallées ou plateaux étagés à 700/800m, ce qui explique l'absence d'utilisation du vélo (voir tableau n°46). Par contre N'Djamena est une ville implantée sur une plaine alluviale parsemée de zones inondables.

Les enseignements que l'on peut en tirer de ces deux villes capitales africaines ; le fonctionnement actuel des taxis est très problématique et vu son état au sein de N'Djamena et loin d'être comparé avec celui de la ville de Yaoundé qui représente 61% du parc automobile de ville (voir tableau n°46). Dans les deux capitales l'usage ou la présence de la voiture particulière est presque similaire entre les deux villes qui ont un taux respectif de 24% à N'Djamena et 25% à Yaoundé. La particularité de la capitale tchadienne à la différence de celle de Cameroun, à N'Djamena, il y a une absence des services d'autobus pour le transport collectif et son point fort est la présence d'un taux considérable de vélos (voir tableau n°46). Enfin, les minibus sont présent dans les deux capitales à des proportions suivantes ; 9% à Yaoundé et 11% à N'Djamena. Par contre à N'Djamena, les travaux des autobus ont pris fin dans les années 1970. Le fonctionnement actuel de deux capitales est caractérisé par des arrêts fréquents et désordonnés, des externalités négatives importantes et des coûts élevés à supporter uniquement par les usagers.

7.4. Mobilités urbaines : éléments de réflexions

La coopération Nord/Sud, le transfert des compétences Nord/Sud ou bien Sud/Sud se définit comme la coopération internationale ou le partenariat le plus bénéfique de ces dernières années à travers le monde. C'est d'abord une nécessité pour les pays du Sud et aussi parfois, une obligation de la part des pays du Nord sur certains aspects. Alors que le débat s'accentue sur la problématique des transports sous l'angle de la pollution atmosphérique ou d'une manière générale sur les bonnes pratiques du développement durable, il est évident que les pays les plus développés polluent beaucoup plus que ceux qui sont en développement. C'est une raison de plus pour que ces derniers assistent ceux qui ont besoin de développement et non les empêchés. Par ailleurs, aujourd'hui certains pays en développement profitent du discours des temps modernes sur le développement durable afin de monter des projets qui puissent être financés par des institutions internationales. Mais sur le terrain, les réalisations en faveur de l'environnement ne sont pas évidentes.

Nous proposons plusieurs orientations d'aménagements et pistes de réflexions : d'abord, l'application des recommandations du plan de circulation des transports urbains de la ville ; ensuite, la mise en place d'une autorité organisatrice de transport à travers les dix arrondissements de la ville et, enfin, la nécessité de la création d'une entreprise de transport collectif au sein de la capitale tchadienne. Les entreprises de transport urbain peuvent, en plus de leur service de transport, développer des stratégies d'actions et de marketing pour la valorisation du temps de transport au sein de la ville de N'Djamena. Ces dernières permettraient le renforcement de la fréquentation des transports collectifs, la disparition ou la diminution du transport artisanal et la suppression de la pratique de mototaxis au centre-ville. Pour résoudre la problématique des transports à l'échelle d'une ville de la taille de N'Djamena sera fragmentaire et partielle pour tout début de tentative de solutions durables. Aujourd'hui, des initiatives comme la mise en place d'une société d'autobus donneront des nouvelles perspectives, qui seront sans doute revues et remodelées d'une façon ou d'une autre afin que la population puisse espérer un transport public de qualité.

C'est ainsi que la population n'djamenoise invente un certain nombre de stratégies pour contourner certaines contraintes imposées par les insuffisances du système de transport en place. La population périphérique contourne du mieux qu'elle le peut et s'adapte au grès de ses moyens limités pour se déplacer. Le prix à payer, ce sont les longues distances à parcourir à travers des rues en mauvais état et qui mènent là où l'accès au sol est plus facile. Quel que soient les distances et quel que soit le prix à payer, les principales stratégies d'adaptation de la population sont en faveur de la mobilité. L'importance de la demande de transport dans la ville de N'Djamena qui s'exprime dans les quartiers périphériques des différents arrondissements enquêtés, mal ou peu desservis par les modes actuels de transports collectifs, témoigne de cette volonté des populations de se libérer de la relégation spatiale.

C'est pourquoi, nous préconisons la mise en place d'un système *flexible*. Un transport flexible est un service capable de s'adapter à une demande de mobilité variable. Ce type de transport peut être organisé par une autorité organisatrice de transport ou assuré par une entreprise publique ou privée. Par ailleurs, une entreprise mixte travaillant avec les syndicats peut aussi mettre en place une telle initiative. Pour s'adapter aux besoins des clients, un

service flexible doit être capable de faire varier ses tournées et ses horaires (Lammoglia, Marcelin Faye et Josselin, 2012). La flexibilité doit aussi concerner les prix et les itinéraires.

Selon les conducteurs des mototaxis enquêtés, cette pratique est indispensable au même titre que les minibus de la ville. Elles répondent à de milliers de demandes de personnes qui n'ont pas le temps d'attendre les minibus qui sont surchargés aux heures de pointe et souvent dans de conditions très déplorables, parce que les minibus ou les taxis urbains assurent des services très pesants vu leur inconfort, leurs irrégularités et, surtout, leur lenteur. C'est pourquoi, la population apprécie ce transport à la demande qui transporte ses usagers de porte en porte à travers les différents quartiers de la ville et jusqu'aux zones les plus reculées de la ville. Le travail de clandoman comme celui de chauffeur de minibus au sein de la ville de N'Djamena permet de faire vivre de nombreux ménages. La plupart se contentent des recettes modestes journalières mais immédiates et suffisantes pour subvenir au quotidien des familles respectives. Pour les mototaxis, c'est aussi une pratique relativement indépendante et très flexible. Nous avons, par exemple, rencontré un ancien étudiant qui conduisait pendant ses études universitaires dans une université de la capitale pour financer, en partie, ses études et aussi nourrir sa petite famille avec les gains journaliers qu'assure son minibus.

En matière de choix du mode de déplacement, chacun d'entre nous a-t-il vraiment la responsabilité[347]et, surtout, la possibilité de changer ses comportements pour utiliser des modes de transports non-polluants ? C'est une question très délicate pour chacun d'entre nous. C'est pourquoi, nous disons que pour répondre aux attentes de toutes les couches sociales à travers une ville, il faut se soucier de l'intégration urbaine et donc trouver un système de transport capable de concilier quatre niveaux d'exigences. La première exigence est une *exigence de performance*, c'est-à-dire que ce système devra être en mesure d'assurer une desserte équitable de l'espace urbain, de sorte qu'il y n'ait pas de zones de relégation peu importe la distance qui existe entre le centre-ville et la périphérie urbaine. La deuxième est une *exigence d'accessibilité*, en proposant un service de transport accessible

[347] Comme l'affirme le groupement des autorités responsables des transports (GART) lorsqu'ils affirment que : *je deviens acteur de la mobilité durable*. [www.gart.org]

pour un plus grand nombre de populations. L'idée est que le manque de solvabilité ne puisse pas être un frein puissant à la mobilité. La troisième exigence concerne la surveillance de la réglementation par les autorités et le *maintien de l'ordre*. Enfin, dernière exigence, ce système devra pouvoir répondre à *l'exigence de la rentabilité économique*. Pour ce faire, le système de transport doit pouvoir intégrer dans son mode de fonctionnement la diversification de l'offre, la territorialisation de celle-ci, mais aussi la complémentarité entre différentes offres de transport public. L'objectif, c'est de pouvoir arriver à proposer différentes possibilités de mobilité, pour que chaque catégorie de population puisse jouir pleinement d'un service de transport adapté à son niveau de solvabilité.

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.

Jean- Pierre Orfeuil écrivait en 2010 que : « Les différences d'aptitude à la mobilité font non seulement partie du *tableau général* des inégalités, mais elles font aussi partie intégrante de leur reproduction. La proportion de personnes en situation de difficulté ou de moindre aptitude à la mobilité est importante, les facteurs à l'origine de ces moindres aptitudes sont divers, et cette question n'a pas encore trouvé la place qui devrait être la sienne dans les débats de société, ni, ce qui est plus préoccupant, dans des orientations globales susceptibles d'améliorer la situation des personnes concernées »[348]. Dans les pays développés, l'inter-modalité aux fonctionnements de mobilités urbaines est une condition sine qua non pour la mise en place de nombreuses stratégies de gestion et de surveillance. Pour les responsables du secteur, l'inter-modalité demeure un atout technico-organisationnel afin d'assurer un transport de qualité et durable, sur la base des réseaux de transport déjà existants. Par contre, dans les villes africaines la nécessité d'une inter-modalité est visible, dans un contexte peu favorable du fait de l'insuffisance des modes de transport lors des déplacements. Les conditions de l'inter-modalité sont l'un des aspects qui

[348] Orfeuil, Jean-Pierre, 2010, *la mobilité, nouvelle question sociale* ?, *Sociologie*S, 2010 [http://sociologies.reveues.org/index3321.html]

rendent la mobilité quotidienne éprouvante et contraignante. C'est ainsi que les temps d'attente se voient rallongés du fait des manques de coordination d'horaires aux fréquences irrégulières des transports et, surtout, des fluctuations tarifaires (Diaz Olvera et al., 2012).

7.4.1. La problématique de la coopération dans les transports

Les premiers travaux sur les *échanges internationaux et les politiques* dans les pays en développement et surtout dans le secteur des transports a été l'objet du CODATU V qui s'est tenu en 1990 à Sao Paulo au Brésil. C'était l'occasion de faire le bilan des échanges entre partenaires d'horizons différents et aussi de domaines différents. Pourtant, huit ans auparavant, c'est-à-dire lors de la conférence de Caracas en 1982, la question des échanges internationaux était à l'ordre du jour dans une table ronde (Godard, 1992). Il était beaucoup plus question des approches de coopérations commerciales dans le domaine des transports. C'est ainsi, que plusieurs thèmes se sont répétés de continent en continent et de conférence en conférence comme celui des transports informel à Dakar en 1980. A chaque conférence, il a été question de promouvoir le thème de *mobilité*, de la prise en compte des besoins des usagers, pour constater à chaque fois l'insuffisance des travaux et connaissances sur le thème des mobilités urbaines. Mais, à côté, les pays développés sont aujourd'hui arrivés aux limites de certaines prouesses qu'ils ont toujours voulu vendre aux pays en développement. La prise de conscience des problèmes écologiques, des externalités de la vitesse et tant d'autres ont poussé les pays développés à un retour à la marche à pied, à l'usage de la bicyclette et même à l'interdiction de la voiture dans des centres-villes. Actuellement, il y a assez de matière pour comprendre en partie la problématique des transports dans les pays développés. Mais, face à l'évolution des technologies et des savoir-faire, les pays en développement sont plus que jamais dans le besoin de partenariats de coopération entre Nord et Sud. Il y a, en effet, eu certaines réussites avérées dans des pays en développement[349]. La différence profonde entre *enjeux et chance de la coopération Nord-Sud*[350] ne tient pas seulement du ton issu des coopérations internationales soldées par des

[349] Lors du CODATUXVI de 2015, l'importance du partage des connaissances entre le Nord et le Sud est toujours d'actualité et surtout, la mise en valeur des expériences de certains pays en voie de développement avec ceux qui peinent à trouver des solutions à la problématique des transports artisanaux.

[350] Ripert, 1980 dans *Politique étrangère* N°2 - 1980 - 45e année pp. 285-298

échecs et aux éventuelles utopies de développement. Une partie des responsabilités revient sans doute à des crises politiques et économiques qui traversent le monde. C'est pourquoi, Jean-Jacques Gabas (2002) parle de *Nord-Sud : l'impossible coopération.* Et évoque que « la main qui reçoit est toujours en dessous celle qui donne ». Si les acteurs publics jouent bien un rôle fondamental dans l'organisation et le financement des transports, principalement les Etats (Brocard, 2009)[351], les logiques d'acteurs évoluent en se complexifiant de jour en jour.

Par ailleurs, la répartition inégale des richesses et du savoir-faire entre le Nord et le Sud « restera tant que les pays du Sud n'auront pas renforcé leur capacité propre en matière de savoir-faire technique et d'organisation de la production et tant que le soutien au développement ne sera pas devenu une partie essentielle de l'organisation et de la gestion de l'économie mondiale », disait Jean Ripert (1980, p. 288). Alors, il est souvent difficile de trouver un acteur qui joue pleinement son rôle dans cette logique de partenariat et de transfert de connaissance. Dans l'analyse de la mobilité urbaine, il faut prendre en considération beaucoup de facteurs qui sont souvent liés : les conditions de la circulation, le nombre de déplacements en ville, la densité de la population, l'espace bâti, les diverses activités. Ces facteurs engendrent des problématiques particulières qui nécessitent des méthodologies d'investigation spécifiques et des recherches avancées. Les informations relatives à ces facteurs sont souvent indisponibles dans les pays du Sud. L'absence d'information ou de données entraîne des choix hypothétiques aux éventuelles propositions qui engendrent à leur tour des problèmes incurables. Enfin, dans le domaine des mobilités urbaines : « il n'existe donc pas une échelle dans le secteur des transports. A l'échelle mesurée en unités de longueur sont venues se joindre l'échelle temporelle, mesurée en unité de temps et l'échelle coût mesurée en unités monétaires. Cette évolution ne se limite pas à des entrepreneurs, des gestionnaires ou des chercheurs. Elle concerne tous les usagers du transport » disait Madeleine Brocard (2009). C'est ainsi que la problématique se complexifie et donne lieu, d'études en études, à des solutions d'urgences et souvent sectorielles qui engendrent d'autres problèmes.

[351] Brocard Madeleine, 2009, *Transports et territoires : enjeux et débats*, Paris, Ellipses, 184p.

« Pour établir les conditions du développement, ce n'est pas seulement l'accumulation des pourcentages de croissance qui intéresse et interpelle, c'est la capacité à laquelle accède une société de mettre en œuvre les libertés et les droits fondamentaux pour tous » disait Amartya Sen[352] rapporté par Madeline Bocard (2009). Mais où en est l'Afrique en général avec son *système de transport artisanal* ? Le droit à la ville fait appel au droit à la mobilité et cette dernière confirme que le transport constitue bien une des composantes des processus de diffusion des libertés. Des libertés qui sont essentielles à la vie urbaine et au développement du territoire qui sont entre autres : la liberté de se mouvoir, de circuler, de se déplacer, de voyager, etc. Comme toute liberté revendiquée et conquise, cette liberté particulière qui permet à la mobilité de se déployer est d'abord un combat. Dans cette idéologie capitaliste dominante, l'injustice socio-spatiale laisse bien souvent sans voix, au sens propre comme au sens figuré (Choplin, 2009)[353]. Mais dans les pays d'Afrique, les instabilités sociopolitiques et les changements stratégiques font que les choses n'évoluent pas dans le bon sens : « L'instabilité des régimes politiques liée à l'incertitude de la conjoncture internationale rend encore plus aléatoire l'organisation de la coopération dans un cadre juridique précis. Beaucoup d'accords, de conventions, d'organismes ont été établis non pas sur la base d'une appréciation réaliste, prudente des possibilités de coopération, mais plutôt sur la base d'alliances conjoncturelles, d'ordre idéologique ou personnel. La personnalisation de la diplomatie a atteint parfois un tel degré qu'elle rend extrêmement précaire un grand nombre d'institutions ; tout changement de responsables politiques — le changement est hélas fréquent et souvent violent — retentit sur les engagements internationaux entraîne sinon leur révocation, du moins leur mise en hibernation » disait Ahmed Mahiou en 1983 (p. 759)[354].

Enfin, certaines villes capitales d'Afrique ont des coopérations avec certaines villes occidentales. A l'exemple de N'Djamena avec la ville française de Toulouse : « Les premiers

[352] Sen Amartya, 2000, Un nouveau modèle économique : développement, justice, liberté. Paris, O. Jacob, 356p.

[353] Choplin Armelle, 2009, *Nouakchott : Au carrefour de la Mauritanie et du monde*. Paris, Karthala, 366p.

[354] Mahiou Amed, 1983, « La coopération Sud-Sud : limites du discours unitaire » In: *Tiers-Monde*. 1983, tome 24 n°96. La coopération Sud-Sud. Etat et perspectives (sous la direction d'Abdelkader Sid-Ahmed) pp. 757-761.

contacts entre les deux villes furent amorcés en 1985, mais c'est en 1995 qu'une véritable coopération se mit en place à la suite d'un audit sur le fonctionnement de la municipalité de la capitale tchadienne »[355]. C'est une *coopération intercommunale* mise en place entre la ville de N'Djamena et l'agglomération de Toulouse. Ce genre d'initiative permet d'initier des échanges réguliers entre différents services municipaux à travers deux contextes différents de gestion politique et surtout de territoire, basés souvent sur des *formations-actions*. Le véritable problème des pays en développement, c'est l'absence de continuité et le fait de ne pas élargir les champs d'action et de partenariat. Il est temps de faire un partenariat accompagné sur les transports urbains entre les deux villes, cela ne voudrait pas dire faire comme la ville de Toulouse, mais en tirer des leçons tout en faisant attention aux différents contextes, territoires, politiques de gestion et conditions socioculturelles. C'est tout cela qui manque aujourd'hui dans la plupart des coopérations entres les différentes villes du Tchad.

7.4.2. Nouvelles initiatives de gestion

Ces dernières décennies, en Afrique subsaharienne, la décentralisation est devenue une priorité politique affichée par de nombreux pays. Le problème en est que la population n'est pas prête à cette alternance voulue par plusieurs institutions. D'abord, le fort taux d'analphabétisme ne favorise pas la compréhension du concept de même que l'insuffisance des moyens matériels et humains. La décentralisation est néanmoins présentée comme une nouvelle voie pour une meilleure gestion et pour la participation de tous à l'action publique et pour ainsi tracer un nouveau chemin de démocratie et de développement. Pour certaines institutions, cette logique demeure l'unique réponse à la nécessité d'une refondation de l'Etat et un moyen d'asseoir la démocratie sur des soubassements concrets en favorisant davantage de participation des citoyens aux processus de développement et de décision (Kiettyetta, 2012).

L'auto-organisation apparaît comme l'émergence d'un nouveau mode de système de gestion du bien public. Les théories sur les auto-organisations renvoient au fait qu'on ne connaît pas forcément les rouages internes de certains systèmes et qu'il est difficile de les connaître de l'extérieur. L'exemple actuel du système de transport de la ville de N'Djamena, qui n'est

[355] Rémésy, & ali., 2007, la coopération intercommunale. Eres, Empan, n°66, 2007/2. Pp.108-113.

autre qu'un système non-régulé, échappe sur tous les plans aux décideurs locaux comme la mairie et le ministère des Infrastructures, des transports et de l'aviation civile. Nous qualifierons donc toute forme *d'autogestion de l'auto-organisation par la concertation et l'orientation vers un but collectif* de la valorisation des acquis et sous la responsabilité d'une Autorité Organisatrice des Transports. Le système de gestion des syndicats rime beaucoup plus avec l'auto-organisation, mais l'objectif actuel est le gain individuel, sans se soucier de l'intérêt et non de la qualité du service rendu. En effet, les possibilités concrètes d'accéder à la ville représentent un élément essentiel d'insertion économique et sociale (Diaz Olvera, Plat et Pochet, 2012).

Par ailleurs, dans la problématique actuelle des centres urbains, on a affaire à « l'incapacité des politiques et des experts à répondre aux défis de notre époque troublée et qui s'interrogent sur la façon dont les citoyens peuvent construire des alternatives » (Bacqué et Biewener, 2013). Peut être qu'aujourd'hui la solution sera le concept d'*empowerment*, c'est-à-dire le pouvoir d'agir des individus et des collectifs. «La notion est utilisée aussi bien dans une perspective radicale d'émancipation que pour conforter les visions néolibérales ou social-libérales. Défendant résolument sa version émancipatrice » (Bacqué et Biewener, 2013). Un projet est une démarche d'émancipation, le problème en est que dans une situation d'émancipation, il faut une jouissance des droits fondamentaux comme la liberté, l'accès aux services de base. Ce qui n'est pas le cas dans la plupart des villes d'Afrique. Alors, lorsqu'on donne la responsabilisation des individus pour des projets comme la mise en place d'un système de transport à l'échelle d'une ville comme N'Djamena, des querelles en tout genre font surface dans une société multiethnique ségréguée déjà socio-spatialement.

L'empowerment fait partie du vocabulaire courant des interventions sociopolitiques, les politiques urbaines et aussi parfois du développement international que certaines institutions internationales comme l'Organisation des Nations-Unis (ONU), Programme des Nations Unis pour le Développement (PNUD), Programme des Nations-Unis pour l'Environnement (PNUE) prônent. Sa définition et sa compréhension dépendent d'un pays à un autre et aussi d'un champ disciplinaire à un autre. Ainsi, ce concept a été utilisé d'abord, dans des mouvements féministes, puis néoconservateurs, réseaux professionnels des militants et chercheurs (Roux, 2013). Un terme qui s'est internationalisé dans la recherche

comme dans les politiques publiques. Mais pour que ce dernier donne les effets escomptés dans le cadre de la gestion du secteur des transports collectifs des pays en développement, il faut absolument que la *capabilité*[356] soit présente. C'est-à-dire, que la population soit capable de réclamer, d'agir, de travailler ensemble et surtout de pouvoir prendre son destin en main même parfois en s'autofinançant.

Pour répondre aux incitations qui répondent à la bonne circulation dans une ville comme N'Djamena, plusieurs outils de contrôle et gestion peuvent être mis sur pied :

1. D'abord, des mesures administratives qui permettent de modifier ou de contrôler le constant temps. « Il s'agit par exemple de la modification du partage de la voirie en faveur des modes moins agressifs pour l'environnement et le cadre de vie » (Roux, 2013, p : 263), de la limitation d'accès au centre-ville, la mise en place des points de stationnement par priorité à certains types de véhicules. Cette initiative permet aussi de maîtriser le renouvellement urbain.
2. Ensuite, toutes les mesures de régulation sont d'ordre économique. Comme la subvention des transports collectifs[357], la régulation des prix de transport urbain par la mise en place des péages urbains, des taxes sur les stationnements, etc. cette logique permet de stabiliser les temps de parcours et la maîtrise de la vitesse des transports collectifs au sein de la ville, afin que l'on puisse aussi diminuer le taux d'accidents. « Donc, une amélioration de la productivité économique et sociale de la ville» (Roux, 2013, p : 264). Par ailleurs, certains économistes des transports proposent aussi la « régulation par les quantités »[358].

[356] Un concept que le prix Nobel d'économie Amartya Sen a développé pour les pays en développement en opposition à l'empowerment.

[357] Aujourd'hui, il y a une nécessité accrue de la mise en place d'un transport d'autobus au sein de la ville de N'Djamena.

[358] La fixation d'une quantité totale d'émission ou de consommation de carburant ou encore une quantité totale de kilomètre ou déplacement, à ne pas dépasser, puis on distribue (ou vend) les droits correspondants, avec possibilité de revendre les droits inutilisés ou d'acheter des droits supplémentaires en cas de besoin. Roux, 2013.

3. Enfin, d'autres aspects interviennent d'une manière ou d'une autre comme la régulation économique et mesures administratives. Il s'agit ici de la régulation du marché du foncier et d'immobilier et aussi de la production économique de la ville. C'est-à-dire, la prise en considération des opérateurs industriels et financiers.

Ainsi, la réussite de ces différentes stratégies de gestions réside dans les choix que la puissance publique entreprend pour réguler le territoire. Alors, il faut des modèles urbains intégrant les approches multimodales et les interactions entre transports et usages du sol.

Par ailleurs, des tentatives de solutions à la problématique de mototaxis commencent à voir le jour dans certaines villes d'Afrique. A Yaoundé au Cameroun et à Lagos au Nigeria, les autorités ont interdits la circulation des mototaxis au centre-ville. A Lagos, capitale économique du Nigéria, les « okada »[359] encombrent toutes les principales rues de la ville aux heures de pointe et sont responsables de plus de la moitié des accidents de la route de la métropole. La rapidité est le maître-mot des conducteurs d'okada, une rapidité qui n'est pas sans danger pour les usagers. D'où la nécessité de la mise en application d'une loi qui interdise aux mototaxis d'entrer au cœur de la métropole de Lagos[360]. Avant la mise en place des transports de masse pouvant répondre à la demande de la population, les autorités ont laissé les okadas circuler dans certains endroits, tout en respectant les normes de sécurité en vigueur. En attendant la mise en place des gros moyens dans les transports collectifs, ses derniers circuleront dans les quartiers populaires.

De même, dans la capitale ougandaise Kampala, les *boda-boda*[361] sont le moyen de transport le plus répandu, mais aussi le plus dangereux, tuant ou handicapant plusieurs milliers de personnes chaque année. Face à cette situation de manque de moyens de transports publics de qualité et l'hécatombe qu'entraînent les mototaxis au sein de la capitale ougandaise, une « start-up » a lancé des mototaxis souhaitant conjuguer sécurité et

[359] Appellation locale des mototaxis.

[360] http://www.rfi.fr/emission/20100919-nigeria-lagos-veut-maitriser-okada-moto-taxi/.

