UNIVERSITE ABDOU MOUMOUNI

Laboratoire d'Etude et de Recherche sur les Territoires Sahélo-Sahariens : Aménagement et Développement

Revue scientifique thématique semestrielle

Environnement et Dynamique des Sociétés

N° 013

Décembre

2025

ISSN

1859 - 5146

Presse Universitaire

Niamey

UNIVERSITE ABDOU MOUMOUNI (NIGER)

Laboratoire d'Etude et de Recherche sur les Territoires Sahélo-Sahariens : Aménagement et Développement

LERTESS – AD

Revue scientifique thématique semestrielle

Environnement et Dynamique des Sociétés

FACTEUR D'IMPACT (SJIFactor.com)	
2023	4,866
2022	4,497
2021	4,09
2020	3,752

INDEXATION EDS	
Scientific Journal Impact Factor – TOGETHER WE REACH THE GOAL	https://sjifactor.com/passport.php?id=23616
ACADEMIA	https://universiteabdoumounideniamey.academia.edu/EnvironnementetDynamiquedesSoci%C3%A9t%C3%A9sEDS
ISSN INTERNATIONAL STANDARD SERIAL NUMBER NIGER	https://portal.issn.org/resource/ISSN/1859-5146
ORCID Connecter la recherche et les chercheurs	https://orcid.org/0009-0006-0118-2004

Photo de couverture: Piste rurale à travers les champs pendant la saison des pluies, Sud de la Région de Zinder, M.WAZIRI M. Zaneidou, 2023

MAQUETTE & PAO: *Dr MAMAN WAZIRI MATO Zaneidou, LERTESS/AD, UAM - Niamey*

N° 013

ISSN

DECEMBRE 2025

Note aux auteurs

La revue « Environnement et Dynamique des Sociétés» du Laboratoire d'étude et de recherche sur les territoires sahélo-sahariens : aménagement, développement est une revue thématique semestrielle. Elle publie en français ou en anglais des articles originaux ou des ouvrages résultant des recherches effectuées dans l'école doctorale Lettres, Arts, Sciences de l'Homme et de la Société par des chercheurs extérieurs dans les domaines d'intérêt de la revue. Pour faciliter l'édition, les auteurs sont invités à suivre les recommandations suivantes :

[1]. En principe aucun article ne doit occuper plus de 15 pages dans la revue, tout compris, sachant qu'une page de la revue contient environ 500 mots.

[2]. Le manuscrit doit être soumis en version numérique. L'article doit répondre à la structure suivante :

a) Pour un article qui est une contribution théorique et fondamentale : le titre (il doit être concis mais complet et précis), le nom et prénoms de l'auteur ou les noms et prénoms des auteurs suivis de son titre ou de leurs titres académiques ou professionnels, le nom de l'institution ou les noms des institutions d'appartenance de l'auteur ou des auteurs et son adresse ou leurs adresses (y compris les adresses mail). Le plan du texte doit répondre au schéma suivant : Introduction (justification du thème, problématique, hypothèses/objectifs scientifiques, approche), Développement articulé, Conclusion, Bibliographie.

b) Pour un article qui résulte d'une recherche de terrain : le titre (il doit être concis mais complet et précis), le nom et prénoms de l'auteur ou les noms et prénoms des auteurs suivis de son titre ou de leurs titres académiques ou professionnels, le nom de l'institution ou les noms des institutions d'appartenance de l'auteur ou des auteurs et son adresse ou leurs adresses (y compris les adresses mail). Le plan du texte doit répondre au schéma suivant : Introduction, Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Bibliographie.

[3]. Le texte au format A4, doit être saisi en police Times New Roman, taille 12 pour le corps du texte et 14 pour les titres et avec un interligne de 1,5. Les articulations d'un article, à l'exception de l'introduction et de la conclusion et de la bibliographie doivent être titrées et numérotées par des chiffres (exemples : 1. 1.1. 1.2. ; 2. ; 2.1. ; 2.2.1. ; 2.2.2. ; 3. ; etc.).

[4]. Les auteurs peuvent envoyer leurs textes qui doivent être traité en Word sur PC par Internet à EDS : revueeds@gmail.com .

[5]. Tout article doit être accompagné d'un résumé n'excédant pas 200 mots avec indication des mots clés au maximum 5 en français et d'un Abstract et des Key words en anglais. Ces résumés doivent permettre au lecteur d'apprécier exactement l'intérêt de l'article, les problèmes posés, les méthodes employées et les résultats obtenus. Ils doivent être rédigés avec le plus grand soin, dans une langue claire.

[6]. Les illustrations qui doivent être pertinentes (photos, croquis, graphiques, cartes et tableaux) se limiteront au minimum nécessaire.

