

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre :

Accès aux transports collectifs dans les périphéries de N'Djamena au Tchad

Auteur (s) :

Brahim VOUNSOUMNA, doctorant, Université de Nantes (France), younsoumnab@yahoo.fr

Sous la direction de Bernard FRITSCH, Professeur des Universités à l'Université de Nantes (France), Bernard.Fritsch@univ-nantes.fr

Mots clés :

Mobilité, Accessibilité, Transports collectifs.

Résumé :

N'Djamena, comme la plupart des capitales en Afrique au sud du Sahara, s'étend très rapidement avec des insuffisances dues à la négligence d'une approche de développement global et intégré de l'espace urbain. Cette déficience de la planification spatiale urbaine se traduit notamment par un surpeuplement et une multiplication des quartiers précaires à la périphérie de l'agglomération où les populations majoritairement démunies accèdent difficilement aux équipements et services publics urbains du centre-ville (HEMCHI, 2015).

En effet, dans cette ville qui aspire être "*la vitrine de l'Afrique centrale*" (un slogan prôné par les politiciens locaux), le réseau routier est peu développé et en mauvais état. Les voies bitumées sont limitées au centre et aux quelques principales liaisons centre/périphérie. La motorisation individuelle est réservée à une minorité (DIAZ et al., 2010). La quasi-totalité de l'offre de transports collectifs est assurée par un amalgame de services souvent informels, constitués de minibus, de taxis collectifs et une multitude d'autres moyens de transport privés notamment les "*clandos*" (NDADOUM, 2016). Ces différents modes de transport collectifs se complètent pour tenter d'offrir différents moyens pour se déplacer.

Dans un tel contexte, nous nous demandons comment les chefs de ménages accèdent aux services de transports urbains disponibles. Nous visons à cet effet à analyser les conditions d'accès aux services de transports urbains des chefs de ménages dans le 9^{ème} arrondissement de la ville de N'Djamena. Celui-ci correspond à des quartiers périphériques éloignés des

principaux pôles d'activités de sorte que les déplacements des chefs de ménages vers ces derniers sont de grande portée et plus difficiles à réaliser.

Photos : Différents modes de transports collectifs à N'Djamena



Clichés : Brahim Vounsoumna, 2017

Cette communication se base sur une enquête qui s'est déroulée en 2017 dans la ville de N'Djamena, plus principalement dans la commune du 9ème arrondissement qui s'inscrit dans le cadre de notre thèse en cours à l'université de Nantes. L'objectif de notre thèse, consiste à analyser les conditions et pratiques de déplacements des chefs de ménage (notre cible) dans cette zone urbaine qui se caractérise par une concentration assez importante des populations issues des couches les plus populaires et défavorisées de la ville (INSEED, 2013). Géographiquement, la localisation de la commune du 9ème arrondissement, sous-équipée fait d'elle le parent pauvre de la desserte des transports.

Cette investigation démontre que la desserte dans ce périmètre urbain, présente des disparités. En effet, si certains quartiers jouissent d'une bonne accessibilité spatiale à travers la voie principale et bitumée qui les lient à la grande ville ; d'autres, par contre, ont une accessibilité plus restreinte, car relativement excentrés par rapport à l'infrastructure routière principale excluant ainsi une part importante de la population périphérique à l'accès aux modes motorisés.

La plupart de la population, mis à part ceux qui détiennent des voitures particulières, satisfait ses besoins de transport soit en se déplaçant à pied de bout en bout, soit par une combinaison de marche à pied et de recours aux modes de transports motorisés.

Le faible accès aux modes individuels motorisés et mécanisés mobilise plus de temps de pénibilité dans le déplacement vers les principaux pôles d'activités situés dans les zones centrales. Ceci s'explique par une conjonction de facteurs à savoir : rallongement de distances à parcourir ; de temps d'attente de véhicules ; de temps de rabattement à pied au début ou à la fin du trajet ; etc. Ces contraintes spatiales poussent la population à un repli sur des pratiques fortement ancrées autour de leur résidence, engendrant des flux pédestres de courtes portées proportionnellement fréquents et, créant ainsi une plus grande dépendance au voisinage.

Bibliographie

DIAZ L., PLAT D., POCHET P., 2007, Pauvreté, mobilité quotidienne et accès aux équipements dans les villes subsahariennes, Laboratoire d'Economie des Transports, Université Lumière Lyon 2, 20 p.

DIAZ O. L., PLAT D., POCHET P., SAHABANA M., 2010, Entre contraintes et innovations, évolutions de mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne. *Espaces Populations Sociétés*, N°2-3, Nouvelles mobilités dans les Suds, pp. 337-348.

GUEZERE A., 2008, Motorcycle taxis of Lomé, a mode of transportation accessible of everybody: what planning for a better service? CODATU XIII, Istanbul, 11 p.

HEMCHI M. H., 2015, Mobilités urbaines et planification : le cas de N'Djamena. Thèse de Doctorat en Aménagement de l'espace et Urbanisme. Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 475 p.

INSEED., 2013, Profil de la pauvreté au Tchad. Troisième Enquête sur la Consommation et le Secteur Informel au Tchad (ECOSIT 3), in BANQUE MONDIALE « œuvrer pour un monde sans pauvreté », 143 p.

NDADOUM N., 2016, Le transport public à N'Djamena. *Etudes africaines*, Edition l'Harmattan, 202 p.