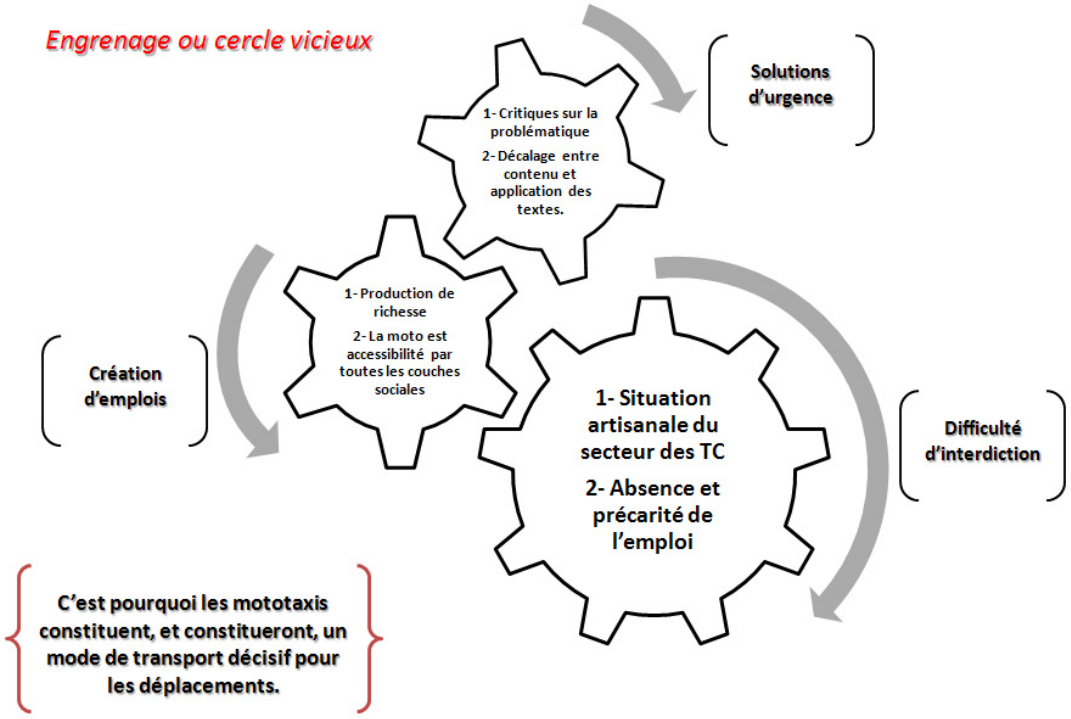
[361] Appellation locale des mototaxis en Ouganda.

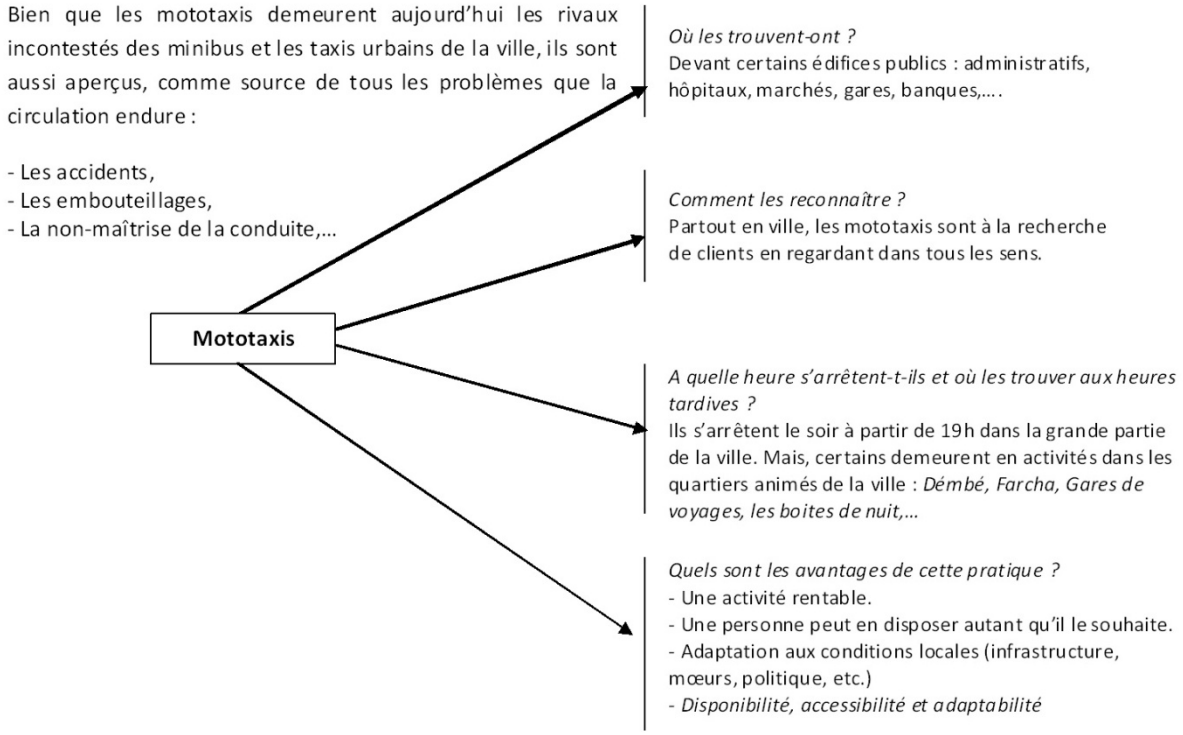
transport, c'est-à-dire du *Safe Boda*[362]. Il s'agit d'une initiative salutaire quand on sait que ces dernières années le nombre de mototaxis a augmenté de 170% en Ouganda à cause du chômage des jeunes et de l'absence de transports publics. La ville de Kampala compte aujourd'hui plus de 80 000 boda-boda, c'est-à-dire des mototaxis[363].

[362] Sefe Boda se traduit par moto sécurisée et l'appellation locale des mototaxis en Ouganda c'est le Boda-Boda.

[363] http://www.rfi.fr/emission/20150211-ouganda-moto-taxis-boda-boda-kampala/

Schéma n° 14. L'engrenage et la couverture de la pratique des mototaxis au sein de N'Djamena





Réalisation : Hassane Mahamat Hemchi

Nous proposons quelques orientations à l'égard de la pratique des mototaxis de la ville de N'Djamena :

1. Élaborer et mettre en place une nouvelle politique de réorganisation et rationalisation par la formation, information et sensibilisation des adeptes de cette pratique au sein de la capitale tchadienne.
2. Organiser de manière à rendre moins vulnérable la population usagère et les jeunes conducteurs de mototaxis, cette pratique a pourtant autant d'externalités.
3. Remédier aux insuffisances juridiques pour mieux appliquer les documents de planification urbaine existants et veiller à la mise en place de documents de planification à jour.
4. Cadrer et surveiller cette pratique au niveau de la périphérie urbaine de N'Djamena pour qu'elle constitue une complémentarité intermodale aux taxis urbains et minibus.

Autres propositions plus spécifiques que nous faisons : comme, l'amélioration des infrastructures et matériels roulants, l'implantation des principaux carrefours, l'application d'une vraie politique de stationnement, le renouvellement du parc automobile, la création d'un réseau routier destiné au poids lourd, aux piétons et le respect d'une réglementation permettant au poids lourd de circuler à des heures ou dans des axes particuliers. La gouvernance locale doit en effet se traduire concrètement dans les faits afin de favoriser la fluidité de la circulation dans la ville de N'Djamena et ce sur les bases des recommandations du plan de circulation des transports de la ville approuvées en 2012.

CONCLUSION

L'enseignement que nous pouvons tirer à la fin du présent travail de recherche sur les mobilités urbaines et la planification au sein de la ville de N'Djamena est que l'enjeu des transports collectifs est visible et se pose plus que jamais comme une nécessité de premier ordre. Le problème s'incline sous plusieurs axes, à savoir d'ordre technique et aussi de gouvernance. Dans cette dualité, il est urgent de mettre en place des modes de déplacement cohérents et efficaces à l'échelle de toute la ville pour assurer une fluidité de la circulation qui soit un vecteur de développement socioéconomique. La mise en place d'une autorité organisatrice des transports (AOT) constitue une réalité urgente, comprise par tous les acteurs et techniquement bien envisageable face à l'urgence et à la nécessité. La traduction complète d'une volonté politique appuyée sur des documents stratégiques demeure, cependant, liée aux différentes réalisations programmées à moyen et court terme. La hiérarchisation des voies urbaines et la mise en place des lignes prioritaires aux transports publics assureront un renforcement des structures du réseau urbain existant.

L'analyse des documents de planification existants et les données d'enquête ménage de mobilité urbaine ont démontré que les transports collectifs actuels de la ville de N'Djamena souffraient de plusieurs dysfonctionnements, car, depuis plus de 40 ans ils ne fonctionnent pas dans une perspective de service public sous la responsabilité d'une AOT ou d'une régie de transport publique. Son mode de fonctionnement artisanal actuel et la prolifération des mototaxis avec leurs externalités connues de tous, ne font que pointer la responsabilité de l'Etat dans la gestion quotidienne de N'Djamena comme ville capitale économique et politique du Tchad, bien que le système de transport qui s'est instauré n'engage aucun risque financier de la part de l'administration publique. Nous avons démontré qu'il représente sans aucun doute un inconvénient de taille pour les usagers qui ne disposent pas d'une autre alternative que de subir au quotidien des cars sous perfusion. Enfin, les déséquilibres accrus entre la demande et l'offre, la vétusté des véhicules, leur inconfort et l'insécurité liée à leur utilisation représentent également un handicap majeur pour une ville capitale d'un pays producteur de pétrole et qui espère être émergent d'ici 2025.

CONCLUSION GENERALE

CONCLUSION GENERALE

Aujourd'hui, il serait dangereux et illusoire de croire à l'imposition d'un système de gestion venant du haut, il faut l'implication de tous les acteurs dans la gestion quotidienne des transports urbains. Pour ce fait, l'implication de la population à la gestion du bien public permettra de construire durablement le développement des territoires. Sans oublier que les territoires sont souvent en concurrence et se complètent sur les intensités des mobilités et les trafics. Ainsi, il est démontré qu'« être dans la norme de mobilité n'est aujourd'hui ni un don de la nature, ni, dans de très nombreux cas, un service rendu par le service public » disait Jean-Pierre Orfeuil (2004). La mobilité urbaine doit être construite de manière à réduire les inégalités socio-spatiales, même si les politiques menées dans ce secteur encouragent l'accès à l'automobile personnelle[364]. Ces politiques favoriseraient sans doute les écarts entre les différentes catégories sociales dans la population. C'est pourquoi Jean-Pierre Orfeuil avait posé la question suivante : quand la mobilité fait-elle problème ? C'est ainsi qu'il a démontré dans son ouvrage « Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir » que la mobilité est une question de *compétences* (Le Breton, 2004) mais, parfois aussi, que l'aptitude à la mobilité peut être une contrainte par des problèmes de *capacité physique et de handicap*. Ceci dit, l'accès à la mobilité est aussi une question *d'appartenances territoriales*. Cette dernière question est aujourd'hui devenue un facteur de discrimination et de stigmatisation de certaines couches sociales de la population à travers leurs lieux de résidence. Enfin, la capacité à la mobilité est aussi fonction de la *pauvreté* et des *contraintes familiales* : « L'aptitude à la mobilité n'est plus seulement un fruit du niveau de vie, elle devient aussi une condition de l'accès au marché du travail et de l'évitement des trajectoires d'exclusion ». Les ressources des ménages sont liées de manière significative aux activités de chaque membre. Sachant bien que la mobilité est une nécessité pour tous les individus. La question des inégalités renvoie souvent à la mise à disposition d'un service public à vocation universelle, traduisant un droit, le droit au transport (Orfeuil, 2004 ; Le Breton, 2004 ; Cresswell, 2004). Il faut savoir définir tout en prenant en considération tous les paramètres qui relèvent du social, et aussi de l'aménagement de l'espace et d'urbanisme. Dans le but d'assurer un rapprochement des facteurs complexes

[364] Dans certains pays d'Afrique du Nord, comme le Maroc et l'Algérie.

liés aux problèmes de mobilité et de pauvreté dans une ville comme N'Djamena où 80% de la population est concernée (Lorton, 2006) on utilise la notion du droit à la ville comme l'évoque Henri Lefebvre (1968) où celui de Julien Damon (2004) : « l'idée d'un droit à la mobilité pêche d'abord par son flou (celui-ci lui permettant cependant de ne pas être immédiatement invalidé). Mais, si on passe outre le flou, elle souligne un vrai problème, celui, d'une part, des trappes d'immobilité, et, d'autre part, celui d'un monde dans lequel les mobilités ont "explosé" et où, pour être pleinement citoyen, il doit être possible de se déplacer » (Damon 2004). Même si, les mouvements quotidiens dans la ville occupent une place centrale dans la société d'aujourd'hui (dans une période de crise économique mondiale), cette place suscite des inquiétudes (sur la dynamisation des ségrégations socio-spatiales) et des débats (dans le milieu de la recherche comme de la part des acteurs de tous bords).

Nous pouvons retenir que dans la capitale tchadienne – N'Djamena − à l'instar de nombreux secteurs d'activités et de services publics, les mobilités urbaines en général et les transports publics en particulier ont vécu et vivent jusqu'à présent de graves crises multiformes qui font que l'offre de transport est demeuré artisanale et qui engendrent une déficience aussi bien en quantité qu'en qualité du service offert par ce secteur. Les différents documents de planification urbaine qui se sont succédé[365] n'ont pas assuré une intégration urbaine du service public des transports au processus d'étalement que la ville vit au quotidien. Le plan de circulation et des transports de 2012 ne peut être évalué au stade où nous en sommes ; notre inquiétude repose sur le devenir de ses recommandations. Est-ce qu'il sera comme tous ceux qui l'ont précédé[366] depuis les indépendances jusqu'aujourd'hui? Comme le témoigne à présent l'absence d'effets dans les quartiers périphériques qui sont jusqu'à présent exclu du réseau du taxi urbain régulier (le 1er et le 8e arrondissement) et aussi des infrastructures de transport.

[365] Le Plan Urbain de Référence (PUR) approuvé en 1997, le document cadre de 2008 et le Plan de circulation et des Transports (PCT) de 2012.

[366] Des documents non satisfaisants et souvent non-durables, selon Ngaressem Goltob Mbaye lors du colloque de 2013 : « N'Djamena : penser la Ville-capitale de demain ».

La double fonction, à savoir politique et économique qu'assure la ville de N'Djamena, a favorisé le processus d'urbanisation de cette dernière. La ville évolue sur tous les axes à savoir : démographique, économique et spatial, même si elle a connu des périodes de crise tout au long de son évolution. Des crises (sécheresses, guerres civiles et exode rural) ont pris naissance au lendemain de l'indépendance pour prendre fin en 2008. Un passé troublant est en partie responsable des ratés des premières tentatives de création des sociétés d'autobus (Abdel-Raouf, 2012 ; Abdelfatah, 2013) et, surtout, de la pérennisation de l'état actuel du transport artisanal de la capitale tchadienne.

La population vit dans une situation d'insécurité routière au quotidien, de congestion monstrueuse et de pollution atmosphérique sans précédent. Bien que le transport ne soit pas le seul à être à l'origine des occupations anarchiques des voies publiques, elle est en partie cause et conséquence sur des voies souvent démunies de trottoirs. Toutes ces petites activités à travers les carrefours et le long des rues, sans oublier le maître des lieux, la pratique des mototaxis, entraînent des problèmes de cohésion de l'espace urbain. Des pratiques socioculturelles s'imposent dans une situation de précarité et de pauvreté généralisée[367]. Les autorités peinent à gérer toutes ces activités qui engendrent différents conflits concernant l'occupation de l'espace public. La responsabilité incombe aux autorités municipales qui n'arrivent ni à instaurer un climat de confiance ni, surtout, à appliquer les différents textes approuvés. Cette défaillance est engendrée par le manque de cohérence et de travail d'équipe entre les différents acteurs (Ngaressem, 2013 ; Salah Idjemi et Laurent, 2013). L'état actuel de la situation du secteur des transports urbains est aussi lié au cumul de multiples raisons qui sont entre autres l'absence d'Autorité Organisatrice des Transports ou régie en charge des transports publics et l'absence d'une stratégie politique claire auprès des différents syndicats qui gèrent le secteur actuellement. L'Etat est en partie responsable[368] des défaillances du secteur des transports publics. La situation est déplorable et visible à travers toute la ville (dans les quartiers centraux, comme dans ceux de la

[367] Une pauvreté perceptible aux croisements des carrefours par des mendiants de tout âge. Un phénomène inquiétant et qui prend de l'ampleur aujourd'hui dans la ville de N'Djamena. Même si, la police nationale et municipale veille sur certains axes.

[368] Une responsabilité assumée par les hautes autorités. Il s'agit, du ministre des Infrastructures, M Adoum Younousmi.

périphérie) où l'offre assurée par des particuliers en collaboration avec les syndicats s'adapte tant mieux que mal. Ces éléments sont aussi à l'origine de la pratique « controversée » des mototaxis dans la capitale tchadienne.

Pour faire un bilan de nos travaux de recherche tout au long de ces années de thèse, nous allons revenir sur les principales interrogations qui ont été à l'origine de cette thèse. D'abord, nous questionnions l'organisation et la gestion du transport en commun en rapport à plusieurs paramètres comme le social, le géographique et la politique. Ensuite, nous nous interrogions sur les dysfonctionnements du système de transport urbain actuel de la ville de N'Djamena qui peine à proposer des solutions de mobilités viables à toute la population. De même, nous souhaitions analyser l'aspect spatial de l'inconscient collectif indissociable à la pratique des mobilités urbaines. Enfin, l'adaptation des transports urbains actuels entre choix et contraintes et le rôle de ces derniers dans le processus d'étalement urbain et de l'action collective que connaît la capitale tchadienne ont guidé notre questionnement, sans oublier de mettre l'accent sur la compréhension du processus d'urbanisation qui altère les conditions de déplacement à travers la prolifération de l'habitat spontané. Il est évident que plusieurs éléments fédèrent l'usage des transports urbains et les différentes stratégies déployées par les acteurs. Les pratiques et contraintes à la mobilité ont fait l'objet de l'étude du présent travail de recherche en urbanisme sur son opérationnalité à travers les différentes politiques tout en considérant la complexité des paramètres socioculturels. Ainsi, il a été démontré que l'existence des pratiques artisanales alimentent et orientent les stratégies politiques et la gestion de la ville de N'Djamena. En effet, les autorités municipales campent entre refus et acceptation. D'abord, acceptation ; car le système en place génère au minimum une recette de 50 millions de FCFA par an[369] à la mairie centrale, ne serait-ce que pour les minibus et taxis, sans parler de la recette faite sur les mototaxis[370]. Ensuite, les

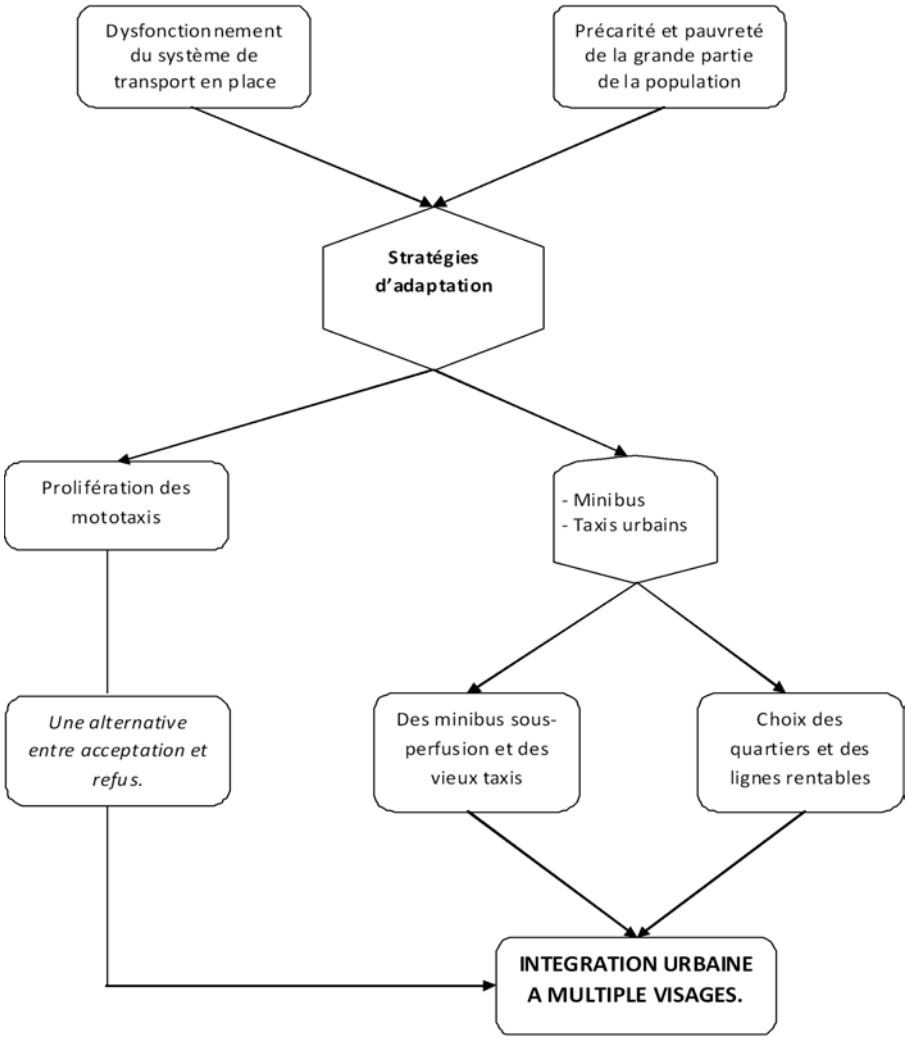
[369] Selon l'étude du Projet de renouvellement du parc automobile de transport urbain de N'Djamena. Une étude réalisée par le bureau d'étude STIEF-SA en 2010.

[370] Si l'on suppose 22 000 mototaxis comme l'affirme la police nationale. Puis, en prenant en compte le règlement du SNTH, qui impose une cotisation de 200FCFA/jour. Alors, la recette journalière sera estimée à 4 400 000FCFA.

hésitations de mise en place des décisions et textes[371] qui peinent à avoir des effets escomptés sur le territoire à savoir l'existence de la pratique des mototaxis même si elle est interdite depuis mai 2013. Compte tenu de ces insuffisances à toutes les échelles, pour les populations de N'Djamena, le problème de mobilité urbaine se pose en termes d'accessibilité. Les dysfonctionnements sont essentiellement liés au système de transport, dans son mode d'organisation et de desserte de l'espace, mais aussi au système de localisation, à travers les inégalités territoriales ainsi que la multiplication de toutes sortes d'activités le long des voies publiques. Les moyens sont limités pour permettre un accès suffisant aux transports à tous les ménages, ou lorsque ces derniers sont localisés dans une zone peu desservie par les transports comme certains quartiers du 9e arrondissement. Ainsi, la population, loin de renoncer à l'accès au centre-ville, invente un certain nombre de stratégies pour contourner du mieux possible ces insuffisances.

[371] Des arrêtés comme celui n°061/MI/SG/DGTS/2006, n°003/MI/SE/DGTS/2008, n°095/M/SG/2014 et aussi n°105/M/SG/DUATU/2014.

Schéma n° 15. ***Stratégies d'adaptation du système des transports actuel au sein de la ville de N'Djamena :***



Réalisation : Hassane Mahamat Hemchi

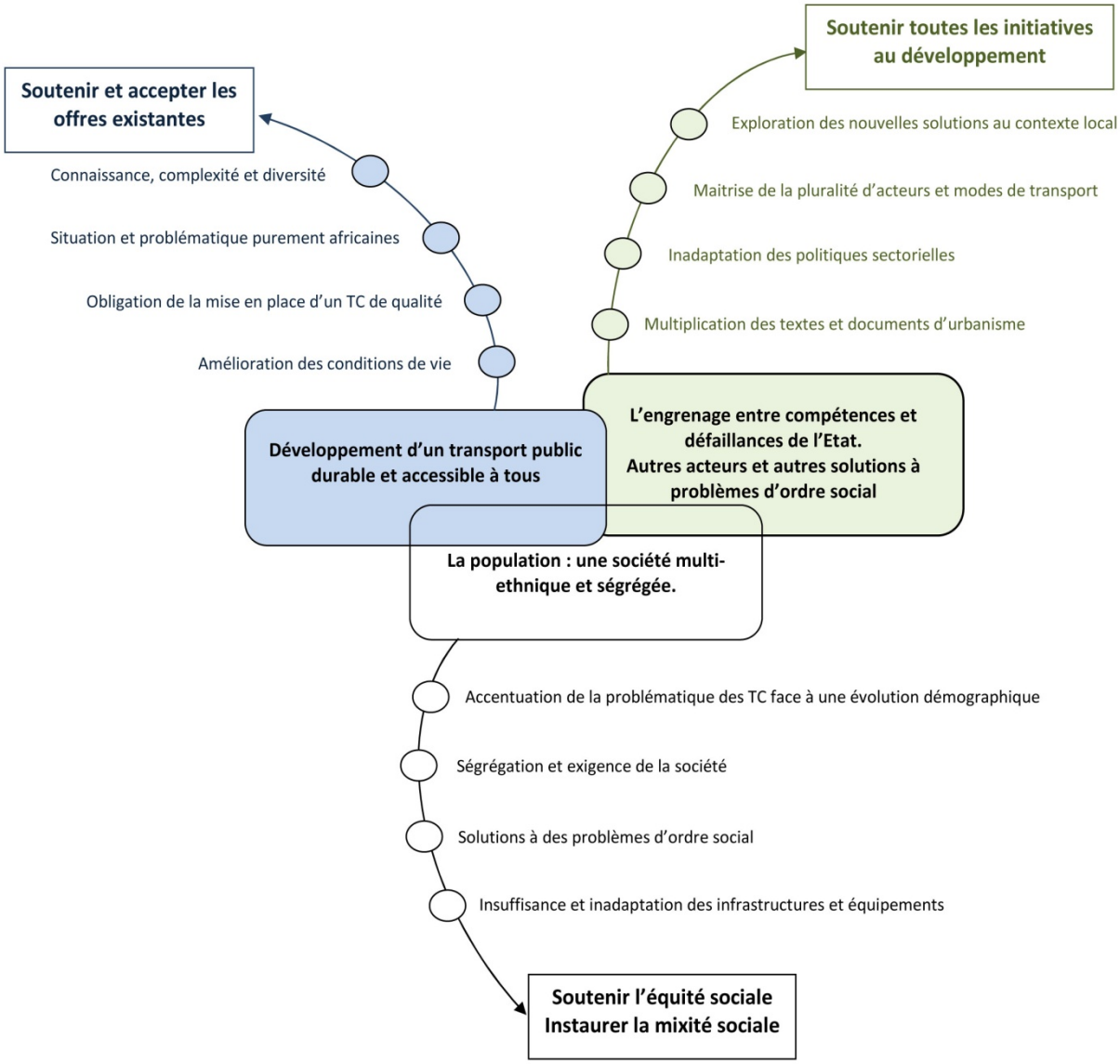
Les principales stratégies d'adaptation que les habitants essaient de mettre en place sont en faveur de la mobilité. Mais l'importance de la demande de transport qui s'exprime dans les quartiers périphériques, mal ou peu desservis par les transporteurs, témoigne de cette volonté des populations de se libérer de la relégation spatiale. Derrière ces stratégies existent différents modes de transport disponibles : les minibus sous-perfusion, les mototaxis disponibles sur presque toutes les voies de la ville et accessibles à faible coût et enfin les taxis urbains d'un autre âge.