[7]. Les références bibliographiques : elles doivent être citées dans le texte de la manière suivante : (B. Yamba, 1975, p21). Lorsque la référence comporte plus de trois auteurs, seul le premier auteur sera mentionné suivi de : « et *al.* ». A la fin de l'article, les références constituant la bibliographie doivent être citées par ordre alphabétique croissant et de date pour un même auteur le tout numéroté. Pour chaque référence, inclure les noms complets de tous les auteurs. Une référence en ligne (Internet) est acceptable si elle s'avère fiable et crédible, on prend soin de mentionner le lien (la page web). Exemple : ANTHELME Fabien, BOISSIEU Dimitri, GIAZZI Franck et WAZIRI MATO Maman - (Page consultée le 30 mai 2011) *Dégradation des ressources végétales au contact des activités humaines et perspectives de conservation dans le massif de l'Aïr (Sahara, Niger)* - Vertigo, La revue électronique en sciences de l'environnement, Vol.7 no2, Adresse URL : http://www.vertigo.uqam.ca/.

Exemples :

- ***Pour un article de journal ou revue*** : Nom (s) suivi du prénom (s) de l'auteur (s); la date de parution de l'article : le titre de l'article, le titre du périodique en italique et précédé de « in » ; le volume et le numéro de la première et de la dernière page de l'article. Exemple : BOUZOU MOUSSA Ibrahim., 2003 - Les loupes d'érosion, formes majeures de dégradation des terres de glacis à sols indurés : Cas de Bogodjotou (Niger). In *Annales de l'Université Abdou Moumouni de Niamey*, Tome VII, pp. 220-228.
- ***Pour les ouvrages*** : le nom de l'auteur précédé du prénom (s) ; la date de l'édition ; le titre complet de l'ouvrage en italique ; le nombre de volumes et le nombre total de page ; le nom de l'éditeur ; le lieu de l'édition. Exemple : KILANI Mondher et WAZIRI MATO Maman, 2000 - *Gomba Hausa : dynamique du changement dans un village sahélien du Niger,* éditions Payot, Lausanne, 175 pages.
- ***Pour un chapitre dans un ouvrage*** **:** le nom de l'auteur précédé du prénom (s) ; la date de l'édition ; le titre complet du chapitre; le titre de l'ouvrage en italique, le nom de l'éditeur entre parenthèse; la maison d'édition ; le lieu de l'édition. Exemple : MOTCHO Henri Kokou, 2007 - Dynamique urbaine et intégration régionale en Afrique de l'Ouest. - In *: Les États-nations face à l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest : le cas du Niger*, (WAZIRI MATO, éd.), Karthala, Paris, pp. 121-137.
- ***Pour un article d'acte de colloque*** : le nom de l'auteur précédé du prénom (s) ; la date de l'édition ; le titre de l'article, titre du colloque précédé de in, le nom de la revue, le lieu d'édition, le volume et le numéro de la première et de la dernière page de l'article. Exemple : BOUZOU MOUSSA Ibrahim, 1998 - Dégradation des terres et pauvreté au Niger : cas du terroir villageois de Windé - Bago (Dallol Bosso Sud). In: *Actes du Colloque du Département de Géographie FLSH/UAM Niamey 4-6 juillet 1996. Urbanisation et pauvreté en Afrique de l'Ouest*. Annales de l'Université Abdou Moumouni de Niamey, n° Hors Série, pp.49-61.
- ***Pour une agence gouvernementale ou internationale considérée comme auteur*** : Ministère de l'Aménagement du Territoire et du Développement Communautaire, 2006 - *Guide national d'élaboration d'un plan de développement communal,* Direction Générale du Développement Communautaire, 35 pages.

[8]. Les notes : elles doivent être en bas de chaque page et mentionnées dans le texte par leur numéro respectif. La police est la même avec le texte mais de taille 10.

[9]. Les cartes, les graphiques et les figures: ils doivent être produits à l'échelle définitive avec des dimensions adaptées au format de la revue. Les titres sont placés en haut.

[10]. Les photographies : il faut fournir des tirages bien contrastés en couleurs ou en noir et blanc. Les titres sont placés en haut.

[11]. Les tableaux: ils sont numérotés en chiffre arabe et le titre doit être placé en bas.

UNIVERSITE ABDOU MOUMOUNI (NIGER)

Laboratoire d'Etude et de Recherche sur les Territoires Sahélo-Sahariens : Aménagement et Développement

Revue scientifique thématique semestrielle

Environnement et Dynamique des Sociétés

DIRECTEURS DE PUBLICATION

Directeur de publication : Pr AMADOU Boureima

Directeur Adjoint de publication : Pr WAZIRI MATO Maman

COMITE SCIENTIFIQUE

Pr AMADOU Boureima, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr BOUZOU MOUSSA Ibrahim, Université Abdou Moumouni, Niamey; Pr MOTCHO Kokou Henri, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr ISSA DAOUDA Abdoul-Aziz, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr TANDINA OUSAMANE Mahamane, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr TIDJANI ALOU Mahamane, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr YAMBA Boubacar, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr ZOUNGROUNA Pierre Tanga, Université J. K. de Ouagadougou (Burkina Faso) ; Pr WAZIRI MATO Maman, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr BONTIANTI Abdou, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr MOUNKAÏLA Harouna, Université Abdou Moumouni, Niamey, Pr. BOULAMA Kaoum, Université Abdou Moumouni de Niamey, Pr. AMADOU Oumarou, Université Abdou Moumouni, Niamey, Pr SOULEY Kabirou, Université André Salifou, Zinder, Pr BOUKPESSI Tchaa, Université de Lomé (Togo), Pr. YABI Ibouraïma, Université d'Abomey-Calavi (Benin), Pr. KABLAN N'guessan Hassy Joseph, Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire), Pr. KADET GAHIE Bertin, Ecole Normale Superieur d'Abidjan (Côte d'Ivoire), KADOUZA Padabô, Université de Kara (Togo).