Pour répondre aux attentes de la population n'djamenoise qui tâtonne entre choix et contraintes de leur intégration urbaine, il faudra trouver un système de transport capable de concilier trois niveaux d'exigences sur les bases des stratégies actuelles déployées.

1. D'abord, une exigence de performance, c'est-à-dire que le système actuel où un nouveau devra être en mesure d'assurer une desserte équitable de l'espace urbain, de sorte qu'il y n'ait pas de zones de relégation comme c'est le cas actuel de la ville, du fait de l'éloignement du centre-ville qui concentre l'essentiel des équipements socioculturels. Il faut une couverture spatiale du transport public de toute la ville de N'Djamena.
2. Ensuite, une exigence d'accessibilité, en proposant un service de transport accessible pour un plus grand nombre de la population tout en considérant les différentes couches sociales. L'astuce est que la pauvreté et la précarité ne doivent être ni un frein à la mobilité, ni une fatalité de l'intégration urbaine. Bien sûr, le système qui sera mis en place doit répondre aux exigences économiques locales. Pour y parvenir, ce système de transport doit pouvoir intégrer d'abord, dans son mode de fonctionnement la diversification de l'offre (entre centre-ville et zone périphérique), la territorialisation de celle-ci (à travers les différents modes : comme les mototaxis dans les zones périphériques) ensuite, assurer une complémentarité entre différentes offres de transport public. Enfin, l'exigence d'efficacité pour chaque mode de transport. L'objectif recherché n'est autre que la proposition de mobilité alternante et diverse afin que les différentes couches sociales au sein de la capitale tchadienne puissent jouir de services de transport adaptés à leur niveau de vie et accessibles.
3. Enfin, la capitale tchadienne est aujourd'hui une ville où l'offre de transport en place obéit aux différentes facettes de ségrégation spatiale. Une ségrégation qui territorialise aussi bien l'offre de transports et surtout son adaptabilité à la particularité de chaque territoire. Le processus actuel de territorialisation de l'offre de transports artisanal doit être revu, afin qu'il soit en mesure de répondre efficacement à toutes les couches sociales et à divers services de transports dans l'équité. Cette territorialisation du service de transports, ne sera efficace que si elle est accompagnée par une complémentarité réelle des différents services de

transports sur la base d'une synergie entre les différents opérateurs et surtout par la prise en compte de leur importance par les autorités locales. Cette alternative pour remédier au problème actuel ne sera possible qu'avec la présence d'une puissante autorité organisatrice des transports. Plusieurs priorités aujourd'hui évidentes doivent être atteintes.

Schéma n° 16. Les priorités[372] du transport urbain de la ville de N'Djamena



Réalisation : Hassane Mahamat Hemchi

[372] Des priorités que nous proposons afin d'espérer une meilleure intégration urbaine à l'échelle de toute la capitale tchadienne.

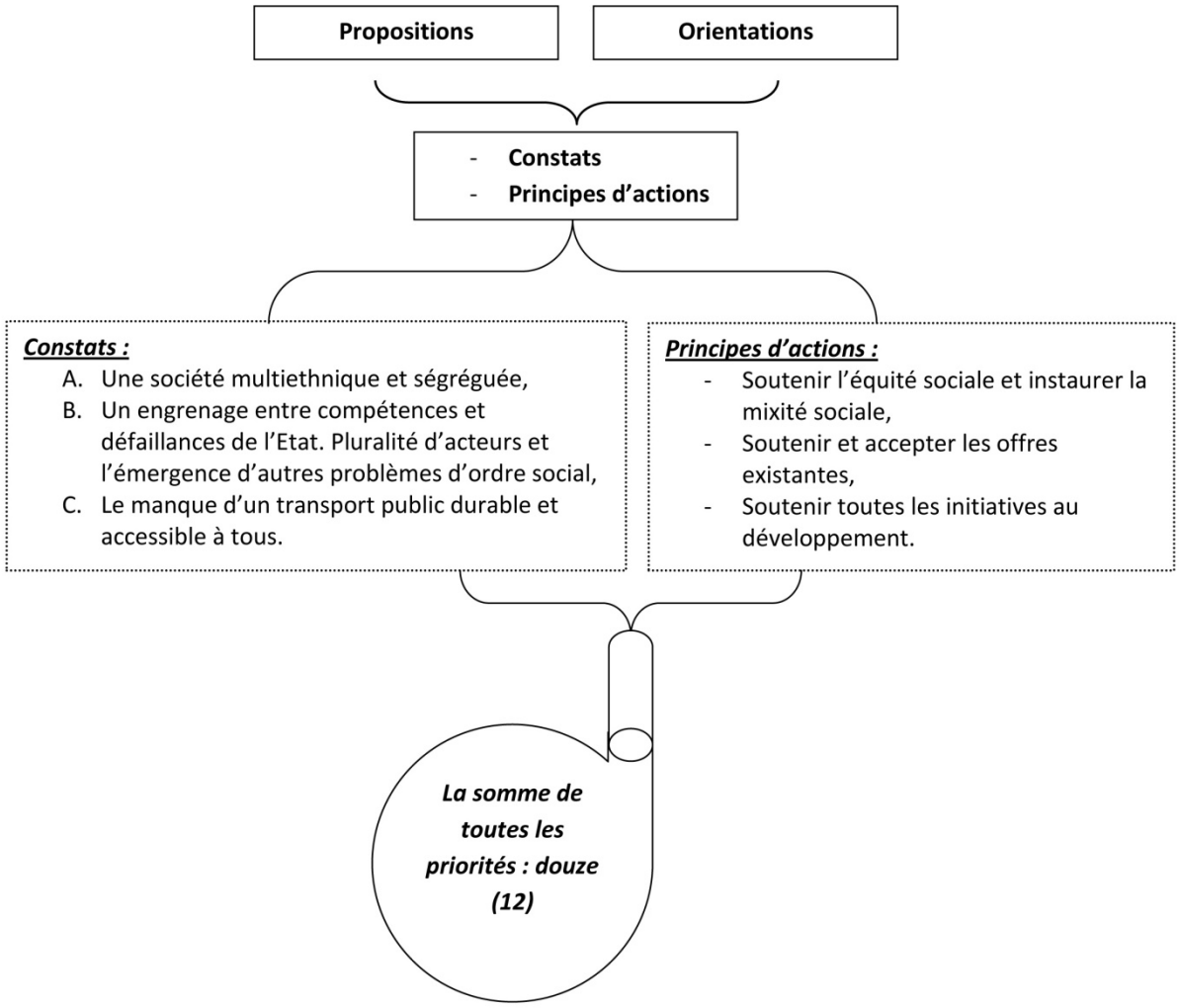
Les douze priorités du secteur des transports urbains de la ville de N'Djamena

Ces douze priorités (schéma n°16) prennent en considération toutes les initiatives actuelles que les autorités locales tentent de mettre en place. Les différents documents de planification que la ville connaît métamorphosent l'espace urbain au grès d'un urbanisme « modèle tchadien » que je dirais événementiel.

- Ces priorités entrent en jeu pour répondre à toutes villes capitales.
- Ces priorités assureront sans doute le rayonnement de la capitale pour qu'elle soit une fierté nationale capable de rivaliser ses sœurs d'Afrique.

Pour illustrer les douze priorités (cf. schéma n°16) dans le secteur des transports publics en général, et de la mobilité en particulier au sein de N'Djamena, il faut comprendre d'abord sa logique de hiérarchisation. Les constats révélés par ce présent travail de recherche, en réponse aux différentes hypothèses, montrent que cette logique se décline en priorités. Ces dernières se scindent en axes d'orientation et propositions qui sont aussi appuyés sur des constats afin d'aboutir à des principes d'actions qui n'obéissent pas nécessairement à une logique croissante ou décroissante à travers les douze priorités énoncées. En effet, dans la pratique tout est lié, ce qui explique que le transport ne peut être efficace sans les autres éléments ou facteurs multiformes qui font la ville, bien que des efforts remarquables aient été faits par les autorités au niveau de la ville de N'Djamena. La ville conditionne les formes de la mobilité, tout comme les conditions de la mobilité influencent la ville. La facilité de se mouvoir induit des congestions, des nuisances et des mutations urbaines incontrôlées sur le plan des transports et de l'étalement urbain (Wiel, 2005).

Schéma n° 17. Synthèse des priorités du secteur des transports



Source : Hassane Mahamat Hemchi

Donc ces priorités se déclinent en deux axes (voir schéma n°17), des propositions et des orientations, dans une logique multidimensionnelle appuyée sur des constats et qui mènent vers des principes d'actions.

A. D'abord, le premier constat est celui qui nous montre que la ville de N'Djamena est un territoire multiethnique et ségrégé. Cet état des faits entraîne aujourd'hui une accentuation des questionnements sur les transports collectifs face à une évolution urbaine multidimensionnelle. D'abord, il faut une couverture spatiale des différents modes de transport. Pour atteindre cet objectif, l'idéal est de répondre aux exigences de la société ; c'est-à-dire de répondre à la question du droit à la ville, pour pouvoir réduire les ségrégations. Aujourd'hui, « chacun s'accorde à constater que les

inégalités sociales s'expriment avant tout au sein des aires urbaines, il est d'usage de considérer que la tâche de les combattre ou de les éliminer n'est pas du ressort de l'urbanisme, mais relève plutôt de politiques économiques et sociales que l'urbaniste se doit de comprendre, d'aider et de soutenir » disait l'architecte-urbaniste italien Bernardo Secchi (2014 p.11).Les réponses à ces perceptions nous mèneront sans doute à la seconde priorité de cet axe. Par contre, il ne faut pas oublier que le transport est un élément parmi tant d'autre pour la construction de la ville (Ratouis, 2013). La question du transport ou des transports doivent être en lien avec toutes les autres questions comme celles administrative, organisationnelle et de planification pour assurer l'équité sociale, c'est-à-dire pour trouver des solutions à des problèmes d'ordre social. Enfin, satisfaire les insuffisances de tout ordre par une adaptation des infrastructures et des équipements aux exigences sociales du territoire. C'est ainsi que nous pourrions admettre l'idée du principe d'action : *soutenir l'équité sociale et instaurer la mixité sociale*. C'est pourquoi la flèche mène du constat vers le principe. La classification de chaque priorité n'obéit pas à une logique de numérotation parce que chaque priorité est fonction d'autres paramètres et du choix exprimé par les différents acteurs à travers leur volonté politique.

B. Par ailleurs, le deuxième axe de proposition est basé sur le développement du transport public durable et accessible au niveau de toute la ville de N'Djamena. À cet effet, l'exigence s'impose au niveau de l'amélioration des conditions de vie de la population : augmenter le pouvoir d'achat de la population, diminuer les taxes appliquées à toutes les composantes économiques. Cela permettrait de lutter contre certains fléaux comme l'ethnicisation actuelle du commerce (Kimitene, 2013), le clientélisme et la corruption (Arditi, 2000 ; Magrin, 2003), dans l'optique d'assurer un minimum de satisfaction sociale, c'est-à-dire de lutter contre la pauvreté. La mise en place d'un transport en commun de qualité devient une obligation étant donné l'état actuel du parc de minibus sous-perfusion (cf. chapitre 3). Bien sûr, la situation et les réalités que vit la capitale tchadienne est à l'image des autres villes d'Afrique. C'est ce que montrent les travaux de certains auteurs comme Xavier Godard, Lourdes Diaz Olvera, Jerôme Lombard, Jérôme Chenal, etc. sur certaines villes d'Afrique comme Dakar, Ouagadougou, Nouakchott, Niamey, etc. Le secteur des transports demeure complexe et diversifié à l'échelle du continent africain. Les connaissances sur les

diversités culturelles compliquent davantage les logiques sociales à l'échelle d'un pays comme à l'échelle d'une ville (Walther et Retaillé, 2008). C'est pourquoi nous proposons de *soutenir et accepter les offres existantes*. Car le fonctionnement de ces offres et surtout de leur survie font la particularité du secteur des transports de la ville de N'Djamena depuis 1970.

C. Le dernier axe qui regroupe les quatre priorités s'appuie sur le constat de l'existence d'une incompréhension au sujet des limites qui existent entre les compétences et les défaillances de l'État. C'est ainsi que toutes les initiatives favorisant le développement socio-économique doivent être encouragées et, surtout, elles doivent être portées par les différents acteurs, laissant ainsi une place capitale à des politiques participatives. Le problème actuel de la gestion urbaine réside au niveau de la pluralité des textes et documents sur certains aspects et leur absence totale sur d'autres aspects. Ainsi, l'insuffisance ou la non-application de certains textes entraînent aussi l'inadaptation des politiques sectorielles menées par l'administration. Aujourd'hui, il y a une nécessité de mettre en place une hiérarchie administrative, bien que le Plan de Circulation des Transports (PCT) de 2012 ait été préconisé et que les premiers résultats de ses orientations se concrétisent sur le terrain par la création des services en charge de la gestion des transports au sein de la mairie de N'Djamena. Par contre, les décisions concernant ce secteur doivent être désormais prises en concertation avec le ministère des Infrastructures du Transport et de l'Aviation Civile (MITAC) et les différents syndicats du secteur. Enfin, il faut explorer toutes les nouvelles solutions qui émanent du bas de l'échelle et qui s'adaptent au contexte local. C'est à travers cette logique qu'il faut *soutenir toutes les initiatives au développement* afin assurer une meilleure construction de l'agglomération n'djamenoise, comme le préconise le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) de 2012.

La prise de conscience du désordre qui se vit dans les centres urbains est affichée à travers les différents pays. Elle engendre des réactions contraires et des hésitations à travers la plupart des pays africains ; entre des revendications citoyennes et des alternances politiques sur la base de besoins sociaux récurrents. « Le désordre devient créateur » dans une dynamique ou tout change sans qu'on ne s'en rende compte, tout en sachant que « l'ordre

et désordre ne se séparent pas » dans les villes africaines (Chenal, 2009). Ainsi, dans le contexte actuel des choses, le désordre se traduit en ordre : bien sûr que l'ordre et le désordre sont comme l'envers et le revers d'une pièce de monnaie : indissociables. Il s'agit de deux aspects liés, du réel vécu au quotidien, dont l'un au regard du sens commun, apparaît comme la figure inversée de l'autre. Ces douze priorités énoncées tentent de répondre à un état de transport urbain semble « désordonné », tout en sachant bien que l'ordre et le désordre sont conjointement à l'œuvre dans une symbiose aux dissociations imprécises. George Balandier (1986) disait que : « les sociétés ont toutes une place au désordre, tout en le redoutant ; à défaut d'avoir les capacités de l'éliminer, il faut en quelque sorte composer. Puisqu'il est irréductible, et encore davantage nécessaire, la seule issue est de la transformer en instrument d'un travail à efforts positifs, de l'utiliser à sa propre et partielle neutralisation, ou de la convertir en facteur d'ordre ». C'est pourquoi, nous disons qu'il faut soutenir la mixité sociale afin d'instaurer une équité sociale, tout en acceptant les différentes offres existantes et les différentes initiatives au développement qui sont les finalités recherchées par les douze priorités que nous avons présentées dans le schéma n°16. C'est ainsi que la production de quelque chose de nouvelle est possible. Dans cette ville où chacun se décrète possesseur et maître des lieux dans le secteur des transports urbains : syndicats, les autorités et les particuliers, tout en revendiquant une légitimité de la profession (les syndicats et particuliers).

Nous recommandons ces douze priorités pour assurer une nouvelle logique de gestion et la mise en place d'un système de transport qui peut au moins répondre aux aspirations de la population n'djamenoise. Ces recommandations sont légitimes du fait qu'on retrouve les réponses aux questions suivantes dans l'engrenage actuel des choses ; à savoir : comment une certaine organisation (syndicats) peut-elle naître du supposé chaos actuel que les autorités tentent de réprimander ? Ensuite, comment de nouveau parviennent-ils (syndicats de tous les modes de transports) à mettre de l'ordre et à échapper aux contraintes que celui-ci définit ?

Enfin, les apparences (désordre au quotidien), les illusions (entre différents acteurs) et les images (le désordre du transport dans son état artisanal), la pollution et l'éphémère deviennent une réalité qui se perçoit et acceptée sous tous ses aspects par la population et

les autorités en manque de solution curative. Tel est l'état actuel du secteur des transports urbains, sous ses différentes figures supposées être du désordre pour certains[373] et aussi de l'ordre selon notre analyse de son adaptation à la demande de la population depuis des décennies. L'incertitude actuelle des réalisations de l'Etat dans le secteur exprime en partie l'ambiguïté de la gestion hypothétique qu'il entretient avec son environnement (clientélisme, corruption, etc.) et de sa propre nature d'incompétence avérée (insuffisance de moyens et de qualifications). Alors, disait George Balandier (1988), « lorsque le désordre, par son intensité, sa durée et son extension, s'identifient au chaos, l'incertitude et l'inquiétude ne sont plus les seules manifestations des réactions qu'il entraîne ». Sans oublier que le chaos peut entraîner une sorte « d'hallucination » : « il montre les choses en négatif, il convertit les certitudes, les ignorances et les indifférences en défiances qui se généralisent et s'amplifient », ce qui résume le problème des transports publics actuels de N'Djamena.

En tant que système de gestion approximatif, les apports de toute la société sont doublement sollicités : d'une part, par la recherche d'une solution plus complète et réalisable – de ce qui devrait être son développement. D'autre part, par la simple lutte contre « l'entropie » qui porte préjudice à sa continuité. Alors, la société doit s'efforcer au quotidien à la mise en place de tout ce qui peut contribuer à son développement sans porter atteinte à son identité et tout en assurant son maintien.

Aujourd'hui, dans la capitale tchadienne, la demande de transport augmente de 6,6% chaque année. Face à cette forte demande et à son utilité avérée, on ne peut pas œuvrer à l'élimination du système en place ni à sa réduction, mais plutôt corriger par une meilleure réglementation, souple et concertée. Réguler aujourd'hui les transports urbains de N'Djamena suppose de réguler le territoire urbain, tout en assurant le rétablissement des espaces publics dans leur fonction de circulation automobile et piétonne et en insérant des aménagements adéquats pour ces transports selon les recommandations des documents d'urbanisme. Bien que les autorités locales aient abandonné leur rôle de gestionnaires de ces activités au profit des syndicats qui sont eux aussi en manque de notoriété entre

[373] Pour certaines autorités comme : le directeur général des transports de surface du MITAC et aussi du directeur de l'urbanisme, de l'aménagement et du transport urbain de la Mairie.

particuliers et l'Etat ; un secteur, qui a bien du mal à s'imposer aux professionnels et aux collectivités locales. Cette situation pose la question de l'efficacité et de la pérennité du système artisanal actuel et surtout de l'hégémonie qu'impose la pratique de mototaxi en tout lieu. Loin d'avoir épuisé toutes les pistes, la présente étude ouvre la réflexion sur la nécessité du maintien du transport artisanal dans le cadre de l'aménagement urbain.

Les pratiques de mobilités urbaines dans les pays en développement sont souvent faibles et dans le cas de la ville de N'Djamena, la population des quartiers périphériques est concernée. Les mobilités trouvent leur origine dans des situations familiales en difficultés. Un état de fait engendré par une économie de moyens limités, conjuguée à des difficultés sociales. C'est pourquoi, dans la ville de N'Djamena, l'accès à la mobilité de toutes les couches sociales doit être une exigence de la société à l'égard de ses membres.

Par ailleurs, la question environnementale contribue à diffuser une vision négative du parc actuel des transports collectifs de la ville, par la pollution atmosphérique générée par les différents modes de transport. La population éprouve aujourd'hui des difficultés de mobilité sur la qualité des services et les offres actuelles de transports collectifs. Dans l'évolution de la situation présente, ils seront exposés à un risque d'affaiblissement des liens sociaux à travers les territoires, de marginalisation, voire d'exclusion durable de certaines couches sociales et aussi de certains quartiers périphériques. Il est donc souhaitable de mettre sur place un service public de transport qui pourrait être amendé, par exemple par un recouvrement des coûts sur les recettes de certaines entreprises nationales, dans l'optique de mettre en place une stratégie efficace. Subventionner dans un premier temps, la mise en place d'un nouveau système de transport collectif sur certains axes de grandes importances à une échelle réduite (centre-ville). Le fonctionnement de ce dernier sera fait de la même manière que le Fonds National de Développement du Sport (FNDS)[374]. C'est-à-dire, en

[374] Le Fonds National de Développement du Sport (FNDS), a été créé par l'ordonnance n°11-011 du 24 février 2011 au sein du ministère de la Culture, de la Jeunesse et des Sports. Le FNDS est un Groupement d'Intérêt Public (GIP) paritaire doté de l'autonomie de gestion. Il a été souligné dans son article 4 que les recettes du FNDS sont les subventions de l'Etat et aussi le produit du prélèvement de 1 F CFA par appel téléphonique cellulaire de tous les opérateurs implantés sur le territoire national quelle qu'en soit la durée. [http://legitchad.cefod-tchad.org/texte/2276].

imposant des taxes sur les opérateurs téléphoniques. Des taxes journalières faisant que toute personne qui émet ou qui reçoit au moins un appel par jour contribue au financement du fonds national de développement du sport (FNDS). Limiter les taxes de prélèvement seulement à la population de N'Djamena permettrait de mettre en place un système d'autofinancement de la population à l'égard d'un service commun, ou encore, la mise en place des taxes à l'égard de certaines usines comme la brasserie, la raffinerie où sur les centaines de stations de carburants pour contribuer de manière objective à la mise en place d'un système de transport qui permettra de s'adapter à toutes les couches sociales. Un autofinancement du secteur par les activités du secteur pourrait être aussi une alternative pour remédier au problème actuel. C'est ainsi, qu'une autorité organisatrice des transports pourrait assurer le fonctionnement et le développement des services adaptés à de séries de situations particulières, des services plus souples, adaptés à de nouveaux besoins de la population tout en répondant aux besoins actuels. C'est ainsi, qu'en France, il a été mis en place une taxe appelée « versement transport » soutenue par les pouvoirs publics, pour répondre à la crise que le secteur des transports a vécu dans les années soixante-dix. Cette taxe a été imposée sur la masse salariale des entreprises pour leur fonctionnement et aussi pour leur développement (Orfeuil, 2004). Ces initiatives permettent d'assurer le contrôle des extensions urbaines, la mise en place d'un même service de transports à travers le territoire et surtout de pouvoir maîtriser la hausse des prix.

Aujourd'hui, suite à l'absence de solutions curatives, les mobilités offertes par les minibus *sous-perfusions*, les vieux taxis et la pratique des mototaxis qui en découlent sont devenues des nécessités économiques et sociales impérieuses pour l'accès aux ressources dans cette ville où tous les équipements socioculturels sont concentrés au centre-ville et où les flux centre-ville − périphérie prédominent encore. L'acceptation par la population des offres disponibles est une condition sine qua none pour avoir accès au travail, aux équipements publics et à toutes les autres destinations pour ne pas s'enfermer dans son quartier où sa concession.

C'est pourquoi, nous suggérons à ce que les autorités locales, surtout la mairie centrale, puisse offrir sa propre compagnie où en collaboration avec le secteur privé pour instituer un nouveau système de transport urbain à l'intérieur de la première voie de contournement. Ce

dernier doit être accessible à tous. Puis, il s'agirait d'assurer l'inter-modalité avec le système actuel tout en améliorant les conditions de service et de qualité, et enfin, pour que les mototaxis assurent le relai vers les zones difficilement accessibles. Pour tout espace qui se veut être dynamique, les interactions sont indispensables aux échanges et 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, sur une chaîne de transport dans laquelle l'offre et la demande s'équilibrent. Même si de nouvelles logiques s'imposent à chaque ville dans sa particularité. L'évolution des technologies d'information et de communication (applications téléphoniques), donnent naissance à de nouvelles logiques de fonctionnement du transport urbain ; comme les voitures de transport avec chauffeur (VTC), le transport à la demande[375] et aussi le retour à l'usage du vélo en libre-service. Ces derniers sont aujourd'hui les nouveaux concurrents du taxi ordinaire dans les capitales occidentales. Alors que dans la ville de N'Djamena, les clandos, les minibus sous-perfusions et surtout le transport artisanal imposent leurs logiques. Est-il possible de mettre sur pied, un transport collectif de qualité, équitable et durable à toutes les couches sociales, au sein de la ville de N'Djamena ? Et enfin, comment s'adapteront les villes africaines à l'évolution des technologies[376] ?

[375] Transport à la demande points à points en zone peu dense : proposition d'une méthode d'optimisation de tournées (Garaix et al., 2005).

[376] Dans un monde où de plus en plus de citadins disposent de Smartphones. Des applications comme Uber, anciennement UberCab, est une entreprise technologique qui développe et opère des applications mobiles de mise en contact d'utilisateurs avec des conducteurs réalisant des services de transport.

BIBLIOGRAPHIE GENERALE

BIBLIOGRAPHIE GENERALE

Sources des données statistiques :

Enquête ménage de mobilité urbaine et entretiens dans le cadre de nos travaux de recherche

Institut National de la Statistique, des Etudes Economiques et Démographiques (INSEED)

Le Recensement Général de la Population et de l'Habitat de 1993 (RGPH 1)

Le Recensement Général de la Population et de l'Habitat de 2009 (RGPH 2)

Le Plan de Circulation et des Transports de la ville de N'Djamena (PCT, 2012)

Projet de Renouvellement du Parc Automobile de Transport Urbain (PRPATU, 2010)

Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT, 2012)

I - OUVRAGES GENERAUX SUR LA VILLE, LES MEMOIRES, LES THESES SUR LES MOBILITES

1 - Ouvrages généraux sur l'urbanisation et la ville dans le monde et en Afrique :

Agier Michel, 1999, l'invention de la ville. Banlieues, townships, invasions et favelas. Paris, Archives Contemporaines, 176 p.

Alvergne Christel, 2008, le défi des territoires : comment dépasser les disparités spatiales en Afrique de l'Ouest et du Centre. Paris. Karthala. 263 p.

Ba Abdoul Hameth, 2008, Acteurs et territoires du Sahel, Lyon, ENS Éditions, 260 p.

Bacqué Marie-Hélène et Biewener Carole, 2013, L'empowerment, une pratique émancipatrice. Paris, la Découverte. 153p.

Bertrand Monique, 2003, Dynamiques résidentielles dans les villes du Sud : Positions sociales en recomposition. La Tour d'Aigues. De l'Aube. 185 p.

Beti Mongo, 1971, Ville cruelle, Paris, Présence africaine, 223 p.

Bernardo Secchi, 2014, La ville des riches et la ville des pauvres : urbanisme et inégalités. Genève, MétisPresses. 90p.

Brunet Roger. (1992), Les mots de la géographie. Dictionnaire critique, Montpellier, Reclus-La Documentation Française, 518 p.

Brunet Roger, Ferras Robert, et Thery Hervé, 1993, Les mots de la géographie : dictionnaire critique, Montpellier. La documentation française, 518 p.

Bourdin Alain, 2009, Du bon usage de la ville, Paris, Descartes et Cie, 174 p.

Charmes Jacques, 1990, une revue critique des concepts, définitions et recherches sur le secteur informel. In Nouvelles approches du secteur informel. Turnham David, Salomé Bernard et Schwarz Antoine (dir.). Séminaire du Centre de Développement de l'OCDE. Paris, OCDE. Pp. 11-51.

Chalas Yves, *L'invention de la ville*, Paris, Edition Economica, 2000, 195 p.

Charbonneau Jean-Pierre ; Michel Florence et Paquot Thierry, 2000, Transformation des villes : mode d'emploi. Paris. De l'Epures, 152 p.

Chenal Jérôme, 2013, La ville Ouest-africaine : modèle de planification de l'espace urbain. Genève. Métis-Presses. 362 p.

Choplin Armel, 2009, *Nouakchott : Au carrefour de la Mauritanie et du monde*. Paris, Karthala, 366p.

Dureau Françoise, *ali.*, 2003, Villes et sociétés en mutation. Lectures croisées sur la Colombie, Paris. Anthropos, 370 p.

Ferras Robert & Brunet Roger (dir.), 1991, Ville : paraître être à part. Montpellier, Reclus, 143 p.

Frankhauser Pierre, 2002, La « ville fractale » et la fractalité des villes. In Geneviève Dubois-Taine, La ville émergente, Résultats de recherches, PUCA 2002. 19p

Georg Simmel, 2011, les pauvres, Paris, Presses Universitaires de France, 102 p.

Georg Simmel, *Les pauvres*, Paris, PUF, « Quadrige », 1998. 108p.

Haumont Nicole, ali., 1996, La ville : agrégation et ségrégation sociales. Paris, L'Harmattan. 219 p.

Hugon Philippe, 1990, Approches pour l'étude du secteur informel. In Nouvelles approches du secteur informel ; Turnham David, Salomé Bernard et Schwarz Antoine (dir.). Paris, OCDE. Pp. 81 – 101.

Hugon Philippe et al. 1977, La petite production marchande et l'emploi dans le secteur "informel" : le cas africain. Paris, IEDES, 272 p.

Jaglin Sylvy, 1995, Gestion urbaine partagée à Ouagadougou. Pouvoir et périphéries (1983-1991), Paris, Karthala/Orstom, 1995.

Lefebvre Henri. 1968. *Le Droit a la ville*, Paris, Anthropos, 164.

Lefebvre Sylvain, Polèse Mario, 1995, L'urbanisation des pays en développement, Paris, Economica. 529p.

Lévy Jacques, Lussault Michel, (dir.), 2003, Dictionnaire de la géographie. Paris, Belin, 1033 p.

Lesourd Michel (dir), 2003, L'Afrique : vulnérabilité et défis. Paris, Du Temps. 447p.

Lubell Harold, 1991, le secteur informel dans les années 80 et 90. Paris, étude du centre de développement de l'OCDE, 141 p.

Mahiou Amed, 1983, « La coopération Sud-Sud : limites du discours unitaire » In: *Tiers-Monde*. 1983, tome 24 n°96. La coopération Sud-Sud. Etat et perspectives (sous la direction d'Abdelkader Sid-Ahmed) pp. 757-761.

Morel-brochet Annabelle et Ortar Nathalie (dir.), 2012, La fabrique des modes d'habiter : homme, lieux et milieux de vie. Paris, L'Harmattan. 313 p.

Ratouis Olivier (dir), 2013, Bordeaux et ses banlieues : la construction d'une agglomération, Genève, Métis Presse, 606p.

Rémésy Marie-Claude, & ali., 2007, la coopération intercommunale. Eres, Empan, n°66, 2007/2. Pp.108-113.

Ripert Jean, 1980, enjeux et chances de la coopérations Nord - Sud dans *Politique étrangère* N°2 - 1980 - 45e année pp. 285-298

Secchi Bernardo, 201, La ville des pauvres et la ville des riches : urbanisme et inégalités. Genève, Métis Presse, 90p.

Sen Amartya, 2000, Un nouveau modèle économique : développement, justice, liberté. Paris, O. Jacob, 356p.

Serge Paugam, 2005, les formes élémentaires de la pauvreté, Paris, Presses Universitaires de France, 278 p.

Serge Paugam & Nicolas Duvoux, 2008, La régulation des pauvres, Paris, Presses Universitaires de France, 113 p.

Simon Gildas, 2008, la planète migratoire dans la mondialisation, Paris, Armand Colin. 225 p.

Souami Taoufik et Verdeil Eric, 2006, Concevoir et gérer les villes : milieux d'urbanistes du Sud de la Méditerranée. Paris. Economica. 229 p.

Schor Armand-Denis, 2009, Amartya Sen : vie-œuvre-concepts, Paris, Ellipses. 110 p.

Tonglet Jean, 2005, Abolir la misère en réhabilitant la pauvreté. In Développement, inégalité, pauvretés, Billi Andrea & Boccella Nicolas (dir.). Paris, Karthala. Pp. 377 – 390.

Urry John, 2005, Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière par la sociologie ? Paris, Armand Colin. 253 p.

2 - Les mémoires, les thèses et les HDR sur les mobilités urbaines

Abdelfatah Mahamat, 2013, projet d'aménagement de la gare routière de Toukra. Mémoire de master2 de l'Ecole africaine des métiers de l'architecture et de l'urbanisme de Lomé, 137p

Abdel-Raouf Youssouf Abdel-Salam, 2012, Contribution à l'organisation du transport urbain à N'Djamena : aménagement d'une gare terminus. Mémoire de master2 de l'Ecole africaine des métiers de l'architecture et de l'urbanisme de Lomé, 142p.

Abdou-Yonlihinza Issa, 2011, Transport et désenclavement dans la problématique du développement local à Tera au Niger. Thèse de doctorat, Université de Toulouse 2 le Mirail. 416 p.

Adamou Abdoulaye, 2012, Mobilité résidentielle et processus d'étalement de la ville de Niamey (Niger). Thèse de doctorat en géographie. Université Abdou Moumouni de Niamey, 302p.

Bigoumou Moundounga Guy-Obain, 2011, Les mobilités des populations à faibles revenus à Libreville. Thèse de doctorat, Université de Toulouse 2 le Mirail. 353 p.

Damien Verry et Jean-Pierre Nicolas, 2005, Indicateurs de mobilité durable : de l'état de l'art à la définition des indicateurs dans le projet *SIMBAD.* Rapport intermédiaire n°2 du projet Simbad SImuler les Mobilités pour une Agglomération Durable*, Rapport PREDIT-ADEME DRAST et LET*, Juillet 2005, 98p

Diagana Yakhoub, 2010, Mobilité quotidienne et intégration urbaine à Nouakchott : des difficultés d'accès aux transports urbains à l'expérimentation des stratégies d'adaptation. Thèse de doctorat, Université de Renne 2. 486 p.

Facq Benoît, 2006, les fondements statistiques de la science française des déplacements urbains. Mémoire de recherche- Master Sciences des Sociétés et de leur environnement, Institut d'Etudes Politiques de Lyon. 108p. [http://doc.sciencespo-lyon.fr/Ressources/Documents/Etudiants/Memoires/Cyberdocs/Masters/PPGC/facq/pdf/facq.pdf]

Hadiara Yaye Saidou, 2014, Se déplacer à Niamey, mobilité et dynamique urbaine. Thèse de doctorat en géographie, Université de Grenoble, 338p.

Ndiaye Malick, 1984, contribution à l'analyse des transports informels : l'exemple des caleches dans la région du Cap-Vert au Sénégal. Thèse de doctorat, Université Aix- Marseille II. 336p.

II - OUVRAGES, ETUDES SUR LE TCHAD ET LA VILLE DE N'DJAMENA :

Arditi Claude, 2000. Du prix de la kola au détournement de l'aide internationale : clientélisme et corruption au Tchad [1900-1998], in Giorgio Blundo, (dir.). Monnayer les pouvoirs. Espaces, mécanismes et représentations de la corruption, Paris, PUF, 344 p. pp. 249-269.

Baba Moustapha, 2000, Le souffle de l'harmattan. Saint-Maur-des-Fossés, Sépia, 350 p.

Bayaola Lamra et Djirantan Alfred, 2009-2010, Plan d'aménagement de programmation et d'implantation des feux tricolores. N'Djamena. Projet de fin d'études, ENTP. 89 p.

Baïdessou Soukolgué, 2012, des élus locaux pour le Tchad : élection, rôle et fonctionnement des collectivités territoriales décentralisées, N'Djamena, EISA-IDT, 72p.

Bceom, 1999, Etude sur l'amélioration de la gestion des déchets solides à N'Djamena, Mairie de N'Djamena, Ville de Toulouse, Mission Française de Coopération et d'Action Culturelle, 113 p.

Cabot Jean & Bouquet Christian, 1978, Le Tchad, Que sais-je, 2ème édition mise à jour, Paris, Presses Universitaires de France. 127 p.

Dobingar Allassembaye, 2001, Gestion spatiale et construction urbaine : l'assainissement, un révélateur de gestion urbaine à N'Djamena (Tchad), Thèse de doctorat, Université Louis Pasteur, Strasbourg. 455 p.

Dobingar Allassembaye, 1999, Aménagement du territoire et planification urbaine - Stratégie national du logement / cadre législatif et réglementaire du l'urbanisme et de la construction. N'Djamena, Cefod.

Dobingar Allassembaye, Marty Balmet et Appolinnair ; CEFOD : « N'Djamena, ville ou bidonville » - 08/1994. 20 p.

Goual Nanassoum, 1999, Coin de voile sur l'histoire d'une ville centenaire. In Tchad et Culture N° 184 de décembre 1999. 24 p.

Haggar Bichara Idriss, 2007, Histoire politique du Tchad sous le régime du président François Tombalbaye : 1960-1975, déjà le Tchad était mal parti. Paris, L'Harmattan, 425 p.

Harre Dominique, Moriconi- Ebrard François, et Gazel Hervé, 2010, Africapolis II- l'urbanisation en Afrique centrale et orientale. Fiches Pays – République du Tchad. 51 p.

Kimitene Ezept Valmo, 2013, ethnicisation du commerce a N'Djamena. Thèse de doctorat, Université Michel de Montaigne de Bordeaux. 386p.

Magrin Géraud, (2003), Crise climatique et mutations de l'agriculture : émergence d'un grenier céréalier entre Tchad et Chari. Annales de Géographie, 1996/12, vol. vol. 105, no 592, pp. 620-644.

Magrin Géraud, (2002), Un Sud qui perd le Nord ? Les récents enjeux de la fracture tchadienne, Paris, Bulletin de l'Association des géographes français, n° 2, pp.185-198

Magrin Géraud (2008), Tchad 2008 : Géographie d'une guerre ordinaire, echogeo.revues.org.

Magrin Géraud, (2003), Les enjeux d'un enrichissement pétrolier en Afrique centrale. Le cas du Tchad, Paris, PRODIG-CNRS, Grafigeo, n° 22.

Mairie de N'Djamena, 2012, projet service de base et environnement urbain : Agenda 21. Urbaplan- AFD. 12p.

Masra Succès, 2008, Tchad, éloge des lumières obscures : du sacre des cancres à la dynastie des pillards psychopathes. Paris, L'Harmattan, 166 p.

Ministère des infrastructures et des transports, 2010, Projet de renouvellement du parc automobile de transport urbain de N'Djamena. CCIAMA-STIF.SA. 54p.

Moussa Iya & N'dilbé Tob'ro, 2006, Analyse de la production des sols urbains au Tchad: cas de N'Djamena. Recherches-africaines, Annales de la Faculté des lettres, langues, arts et sciences humaines de Bamako. Numéro 05 - 2006

Ngaressem Goltob Mbaye, 1998, Croissance urbaine et problèmes de l'habitat à N'Djamena. Thèse de Doctorat troisième cycle en géographie, Université de Cocody, Abidjan, 419 p.

Salah Idjemi Mahayadine et Laurent François, 2013. N'Djamena. Penser la Ville capitale de demain. Actes du colloque national, 5 au 7 février. 92 p.

Urbaplan, 2012. Projet service de base et environnement urbain de N'Djamena. Mairie de N'Djamena- AFD. 12p.

Vivien Alain, 2006, N'Djamena naguère Fort – Lamy : Histoire d'une capitale africaine. Saint-Maur-des-Fossés, Sépia, 220 p.

Wyss Kaspar, ali., 2000, Ville en sursis au sahel : expériences au Tchad et au Sénégal, Paris, L'Harmattan, 280 p.

Zakaria Fodoul Kitir, 2007, le paysage linguistique de Fort –Lamy de 1900 à nos jours. N'Djamena. Université de N'Djamena : Annales (lettres et sciences humaines) série A N°3.

III - OUVRAGES SUR LES MOBILITES ET LES TRANSPORTS

1 - Ouvrages sur les mobilités et les transports en Europe, en Amérique et en Asie :

Adey Peter, 2010, mobility. London, Routlegdge, 288 p.

Allemand Sylvain, Ascher François, et Levy Jacques, (dir.), 2004, Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines. Paris, Belin, 336 p.

Amar Georges, Ascher François, 2004, Mobilités urbaines : éloge de la diversité et devoir d'invention. La Tour d'Aigues, De L'Aube. 251 p.

Aubertel Patrice, Michel Bonnet, (dir.), 2006. La ville aux limites de la mobilité. Paris. Presses universitaires de France. Sciences sociales et sociétés, 316 p.

Auge Marc, 2009, Pour une anthropologie de la mobilité. Paris, Payot & Rivages. 90 p.

Bierber Alain, Dureau Françoise et Levy Jean-Pierre, 2002, L'accès à la ville : les mobilités spatiales en questions. Paris, L'Harmattan. 411 p.

Bonnel Patrick, 2004, Évolution de l'usage des transports collectifs et politiques de déplacements urbains. Paris, la documentation française. 81p.

Bonnafous Alain, Plassard François et Vulin Bénédicte, (dir.), 1993, Circuler demain, Paris. De l'Aube, 188 p.

Bonnet Michel, et Desjeux Dominique, 2000, Les territoires de la mobilité. Paris, Presses universitaires de France, 224 p.

Bourdin Alain, 2004, l'individualisme à l'heure de la mobilité généralisée. In Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines ; Allemand Sylvain, Ascher François et Levy Jacques (dir.). Colloque de Cerisy/Institut de la ville en mouvement. Paris, Belin. Pp 91- 108.

Bonnafous Alain, Patier-Marque Danièle et Plassard François, 1981, Mobilité et vie quotidienne, Lyon. Presses universitaires de Lyon, 172 p.

Brocard Madeleine, 2009, *Transports et territoires : enjeux et débats*, Paris, Ellipses, 184p.

Bugnicourt Jacques, 1981, Transports « informels » ou « transitionnels » dans les villes du tiers monde : les remplacer ou les promouvoir ? In Bugnicourt Jacques. et al. Transports en sursis. Quelles politiques des « petits transports » urbains dans le tiers monde ? *Environnement africain,* Dakar/Londres, ENDA/IAI, p. 103-120.

Bugnicourt Jacques et Coing Henri, P.R. Transports en sursis ? Quelle politique des petits transports urbains dans le Tiers Monde. Dakar : ENDA Tiers Monde. - In : Environnement africain, N° 13-81, 1981. – 149 p.

Cancalon François et Gargaillo Laurent, 1991, Les transports collectifs urbains : quelles méthodes pour quelle stratégie ? Paris, Celses. 342 p.

Capron Guénola, Cortes Géneviève et Guetat-Bernard Hélène, 2005, Liens et lieux de la mobilité : ces autres territoires. Paris, Belin. 343 p.

Coing Henri, 1981, Crise des transports urbains et transports « non conventionnels », In Bugnicourt Jacques. et al. Transports en sursis ? Quelles politiques des « petits transports » urbains dans le tiers monde ? *Environnement africain*. Dakar/Londres, ENDA/IAI, p 5-13.

Cresswell Tim, 2004, Justice sociale droit à la mobilité. In Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines ; Allemand Sylvain, Ascher François et Levy Jacques (dir.). Colloque de Cerisy/Institut de la ville en mouvement. Paris, Belin. Pp. 145 - 156.

Divall Colin, et Revill George, 2009, Les cultures du transport : représentation, pratique et technologie. In De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ; Flonneau Mathieu & Guigueno Vincent (dir), Rennes. Presses universitaires de Rennes. Pp 57 - 74.

Dureau Françoise, 2002, Les systèmes résidentiels : concepts et applications. In L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions ; Lévy Jean-Pierre et Dureau Françoise, (dir.) Paris, L'Harmattan. Pp. 355 – 382.

Dureau Françoise, ali. 2000, Métropoles en mouvement ; une comparaison internationale, Paris. Anthropos, 656 p.

Flonneau Mathieu, Guigueno Vincent, (dir.), 2009, De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche. Rennes. Presses universitaires de Rennes, 331 p.

Fol Sylvie, 2009, La mobilité des pauvres. Paris, Belin, 261 p.

Fol Sylvie, 2013, Mobilité et pauvreté. In Ville et mobilité: nouveaux regards, Gérard Brun (dir), Paris, économica. Pp. 129-142

Frey Jean-Pierre, 2003, Prolégomènes à une histoire des concepts de morphologie urbaine et de morphologie sociale. in : Morisset Lucie K et Noppen Luc, les identités urbaines, échos de Montréal, Québec, Edi. Nota bene, 2003, 318. Pp. 19-35

Gallez Caroline et Kaufmann Vincent, 2009, Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio- historique de la mobilité urbaine. In De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ; Flonneau Mathieu et Guigueno Vincent (dir), Rennes. Presses universitaires de Rennes. Pp 41 – 55.

Gérard Brun (dir), 2013, Ville et mobilité: nouveaux regards, Paris, économica. 352p.

Huguenin-Richard Florence, 2010, Les mobilités urbaines : de l'automobilisme à l'éco-mobilité. Un long chemin… In Les mobilités. Morinaux Vincent, ali., (dir.). St- Juste-La-Pendue. Sedes. Pp. 109-137.

Kaplan Daniel et Marzloff Bruno, 2008, Pour une mobilité plus libre et plus durable. Paris, Fyp, 86 p.

Kaufmann Vincent, 2000, Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal ». Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 252 p.

Kaufmann Vincent, 2008, Les paradoxes de la mobilité – Bouger, s'enraciner. Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romands, 115 p.

Le Breton Eric, 2005, Bouger pour s'en sortir : Mobilité quotidienne et insertion sociale. Paris, Armand Colin. 247 p.

Le Breton Eric, 2004, Mobilité, exclusion et marginalisation. In Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines. Allemand Sylvain, Ascher François, et Levy Jacques, (dir.). Colloque de Cerisy/Institut de la ville en mouvement, Paris. Belin. Pp 117 – 129.

Lefèvre Christian et Offner Jean-Marc, 1990, Les transports en question : usages-décision-territoires. Paris, Celse. 221 p.

Lévy Jean-Pierre, et Dureau Françoise, 2002, L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions, Paris, L'Harmattan, 411 p.

Lussault Michel, 2004, La mobilité comme événement. In Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines. Allemand Sylvain, Ascher François, et Levy Jacques, (dir.). Colloque de Cerisy/Institut de la ville en mouvement. Paris. Belin. Pp. 109 - 116.

Mangin David, 2004, La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine. Paris, De La Villette, 398 p.

Marcadon Jacques et al, 1997, *Les Transports*, Armand Colin, Paris, 213 p.

Merlin Pierre, 1984, La planification des transports urbains, Paris. Masson. 220 p.

Merlin Pierre, 1985, Les politiques de transports urbains, Paris. Documentation française, 143 p.

Merlin Pierre, 1991, Géographie, économie, et planification des transports, Paris, Presses Universitaires Françaises. 472 p.

Merlin Pierre, 1992, les transports urbains, Paris, Presses Universitaires Françaises. 127 p.

Mignot Corinne, 2001, Mobilité urbaine et déplacements non motorisés. Paris. Documentation française. 78 p.

Mom Gijs, 2009, Inventer et établir l'Histoire de la mobilité : aux origines d'un changement de paradigme. In De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ; Flonneau Mathieu et Guigueno Vincent (dir). Rennes. Presses universitaires de Rennes. Pp 25 – 39.

Offner Jean-Marc, Pumain Denise, 1996, Réseaux et Territoires : significations croisées, Saint-Étienne. De l'Aube. 280 p.

Offner Jean-Marc, 2006, Les plans de déplacements urbains. Paris. Documentation française. 92 p.

Orfeuil Jean-Pierre, 2000, La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite. In Les territoires de la mobilité, Bonnet Michel & Desjeux Dominiques (dir.), Paris. Presses Universitaires Françaises. Pp ; 53 - 67.

Passalacqua Arnaud, 2009, La mémoire figée des objets mobiles. In De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité, Flonneau Mathieu et Guigueno Vincent (dir). Rennes, Presses universitaires de Rennes. Pp. 261 – 263.

Plassard François, 1995, Les réseaux de transport et de communication. In Encyclopédie de géographie, Bailly Antoine S, Ferras Robert et Pumain Denise (dir), (2ème édition), Paris, Economica. Pp. 516 - 538.

Raux Charles, 2013, le rôle des outils économiques dans la régulation de la mobilité en ville. In ville et mobilité : nouveaux regards, Gérard Brun (dir), Paris, économica. Pp. 129-142

Rivière Dominique & Rousselier-Fraboulet Danièle, (dir.), 2006, La ville sans bornes/la ville et ses bornes. Paris, Nolin. 327 p.

Rubini Constance, 2011, La ville mobile : exposition biennale internationale design 2010 Saint-Etienne. Cité du design, 208 p.

Urry John, 2004, Petits mondes. In Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines, Allemand Sylvain, Ascher François, et Levy Jacques, (dir). Colloque de Cerisy/Institut de la ville en mouvement, Paris. Belin. Pp. 37 - 48.

Veltz Pierre, 2004, L'économie de toutes les mobilités, In Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines, Allemand Sylvain, Ascher François, et Levy Jacques, (dir). Colloque de Cerisy/Institut de la ville en mouvement, Paris. Belin. Pp 49- 59.

Viard Jean, 2011, Hyper-mobilité : nouveau portrait de la France, La tour d'Aigues, De l'Aube. 204 p.

Wachter Serge, 2004, Trafics en ville : l'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité. Paris. Recherches. 163 p.

Webber Melvin, 1964, trad. 1996, L'urbain sans lieu ni bornes, Paris. De l'Aube, 123p.

Wiel Marc, ali., 1997, Comportements de mobilité et évolution de l'organisation urbaine. Brest, ADEUPA, 3 vol. (55-147-96 p.)

Wiel Marc, 1999, La transition urbaine ou le passage de la ville-pédestre à la ville-motorisée. Sprimont (Belgique), P. Mardaga. 149 p.

Wiel Marc, 2002, Ville et automobile, Paris, Descartes & Cie. 140 p.

Wiel Marc, 2004, Ville (La) en état de panique, Mobilités, fluidités… libertés ?, Bruxelles, Publications des facultés universitaires Saint-Louis. Pp. 157-172.

Wiel Marc, 2005, ville et mobilité : couple infernal ? La Tour d'Aigues. De l'Aube. 90 p.

Wiel Marc, 2010, Étalement urbain et mobilité. Paris. Documentation française. 86 p.

Wolkowitsch Maurice, 1982, Géographie des transports, Paris, Edit : Armand Colin. 383p.

2 - Ouvrages sur les mobilités et les transports en Afrique

Adolehoume Amakoé & Bi-Nagone Zoro, 2002, A comme Abidjan ou le système Gbakas « Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif ». Paris, Karthala. Pp. 23 - 36.

Agossou Noukpa, 2003, La diffusion des innovations : l'exemple des zemijan dans l'espace béninois. Cahiers de géographie du Québec, vol. 47, n° 130, 2003, p. 101-120.

Al-Meida-Topor Hélène, Coquery-Vidrovitch Catherine et Sénéchal Jacques (dir.), 1996, Interdépendances villes-campagnes en Afrique : Mobilité des hommes, circulation des biens et diffusion des modèles entre villes et campagnes d'Afrique noire. Paris. L'Harmattan, 293 p.

Banque Mondiale, 2000, Mobilité urbaine : Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne. Tome II : Le cas de Bamako. SSATP No 49, 70 p

Banque Mondiale, 2001, Mobilité urbaine : Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne. Tome IV : Le cas de Harare. SSATP N° 53. 35 p.

Banque Mondiale, 2000, Mobilité urbaine : Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne. Tome III : Le cas de Nairobi. SSATP N° 50. 45 p.