COMITE DE REDACTION

Rédacteur en chef : Pr WAZIRI MATO Maman

Rédacteur en chef Adjoint : Pr DAMBO Lawali

Membres : Pr MOUNKAILA Harouna, Pr BODE Sambo, Dr ABDOU YONLIHINZA Issa (MC), Dr YAYE SAIDOU Hadiara (MC), Dr BAHARI IBRAHIM Mahamadou (MC), Dr MAMAN Issoufou (MC), Dr KONE MAMADOU Mahaman Moustapha (MC)

Nota Bene : *Les opinions et analyses présentées dans ce numéro n'engagent que leurs auteurs et nullement la rédaction de la revue Environnement et Dynamique des Sociétés (EDS).*

ADRESSE :

Laboratoire d'Etude et de Recherche sur les Territoires Sahélo-Sahariens : Aménagement et Développement

UNIVERSITE ABDOU MOUMOUNI

BP: 418 Niamey - NIGER.

Email: revueeds@gmail.com **Site :** www.revue-eds.com

© Copyright : Revue EDS, 2025

COMITE DE LECTURE

- *Pr. ABDO LAOUALI SERKI Mounkaïla, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)*
- *Pr. AMADOU Oumarou, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)*
- *Pr. BODE Sambo, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)*
- *Pr. BOULAMA Kaoum, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)*
- *Pr. ELHADJI OUMAROU Chaibou, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)*
- *Pr. FANGNON Bernard, Université d'Abomey Calavi (Benin)*
- *Pr. KOUADIO Guessan, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)*
- *Pr. SITOU Lawali, Université Dan Dicko Dankoulodo de Maradi (Niger)*
- *Pr. SOULEY Kabirou, Université André Salifou de Zinder (Niger)*
- *Pr. SOUMANA KINDO Aîssata, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)*
- *Pr. WAZIRI MATO Maman, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)*
- *Pr. YABI Ibouraïma, Université d'Abomey-Calavi (Benin)*
- *MC. ABBA Bachir, Université André Salifou de Zinder (Niger)*
- *MC. ABDOU YONLIHINZA Issa, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)*
- *MC. ADO SALIFOU Arifa Moussa, Université André Salifou de Zinder (Niger)*
- *MC. KASSI-DJODJO Irène, Université Félix-Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*
- *MC. KIARI FOUGOU Hadiza, Université de Diffa (Niger)*
- *MC. KOFFI-DIDIA Adjoba Marthe, Université Félix-Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*
- *MC. MALAM ABDOU Moussa, Université André Salifou de Zinder (Niger)*
- *MC. NABE Bammoy, Université de Kara (Togo)*
- *MC. OUATTARA Seydou, Université Félix-Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*
- *MC. TANKARI Moussa, Université André Salifou de Zinder (Niger)*
- *MC. TRAORÉ Porna Idriss, Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côté d'Ivoire)*
- *MC. ZAKARI Aboubacar, Université André Salifou de Zinder (Niger)*

SOMMAIRE

CHANGEMENTS ET DÉGRADATION DU COUVERT VÉGETAL PAR L'ANALYSE D'IMAGES MULTISPECTRALES LANDSAT : CAS DU QUARTIER NANGA A POINTE-NOIRE (CONGO-BRAZZAVILLE) **10**
MAYIMA Brice Anicet[1] et SOUAMY- LEGRAND Joseph[1]*

CONTRIBUTION DES CULTURES IRRIGUEES A LA SECURITE ALIMENTAIRE DES MENAGES DANS LA COMMUNE RURALE D'ABALA (REGION DE TILLABERY) **25**
SOULEY BOUBACAR Adamou[1], BOUBACAR ABOU Hassane[1], ABDOU BAGNA Amadou[2], DAMBO Lawali[3] et MOTCHO Kokou Henri[3]*

LES FEMMES DANS LES FRONTIERES AU NORD DE LA COTE D'IVOIRE : ENTRE MULTIPLICATION DES INITIATIVES PRIVEES ET RESILIENCE **38**
KONAN Kouamé Hyacinthe[1] et AINYAKOU Taiba Germaine[2]*

RONIER DANS LE QUOTIDIEN DES POPULATIONS LOCALES DE LA REGION DES SAVANES DU TOGO (AFRIQUE DE L'OUEST) **50**
Kondjingue Djadame[1], Atakpama Wouyo[2], Afelu Bareremna[3], Egbelou Hodabalo[4], Batawila Komlan[5] et Akpagana Koffi[5]*

DETERMINANTS SOCIO-ENVIRONNEMENTAUX ET RIZICULTURE IRRIGUÉE A LAGDO (NORD-CAMEROUN) **70**
TCHOBWE Carlos[1], WATANG ZIEBA Félix[2], GALAPNA LATOUROU Bienvenu[1], ASSAN YAGOUA BOUKAR Boukar [1] et DAISSO Victorine[3]*