Banque Mondiale, 2001, Mobilité urbaine : Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne. Synthèse de l'étude régionale sur Abidjan, Bamako, Harare et Nairobi. SSATP N° 54F. 45 p.

Banque Mondiale et Sitrass, 2004, Pauvreté urbaine et mobilité à Conakry, Rapport SSATP N° 09/04/CKR. 146 p.

Bertrand Monique, 2011, De Bamako à Accra : mobilités urbaines et ancrages locaux en Afrique de l'Ouest. Paris, Karthala. 376 p.

Chenal Jérôme, Cissé Guéladio et Pedrazzini Yves (dir), 2009. Quelques rues d'Afrique, Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott, Lausanne, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Les Éditions du LASUR, 256 p.

Chenal Jérôme et Diagana Issakha, 2009, Nouakchott la ville nouvelle. In Quelques rues d'Afrique, Jérôme Chenal, Guéladio Cissé et Yves Pedrazzini (dir), Lausanne, Lazur. Pp. 33-48.

Godard Xavier (dir.), 2002, Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille inventif, Paris, Karthala. 408 p.

Godard Xavier et Diaz Olvera Lourdes, 2002, P comme pauvreté ou le rôle du transport pour la combattre, In les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif ; Godard Xavier (dir.). Paris, Karthala. Pp. 249 – 262.

Godard Xavier, 2002, Mobilités quotidiennes et accès au logement : questions d'articulation à partir d'observations africaines. In L'accès à la ville ; les mobilités spatiales en questions ; Lévy Jean-Pierre & Dureau Françoise (dir.). Paris, L'Harmattan. Pp. 99 – 113.

Godard Xavier, 2002, D comme Dakar ou le bilan mitigé d'une ville-pilote. In Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif ; Godard Xavier (dir.). Paris, Karthala. Pp.57 – 72.

Godard Xavier, 2002, I Comme Informel ou les insuffisances d'une notion récurrente, In Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif. Godard Xavier (dir.). Paris. Karthala. Pp. 129 – 142.

Lombard Jérôme, 2003, Transport et circulation dans l'espace ouest-africain : Échange, acteurs et lieux. In L'Afrique : vulnérabilité et défis Lesourd Michel (dir). Paris, Du Temps. Pp 241-266

Rosales-Montano Silvia, 1992, Dix ans d'analyse de la mobilité urbaine dans les pays en développement. In Mobilité et transports dans les villes en développement : Transferts de modèles et échanges économiques Nord-Sud. Xavier Godard (dir.), Paris, L'harmattan. Pp. 17 -34.

Sylvain Houpin, 2010, Mobilité urbaine et développement durable en méditerranée : diagnostic prospectif régional. PLAN BLEU - Centre d'activités régionales du PNUE/PAM. 117 p. [http://planbleu.org/sites/default/files/publications/cahier9_mobilite_urbaine.pdf]

SITRASS (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne), 1992, Organisation des transports urbains, les acteurs, les méthodes, Actes de colloque SITRASS 2, 14-17 janvier 1992, Ouagadougou, p. 236.

SITRASS (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne), 1999, Les projets sectoriels des transports en Afrique Sub -Saharienne : bilan et réflexions, Actes de colloque SITRASS 5, 2-4 novembre, Cotonou, p. 420.

SITRASS (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne), 2001, Sphère publique - sphère privée : quelle organisation et quels financements pour les transports en Afrique Sub -Saharienne, Actes de colloque SITRASS 6, 5-7 novembre, Bamako, 455 p.

IV - ARTICLES SUR LES MOBILITES ET LES TRANSPORTS

1 - Les articles sur les mobilités et les transports en Europe, en Amérique et en Asie :

Agier Michel, 2004, « La ville, la rue et le commencement de la politique. Le monde rêvé de Chloé », Multitudes, 2004/3 no 17, p. 139-146. DOI : 10.3917/mult.017.0139

Allaire Julien, 2004, Mobilité et effet de serre : l'évolution des villes au Nord et les perspectives au Sud. Laboratoire d'Economie de la Production et de l'Intégration Internationale : LEPII- FRE 2664 CNRS-UPMF, cahier de recherche n°37. Octobre 2004. 23p

Armoogum Jimmy, ali., 2010, Les enquêtes nationales et locales sur la mobilité : sources et méthodes. La Revue. 12p.

Badariotti Dominique et Weber Christiane, 2002, La mobilité résidentielle en ville. Modélisation par automates cellulaires et système multi-agents à Bogota, L'Espace géographique, 2002/2 tome 31, p. 97-108. http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2002-2-page-97.htm

Blanchon David et al. 2009, Comprendre et construire la justice environnementale. Annales de géographie, 2009/1 n° 665-666, p. 35-60.

Bouayad-agha Salima et al. 2010, Statut résidentiel et retour à l'emploi dans un modèle à agents hétérogènes : effet mobilité ou effet richesse ?. Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 2010/1 mars, p. 57-88. http://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2010-1-page-57.htm

Brunet Roger, 1993, L'enjeu du transport, Revue L'espace géographique, n° 3, pp. 219-232

Brevet Nathalie, 2005, Pratiques de mobilité et aménagement urbain : les déplacements domicile-travail des actifs habitant à Marne-la-Vallée. Espaces et sociétés, 2005/1 no 119, p. 135-157. http://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2005-1-page-135.htm

Charron Mathieu, 2008, Forme urbaine, possibilités et distance de navettage. Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 2008/4 novembre, p. 503-517.

Champagne Eric, et Negron-Poblete Paula, 2012, La mobilité urbaine durable : du concept à la réalité. *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Hors-série 11 | mai 2012, mis en ligne le 02 mai 2012, consulté le 20 Octobre 2012. URL : http://vertigo.revues.org/11779.

Charmes Jacques, 1990, une revue critique des concepts, définitions et recherches sur le secteur informel. In Nouvelles approches du secteur informel. Turnham David, Salomé Bernard et Schwarz Antoine (dir.). Séminaire du Centre de Développement de l'OCDE. Paris, OCDE. Pp. 11-51.

Choay Françoise, 1994, Le règne de l'urbain et la mort de la ville. Urbanisme, suppl. n° 270-271, p. 6-35.

Dureau Françoise et Levy Jean-Pierre, 2007, Villes et mobilités au Nord et au Sud : la construction d'une problématique commune. Autrepart, 2007/1 n° 41, p. 135-148. http://www.cairn.info/revue-autrepart-2007-1-page-135.htm

Frankhauser Pierre et ali., 2007, Vers des déplacements périurbains plus durables : Propositions de modèles fractals Opérationnels d'urbanisation. PREDIT- Rapport final– Septembre 2007. 114p.

Gerard Beaudet et Wolff Pauline, 2011, La circulation, la ville et l'urbanisme : de la technicisation des transports au concept de mobilité. VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement [En ligne], Hors-série 11 | mai 2012, mis en ligne le 07 mai 2012, Consulté le 12 mai 2012. URL : http://vertigo.revues.org/11703 ; DOI : 10.4000/vertigo.11703

Gubry Patrick et Linh-Lê Phong Linh, 2010, Niveau de vie et déplacements dans les métropoles vietnamiennes : Hô Chi Minh ville et Hanoi. Revue Tiers Monde, 2010/1 n° 201, p. 107-129. http://www.cairn.info/revue-tiers-monde-2010-1-page-107.htm

Halleux Jean-Marie, 2001, Évolutions des organisations urbaines et mobilités quotidiennes : espace de référence et analyse des processus. L'Espace géographique, 2001/1 tome 30, p. 67-80. http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2001-1-page-67.htm

Haumont Antoine, 1993, La mobilité intra-urbaine. Rétrospective et prospective. *Les annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, p. 108-125

Hervouet Vincent, 2007, La mobilité du quotidien dans les espaces périurbains, une grande diversité de modèles de déplacements. Norois [En ligne], 205 | 2007/4, mis en ligne le 01 décembre 2009. URL : http://norois.revues.org/2073DOI

Hugon Philippe, 1990, approches pour l'étude du secteur informel. In Nouvelles approches du secteur informel ; Turnham David, Salomé Bernard et Schwarz Antoine (dir.). Paris, OCDE. Pp. 81 – 101.

Joly Iragaël, Masson Sophie et Romain Petiot, 2006, Les déterminants de la demande en transports collectifs urbains : comparaison internationale et analyse économétrique. *Les Cahiers Scientifiques du Transport.* N° 50/2006 - Pages 91-120.

Josette Debroux, 2013, Pourquoi s'installer en périurbain ? Une explication par les trajectoires sociales. Métropolitiques, 15 novembre 2013. URL:http: //www.metropolitiques.eu/ Pourquoi-s-installer-en-periurbain.html

Mamoghli Mounir, 2009, Séquences piétonnières et mobilité en transports en commun. Exemple de l'Île-de-France Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 2009/5 décembre, p. 995-1013. http://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2009-5-page-995.htm

Monnet Jérôme, 2006, Le commerce de rue, ambulant ou informel et ses rapports avec la métropolisation : une ébauche de modélisation. Autrepart, 2006/3 n° 39, p. 93-109. DOI : 10.3917/autr.039.0093. http://www.cairn.info/revue-autrepart-2006-3-page-93.htm

Mondada Lorenza, 2011, Géographies mobiles et divergentes. L'établissement interactionnel des lieux d'intervention dans des appels au secours, Revue d'anthropologie des connaissances, 2011/2 Vol. 5, n° 2, p. 390-436. http://www.cairn.info/revue-anthropologie-des-connaissances-2011-2-page-390.htm

Negron-Poblete Paula, 2012, Arrimer les compétences individuelles des personnes âgées et l'accessibilité des territoires de banlieue pour une mobilité durable. *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Hors-série 11 | mai 2012, mis en ligne le 02 mai 2012, Consulté le 12 mai 2012. URL : http://vertigo.revues.org/11761 ;

Nicolas Jean-Pierre, Pochet Pascal et Poimboeuf Hélène, 2002, Mobilité urbaine et développement durable : quels outils de mesure pour quels enjeux ? Article publié dans les cahiers scientifiques du transport, N°41, 2002, PP. 53-76.

Noseda Veronica et Racine Jean-Bernard, 2009, Acteurs et agents, points de vue géographiques au sein des sciences sociales. Revue européenne des sciences sociales [En ligne], XXXIX-121 | 2001, mis en ligne le 11 décembre 2009, consulté le 04 août 2012. URL : http://ress.revues.org/647 ; DOI : 10.4000/ress.647

Orfeuil Jean-Pierre, 2002, mobilités et inégalités dans l'aptitude à la pratique des territoires. Creteil. Revue de la Cnaf. 19p.

Orfeuil Jean-Pierre, 2004, Etudier et qualifier les mobilités et les espaces urbains. IUP/Paris XII, CRETEIL. Septembre 2004. 18p.

Orfeuil, Jean-Pierre, 2010, *la mobilité, nouvelle question sociale* ?, *Sociologie*S, 2010 [http://sociologies.reveues.org/index3321.html]

Oris Michel et Alter George C, 2008, Effets de fratrie et mobilité sociale intergénérationnelle dans la Belgique urbaine et rurale au XIXe siècle. Annales de démographie historique, 2008/1 n° 115, p. 115-138. http://www.cairn.info/revue-annales-de-demographie-historique-2008-1-page-115.htm

Paulhiac Florence et Kaufmann Vincent, 2006, Transports urbains à Montréal : évolutions des référentiels et enjeux d'une politique durable. Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 2006/1 juin, p. 49-80. http://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2006-1-page-49.htm

Piron Marie et al., 2007, Modèle dynamique des mobilités résidentielles intra-urbaines à Bogotá. L'Espace géographique, 2007/4 Tome 36, p. 337-351. http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2007-4-page-337.htm

Ravalet Emmanuel, 2006, Mobilité quotidienne et attractivité relative des territoires urbains à Niamey (Niger) et Puebla (Mexique). Laboratoire d'Économie des Transports –Lyon. Colloque de l'ASRDLF du 4 au 6 sept 2006. 13 p.

Souche Stéphanie, 2009, Un exemple d'estimation de la demande de transport urbain. Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 2009/4 novembre, p. 759-779. DOI : 10.3917/reru.094.0759. http://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2009-4-page-759.htm

Walther Olivier et Retaillé Denis, 2008, Le modèle sahélien de la circulation, de la mobilité et de l'incertitude spatiale, Autrepart, 2008/3 n° 47, p. 109-124.

WIEL Marc, 2002, La mobilité dessine la ville. Séminaire du corps des architectes conseils. 9p. http://www.ambafrance-cn.org/IMG/pdf/La_mobilite_dessine_la_ville.pdf

2 - Les articles sur les mobilités et les transports au Tchad et en Afrique :

Adrien Lammoglia, Didier Josselin, Roger Marcelin Faye, 2012, Les taxis clandos à Dakar : quel avenir pour ces Transports A la demande (TAD) urbain ?. CODATU XV, Oct 2012, Addis Ababa, France. pp.20, 2012.

Agossou Noukpa, 2004, Les taxis-motos Zemijan à Porto-Novo et Cotonou. Autrepart, 2004/4 n° 32, p. 135-148. http://www.cairn.info/revue-autrepart-2004-4-page-135.htm

Audard Frédéric et al. 2012, Système de transport en commun et auto-organisation : le cas de Brazzaville. CODATU XV- le rôle de la mobilité urbaine pour (re) modeler les villes, Addis Abeba, 22-25 octobre. 18p.

Banister David, 2008, The sustainable mobility paradigm. Transport Studies Unit, Oxford University Centre for the Environment, Oxford, UK Available online 19 November 2007. 8p. [https://www.ufpe.br/poscivil/images/documentos/arquivos_e_documentos/the%20sustainable%20mobility%20paradigm%20banister%202008.pdf]

Barrada Mohamed Fouad et El-Ide Diarra, 2012, La Gouvernance locale comme moyen efficace de la mobilité urbaine, cas de la ville de Nouakchott. Conférence CODATU XV - Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes. 22 au 25 Octobre 2012- Addis Abeba (Ethiopie) 19p.

Behrens Roger, McCormick Dorothy, et Mfinanga David, 2012, L'évaluation des approches politiques pour améliorer et intégrer le transport artisanal dans les systèmes de transports publics urbains africains : résultats d'une enquête Delphi. Conférence CODATU XV - Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes. 22 au 25 Octobre 2012- Addis Abeba (Ethiopie) 25p.

Belguidoum Saïd et Mouaziz Najet, 2010, L'urbain informel et les paradoxes de la ville algérienne : politiques urbaines et légitimité sociale. Espaces et sociétés, 2010/3 n° 143, p. 101-116.

Bénit-Gbaffou Claire et al., 2007, « Le territoire contre le réseau ? Fermetures de rues et nouvelles formes de gouvernance urbaine à Johannesburg, Nairobi et Ibadan », Flux, 2006/4-2007/1 n° 66-67, p. 19-38.

Berger Patrice et Rouhet Gautier, 2012, La multipolarité (favorable aux transports en commun) comme modèle de développement des métropoles africaines : Une réponse à leur congestion croissante ? Conférence CODATU XV - Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes. 22 au 25 Octobre 2012- Addis Abeba (Ethiopie) 30p.

Bertrand Monique, 2003, Du logement à la ville : nouvel agenda urbain et questionnements scientifiques. Autrepart, Dynamiques résidentielles dans les villes du Sud, n° 25, 15p.

Bertrand Monique, (dir), 2010, Mobilité et pauvretés : les villes interrogées : de l'accès au logement à la relation domicile-travail : enjeux sociaux et spatiaux des mobilités dans la région du grand accra (Ghana) Page 87 à 106, *Revue Tiers Monde* 2010/1 (n° 201). 232p. Disponible sur : http://www.cairn.info.haysend.u-bordeaux3.fr/revue-tiers-monde-2010-1.htm.

Biehler Alexandra, 2006, Renouveau urbain et marginalisation. Le cas d'habitants du centre-ville de Ouagadougou - Burkina Faso. Revue Tiers Monde, 2006/1 n° 185, p. 57-78.

Bourgeot André, 2011, Sahara de tous les enjeux, Hérodote, 2011/3 n° 142, p. 42-77. http://www.cairn.info/revue-herodote-2011-3-page-42.htm

Boyer Florence, (dir), 2010, Mobilité et pauvretés. Les villes interrogées : croissance urbaine, statut migratoire et choix résidentiels des ouagalais. Vers une insertion urbaine ségrégée ? Page 47 à 64, Revue Tiers Monde, *Revue Tiers Monde* 2010/1 (n° 201). 232p. Disponible sur : http://www.cairn.info.haysend.u-bordeaux3.fr/revue-tiers-monde-2010-1.htm.

Dabié Désiré Axel Nassa, 2009. Crise de la nature dans l'agglomération abidjanaise : l'exemple de la colonisation des espaces verts par l'habitat et les commerces dans la commune de Cocody. 11p. Disponible sur : https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00352541

Deville Flora et Godard Xavier, 2008, La prise en compte de la mobilité urbaine dans les politiques de réduction de la pauvreté. Université de la Méditerranée. 11 p. http://www.n-aerus.net/web/sat/workshops/2008/Edinburgh/papers/NAERUS_2008_Deville_Godard.pdf

Diaz Olvera Lourdes, al., 2012, Inter-modalité choisie ou subie dans les villes d'Afrique Subsaharienne *:* Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes -CODATU XV, 22 - 25 Octobre , Addis Abeba (Ethiopie). 18p.

Diaz Olvera Lourdes, Plat Didier et Pochet Pascal, 2012, Mobilité et accès à la ville en Afrique Subsaharienne. Conférence CODATU XV - Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes. 22 au 25 Octobre 2012- Addis Abeba (Ethiopie) 18p.

Diaz Olvera Lourdes, Plat Didier, Pochet Pascal, 2002, Marche à pied et pauvreté en Afrique Subsaharienne. In : CODATU, Godard Xavier, Fatonzoun Inoncent (eds). CODATU X, Proceedings of the international Conférence : Urban Mobility for all – la mobilité urbaine pour tous, 12-15 Nov.2002, Lomé, Togo. 2002. pp 177-183.

Diaz Olvera Lourdes, ali., 2010, Entre contraintes et innovation : évolutions de la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne. Espace populations sociétés [En ligne], 2010/2-3 | 2010, mis en ligne le 31 décembre 2012, consulté le 03 janvier 2013. URL : http://eps.revues.org/index4206.html

Diaz Olvera Lourdes et al. 2007, Les dynamiques territoriales : débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires « la diffusion des motos-taxis dans l'Afrique urbaine au Sud du Sahara ». XLIIIème colloque de l'ASRDLF du 11, 12,13 juillet 2007. Grenoble-Chambéry. 17p

Diaz Olvera Lourdes, Plat Didier et Pochet Pascal, 2005, La ville hors de portée ? Marche à pied, accès aux services et ségrégation spatiale en Afrique subsaharienne. Espace Populations Sociétés. 2005. n° 1. pp. 145-161.

Diaz Olvera Lourdes, Plat Didier et Pochet Pascal, 2005, La ville hors de portée : Marche à pied, accès aux services et ségrégation spatiale en Afrique subsaharienne », Espace populations sociétés [En ligne], 2005/1 | 2005, mis en ligne le 21 juillet 2009. URL : http://eps.revues.org/index2771.html

Diaz Olvera Lourdes, Plat Didier et Pochet Pascal, 2002, Étalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne. L'exemple de Niamey. Laboratoire d'Economie des Transports ENTPE, Université Lumière Lyon 2, CNRS. in Bussières et Madre, (Eds), 2002, Démographie et transport : Villes du Nord et villes du Sud, Paris, L'Harmattan, 2002, pp. 147-175

Dugrand Camille, 2013, «Prendre la rue » : les parcours citadins des Shégués de Kinshasa », Politique africaine, 2013/2 N° 130, p. 189-212. DOI : 10.3917/polaf.130.0189

Durand-Lasserve Alain, 2002, Michel Rochefort et la question urbaine dans le Tiers-Monde. *Strates* [En ligne], Hors-série | 2002, mis en ligne le 18 mai 2005, Consulté le 07 décembre 2011. URL : http://strates.revues.org/558

Dubresson Alain et Raison Jean-Pierre, 2002, Dislocations et recompositions spatiales en Afrique subsaharienne. Revue internationale et stratégique, 2002/2 - n° 46 pages 119 à 127. http://www.cairn.info/revue-internationale-et-strategique-2002-2-page-119.htm

Florent Demoraes, Vincent Gouës et, Marie Piron, Oscar Figueroa et Silvana Zioni, « Mobilités quotidiennes et inégalités socio-territoriales à Bogotá, Santiago du Chili et São Paulo », Espace populations sociétés [En ligne], 2010/2-3 | 2010, mis en ligne le 31 décembre 2012, consulté le 03 janvier 2013. URL : http://eps.revues.org/ index4218.html

Fourchard Laurent, 2004, « L'histoire urbaine en Afrique : une perspective ouest-africaine », Histoire urbaine, 2004/1 n° 9, p. 129-144. DOI : 10.3917/rhu.009.0129

Frédéric Dumont et Jérôme Lombard, 2008, « Abdoul Hameth Ba : Acteurs et territoires du Sahel », *Espace populations sociétés* [En ligne], 2008/2 | 2008, mis en ligne le 18 novembre 2009, consulté le 27 février 2014. URL : http://eps.revues.org/2628

Garaix Thierry et al., 2005, « Transport à la demande points à points en zone peu dense. Proposition d'une méthode d'optimisation de tournées », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Dossiers, Sélection des meilleurs articles de SAGEO 2005, document 396, mis en ligne le 20 juillet 2007.

Ghisalberti Alessandra, 2011, Migrations, environnement et conflits fonciers en Afrique de l'Ouest. L'Information géographique, 2011/3 Vol. 75, Pp. 23-41. http://www.cairn.info/revue-l-information-geographique-2011-3-page-23.htm

Godard Xavier, 1985, Quel modèle de transports collectifs pour les villes africaines ? (Cas de Brazzaville et Kinshasa). In les politiques urbaines. Revue politique africaine N°17 mars 1985. Pp 41-57. http://www.politique-africaine.com/numeros/pdf/017041.pdf

Hadiara Yayé Saidou et Kokou Henri Motcho, "Grandeur et décadence des taxis suburbains Talladjé-talladjé de la ville de Niamey.", *EspacesTemps.net*, Travaux, 12.03.2012

Henaff Nolwen et Lange Marie-France, 2011, Inégalités scolaires au Sud : transformation et reproduction. Autrepart, 2011/3 N° 59, p. 3-18. http://www.cairn.info/revue-autrepart-2011-3-page-3.htm

Houssay-Holzschuch Myriam, « Jérôme Chenal, Yves Pedrazzini, Guéladio Cissé et Vincent Kaufmann (dir.), Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott », Géocarrefour [En ligne], Vol. 87/1 | 2012, mis en ligne le 01 mars 2011, consulté le 07 décembre 2012. URL : http://geocarrefour.revues.org/7942

Janin Pierre, « Une géographie sociale de la rue africaine » (Bouaké, Côte d'Ivoire), Politique africaine, 2001/2 N° 82, p. 177-189. DOI : 10.3917/polaf.082.0177

Kiettyetta Jean Yves, 2012, L'introuvable articulation transport-urbanisme ou la face cachée de la décentralisation à Ouagadougou. Conférence CODATU XV - Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes. 22 au 25 Octobre 2012- Addis Abeba (Ethiopie) 14p.

Komandegal Lazare, 1998, Qui en est responsable ?, *Tchad et Culture*, n°168, 03/1998

Kaufmann (dir.), 2012, Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott », Géocarrefour [En ligne], Vol. 87/1 | 2012, mis en ligne le 01 mars 2011, consulté le 07 décembre 2012. URL : http://geocarrefour.revues.org/7942

Leimdorfer François, 1999, « Enjeux et imaginaires de l'espace public à Abidjan » Discours d'acteurs, Politique africaine, 1999/2 N° 74, p. 51-75. DOI : 10.3917/polaf.074.0051

Mahamat-Hemchi Hassane, 2014, N'Djamena : mobilités urbaines entre choix et Contraintes. Séminaire international du PUVIT sur «l'urbanisation et mobilité, projets de tramways dans les villes algériennes » du 18-19 octobre 2014 à Sétif-Algérie.

Mahamat-Hemchi Hassane, 2015, colloque international du CODATU-XVI « Changement climatique, qualité de l'air et défis énergétiques : le rôle des politiques de transport urbain et des mesures préventives dans les pays en développement et les économies émergentes » du 2-5 février 2015 à Istanbul –Turquie.

Mahamat Ibrahim-Adam, 2013, La Route. Magazine d'information du Fonds d'Entretien Routier, n°15 de décembre 2013.

M’Bassi E., 1981, L’offre de transport par le secteur informel des villes du tiers monde. In Bugnicourt J. et al., Transports en sursis ? Quelles politique des « petits transports » urbains dans le tiers monde ? Environnement africain, Dakar/Londres, ENDA/IAI, pp. 25-41.

Mc cormick Dorothy et al., 2012, public road transport services in the city of Nairobi, Kenya: a case study of the potential for their conversion into a hybrid transport mode. And Abstracts of the 31st Southern African Transport Conference (SATC 2012), Pretoria, South Africa; 9-12 July 2012.

Mezghani Mohamed, 2011, Le transport public : un enjeu vital pour les villes d'Afrique sub-saharienne. Public transport international. 2011, vol. 60, no1, pp. 20-22

Migwi Wanjohi, 2011, An Analysis of Socio-Economic Impact of the New Integrated National Transport Policy: The Case of Fourteen- seater Transport SACCOs in Kenya. Nairobi- Kenya On 23nd November 2011.

Morelle Marie, 2006, « La rue » dans la ville africaine (Yaoundé, Cameroun et Antananarivo, Madagascar), Annales de géographie, 2006/4 n° 650, p. 339-360. DOI : 10.3917/ag.650.0339

Morelle Marie, 2008, « Les enfants de la rue à Yaoundé (Cameroun) et Antananarivo (Madagascar) », Autrepart, 2008/1 n° 45, p. 43-57. DOI : 10.3917/autre.045.0043

Morleo Bruno, 2014, Digital Matatus Map : les vertus du transport informel de Nairobi. Urbanews.fr du 27 février 2014. [http://www.urbanews.fr/2014/02/27/40447-quand-les-reseaux-de-transport-informels-de-nairobi-sont-cartographies/]

Ndzana Arnauld Philippe, Etoundi Tsala Louis Freddy et Ongolo Zogo Valérie, 2012, La mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains de Yaoundé : enjeux, contraintes et méthodes. Conférence CODATU XV - Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes. 22 au 25 Octobre 2012- Addis Abeba (Ethiopie) 22p.

Nadmian Ndadoum, 2011, Croissance urbaine et sécurité routière, Le Temps, n° 682 du 19 au 25/01/2011 p.16

Oyesiku O-K, 2001, Policy framework for urban motorcycle public transport system in Nigerian cities. In CODATU 2001. Centre for Transport Studies, Olabisi Onabanjo University, Ago-Iwoye, Nigeria [http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Policy-framework-for-urban-motorcycle-public-transport-system-in-Nigerian-cities-OK.-OYESIKU.pdf]

Ravalet Emmanuel et Bueno-Cevada Enrique, 2007, La non-planification des transports collectifs urbains et ses conséquences en termes d’usages : les cas de Niamey (Niger) et de Puebla (Mexique). Sitrass et LÉT de Lyon INRS, Urbanisation, Culture et Sociétés de Montréal. Mars 2007. 16p.

Rebouha Fafa et Pochet Pascal, 2011, Pauvreté et accès à l'éducation dans les périphéries d'Oran. Autrepart, 2011/3 N° 59, p. 181-198. http://www.cairn.info/revue-autrepart-2011-3-page-181.htm

Roussel Louis, Turlot François, Vaurs R, 1968, La mobilité de la population urbaine en Afrique Noire. Deux essais de mesure, Abidjan et Yaoundé. In: Population, 23e année, n°2, 1968 pp. 333-352.http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pop_0032-663_1968_num_23_2_11843

Sainzoumi Deli Nestor, 2011, Transports. CEFOD- Tchad. N'djamena Hebdo, n°1343, 02-2011. 18 p.Steck Jean-Fabien, « La rue africaine, territoire de l'informel ? », Flux, 2006/4-2007/1 n° 66-67, p. 73-86.

Tolley, Rodney et Turton Brian John, 1995. Transport Systems, Policy and Planning : A Geographical Approach. Longman, Harlow, UK.

Whorr V.G Kaya, 2004, « au cœur du débat » *L'Interrogation*, n°34, 06-2004, p.2

3 - Les articles sur d'autres domaines :

Arnaud Saint-Martin, 2013, *La Sociologie de Robert K. Merton*, Paris, La Découverte, « Repères », 126 p.

Bars Yves Le, 2010, « Le changement climatique peut-il être utile au développement ? », Natures Sciences Sociétés, 2010/3 Vol. 18, p. 317-321

Da Cunha Charlotte et Vanderlinden Jean-Paul, 2014, « Adaptation aux changements globaux » Quel apport de la transdisciplinarité?, Revue Française de Socio-Économie, 2014/1 n° 13, p. 277-282.

Gallezot Hélène et al., 2010, « Changements climatiques : l'adaptation à l'ordre du jour » Compte rendu de journées (Paris, 7-8 octobre 2008), Natures Sciences Sociétés, 2010/3 Vol. 18, p. 344-347.

Gabas Jean-Jacques, 2002, Nord-Sud : l'impossible coopération ? Politique étrangère, Année 2002, Volume 67, Numéro 4 p. 1079 - 1080

Gauthier Eve, Joannette Jean-Yves et Latendresse Anne, 2008, Le droit à la ville. [https://www.ababord.org/Le-droit-a-la-ville]

Godard Olivier, 2010, « Cette ambiguë adaptation au changement climatique », Natures Sciences Sociétés, 2010/3 Vol. 18, p. 287-297.

Gwiazdzinski Luc, 2009, Chronotopies - L'événementiel et l'éphémère dans la ville des 24 heures. L'événementiel et les villes touristiques, AGF, Dec 2008, Paris, France. pp. 345-357, 2009.

Lomme Roland et Vircoulon Thierry, 2006, « La régulation des transports informels à l'épreuve de la « guerre des taxis » collectifs en Afrique du Sud », Afrique contemporaine, 2006/2 n° 218, p. 119-140.

Magnan Alexandre, 2010, « Questions de recherche autour de l'adaptation au changement climatique », Natures Sciences Sociétés, 2010/3 Vol. 18, p. 329-333.

Maresca Sylvain, 2011, la vie sociale des images : Photographie, sciences sociales et altérité. 10/11/2011

Mboumba Anicet, 2007, Gestion urbaine et équité socio-spatiale : les inégalités dans les services de base à Libreville (Gabon), L'Espace géographique, 2007/2 Tome 36, p. 131-140.

Moulin Anne-Marie, 2010, « L'adaptation, un concept opportuniste ? Changements climatiques et santé publique », Natures Sciences Sociétés, 2010/3 Vol. 18, p. 309-316.

Sethurman S.V. (1977), le secteur informel urbain en Afrique, in Revue Internationale du Travail, vol, 116, n°3, novembre- décembre, BIT, Genève, pp343-352.

Smit, B. and O. Pilifosova. 2003. From adaptation to adaptive capacity and vulnerability reduction. In J. Smith, R. T. J. Klein and S. Huq (eds.), Climate Change, Adaptive Capacity and Development. London: Imperial College Press, pp. 9-28.

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS **3**

SIGLES ET ACRONYMES UTILISES **5**

SOMMAIRE **7**

INTRODUCTION GENERALE **11**

La mobilité urbaine au Tchad : un sujet émergent **14**

Mobilités urbaines : freins et accélérateurs des inégalités socio-spatiales **16**

Hypothèses **18**

L'influence des pratiques artisanales dans l'orientation des politiques urbaines 19

La croissance démographique : facteur de dynamisation du système des transports et de l'extension urbaine 20

La situation d'inégalité socio-spatiale des pratiques de mobilités urbaines est liée au déficit des moyens de transports 21

Méthodologie : Approche analytique des mobilités urbaines **22**

La nécessité du choix de l'enquête ménage de mobilité urbaine 23

Le choix et la délimitation du territoire d'enquête 26

Outils cartographique et photographique 30

Les mobilités urbaines et planification **32**

L'analyse de la production urbaine : quelques connaissances 33

Le phénomène de la mobilité : éléments de compréhension disponibles 34

Les interactions entre mobilité urbaine et pauvreté 37

Plan de la thèse **40**

PARTIE I. MOBILITES URBAINES : FACTEURS DE DEVELOPPEMENT ET ELEMENT STRUCTURANT **43**

CHAPITRE 1. DU DEVELOPPEMENT AUX MOBILITES : REFLEXION SUR QUELQUES CONCEPTS **45**

INTRODUCTION **45**

1.1. Le lien entre développement et «pays en développement » **46**

1.1.1. Le développement 46

1.1.2. Les pays en développement 46

1.1.2.a. Les origines du concept 48

1.1.3. La notion de « pauvreté » 49

1.1.3.a. La définition simmelienne de la pauvreté 49

1.1.3.b. Les formes élémentaires de la pauvreté 50
1.1.4. Le transport urbain : cause et conséquence de la pauvreté 51
1.1.4.a. La régulation du système en place 53
1.1.4.b. La particularité du non-formel 55

1.2. Mobilités urbaines 58
1.2.1. La définition de la mobilité urbaine 58
1.2.1.a. Le déplacement 64
1.2.1.b. La distance et temps de déplacement en milieu urbain 65
1.2.1.c. L'accessibilité urbaine et ses opportunités 65
1.2.1.d. Les indicateurs de mesure de la mobilité urbaine 67
1.2.1.e. Les pratiques de mobilités urbaines 68

1.3. L'informel dans les transports urbains 71
1.3.1. La définition des termes liés aux transports informels 72
1.3.1.a. Les transports non conventionnels 74
1.3.1.b. Le transport en sursis ou transitionnel 75
1.3.1.c. Le paratransit 76
1.3.1.d. Le transport informel 77
1.3.1.e. Le transport artisanal 78

CONCLUSION 79

CHAPITRE 2. MOBILITES : FACTEURS DE PRODUCTION ET D'ORGANISATION DE LA VILLE . 80

INTRODUCTION 80

2.1. La production urbaine et ses déterminants 81
2.1.1. Les différents visages de la production urbaine 81
2.1.2. Rôle de la mobilité dans la production urbaine 83
2.1.3. L'étalement urbain et mobilité : un système d'interaction complémentaire 88
2.1.4. Le couple forme et mobilité : à quand le divorce ? 92

2.2. Systèmes de transport urbain en Afrique 95
2.2.1. Mobilité et transports dans les villes en développement 99
2.2.2. Les controverses de la mobilité 101
2.2.3. La notion d'ordre dans la ville africaine 103

2.3. Catégories sociales et mobilité contrainte 104
2.3.1. La notion du temps de mobilité : un déterminant hors du jeu 106
2.3.2. Budget-temps des déplacements et recomposition 108
2.3.3. Les similitudes empiriques : formes de la ville et transport 109
2.3.4. Regards croisés des mobilités urbaines entre le Nord et le Sud 111

2.4. Les enjeux politiques de la mobilité urbaine 112
2.4.1. Le rôle des pouvoirs publics dans les transports urbains 114
2.4.2. Les politiques de mobilité urbaine en Afrique subsaharienne 114
2.4.3. Politique centralisée des transports urbains 116

CONCLUSION 119

PARTIE II. SYSTEME DE TRANSPORT ET PLANIFICATION A N'DJAMENA : POTENTIALITES ET DYSFONCTIONNEMENTS 122

CHAPITRE 3. L'OFFRE DU TRANSPORT PUBLIC AU SEIN DE LA VILLE DE N'DJAMENA 124

INTRODUCTION 124

3.1. Présentation du territoire d'étude 126

3.1.1. N'Djamena, la ville, son contexte et son développement 132
3.1.1.a. L'histoire de la ville de N'Djamena 133
3.1.1.b. Contraintes géographiques : une ville sur un site plat et inondable 135
3.1.2. L'évolution démographique et l'urbanisation 138
3.1.2.a. Évolution démographique de la ville de N'Djamena 140
3.1.2.b. L'étalement urbain de N'Djamena 144
3.1.3. Le développement socioéconomique et la politique de la ville de N'Djamena 145
3.1. 3.a. La place politique et sociale qu'occupe N'Djamena au sein du Tchad 146
3.1.3.b. Une économie à l'image du développement du pays 147

3.2. Etat des lieux du secteur des transports urbains de la ville de N'Djamena 148

3.2.1. Transport en commun : Pratique artisanale légalisée par nécessité 152
3.2.2. Transport en commun de N'Djamena : prototype 155
3.2.2.1. Différence entre les cars de N'Djamena et les matatus de Nairobi 158

3.3. L'offre du transport public de la ville de N'Djamena 160

3.3.1. Les taxis urbains : des voitures d'une autre époque 164
3.3.2. Les cars : des minibus sous perfusions 170
3.3.3. Les mototaxis : le transport hayine 179
3.3.4. Le transport du personnel 183
3.3.5. Proposition : l'adaptation des midibus à la ville de N'Djamena 184

3.4. Les accidents : un danger social aux multiples compromis 189

3.4.1. Les accidents de circulation : un mal domestiqué 190
3.4.2. Les autorités en partie responsables des faits 194

CONCLUSION 201

CHAPITRE 4. INFRASTRUCTURES : ESPACE DE MOBILITE ET CONFLITS D'USAGE 202

INTRODUCTION 202

4.1. L'infrastructure routière : les hauts lieux d'activités économiques 204

4.1.1. Le petit commerce et les marchands ambulants (boissons gazeuses, cireurs, vendeurs de poissons, de glaces...) 205
4.1.2. Les quincailleries et les restaurants sur les rues 207
4.1.3. Les auberges et les bars dancings 210
4.1.4. Les ateliers de soudures, de réparations et menuiseries 211
4.1.5. La distribution du pain et autres produits 215
4.1.6. Les parkings ou stations de vente de voitures 217
4.1.7. Les conducteurs de voitures à bras 217

4.2. La route : espace de circulation et de sociabilité 219

4.2.1. Les funérailles ou places de deuil en pleine rue 220
4.2.2. Les chantiers qui rétrécissent les routes 223

4.2.3. L'inconscience collective à la propriété publique 224

4.3. L'aménagement de la voirie et pratique de la mobilité 225

4.3.1. L'aménagement des carrefours 228
4.3.2. L'organisation de la signalisation 228
4.3.3. L'état de la voie et du stationnement 231
4.3.4. Les arrêts des minibus, taxis et mototaxis 239
4.3.5. Les inondations et l'assainissement de la ville 241

4.4. Rond-point : un espace vécu à différentes échelles 247

4.4.1. Le rond-point de Farcha 249
4.4.1.a. Le rond-point de Farcha à l'échelle de la ville 250
4.4.1. b. Le rond-point de Farcha à l'échelle du quartier 250
4.4.1.b.1. Carrefour de Farcha : une fonction de place publique 251
4.4.1.b.2. Carrefour de Farcha dans sa fonction de rond-point 251
4.4.2. Le rond-point de Dembé 252
4.4.2.a. Rond-point de Dembé : un espace de transit 253
4.4.2.b. Rond-point de Dembé : un point de rencontre 254
4.4.3. Le noyau du centre ville 255

CONCLUSION 258

CHAPITRE 5. MECANISMES DE GESTION DES TRANSPORTS A N'DJAMENA 260

INTRODUCTION 260

5.1. Gestion étatique des transports : conflits de compétences 262

5.1.1. Le ministère des Infrastructures, de Transports et de l'Aviation civile 263
5.1.2. Le Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Urbanisme et de l'Habitat 266
5.1.3. La mairie et les communes d'arrondissements 267
5.1.4. Des décisions aux échelles différenciées 269

5.2. L'action de l'Etat dans le transport urbain 272

5.2.1. Les stratégies d'actions 275
5.2.1.1. L'opération du renouvellement du parc 276
5.2.1.2. L'organisation du secteur des transports urbains 278
5.2.1.2.a. Le fonctionnement des taxis 282
5.2.1.2.b. Le fonctionnement des minibus au sein de la ville de N'Djamena 286

5.3. Les différents syndicats du transport 290

5.3.1. Les syndicats de minibus et taxis urbains 291
5.3.1.1. L'organisation actuelle de la profession 291
5.3.1.2. L'administration d'une station 291
5.3.1.3. La gestion financière d'une station 293
5.3.1.4. Les problèmes rencontrés dans une station 294
5.3.2. Les syndicats et groupements de syndicats des mototaxis 295
5.3.2.1. Les raisons de la création des syndicats au sein de la ville de N'Djamena 295
5.3.2.2. Le processus d'évolution et d'adaptation des mototaxis au sein de la ville de N'Djamena 298
5.3.2.3. Fonctionnement du groupement des clandomans de la commune du 6e arrondissement (GCCA) 299

CONCLUSION 301

PARTIE III. N'DJAMENA : IMPACT SOCIO-SPATIAL DES MOBILITES.....303

CHAPITRE 6. SEGREGATION SPATIALE ET PROBLEME D'ACCESSIBILITE 304

INTRODUCTION 304

6.1. La périphérie urbaine de N'Djamena : une urbanisation à plusieurs visages.....305

6.1.1. Le premier arrondissement 306
6.1.2. Le huitième arrondissement 308
6.1.3. Le neuvième arrondissement : 310

6.2. Les caractéristiques de l'habitat et de son développement.....313

6.2.1. L'habitat traditionnel..... 313
6.2.1.1. Type d'habitat traditionnel aux toits en tôles 315
6.2.1.2. Les types d'habitats traditionnels aux toits en poto-poto..... 316
6.2.2. L'habitat semi-moderne 317
6.2.3. L'habitat en « dur » ou l'habitat moderne 318
6.2.4. L'absence d'efficacité dans la politique de logement 321

6.3. La délimitation des quartiers et l'inégale répartition des équipements socio-collectifs.....323

6.3.1. La dénomination et la délimitation des quartiers de la ville 323
6.3.2. L'inégale répartition des équipements socio-collectifs..... 328

6.4. L'enquête sur les transports publics.....332

6.4.1. Principaux résultats de l'enquête de mobilité..... 332
6.4.2. Le réseau du transport public dans les arrondissements enquêtés..... 341
6.4.3. Les raisons du manque de TC dans la périphérie 343

CONCLUSION.....345

CHAPITRE 7. ADAPTATION SOCIO-SPATIALE ET PISTES DE REFLEXIONS 346

INTRODUCTION 346

7.1. Perspectives urbanistiques de la mobilité urbaine au niveau de la ville de N'Djamena 347

7.1.1. Les stratégies de planification événementielle 348
7.1.2. Les documents d'urbanisme 350
7.1.2.1. Le Plan Urbain de Référence..... 351
7.1.2.1.a. La place du transport dans le PUR 352
7.1.2.1.b. Les orientations du Plan Urbain de Référence..... 352
7.1.2.2. Le Document Cadre et l'Agenda 21 353
7.1.2.2.a. Document cadre de planification urbaine de N'Djamena..... 353
7.1.2.2.b. La place du transport dans le document cadre de planification urbaine de N'Djamena 355
7.1.2.2.c. L'Agenda 21 ou projet service de base et environnement urbain 356
7.1.2.3. Le Plan de Circulation et de Transports de la ville de N'Djamena 356
7.1.2.3.a. Les objectifs du PCT 357
7.1.2.3.b. Résultats du diagnostic du PCT..... 358
7.1.2.3.c. Les aspects non-pris en considération par le PCT 361
7.1.2.4. Le Schéma National d'Aménagement du Territoire..... 362

7.2. Usages et pratiques des transports urbains au sein de N'Djamena.....366
7.2.1. Les raisons et modes de déplacement au sein de la ville de N'Djamena 370
7.2.2. L'appréciation du service assuré par les transports collectifs..... 374
7.2.3. Les problèmes rencontrés et les propositions des conducteurs des transports collectifs..... 378
7.3. Mobilité urbaine entre choix et contraintes 379
7.3.1. Les transports urbains : une contrainte assumée par les n'djamenois 380
7.3.2. Le transport urbain de N'Djamena : un choix forcé 382
7.3.3. Eléments de comparaisons entre Yaoundé et N'Djamena..... 383
7.4. Mobilités urbaines : éléments de réflexions 385
7.4.1. La problématique de la coopération dans les transports..... 389
7.4.2. Nouvelles initiatives de gestion..... 392
CONCLUSION 399
CONCLUSION GENERALE 401
BIBLIOGRAPHIE GENERALE.....419
I - OUVRAGES GENERAUX SUR LA VILLE, LES MEMOIRES, LES THESES SUR LES MOBILITES.....419
II - OUVRAGES, ETUDES SUR LE TCHAD ET LA VILLE DE N'DJAMENA :.....423
III - OUVRAGES SUR LES MOBILITES ET LES TRANSPORTS.....425
IV - ARTICLES SUR LES MOBILITES ET LES TRANSPORTS 431
TABLE DES MATIERES.....442
ANNEXES.....453
ANNEXES 1 : ENQUETE MENAGE DE MOBILITE URBAINE 454
ANNEXES 2 : ENTRETIENS AUPRES DES CONDUCTEURS DES DIFFERENTS MODES DE DEPLACEMENTS.....461
ANNEXES 3 : ENTRETIENS AUPRES DES ACTEURS DU TRANSPORT COLLECTIF DE LA VILLE DE N'DJAMENA 463
Liste des entités interviewées 465
Liste des personnes interviewées.....465
Liste des enqueteurs.....466
Exemples des réçus de taxes octroyées par les syndicats 466
ANNEXES 4 : LES AUTORISATIONS DE RECHERCHES ET D'ENQUETES AU SEIN DE LA VILLE DE N'DJAMENA 467
ANNEXES 5 : LES ORGANIGRAMMES DU FONCTIONNEMENT DE LA MAIRIE DE N'DJAMENA....473

TABLE DES CARTES :

Carte n° 1. Répartition des arrondissements choisis pour les enquêtes-ménages de mobilité urbaine 28
Carte n° 2. La localisation du Tchad dans le continent africain..... 126
Carte n° 3. Le découpage administratif du Tchad 130
Carte n° 4. Les limites administratives de la ville de N'Djamena en 2005..... 134
Carte n° 5. Le découpage administratif de la ville de N'Djamena 135
Carte n° 6. Carte illustrative des terres inondables du Tchad 137
Carte n° 7. Le réseau des taxis de la ville de N'Djamena..... 166
Carte n° 8. Le réseau des minibus : points de départs, terminus et nœuds relais au sein de la ville 172
Carte n° 9. La répartition des mototaxis sur la voie menant du lycée féminin à la gare d'Abéché 183
Carte n° 10 : Le système de fonctionnement du rond-point de Farcha 251
Carte n° 11. Localisation et fonctionnement du rond-point de Dembé..... 254
Carte n° 12. Le centre- ville de N'Djamena est le lieu de concentration par excellence des équipements..... 256
Carte n° 13. Le centre-ville de N'Djamena est le lieu de concentration des arrêts de transports publics. 257
Carte n° 14. Le réseau actuel du taxi urbain et de son aire d'influence 283
Carte n° 15. Le réseau actuel du minibus et de son aire d'influence..... 287
Carte n° 16. Le découpage du 1er arrondissement avec ses quartiers..... 307
Carte n° 17. Le réseau du minibus dans le 1er arrondissement 307
Carte n° 18. Le réseau du taxi dans le 1er arrondissement..... 308
Carte n° 19. Le découpage du 8e arrondissement avec ses quartiers..... 309
Carte n° 20. Le réseau du minibus et du taxi urbain au sein du 8e arrondissement 310
Carte n° 21. Le découpage du 9e arrondissement avec ses quartiers..... 311
Carte n° 22. Le réseau du minibus au sein du 9e arrondissement 312
Carte n° 23. Le réseau du taxi urbain du 9e arrondissement..... 312
Carte n° 24 : La délimitation des différents quartiers à travers la ville de N'Djamena 324
Carte n°25. La répartition des équipements socio-collectifs à travers la ville de N'Djamena 331
Carte n° 26. Le plan de synthèse du document cadre de la ville de N'Djamena..... 354
Carte n° 27. Les lignes de minibus de N'Djamena en 2011 selon le PCT 359

TABLE DES ENCADRES :

Encadré n° 1. Synthèse de la stratégie sectorielle des transports..... 275
Encadré n° 2. Les exigences du projet de renouvellement du parc automobile..... 277
Encadré n° 3. Les devoirs d'un clandoman du GCCA 299
Encadré n° 4. Les objectifs du Plan Urbain de Référence 351
Encadré n° 5. Les orientations du Plan Urbain de Référence 352
Encadré n°6. Les préconisations du document cadre sur le transport au sein de la ville Ainsi, les actions préconisées par le document cadre de planification urbaine de la ville de N'Djamena sont les suivantes :..... 355
Encadré n° 7. Les objectifs du Plan de Circulation et de transport..... 357
Encadré n° 8. Résultats du PCT..... 358
Encadré n° 9. Piste d'actions selon le PCT..... 360
Encadré n° 10. Les objectifs généraux du SNAT 362
Encadré n° 11. Outils et instruments pour la mise en œuvre du SNAT..... 364

TABLE DES GRAPHES :

Graphe n° 1. Croissance de la population de N'Djamena 140
Graphe n° 2. Répartition des différentes catégories de mode de transport au sein de la ville de N'Djamena ... 148
Graphe n° 3. Variations annuelles de l'indice des prix 162
Graphe n° 4. Variations mensuelles des indices des prix par fonction de consommation 162
Graphe n° 5. La répartition en pourcentage des différents types d'habitat à travers les arrondissements enquêtés..... 315
Graphe n° 6. Croisement entre le statut d'occupation et le type d'habitat à travers les trois arrondissements enquêtés..... 320
Graphe n° 7. La répartition des conducteurs des différents modes de transport en fonction de leur déclaration d'acquisition des pièces de circulation 334
Graphe n° 8. La répartition des différentes déclarations sur la liberté de circuler en ville auprès des modes de transport 335
Graphe n° 9. Déclarations sur la rentabilité de l'usage des différents modes de transport urbain enquêtés de la ville 336
Graphe n° 10. La répartition des gains journaliers déclarés par les conducteurs des taxis urbains de la ville (en FCFA) 337
Graphe n° 11. Répartition des gains journaliers déclarés par les conducteurs des minibus de la ville (en FCFA) 338
Graphe n° 12. Répartition des causes d'accidents selon les déclarations des conducteurs des différents modes de transport de la ville 338
Graphe n° 13. Les différents acteurs de la gestion des transports de la ville d'après les déclarations des conducteurs enquêtés 339
Graphe n° 14. La répartition des déplacements réalisés par les ménages à travers l'ensemble des territoires enquêtés..... 371
Graphe n° 15. La répartition des déplacements réalisés à la ville par les ménages à travers les trois arrondissements enquêtés 372
Graphe n° 16. La répartition des ménages ayant une assurance pour leurs véhicules de circulation à travers l'ensemble du territoire enquêté..... 375
Graphe n° 17. L'appréciation du service rendu par les transports en commun par arrondissements 376
Graphe n° 18. Les modes d'entretien des moyens de transport des chefs de ménages à travers l'ensemble des territoires enquêtés..... 377
Graphe n° 19. Les propositions des conducteurs de taxis urbains à l'égard de l'Etat 379

TABLE DES PHOTOS :

Photo n° 1. La station de vente de voiture de Mahamat Galmaye 149
Photo n° 2. Station de vente de voitures dans le 6e arrondissement..... 150
Photo n° 3. Station de vente de voitures dans le 5e arrondissement..... 151
Photo n° 4. L'état d'usure des taxis urbains de N'Djamena 167
Photo n° 5. Le parc des taxis de Dembé (Départ –Terminus : DT5)..... 168
Photo n° 6. Le plus grand garage de réparation de N'Djamena 169
Photo n° 7. La station de Champ de fil : une friche devenue garage à ciel ouvert 170
Photo n° 8. Etat d'usure des minibus de N'Djamena..... 177
Photo n° 9. Etat d'usure des minibus : Exemple de la station de Dembé (DTR5) 177
Photo n° 10. L'organisation des sorties des minibus au niveau de la station de Dembé 178
Photo n° 11. L'organisation des sorties des minibus au niveau de la station de Dembé 179
Photos n°12. Exemples de gilets des mototaxis 181
Photo n° 13. Le phénomène des mototaxis à travers certaines rues de la ville..... 182