L'UNION EUROPÉENNE (UE) ET LE DÉVELOPPEMENT DU PARC W AU NIGER DE 2002 À 2008 ..... **80**
YAO Yao Jules[1] et SILUE Ténédja[2]*

IMPACT DE L'APPROCHE COMMUNALE WASH DANS LES COMMUNES DE CONVERGENCE DE L'UNICEF : CAS DE LA COMMUNE RURALE DE DJIRATAOUA (REGION DE MARADI, NIGER) **91**
HAROUNA KASSOUM Nazifi[1], MAHAMANE ABDOUL-KADER Moustapha[1], MAMAN WAZIRI MATO Zaneidou[1], ZAKARYA IDI Mahamadou[1] et DAMBO Lawali[1]*

WOMEN AND POLITICAL POWER: AN ANALYSIS OF ELIZABETH'S KINGSHIP IN *MARY STUART* BY FRIEDRICH SCHILLER **108**
Ayouba Idrissa Mariama[1]

EDUCATION ENVIRONNEMENTALE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE DANS QUELQUES ECOLES DE PROVINCES DU MANDOUL ET DU CHARI BAGUIRMI AU TCHAD **121**
DJOULA Arsène[1], FOCKSIA DOCKSOU Nathaniel[2] et SOULEY Kabirou[3]*

INSTITUTIONNALISATION DES SAVOIRS ENDOGENES DE GESTION DU CLIMAT DANS L'AIRE SOCIOCULTURELLE BAATONU AU NORD DU BENIN **136**
Daouda MOUSSA[1] ; Traoré Kabirou BIO COMADA[2] et Mohamed Nasser BACO[3]*

LES STRUCTURES SYLLABIQUES EN SOUMRAY : APERÇU PHONOLOGIQUE D'UNE LANGUE TCHADIQUE DU SUD DU TCHAD **153**
Eric EDJINAÏN DONO[1]

IMPACT DE LA DISPONIBILITE DES TERRES SUR LA REDUCTION DE LA PAUVRETE AU SENEGAL DEPUIS L'INDEPENDANCE **168**
Gueye Moustapha[1] et Wague Mamadou Lamine[2]*

ANALYSE DES DETERMINANTS DU CONSENTEMENT A PAYER POUR LA CONSERVATION DES SOLS AGRICOLES DANS LA COMMUNE DE BANIKOARA AU BENIN 185
Alfred Bothé Kpadé DOSSA[1]

ACCES AU BOIS ÉNERGIE EN TEMPS DE CRISE À NIONO AU MALI..... 202
Issa TOGOLA[1] et Issa FOFANA[2]*

IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES DE L'ACTIVITE DE LA PECHE AUTOUR DE LA MARE DE DAN-DOUTCHI (COMMUNE RURALE DE BAGAROUA, REGION DE TAHOUA - NIGER)..... 215
DJIBRINA ADA Saâdou[1], KIARI FOUGOU Hadiza[2] et MAMAN WAZIRI MATO Zaneidou[3]*

ANALYSE DE LA REPONSE SPECTRALE DES CLASSES ET ETUDE DE LA PERFORMANCE DES ALGORITHMES DE MACHINE LEARNING POUR LA CARTOGRAPHIE DE LA MANGROVE DANS LES MILIEUX DELTAÏQUES HETEROGENES : CAS DE LA RESERVE DE BIOSPHERE DU SALOUM, SENEGAL..... 231
Moussa SOW[1], Labaly TOURE[2] et Ndeye Marième SAMB[3]*

EVALUATION DE LA VULNERABILITE DE L'AGRICULTURE PLUVIALE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE DANS LA COMMUNE URBAINE D'AGUIE (REGION DE MARADI, NIGER) 250
WAGADOU DALAMI Ahmadine[1], BOUZOU MOUSSA Ibrahim[2] et LONA Issaka[3]*

CONTRAINTES LIEES A LA PLANIFICATION SPATIALE DANS L'ARRONDISSEMENT DE GODOMEY (COMMUNE D'ABOMEY-CALAVI, BENIN)..... 270
QUENUM Comlan Irené Eustache Zokpénou[1]

RETOUR D'EXPERIENCE DU PROGRAMME (JASS) DANS LA PREVENTION DES CONFLITS ET L'ACCES EQUITABLE DES RURAUX AUX OPPORTUNITES ET RESSOURCES DANS LES COMMUNES RURALES D'ADJEKORIA ET KAROFANE 292
MAMAN Issoufou[1], IBRAHIM Habibou[1], AFANE Abdoulkader[1], MAMADOU KONE Mahaman Moustapha[1] et YAMBA Boubacar[2]*

IMPACTS DE LA VARIABILITÉ CLIMATIQUE SUR LA PRODUCTION DES AGRUMES (ORANGES) DANS LA COMMUNE DE KLOUÉKANMÈ AU SUD-OUEST DU BÉNIN..... 307
Théodore Tchékpo ADJAKPA[1]