Photo n° 14. L'exemple d'un carrefour des mototaxis 182
Photos n° 15. Le transport des étudiants de l'université de N'Djamena 184
Photos n° 16. Les accidents de circulation en images 193
Photo n° 17. Les accidents des motos sur les rues de N'Djamena..... 193
Photo n° 18. L'illustration des activités marchandes sur les rues de N'Djamena..... 205
Photo n° 19. L'illustration des activités marchandes : la 1ère voie de contournement 206
Photo n°20. Circulation des camions dans les rues de N'Djamena 208
Photo n°21. Circulation des camions dans les rues de N'Djamena 209
Photo n° 22. illustration du phénomène des auberges et bars implantés tout au long de la voie publique dans certains quartiers de la ville de N'Djamena 211
Photos n°23. Ateliers en pleine route 212
Photo n° 24. Ateliers de réparations des engins à deux roues à travers les rues de la ville de N'Djamena 213
Photo n° 25. Ateliers de réparations des motos à travers la ville..... 214
Photo n° 26. Distributeurs de pains..... 216
Photo n° 27. Transporteurs des sacs de maïs..... 216
Photo n° 28. Les voitures à bras (pousses-pousses) en pleine chaussée avec les autres modes de déplacement218
Photo n° 29. Les voitures à bras sur la voie de contournement 218
Photo n° 30. Obstruction d'une voie dans le 5e arrondissement (Amriguébé) 222
Photo n° 31. Obstruction des voies publiques par des pratiques culturelles..... 222
Photo n° 32. Dysfonctionnements des aménagements routiers actuels : le déplacement des motos à travers le terre-plein central 226
Photo n° 33. Dysfonctionnements des aménagements routiers sur la voie de contournement 226
Photo n° 34. Dysfonctionnements des aménagements routiers : le transfert des bagages à travers le terre-plein central 227
Photo n° 35. Dysfonctionnements des aménagements routiers obligent à circuler dans le sens contraire..... 227
Photo n° 36. Panneaux de signalisation sur la voie de contournement 230
Photo n° 37. Panneaux de signalisation : la prévention aux risques d'accidents..... 230
Photo n° 38. Etat délabré des voies secondaires : elles sont difficilement praticable en saison de pluie..... 232
Photo n° 39. Etat délabré des voies secondaires : l'entrée du MATUH dans le 8e arrondissement..... 233
Photo n° 40. Etat des voies du centre ville ; sise à coté du Centre International des Affaires (CIA) en construction 233
Photo n° 41 : Etat des voies du centre ville ; sise à coté du Centre National d'Appui à la Recherche (CNAR)..... 234
Photo n° 42. Le parking des motos au niveau du marché à mil 237
Photo n° 43. Le parking des motos de la Société Africaine de Conception et des Réalisations en Génie Civil (SACRE-GC)..... 238
Photo n° 44. Le parking des véhicules de la Société Africaine de Conception et des Réalisations en Génie Civil (SACRE-GC)..... 238
Photo n° 45. Arrêts de minibus, taxis urbains et transport des étudiants..... 240
Photo n° 46. Arrêts des taxis urbains 240
Photo n° 47. Arrêts de minibus, taxis urbains et transport des étudiants..... 241
Photo n° 48. Illustration des dépôts des déchets solides sur les trottoirs 243
Photo n° 49. Illustration sur le balayage des rues de N'Djamena 243
Photo n° 50. Illustration sur les déchets solides extraits des caniveaux..... 244
Photo n° 51. Illustration sur l'état des caniveaux après curage 244
Photo n° 52. Inondations des voies bitumées : les piétons marchent à travers le terre-plein central..... 246
Photo n° 53. Inondations des voies bitumées..... 246
Photos n° 54. Habitat traditionnel aux toits en tôles 315
Photos n° 55. Habitat traditionnel avec du toit en poto-poto..... 317
Photos n° 56. Habitat du type semi-moderne 318
Photos n° 57. Habitats du type moderne 319

TABLE DES SCHEMAS :

Schéma n° 1. La relation entre mobilité et accessibilité 66
Schéma n° 2. La pratique de la mobilité 68
Schéma n° 3. Représentation schématique des différentes séquences du temps de déplacement 69
Schéma n° 4. La forme éclatée de déplacement 69
Schéma n° 5. Le modèle de déplacement en boucle 70
Schéma n° 6. Synthèse de la problématique de la prolifération du tissu non-règlementaire dans les pays en développement en relation avec la mobilité urbaine: 82
Schéma n° 7. Les cinq domaines dans lesquels l'Etat est censé intervenir pour assurer un étalement urbain maitrisé : 88
Schéma n° 8. Principaux facteurs de la croissance urbaine au Tchad 91
Schéma n° 9. Fonctionnement du réseau des minibus de la ville de N'Djamena 154
Schéma n° 10. Système de gestion et de fonctionnement des taxis urbains de la ville de N'Djamena 165
Schéma n° 11. Processus d'adaptation des accidents de circulation dans la communauté musulmane 191
Schéma n° 12. Processus d'adaptation aux accidents de circulation dans la communauté sudiste en majorité chrétienne 192
Schéma n° 13. Processus d'évolution de l'effectif de mototaxis dans la ville de N'Djamena 298
Schéma n° 14. L'engrenage et la couverture de la pratique des mototaxis au sein de N'Djamena 397
Schéma n° 15. Stratégies d'adaptation du système des transports actuel au sein de la ville de N'Djamena : ... 406
Schéma n° 16. Les priorités du transport urbain de la ville de N'Djamena 408
Schéma n° 17. Synthèse des priorités du secteur des transports 410

TABLE DES TABLEAUX :

Tableau n° 1. Historique des données démographiques du Tchad 142
Tableau n° 2. La répartition de la population dans les cinq arrondissements de la ville en 1993 143
Tableau n° 3. La répartition de la population dans les dix arrondissements de la ville en 2013 144
Tableau n° 4. Les données de comparaison entre N'Djamena et Nairobi 160
Tableau n° 5. Les indices des prix en fonction des consommations de la ville de N'Djamena 161
Tableau n° 6. Estimation des dépenses journalières d'un ménage 163
Tableau n° 7. La répartition des différentes lignes de taxis urbains en fonction de leurs distances et du prix du transport par déplacement 166
Tableau n° 8. La synthèse sur les Départs Terminus et Relais de la ville 174
Tableau n° 9. Répartition de certaines lignes des minibus en fonction des prix et des distances à parcourir au niveau du réseau des cars de la ville 175
Tableau n° 10. Les types de véhicules en fonction de leur capacité de transport 186
Tableau n° 11. L'évolution de l'offre et les modes de transport de la ville de N'Djamena 186
Tableau n° 12. Capacité des différents modes de transport de la ville 187
Tableau n° 13. Estimation de l'offre et de la demande en transport collectif 188
Tableau n° 14. Synthèse de l'offre et de la demande en transport collectif 188
Tableau n° 15. Synthèse sur les véhicules, décès par accidents de la route et proportion d'usagers de la route par pays en 2007 196
Tableau n° 16. Récapitulatif des accidents de circulation au sein de N'Djamena 198
Tableau n° 17. La fréquentation journalière des engins de circulation au niveau du parking de la SACRE-GC ... 235
Tableau n° 18. La répartition du nombre des conseillers municipaux auprès des communes d'arrondissements et les représentants au conseil municipal de N'Djamena 273
Tableau n° 19. Le poids actuel des charges administratives chez les minibus et taxis 278

Tableau n° 20. La répartition des différentes lignes de taxis urbains en fonction de leurs distances et du prix du transport par déplacement *281*
Tableau n° 21. La répartition de certaines lignes des minibus en fonction des prix et des distances à parcourir au niveau du réseau de la ville *281*
Tableau n° 22. Synthèse des lignes de Départs et Terminus des taxis au sein de la ville *282*
Tableau n° 23. Les noms de stations des taxis et la nomenclature de la lecture des cartes *284*
Tableau n° 24. Le système de fonctionnement des lignes de taxi de la ville de N'Djamena *285*
Tableau n° 25. La synthèse sur les Départs, Terminus et Relais de la ville *286*
Tableaux n°26. Les noms de stations des minibus et la nomenclature de la lecture des cartes *288*
Tableau n°27. Le système de fonctionnement des lignes de minibus de la ville de N'Djamena *289*
Tableau n° 28. Les différents types d'habitats selon l'enquête ménage *314*
Tableau n° 29. Synthèse des avantages et inconvénients des différents types d'habitat de la ville de N'Djamena *321*
Tableau n° 30. Noms de certains quartiers de la ville de N'djamena *323*
Tableau n° 31. Répartition des quartiers avec le nombre des carrés dans les arrondissements enquêtés *325*
Tableau n° 32. La composition des arrondissements enquêtés et leurs quartiers selon les appellations de la population *326*
Tableau n° 33. Les différents quartiers de la ville de N'Djamena *326*
Tableau n°34. La répartition en pourcentage de l'appartenance des modes de transport auprès des conducteurs enquêtés *333*
Tableau n° 35. Analyse financière du secteur des transports urbains *337*
Tableau n° 36. Les différents acteurs qui perçoivent les taxes de circulation d'après les déclarations des conducteurs *340*
Tableau n° 37. La répartition des différents moyens de transport dont les ménages disposent *342*
Tableau n° 38. La projection de la recette journalière produite par les mototaxis *344*
Tableau n° 39. Synthèse sur le transport en commun selon le PCT *358*
Tableau n° 40. Synthèse du trafic routier au sein de la ville de N'Djamena selon le PCT *360*
Tableau n° 41. La répartition des ménages par arrondissement en fonction du temps de déplacement dans les transports *373*
Tableau n° 42. La répartition de mise en conduite des différents modes de transport urbain sur la base des déclarations des conducteurs *374*
Tableau n° 43. La répartition des ménages ayant une assurance pour leurs véhicules de circulation *375*
Tableau n° 44. Les modes d'entretien des moyens de transport des chefs de ménages *377*
Tableau n° 45. Les problèmes que rencontrent au quotidien les conducteurs des différents modes de transports urbains au sein de N'Djamena *378*
Tableau n° 46. Comparaison du par automobile entre N'Djamena et Yaoundé *384*
Tableau n° 47. Fiche synthétique de comparaison entre N'Djamena et Yaoundé *384*

ANNEXES

ANNEXES 1 : ENQUETE MENAGE DE MOBILITE URBAINE

Université Michel de Montaigne de Bordeaux3 - France

Ecole Doctorale Montaigne Humanités
- UMR 5185 ADES -
====
Université de N'Djamena – Tchad

Faculté des Lettres et des Sciences Humaines
-GEODES – DG –U.NDJ-
====

ENQUETE- MENAGE DE MOBILITE URBAINE

IDENTIFICATION GENERALE
Pays : TCHAD
Ville : N'Djamena
COMMUNES URBAINE : N'Djamena

N° MENAGE : /___/____/____/
ARRONDISSEMENT : ***/__/___/___/***
QUARTIER_____
ADRESSE :_____
DATE ENQUETE : ____/___/____
NOM DE L'ENQUETEUR : _____
CODE ENQUETEUR : /____/____/____/____/

OBSERVATIONS ……
……
……
……
……
……

I - CARACTERISTIQUES SOCIO -DEMOGRAPHIQUES

	(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
n° ordre	sexe	âge	état matrimonial	lieu de naissance			niveau d'instruction	type d'Emploi	branche d'activité	profession	situation dans la profession	lieu d'activité	moyen de déplacement	dernier lieu de résidence	Durée de résidence
				N'djam	autre ville	Baguirmi									
(1)															
(2)															
(3)															
(4)															
(5)															
(6)															
(7)															
(8)															
(9)															
(10)															
(11)															
(12)															

Ethnie : *☐. Gourane* *☐.Hadjarai* *☐.Autre à préciser :……*
Religion : *☐. Musulmane* *☐. Chrétienne* *☐.Autre à préciser :……*

MIGRATION DU CHEF DE MÉNAGE

(14) RAISONS DE MIGRATION : 1. ☐Travail 2. ☐Guerre civile 3. ☐Exode rural 4. ☐Facilité d'acquisition logement 5. ☐Regroupement familial

(1)	1. M.	2. F						
(3)	1. Célibataire	2. Marié	3. Divorcé(e)	4. Veuf (ve)				
(5)	1. Sans	2. Ecole coranique	3. Ecole	4. collège	5. lycée	6. universitaire		
(6)	1. Emploi permanent	2. Emploi occasionnel	3. Chômeur	4. femme au foyer	5. retraité	6. militaire	7. étudiant/élève	8. Autres (à préciser)
(7)	1. Agri-Elevage	2. Industrie	3. Artisanat	4. Commerce	5. Service	6. B.T.P	7. Administration	9. Autres (à préciser)
(9)	1. Employeur	2. Salarié	3. Indépendant : avec local	4. Indépendant : avec local	5. aide familial	6. autres		
(10)	1. centre de la ville	2. périphérie	6. Autres (à préciser)					
(11)	1. taxi	2. car (minibus)	3. .voiture personnelle	4. moto	5. bicyclette	6. Autres (préciser)		

II – HABITAT

(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)	(22)	(23)	(24)	(25)	(26)	(27)	(28)	(29)
Type d'habitat	Mat. de construction		Equipements du logement							Si non	Statut d'occupation	Mode d'acquisition	Origine de la parcelle	Autorisation de construire
	Murs	Toits	Cuisine	W.C	Bain ou douche	Assainissement.	Branch. d'eau	Si non Source d'approvisionnement	Branch. d'électr.	Mode d'éclairage				

(15) 1. maison traditionnelle	2. semi- moderne	3. moderne	4. villa	5. autres (à préciser)	
(16) 1. poto poto	2. dur	3. pisé	4. bois, zinc, roseaux	5. autres (à préciser)	
(17) 1. poto poto	2. bois, roseaux	3. tôle	4. béton	5. autres (à préciser)	
(18) 1. oui	2. non	3. partagée			
(19) 1. oui	2. non	3. partagée			
(20) 1. oui	2. non	3. partagée			
(21) 1. réseau	2. fosse sceptique	3. Puits perdu	4. plein air	5. autres (à préciser)	
(22) 1. collectif	2. individuel				
(23) 1. borne fontaine	2. Puits	3. source	4. autres (à préciser)		
(24) 1. oui	2. non	3. partagée voisin			
(25) 1. groupe électrogène	2. lampe à pétrole	3. lampe à gaz à butane	4. énergie solaire	5. autres (à préciser)	
(26) 1. propriétaire	2. locataire	3. logé gratuit	4. logement de fonction	5. Accèdent à la propriété	6. autres (à préciser)
(27) 1. Acheté	2. Construit				
(28) 1. Public	2. Privé	3. acquis avec boulama	4. Autres (à préciser)		
(29) 1. Oui	2. Non				

30. Quel est le prix d'achat ?
31. Quel est le prix d'acquisition du terrain ?
32. Quelle est l'année d'acquisition du terrain?

III - APPRECIATION DES MENAGES SUR LES EQUIPEMENTS SOCIO -COLLECTIFS

1 - ETABLISSEMENTS SANITAIRES

(1)	*(2)*		*(3)*		*(4)*	
Equipements	*Degré de satisfaction*		*Motif de non satisfaction*		*Recours hors de la ville (préciser la localité)*	
	Public	*Privé*	*Public*	*Privé*	*Public*	*Privé*
Dispensaires						
Centres de santé						
Médecins généralistes						
Chirurgiens dentistes						
Pharmacies						
Services d'hygiène						
Croissant rouge						
Infirmiers						
Ambulance						

(2) 1. Satisfait 2. Peu satisfait 3. Non satisfait

(3) 1. Éloignement 2. Sous équipement 3. Faible capacité d'accueil
4. Manque d'encadrement 5. Coût du service 6. Autres (à préciser)

(4) Préciser la localité :……..

2 - ETABLISSEMENT D'ÉDUCATION ET DE FORMATION

(1)	*(2)*		*(3)*		*(4)*	
Equipements	*Degré de satisfaction*		*Motif de non satisfaction*		*Recours hors de la ville (préciser la localité)*	
	Public	*Privé*	*Public*	*Privé*	*Public*	*Privé*
Ecole coranique						
Ecoles primaires						
Collèges						
Lycées						
Faculté et écoles supérieures						
IFP						
Autres (à préciser)						

(2) 1. Satisfait 2. Peu satisfait 3. Non satisfait

(3) 1. Éloignement 2. Sous équipement 3. Faible capacité d'accueil
4. Manque d'encadrement 5. Coût du service 6. Autres (à préciser)

(4) Préciser la localité :……..

IV - EQUIPEMENT TRANSPORT :

	(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*	*(5)*	*(6)*
N° d'ordre	*Disposez-vous pour votre usage d'un ou plusieurs véhicules*	*Combien ?*	*Disposition*	*Carburant*	*Assurance*	*Entretien / Réparation*

(1)	*1. Oui.*	*2. Non*			
(2)	*Préciser le nombre :…….*				
(3)	*1. Permanent*	*2. Occasionnel*			
(4)	*1. Diesel*	*2. Essence*			
(5)	*1. Oui*	*2. Combien (FCFA/mois)?*	*3. Non*		
(6)	*1. Personnel*	*2. Garage*	*3. sans-fil-station*	*4. autres*	
1. Permanent	*2. Occasionnel*		*1. Permanent*	*2. Occasionnel*	
1. Diesel	*2. Essence*		*1. Diesel*	*2. Essence*	

	Avez-vous pour votre usage d'un ou plusieurs véhicules	*Oui, en permanence*	*Oui, occasionnellement*	*Non*
Une bicyclette				
Une mobylette				
Une moto				
Une voiture				

Combien dépensez-vous par mois pour le taxi	*Combien dépensez-vous par mois le bus*

Attitudes vis-à-vis des modes de transport :

Pouvez –vous m'indiquer, parmi les divers caractéristiques de déplacement que je vais vous citer, quelles sont les trois les plus importantes :

- Etre libre d'aller et venir n'importe quand□.
- Etre à l'abri du vent, de la poussière□.
- Se faire voir par les autres□.
- Se sentir à l'abri des accidents ou des vols□.
- Dépenser peu d'argent□.
- Pouvoir aller n'importe où□.
- Gagner le maximum de temps□.
- Pouvoir se déplacer à plusieurs en même temps□.

Pouvez –vous me dire parmi les différentes caractéristiques que je vous ai citées, celles qui peuvent procurer les modes suivants : *Dans chaque case, indiquer **O** (oui) si le mode peut procurer cet avantage, **N** (non) dans le cas contraire.*

	Marche à pied	Bicyclette	Mototaxi	Voiture	Minibus	Taxi	Moto
Etre libre d'aller et venir n'importe quand Dépenser peu d'argent Etre à l'abri du vent, de la poussière Pouvoir aller n'importe où Se faire voir par les autres Gagner le maximum de temps Se sentir à l'abri des accidents ou des vols Pourvoir se déplacer à plusieurs en même temps							

V - ACTIVITES PRATIQUEES ET HABITUDES DE MOBILITE :

Pouvez- vous m'indiquer quelles activités vous avez pratiquées la semaine dernière, **hors de votre domicile** ?

	Travail	Etudes	Achats alim	Hôpital	Visite chez les parents	Visite chez les amis	Activité sportive	Autre à préciser
Nombre de fois **dans** votre quartier								
Nombre de fois **hors** votre quartier								

Pour votre travail, êtes-vous amené à effectuer des déplacements dans la ville de N'djamena ?

Dans toute la ville : □.Oui, occasionnellement □.Oui, souvent □.Non

Dans certains quartiers *lesquels* …… …….. □.

…… ……..

A part votre travail, quittez-vous spécialement N'djamena ? Si oui :

Destination:……..Raison :……..Fréquence* :…….

Vous déplacez-vous régulièrement en dehors de la ville de N'djamena dans le cadre de votre travail ?

Destination (ville, village, département)	
Motif	
Durée de séjour	
*Si durée>1jour, lieu de résidence**	
*Fréquence***	

**1- famille 2-amis 3- logement payant 4- autre (préciser)*

***1- au moins 1 fois/semaine 2-au moins 1 fois/ mois 3- au moins 1fois/an 4- plus rarement*

Les motifs de déplacement au sein de la ville de N'djamena :

Etudes	Aller à l'école
Professionnel	Motif professionnel autre
Travail	Aller au travail
Achats	Faire des achats
Accompagnement	Accompagner quelqu'un
Démarches	Faire des démarches pour le ménage
Eau	Approvisionnement en eau
Ménage	Activité lié à l'entretien du ménage
Religion	Aller à la mosquée, l'église
Santé	Raison de santé
Services	Services divers (réparation, coiffure, administratif,…)
Amis	Rendre visite à des collègues de travail, des copains, des amis
Association	Participer à une tontine, à une association
Collectif	Participer à un événement collectif (baptême, mariage, deuil…)
Loisir	Activités sportives ou de loisir
Parents	Rendre visite à des parents
Autre à préciser	

Les modes de transports de déplacement sont les suivants :

MAP	Marche à pied
VELO	Bicyclette
MOTAX	Mototaxi
MOTC	Moto conducteur
VP	Voiture particulière
MBUS	Minibus
TAXI	Taxi urbain
Autre	

Remarque : Plusieurs modes peuvent être utilisés successivement dans un même déplacement, exemple : MBUS+TAXI+MAP

ANNEXES 2 : ENTRETIENS AUPRES DES CONDUCTEURS DES DIFFERENTS MODES DE DEPLACEMENTS

ENTRETIEN SUR LA MOBILITE URBAINE

IDENTIFICATION GENERALE

Pays : TCHAD
Ville : N'Djamena
Communes urbaine : N'Djamena
N° MENAGE : /___/____/____/
ARRONDISSEMENT : ***/___/____/____/***
QUARTIER_____
ADRESSE : _____
DATE ENQUETE : ____/___/____
NOM DE L'ENQUETEUR : _____
CODE ENQUETEUR : /____/____/____/____/

A - Entretiens auprès des acteurs de la gestion des transports urbains de N'Djamena.

D'après vous, qui est le responsable de la gestion du transport en commun au sein de la ville de N'djamena ?

1- La mairie
2- Le ministère des transports
3- Les syndicats de transport
4- Les propriétaires de véhicules
5- Autre à préciser :……

Pouvez- nous énumérer par ordre de grandeur les différents problèmes que rencontre le transport en commun ?

1- ……..
2- ……..
3- ……..

Quelles sont les principales causes aux problèmes de mobilité urbaine au sein de N'djamena ?

1- ……..
2- ……..
3- ……..

Pourriez nous proposer une série de solutions aux problèmes du transport en commun ?

1- ……..
2- ……..
3- ……..

Quels sont les problèmes spécifiques au transport assuré par les minibus ?

1- ……..
2- ……..
3- ……..

Quels sont les problèmes particuliers vécus par le secteur des taxis en ville ?

1- ……..
2- ……..
3- ……..

Quels sont les problèmes spécifiques aux usages des motos-taxis ?

1- ……..
2- ……..
3- ……..

D'après vous qui est à l'origine des accidents en milieu urbain ?

1- ……..
2- ……..
3- ……..

L'usage des motos-taxis est-il une bonne solution ?

B - Entretien auprès des conducteurs de taxis, motos-taxis et minibus au sein de N'djamena :

Ordre	Les questions	Taxis	Minibus	Motos-taxis
1	Est-ce que l'engin vous appartient ?			
2	Depuis combien de temps vous conduisez cet engin ?			
3	Combien gagnez-vous par semaine (FCFA)			
4	Est-ce que vous détenez tous les papiers de votre engin ?			
5	Est-ce que ce métier est rentable ?			
6	Qu'est ce que vous attendez de l'Etat ?			
7	Est-ce que vous avez la liberté de circuler dans toute la ville ?			
8	D'après vous, qui gère le transport urbain ?			
9	Quels sont les problèmes que vous rencontrez tous les jours ?			
10	Est-ce que vous payez les taxes ?			
11	Vous payez à qui les taxes ?			
12	D'après vous qui est à l'origine des accidents en milieu urbain ?			
13	Que proposeriez-vous comme solution pour remédier aux problèmes actuels ?			

(1) 1. Oui 2. Non 3. Copropriétaire 4. Chauffeur 5. Familiale 6. Autre à préciser :

(2) 1. Un mois 2. Deux mois 3. Six mois 4. Un an 5. Autres à préciser :

(4) 1. Oui 2. Non 3. Faux papiers 4. Encours de régularisation 5. Autre à préciser :

(5) 1. Oui 2. Non 3. Contraint (pas d'autre boulot) 4. Passion 5. Autre à préciser :

(6) 1. Réguler le transport 2. Aménagement des voies de circulation 3. Adopter une nouvelle politique de ville 4. Réduction des prix de transport 5. Réduction des prix du carburant 6. Autre à préciser :

(7) 1. Oui 2. Non 3. Trajet prédéterminé 4. Crainte de police 5. Autre à préciser :

(8) 1. Mairie 2. Ministère des transports 3. Syndicats de transport 4. Les particuliers 5. Autre à préciser :

(9) 1. Problème de coût 2. Accidents 3. Circulation (embouteillage) 4. Administratifs 5. Autre à préciser :

(10) 1. Oui 2. Non 3. De fois 4. Autre à préciser :

(11) 1. Mairie 2. Police 3. Ministère des transports 4. Syndicats 5. Autre à préciser :

(12) 1.Moto 2. Taxis 3. Minibus 4. Benne de sable 5. Autre à préciser :

(13) 1. Hiérarchisation des voies 2. Création de parkings 3. Privatisé le secteur des transports urbain 4. Autres à préciser :

ANNEXES 3 : ENTRETIENS AUPRES DES ACTEURS DU TRANSPORT COLLECTIF DE LA VILLE DE N'DJAMENA

GUIDE D'ENTRETIEN
Mobilité urbaine et planification. La ville de N'Djamena

Identité de l'interlocuteur

Pouvez-vous vous présentez :
- Votre formation,
- Vos expériences professionnelles précédentes (institutions, postes occupés) ?