LA REDÉFINITION DU DISCOURS ÉPISTÉMOLOGIQUE CARTÉSIEN 322
DJASRABẼ BONDO[1]

REPENSER LA POLITIQUE EN AFRIQUE FRANCOPHONE : DE LA VIOLENCE POLITIQUE A LA POLITIQUE DU COMPROMIS..... 333
MASRANGAR Nadjiara[1] et OLAME HOUMINA Patrice[2]*

MODELISATION SPATIALE DES NUISANCES ENVIRONNEMENTALES LIEES A L'ELEVAGE BOVIN DANS LA VILLE DE KATIOLA (CENTRE-NORD DE LA COTE D'IVOIRE) 350
KOUADIO N'Guessan Arsène[1]

EXPLOITATION PETROLIERE ET EXTENSION URBAINE : CAS DE LA COMMUNE DE DOBA (TCHAD) 365
MORÉMBAYE Bruno[1], William DJEDANEM ALMBANG[2], DOUNIA Richard[3] et MADJADINGAR TEBLE WOLWAÏ[4]*

POLITIQUE DE GRATUITÉ DE L'ÉCOLE AU TCHAD ET QUALITÉ DES APPRENTISSAGES AU CYCLE PRIMAIRE DANS LA COMMUNE DU 9EME ARRONDISSEMENT DE N'DJAMÉNA 381
Gadebé ASSEM[1] et Djibrine RAMADANE AKHAYE[1*]*

SÉCHERESSE AU SAHEL ET MIGRATIONS DE COMMUNAUTÉS BOZO EN CÔTE D'IVOIRE : LE CAS DE GOHITAFLA ET DE BOUAFLÉ (1968-2011) 397
N'founoum Parfait Sidoine KOUAME[1]

LES EFFETS DES PLUIES EXCEPTIONNELLES DE L'ANNEE 2024 DANS LA VILLE DE MARADI AU NIGER..... 416
KADRI AMADOU Aboubacar[1] et BOUZOU MOUSSA Ibrahim[2]*

CARACTERISATION DES ESPACES AGRICOLES SOUS TENSION FONCIERE DANS LES PLAINES DE LA TANDJILE-EST AU SUD-OUEST DU TCHAD..... 432
ASSOUE Obed[1]

AMENAGEMENT SPATIAL ET DEVELOPPEMENT URBAIN DE LA COMMUNANUTE URBAINE D'IGNIE (REPUBLIQUE DU CONGO)..... 446
BAKANAHONDA Syviney Franck Laurel[1], MBIZI Amaël Alberic[2] et ASSUE Yao Jean-Aimé[3]*

PERIPHERISATION URBAINE, PRESSION FONCIERE ET DECLIN PROGRESSIF DES ESPACES AGRICOLES : ANALYSE DIACHRONIQUE SUR L'ARRONDISSEMENT COMMUNAL NIAMEY 5 (2000-2023)..... 458
YAYE SAIDOU Hadiara[1] et SAIDOU GUIBEYE Idrissa[1]*

AMENAGEMENTS HYDRO-AGRICOLES ET DYNAMIQUE DE L'OCCUPATION DES SOLS DANS LES COMMUNES DE KOUKANE, KANDIAYE, WASSADOU ET DIAOBE KABENDOU EN HAUTE CASAMANCE (SENEGAL) 471
Cheikh Tidiane WADE[1], Henri Marcel SECK[2], Mohamadou Moctar Kébé KOUYATE[3] et Babacar NDAO[4]*

INNOVATION DANS LES SCIENCES SOCIALES : DES PERSPECTIVES THEORIQUES ENCORE FECONDES..... 487
ALASSANE ISSOUFOU Abdoul-Aziz[1]

MARY SLESSOR, HEROÏNE ECOSSAISE DE L'EVANGELISATION DE L'AFRIQUE VICTORIENNE. 502
CAMARA Ahmady[1] et DAO Sidiki[1]*

PRATIQUES D'ADAPTATION ET DE RESILIENCE DES COMMUNAUTES RURALES DU MASSIF DE L'AÏR FACE AUX CONTRAINTES CLIMATIQUES 516
Ouma Kaltoum SIDI TANKO[1], Amina MAIZOUMBOU KUNDA[1] et Awal BABOUSSOUNA[1]*

GENRE ET GESTION DES DECHETS MENAGERS A MOUNDOU (TCHAD)..... 533
DJIMRABEYE Richard[1], NEDOUMBAYEL Jacquine DJEKOUNLAR[2] et NODJILEMBAYE Modestine NDJEKILA[3]*

ENJEUX FONCIERS ET TENSIONS COMMUNAUTAIRES AUTOUR DE L'AIRE DE PATURAGE D'ALKAMARAM DANS LA COMMUNE RURALE DE GUIDIGUIR (ZINDER, NIGER) 546
ZABEIROU Oumarou[1] et MALAM SOULEY Bassirou[2]*

STRATEGIES D'ADAPTATION DES AGRO-PASTEURS FACE A L'INSUFFISANCE DES RESSOURCES PASTORALES DANS LA COMMUNE RURALE DE DOGUERAOUA (NIGER)..... 561
ADO MIKO Mahamadou Makana[1], ADO SALIFOU Arifa Moussa[2], OUSSEINI ISSA Abdou[1] et WAZIRI MATO Maman[3]*

L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE GENERATIVE ET OPTIMISATION DE LA FORMATION DES ENSEIGNANTS DANS LES UNIVERSITES D'ETAT AU CAMEROUN : DEFIS ET PERSPECTIVES ... 576
BISSOHONG Lydienne Charlie[1] et MBETE MEFIRE Mouhamed[2]*

IMPACT DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES SUR LA DISTRIBUTION DES AIRES FAVORABLES A *KHAYA SENEGALENSIS* AU TCHAD AUX HORIZONS 2050 ET 2070 592
Ali Mbodou LANGA[1], Elie Antoinne PADONOU[2], Ghislain Comlan AKABASSI[3], Bokon Alexis AKAKPO[4] et Achilles Ephrem ASSOGBADJO[5]*

OPPORTUNITE ET RISQUES DE LA MOTOTAXI AU 7ème ARRONDISSEMENT DE N'DJAMENA (TCHAD) 609
ADOUM IDRISS Mahadjir[1] et DJIALLADE Nodjiam Benoit[2]*

CLINIQUES MOBILES ET CONTRAINTES D'ACCES AUX SOINS DANS LES ZONES TOUCHEES PAR LES ATTAQUES DES GROUPES ARMES AU NIGER..... 619
SOULEY ISSOUFOU Mamane Sani[1]

GOUVERNANCE ÉDUCATIVE ET FIDÉLISATION DES ENSEIGNANTS DU SECONDAIRE EN MILIEU RURAL : RÔLE DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES DÉCENTRALISÉES..... 633
MBETE MEFIRE Mouhamed[1]

PETITE IRRIGATION EN MILIEU PERI-URBAIN : ÉTUDE DES PRATIQUES, CONTRAINTES ET OPPORTUNITES DANS LA VALLEE DE TADDIS (TAHOUA, NIGER) 654
ZAKARYA IDI Mahamadou[1], RABE Mahamane Moctar[2], MAMAN Issoufou[3], WAZIRI MATO Maman[3], LAWALI GANAHI Idrrissa[4] et ABDOULAYE SOUMAILA Almoustapha[4]*

ANALYSE DE LA DISPONIBLITE ALIMENTAIRE DANS LE DEPARTEMENT DE MAGARIA (REGION DE ZINDER, NIGER) 671
ABDOU SANI Mountaka[1], IDI MAHAMAN Hassane[2] SOULEY Kabirou[3] et WAZIRI MATO Maman[4]*

OPPORTUNITE ET RISQUES DE LA MOTOTAXI AU 7ème ARRONDISSEMENT DE N'DJAMENA (TCHAD)

ADOUM IDRISS Mahadjir[1]* et DJIALLADE Nodjiam Benoit[2]

1. Maître-Assistant, Département de Géographie, École Normale Supérieure de N'Djaména, Tchad
2. Master en Géographie, Département de Géographie, École Normale Supérieure de N'Djaména, Tchad
**Correspondant courriel : almouhadjir@gmail.com*

Résumé

L'essor de la mototaxi dans les grandes villes africaines a profondément transformé les mobilités urbaines, tout en créant un secteur d'emploi informel à la fois vital et risqué. À N'Djamena, la mototaxi constitue une source importante de revenus pour de nombreux jeunes, notamment dans les zones périphériques comme le 7ème arrondissement. À travers une enquête menée auprès de 99 conducteurs de mototaxis, cette étude met en évidence les opportunités économiques et sociales offertes par cette activité, mais aussi les risques liés à son caractère informel, au manque de formation et à la précarité du cadre réglementaire. Les résultats révèlent que la mototaxi est perçue à la fois comme un moyen de survie économique et comme une activité à haut risque d'accidents et d'instabilité.

Mots-clés : N'Djamena, mobilité urbaine, Mototaxi, sécurité routière,

OPPORTUNITY AND RISKS MOTOCYCLE TAXI OPERATION IN THE 7TH DISTRICT OF N'DJAMENA (CHAD)

Abstract

Rising of motocycle taxis in large African cities has widely changed the urban movement by creating informal employment sector which is vital and dangerous. In N'Djamena, motocycle taxis represents a signifiant source of income for many young people, especially in peripheral areas such as the 7th district. A Survey was conducted with 99 motocycle-taxi drivers, highlights the economic and social opportunities provided by the activity, as well as risks related to its informal nature, lack of training, and the precarious regulatory framework. findings reveal that motorcycle-taxi driving is perceived both as a means of economic survival and as an activity with a high risk of accidents and instability.

Keywords : N'Djamena, urban mobility, motorcycle taxi, road safety.

Introduction

Les transformations rapides des villes africaines ont favorisé l'émergence de modes de transport informels tels que la mototaxi. En Afrique de l'Ouest et du Centre, celle-ci

répond à une double logique : elle offre des opportunités économiques aux jeunes tout en comblant le déficit de transport collectif (Diaz Olvera et al., 2007, p. 5). Cependant, son développement s'accompagne de nombreux défis : accidents fréquents, absence de protection sociale, insécurité routière et saturation des voies urbaines (Kalieu, 2016, p. 254).