La place de l'interlocuteur au sein de la structure : (cf. dernière page)

- Quelles sont vos missions ?
- Quelles sont vos principales activités ?
- Les manières dont vous avez été recrutées ?
- Quelles sont les raisons qui vous ont conduit à travailler dans cette structure et dans ce poste ?
- Comment caractériseriez-vous le dispositif au sein duquel se déploie votre activité ?
- Quels sont selon vous les personnes les plus importantes à rencontrer pour comprendre la mobilité urbaine et ses enjeux au sein de N'Djamena ?

Contexte

- Comment définiriez –vous mobilité urbaine selon vous ?
- Comment voyez-vous l'histoire de la pratique de la mobilité au sein de N'Djamena ?
- Que pouvez-vous sur l'avenir des pratiques actuelles de transports urbains de la ville de N'Djamena ?
- Avant la mise en place du système de fonctionnement actuel ?
- Quelle est la différence avec l'ancien type de gestion et de fonctionnement et comment sont –ils nommés (sémantique)
- Quels sont les différents acteurs qui s'emparent du volet de transport urbain de la ville de N'Djamena ?
- Quels sont les différents enjeux entre acteurs ?
- Quelle est la place de la mobilité urbaine dans la politique actuelle de N'Djamena vitrine d'Afrique centrale ?
- Comment est organisé l'ensemble du dispositif et quels sont les principaux lieux décisionnels ?
- On a l'impression d'une volonté politique, qu'en est-il exactement du transport urbain au sein de la ville de N'Djamena ?
- Y a t'il une méthode d'action a priori ou est elle défini pour les déplacements au sein de la ville ?
- Comment s'articulent mobilité urbaine, les nuisances démographiques et spatiales ?
- Quels sont les principaux problèmes organisationnels, institutionnels et spatiaux ?

Diriez-vous de la mobilité urbaine qu'elle est :

« Innovante » ?	en quoi ?	quels acteurs utilisent ces termes ?
« D'excellence »	en quoi ?	quels acteurs utilisent ces termes ?
« Durable »	en quoi ?	quels acteurs utilisent ces termes ?
« Concurrentielle»	en quoi ?	quels acteurs utilisent ces termes ?
« Créative »	en quoi ?	quels acteurs utilisent ces termes ?

Fabrication et dispositifs : Maîtrise d'ouvrage et partenariat public-privé

- Comment s'organise la gestion du secteur des transports urbains, notamment ente principaux financeurs (Etat, chambre de commerce, Mairie, syndicats, autres partenaires – …) ?
- Pouvez-vous nous décrire les compétences et les activités des acteurs suivants : municipalités, chambre de commerce, syndicats de chaque institution participante ?
- Quel est leur apport financier, humain, stratégique sur le secteur de transport urbain au sein de la ville de N'Djamena ?
- Comment ces différentes activités sont-elles articulées et quelles sont les modalités de coordination et de pilotage de l'ensemble des acteurs de la mobilité urbaine?
- Y a-t-il une synergie collective entre institutions pour créer un collectif lisible aux différentes échelles de la mobilité urbaine ?
- Quelles sont les valeurs et les intentions qui fédèrent l'ensemble des acteurs du transport urbain ?
- Quels sont les accords et les tensions entre partenaires qui affectent les différents projets de transport urbain de qualité ?
- Du point de la maîtrise d'ouvrage, peut-on dire face à la spécificité de la ville de N'Djamena que le syndicat constitue un acteur de premier ordre ?
- A quel moment s'opère le changement et sur quoi repose-t-il ?
- Comment s'opère le lien entre tous les acteurs autour du secteur des transports urbains de la ville de N'Djamena ?
- Quels sont les périmètres d'action de chacun d'acteurs ?
- Comment l'interaction et/ou la superposition entre ces différents périmètres est-elle conçue et conduite ?
- Quels sont les dispositifs de coordination d'un point de vue organisationnel, humain et technique (plateforme d'échanges de données) ?
- Y a-t-il des problèmes techniques inédits dans le transport urbain de N'Djamena en termes d'aménagement : qui bloquent, ralentissent, la fluidité de la circulation au sein de la ville ?
- Observez-vous des divergences de conceptions et d'intérêts, des résistances ? Si oui sur quel(s) objets portent-elles et pour quelle(s) raison(s) se manifestent-elles ?
- Quels sont les principaux éléments de débat entre les acteurs sur le transport urbain ?
- Quelles sont les actions spatiales, les aménagements ou les entreprises qui définissent véritablement l'identité du transport urbain actuel de la ville de N'Djamena ?
- Comment juger le projet en cours du point de vue de la conception de l'espace public : va t'on vers la création d'une centralité urbaine ?
- Y a-t-il des conceptions de l'espace public qui exprime l'identité du lieu ?
- Pour le secteur du transport urbain, inspiriez-vous des exemples des autres pays ? Lesquels ?
- Quelles sont les principales difficultés, et limites, dans le cadre de votre action ?

Liste des entités interviewées

1. Ministère des infrastructures, de transport et de l'aviation civile
2. La Chambre de Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat
3. La Mairie de la ville de N'Djamena
4. Les différents syndicats du transport urbain de la ville de N'Djamena
    - FNSTUIT : Fédération Nationale des Syndicats Urbains et Interurbains du Tchad
    - COOP-TUR : Coopérative des transporteurs urbains –interurbains et location des véhicules
    - SYNAT : Syndicat National des Transporteurs
    - GCCA : Groupement des Clandos de la Commune du 6^{e}Arrondissement
    - ACCA : Association des Clandomans de la Commune de 5e arrondissement

Liste des personnes interviewées

1. Ibrahim Haroun Ahmat : gestionnaire du parking de stationnement des motos au niveau du Marché à mil de la ville de N'Djamena. (12.09.2014)
2. Kouzi Abdoulaye : gestionnaire de la station et parking ; pour la société africaine de conception et des réalisations en génie civil (SACRE-GC) au niveau du grand marché de N'Djamena. (11.09.2014)
3. Adoum Abdallah Moustapha : président du carrefour n°4 des mototaxis au sein du 5e arrondissement et aussi membre de la coordination nationale des mototaxis. Membre de l'Association des Clandomans de la Commune de 5e arrondissement (09.09.2014)
4. Tchouaka Sobserba, secrétaire général du Groupement des Clandos de la Commune du 6^{e}Arrondissement. (15.04.2013)
5. Rodrigue Roasna, Directeur de l'Urbanisme de l'Aménagement et du Transport au sein de la mairie de N'Djamena (10.09.2014)
6. Desiré Gapili Chef de service du transport urbain et de la circulation routière. (02.09.2014)
7. Djibangar Madjirambaye, Directeur de l'industrie et de la réglementation des transports de surface au sein du Ministère des infrastructures, de transport et de l'aviation civile. (12.09.2014)

8. Mme Ramita, directrice du cabinet de la chambre de commerce, d'industrie, d'agriculture, des mines et de l'artisanat du Tchad. (11.09.2014)
9. Mahamat Tahir (dit Tahiro). Secrétaire général de la Coopérative des transporteurs urbains –interurbains et location des véhicules. (13.09.2014)

Liste des enqueteurs

1. Ali Mahamat Hemchi étudiant en master 2 en gestion des ressources humaines
2. Bekain Remtar Rodrigue étudiant en géographie (niveau licence)
3. Gadji Djoh Andeka étudiant en géographie de niveau licence
4. Hassane Mahamat Hemchi (l'auteur)
5. Mahamat Dady diplômé en licence de télécommunication
6. Mahamat Youssouf Chaha diplômé en licence de management
7. Moutamé Gomy Urbaniste de formation (niveau maîtrise)

Exemples des réçus de taxes octroyées par les syndicats





ANNEXES 4 : LES AUTORISATIONS DE RECHERCHES ET D'ENQUETES AU SEIN DE LA VILLE DE N'DJAMENA

REPUBLIQUE DU TCHAD

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

UNITE-TRAVAIL-PROGRES

MINISTERE CHARGE DES INFRASTRUCTURES
ET EQUIPEMENTS

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE DES TRAVAUX PUBLICS

N° 634 /PR/PM/MCIE//ENTP/12

Autorisation de Recherche

Monsieur HASSAN MAHAMAT HEMCHI, enseignant-chercheur à l'Ecole Nationale Supérieure des Travaux publics (ENSTP) est inscrit en thèse de doctorat sur les problèmes liés à la mobilité urbaine et sa planification. Le cas de la ville de N'djamena.

Cette thèse se prépare sous le double sceaux de l'Université de N'djamena et de l'Université Michel de Montaigne de Bordeaux III de France.

Le thésard aura, au cours de ses travaux à mener des enquêtes et à consulter des documents et archives dans les différentes administrations, aussi bien publiques que privées.

La Direction Générale de l'Ecole Nationale Supérieure des Travaux publics vous prie de bien vouloir accueillir Mr Hemchi, mettre à sa disposition les documents demandés et vous remercie d'avance pour votre disponibilité.

En foi de quoi la présente autorisation de recherche lui est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

N'djamena le 05 décembre 2012

Le Directeur Général de l'ENSTP

REPUBLIQUE DU TCHAD ★ ECOLE NATIONALE DES TRAVAUX PUBLICS ★ Le Directeur Général ★ N'Djaména ★ MINISTERE DES INFRASTRUCTURES

Prof. KOINA RODOUMTA

REPUBLIQUE DU TCHAD
****
PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE
****
PRIMATURE
****
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE
****
DIRECTION GENERALE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
****
DIRECTION DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE
****

UNITE - TRAVAIL – PROGRES
****
وحدة – عمل – تقدم

جمهوريـــة تشـــاد
****
رئاســة الجمهورية
****
رئاســـــة الوزراء
****
وزارة التعليـم العالـي والبحث العلمي والتقني
****
الإدارة العامة للتعليم العالي و البحث العلمي
****
إدارة البحث العلمي و التقني
****

N° 060/PR/PM/MESRST/DGESRS/DRST/12

N'Djaména,le 14.12.012

AUTORISATION DE RECHERCHE

Il est délivré à Monsieur **HASSANE MAHAMAT HEMCHI**, Enseignant permanent à l'ENTP, inscrit en Doctorant à l'Université Michel de Montaigne de Bordeaux 3, une autorisation de recherche d'une durée de trois (03) mois à compter du 17 décembre 2012 au 17 mars 2013 sur le thème : « ***Les mobilités urbaines et planification. Le cas de la ville de N'Djaména*** ». Cette recherche s'effectuera dans la région de N'Djaména.

A cet effet, il est demandé aux autorités administratives, militaires et traditionnelles de la région de faciliter le travail de l'intéressé.

Par ailleurs, l'intéressé est prié de déposer un exemplaire de son rapport de recherche à la Direction de la Recherche Scientifique et Technique (DRST).

En foi de quoi, cette présente autorisation lui est délivrée pour servir et valoir ce que de droit./.-

Le Directeur de la Recherche
Scientifique et Technique

Dr. MOUSSA ISSEINI

N'Djamena, le 04 décembre 2012

Dr Allassembaye DOBINGAR
Enseignant Chercheur
Université de N'Djamena
Tél : (235) 66 24 19 52

A

Monsieur le Recteur de l'Université de N'Djamena

Objet : Demande de délivrance d'autorisation de recherche

Je viens par la présente vous demander de bien vouloir délivrer une autorisation de recherche à Monsieur **Hassane MAHAMAT HEMCHI**, né le 01/01/1983 à Faya-Largeau. En effet, Monsieur HEMCHI, enseignant permanent à l'ENTP, est régulièrement inscrit en Doctorat à l'Université Michel de Montaigne de Bordeaux 3 (UMR 5185 ADES). Il prépare sa thèse sur le thème «*les mobilités urbaines et planification. Le cas de la ville de N'Djamena*». Il est codirigé par moi-même et le Professeur RATOUIS DE L'Université Montaigne de Bordeaux III.

Monsieur HEMCHI est revenu actuellement pour la recherche sur le terrain et la collecte des données en vue de la rédaction de sa thèse. Il aura à mener des enquêtes ménages de mobilité urbaine et des entretiens avec les différents acteurs (ci-joint le projet d'enquête ménage de mobilité urbaine et entretiens). Afin de lui permettre d'avoir accès aux services concernés par le sujet, je vous saurais gré de lui délivrer une autorisation de recherche pour la durée des travaux qu'il mènera à N'Djamena.

En comptant sur votre esprit de compréhension légendaire, je vous prie de croire, Monsieur le Recteur, à l'expression de ma considération distinguée.

PJ : Copie convention cotutelle,
Attestation d'inscription à Bordeaux III

Dr Allassembaye DOBINGAR
Codirecteur

REPUBLIQUE DU TCHAD

VILLE DE N'DJAMENA

COMMUNE DU 1ER ARRONDISSEMENT

N°001/M/COM 1ER ARDT/2013

UNITE – TRAVAIL – PROGRES
****

AUTORISATION D'ENQUETE MENAGE

Je soussigné le Maire de la Commune du 1er Arrondissement pour la ville de N'Djamena, autorise à Monsieur HASSANE MAHAMAT HEMCHI doctorant au sein de l'Université Michel de Montaigne de Bordeaux 3 en France de mener ses enquêtes ménages de mobilités urbaines ; dans la Commune du 1er Arrondissement.

En foi de quoi, la présente autorisation est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à N'Djamena, le 04 MAR 2013

Le Maire de la commune
du 1er Arrondissement Municipal

Commune du 1er Arrondissement
Djibrine Mahamat Abdelkerim
Maire Adjoint

REPUBLIQUE DU TCHAD
****

UNITE TRAVAIL PROGRES
****

VILLE DE N'DJAMENA
****
COMMUNE DU 8ème ARRONDISSEMENT
* **********
N°0022 / M / 8éme /ARRDT / 2013

AUTORISATION D'ENQUETE MENAGE

Le Maire de la Commune du 8éme Arrondissement' Municipal pour la Ville de N'djamena, autorise Mr. HASSANE MAHAMAT d'enquêter dans la Commune du 8éme Arrondissement sur le thème « les mobilités urbaines et planification ». Le cas de la Ville de N'djamena.

En foi de quoi, la présente autorisation est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à N'djamena, le ... 28 FEV 2013 .....

Le Maire de la Commune
du 8éme Arrondissement Municipal

Adoum Goni Malloum
1er Adjoint au Maire

REPUBLIQUE DU TCHAD

VILLE DE N'DJAMENA

COMMUNE DU 9EME ARRONDISSEMENT

N°097 /M/COM 9EME ARDT/2013

UNITE – TRAVAIL – PROGRES
****

AUTORISATION D'ENQUETE MENAGE

Je soussigné le Maire de la Commune du 9ème Arrondissement pour la ville de N'Djamena, autorise à Monsieur **Hassane Mahamat Hemchi** doctorant au sein de l'Université Michel de Montaigne de Bordeaux 3 en France de mener ses enquêtes ménages de mobilités urbaines ; dans la commune du 9ème Arrondissement.

En foi de quoi, la présente autorisation est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à N'Djamena, le 19/03/2013

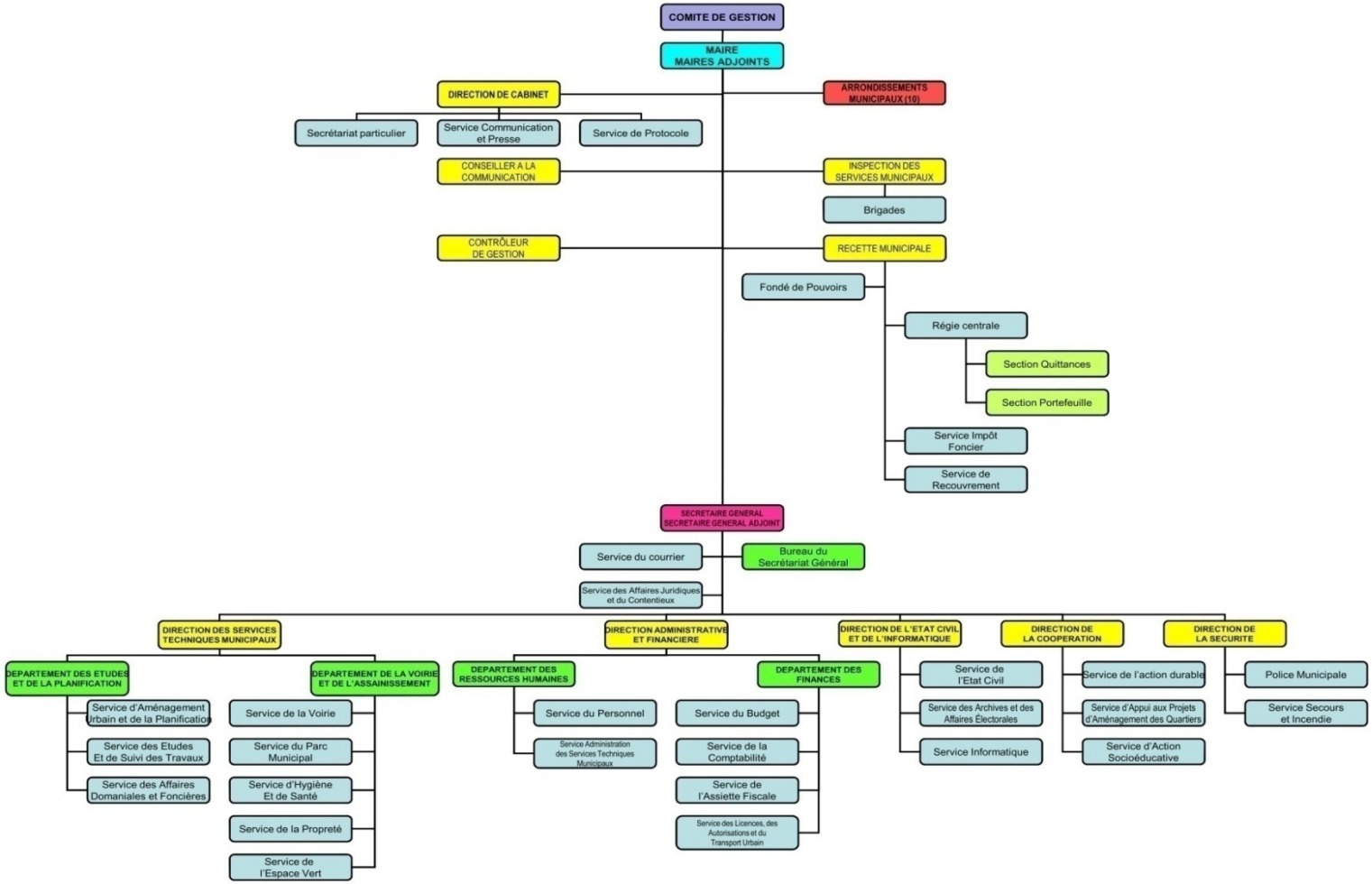
Le Maire de la Commune du 9ème
Arrondissement Municipal

REPUBLIQUE DU TCHAD
UNITE - TRAVAIL - PROGRES
COMMUNE DU 9EME ARRONDISSEMENT
VILLE DE N'DJAMENA
1er Maire Adjoint

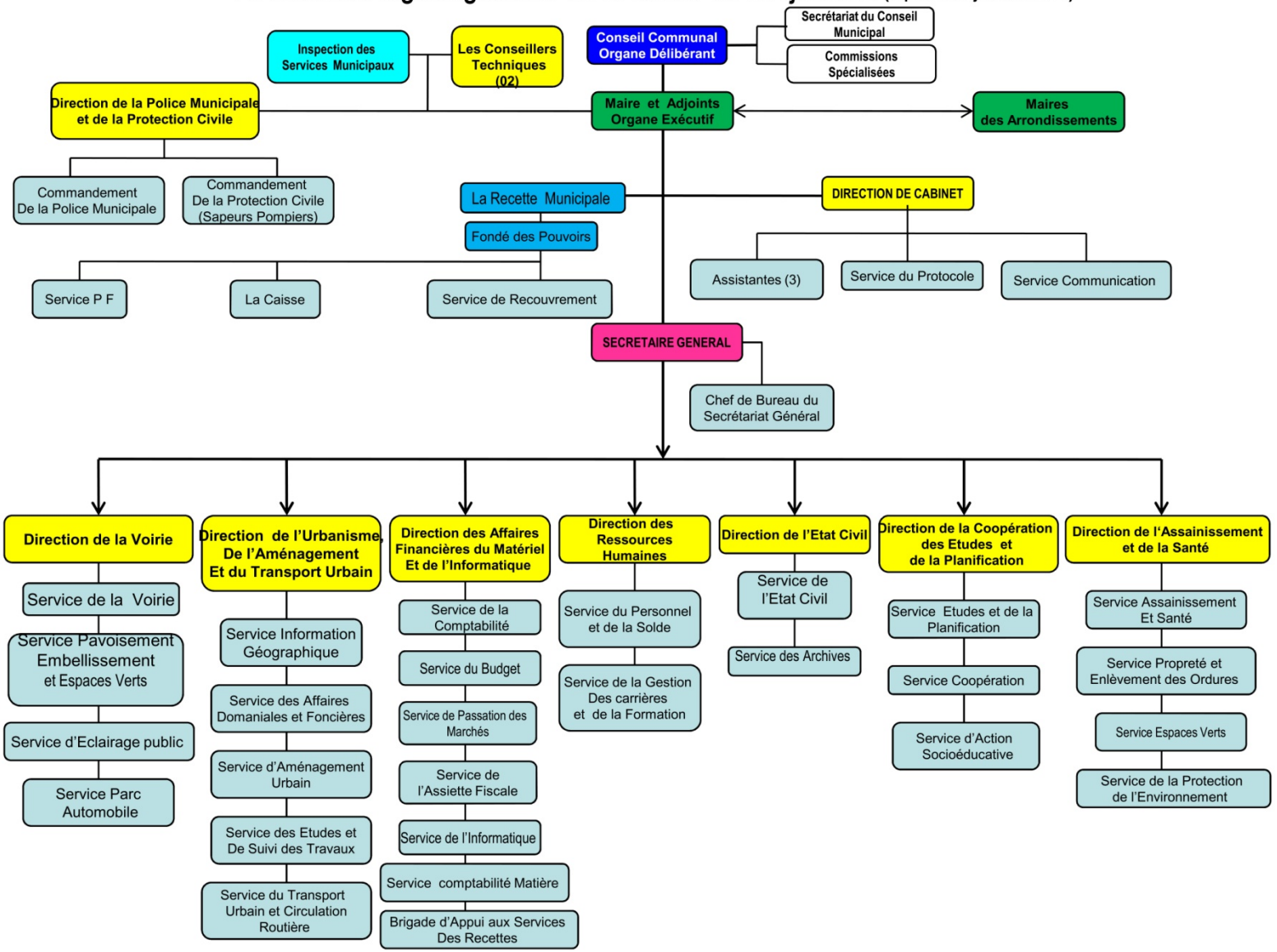
Acyl Hassan Toukna

ANNEXES 5 : LES ORGANIGRAMMES DU FONCTIONNEMENT DE LA MAIRIE DE N'DJAMENA

L'ancien organigramme du fonctionnement de la Mairie de N'Djamena (avant janvier 2014)



Le nouveau organisgramme de la Mairie de N'Djamena (à partir du janvier.2014)



Résumé :

Le rapport de l'individu à son environnement urbain, déjà complexe, se complexifie aujourd'hui davantage du fait de la prolifération de nouvelles pratiques de mobilité. De nouveaux espaces urbains sont créés, appuyés par des politiques, des cultures et des moyens. Pour s'en persuader, il suffit de rappeler que l'aptitude à se mouvoir est une faculté essentielle de tout individu, une condition de survie de toutes les sociétés qui détermine le degré de développement du territoire. Notre étude s'attache à montrer comment chaque type d'acteur concerné conçoit et organise les rapports entre mobilité et territoire. Nous étudions comment les différentes stratégies s'inscrivent dans l'espace urbain et nous aident à mieux appréhender ses atouts et ses limites et comment se pratiquent les mobilités urbaines. Nous proposons des grilles de lecture de ces dernières à partir du cas de la ville de N'Djamena, la capitale tchadienne.

Cette étude traite de la mobilité urbaine à partir de l'analyse du fonctionnement actuel du système de transport ainsi que des stratégies de gestion urbaine et d'adaptation aux mobilités par la population de N'Djamena. Différentes stratégies sont mises en œuvre aussi bien par la population que par les opérateurs de transports qui sont souvent des particuliers travaillant en collaboration avec les différents syndicats.

Pour prendre en considération les différents aspects et enjeux socio-spatiaux des pratiques des mobilités urbaines à travers la ville de N'Djamena, il s'est révélé pertinent et heuristique de croiser les différents outils et disciplines que constituent l'urbanisme, la sociologie, la géographie et l'ingénierie des transports. L'espace n'est jamais donné, il est toujours construit. Ce travail tente ainsi de définir dans un premier temps les différents concepts en lien avec les mobilités urbaines tantôt confondus, souvent antagonistes, leurs origines et leurs interprétations. Nous démontrons que la mobilité se présente comme un concept soulevant des enjeux d'ordre social, urbanistique, économique, géographique, etc.

Dans un second temps, ce travail analyse les modalités d'adaptation de la population face aux offres de transports que propose le secteur dans des conditions d'insuffisance accrue à travers toute la ville de N'Djamena en termes de planification, de gestion et de moyen de transport. C'est ainsi que cette étude aborde les dysfonctionnements du système des transports de la capitale tchadienne ainsi que les stratégies d'adaptation de la population, en particulier celles de la périphérie que représentent le 1er, le 8e et le 9e arrondissement. Cette étude analyse ainsi les origines et les causes de la prolifération du système des transports que sont les mototaxis. Ces derniers, apparus dans les années soixante-dix, constituent aujourd'hui une pratique qui évolue entre acceptation citoyenne et refus politique.

Mots clés : Tchad, N'Djamena, Ville, mobilité urbaine, transport urbain, Transport artisanal.