À N'Djamena, capitale du Tchad, la mototaxi s'est imposée comme un pilier de la mobilité quotidienne. D'après le Centre National d'Appui à la Recherche (CNAR, 2019, p. 3), près de 60 % des déplacements urbains dans les arrondissements périphériques sont assurés par des mototaxis. Ce secteur informel emploie des milliers de jeunes exclus du marché du travail formel, jouant ainsi un rôle social et économique majeur (B. N. Djialladé, 2023, p. 56).

Le 7ème arrondissement est marqué par une urbanisation rapide, un déficit chronique en équipements et services et la pauvreté d'une large part de ses habitants (Ngaressem, 1998, p. 215). C'est ce qui explique l'essor des activités informelles de transport. Le métier de mototaxi y apparaît donc comme une opportunité d'insertion économique (Diaz Olvera et al., 2009, p. 5 ; A. S. T. Komenan et K. Traore, 2024, p.64 ; C. Kalieu, 2016), cependant, il s'exerce dans un environnement à haut risque d'accidents et de précarité. Selon le rapport de la police nationale tchadienne, sur 5 216 cas d'accidents de la voie publique enregistrés en 2022, 77,85 % des cas impliquent les mototaxis.

L'objectif de cet article est d'analyser la dualité du métier de mototaxi dans le 7ème Arrondissement : d'une part, évaluer les opportunités économiques et sociales qu'il offre aux jeunes conducteurs et d'autre part, identifier les principaux risques associés à l'exercice de cette activité. L'hypothèse centrale est que la mototaxi, bien qu'elle soit un levier de survie économique, reste un métier fragile et dangereux faute de formation, de réglementation et d'appui institutionnel.

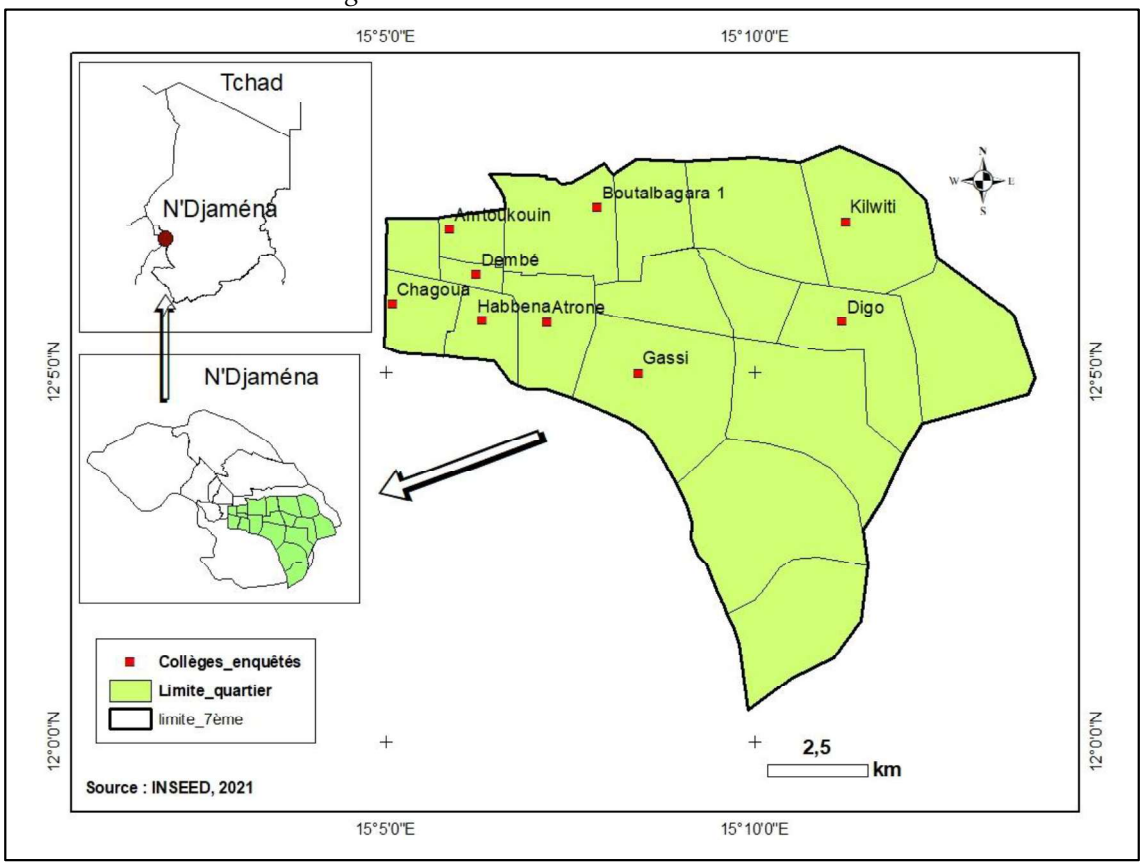
1. Matériel et méthodes

1.1. Zone d'étude

L'étude a été menée dans la commune du 7ème arrondissement de N'Djamena, située au sud-est de la capitale. Elle est limitée au nord par le 8e arrondissement, au sud par le fleuve Chari, à l'est par la sous-préfecture de Linia et à l'ouest par les 5e et 6e arrondissements. Elle compte environ 223 231 habitants (RGPH, 2009). Le 7ème Arrondissement est composé de quartiers spontanés restructurés et non restructurés et de villages périphériques phagocytés tels que Kilwiti, kourmanadji, Tchologo, Digo, etc. Le réseau routier y est partiellement aménagé : seuls deux limitant l'Arrondissement sont bitumés, tandis que les voies de desserte internes ne sont que des pistes sablonneuses ou inondables en saison des pluies. Dans ce contexte, la

mototaxi constitue souvent le seul moyen de déplacement fiable et rapide. La figure 1 présente le 7ème Arrondissement.

Figure 1 : la localisation de la zone d'étude



Réalisation : M. ADOUM IDRISS, octobre 2025

1.2. Genèse et évolution de la mototaxi à N'Djaména

L'émergence des mototaxis à N'Djaména, appelé clando au Tchad, s'inscrit dans la trajectoire africaine amorcée dès les années 1970. Apparu au Nigéria, ce mode de transport se diffusa progressivement vers d'autres pays de la sous-région (H. Mahamat Hemchi, 2). Dans la capitale tchadienne, la pratique ne s'affirme qu'au milieu des années 2000, d'abord comme un relais vers les quartiers périphériques mal desservis par les transports publics. A partir de 2010, leur usage s'étend au centre-ville, porté par une demande croissante liée aux insuffisances du système urbain de transport. La structuration progressive de l'activité à travers des syndicats tels que le Syndicat National de Transport Hayine[46] (SNTH) et le Syndicat National de Moto Taxis (SNMT) accompagne cette expansion, bientôt relayée par la création de groupement communaux après les élections municipales de 2012. Malgré une tentative d'interdiction en 2013, les mototaxis demeurent ancrées dans la mobilité quotidienne, leur prolifération échappe largement aux mécanismes de contrôle et de régulation. Depuis cette interdiction, la mototaxi à N'Djaména évolue dans l'illégalité car les

[46] Hayine veut dire « facile » en arabe

conducteurs n'ont aucune structure d'organisation. Ils circulent sans tenue, sans brassard, ni badge donc sans aucun identifiant.

1.3. Approche méthodologique

Une enquête par questionnaire a été conduite en avril 2023, avec respect du consentement et de l'anonymat.

Échantillonnage : dans le cadre de cette étude, la population cible, à savoir les conducteurs de mototaxis, présente une mobilité élevée qui pose des défis méthodologiques pour l'échantillonnage. La première étape a consisté à l'identification des points de stationnement. Trente (30) stations ont été identifiées avec une moyenne de 11 conducteurs par station. Ceci donne une estimation de 330 mototaxis ; toutefois, il ne s'agit pas d'une répartition fixe : un même conducteur peut fréquenter plusieurs stations dans une même journée pour maximiser ses opportunités de cours. Cette flexibilité géographique rend difficile l'identification d'une fenêtre d'observation stable, d'où la nécessité de considérer les stations comme des points d'observation. La plaque d'immatriculation de chaque moto a servi d'identifiant des conducteurs. Ainsi, 30 % de l'effectif estimé a constitué l'échantillon de l'enquête, soit 99 conducteurs interrogés.

Afin d'identifier les différents facteurs d'accident perçus par les conducteurs de mototaxi, une question ouverte a été utilisée pour permettre aux conducteurs de citer tous les facteurs qu'ils estiment à l'origine des accidents de la voie publique.

Analyse : les données ont été traitées à l'aide du logiciel SPSS version 25 pour Windows qui a permis des analyses descriptives univariées. Quant à la cartographie, elle a été réalisée grâce au logiciel ArcGis 10.8.

2. Résultats

Les résultats de l'étude s'articulent autour des caractéristiques des conducteurs de mototaxis, des opportunités économiques et sociales qui se présentent à eux et des principaux risques qu'ils encourent.

2.1. Les caractéristiques des conducteurs de mototaxis

L'analyse des caractéristiques des conducteurs de mototaxis du 7ème arrondissement met en évidence des profils diversifiés en termes de niveau d'éducation, de situation matrimoniale et de composition familiale. Les données recueillies révèlent que 30 % des conducteurs de mototaxis disposent d'un niveau primaire, ayant opté pour cette activité faute de formation professionnelle susceptible de leur garantir un emploi dans le secteur formel. Par ailleurs, 47 % possèdent un niveau secondaire et se recrutent majoritairement parmi les ouvriers et petits salariés ; certains exercent ce métier de manière transitoire, notamment lors de ruptures de contrat ou de périodes d'inactivité,

afin de compléter leurs revenus. Enfin, 23 % présentent un niveau supérieur et s'investissent dans cette activité de façon provisoire, en attendant un emploi plus stable.

Sur le plan matrimonial, l'échantillon étudié, exclusivement composé d'hommes, se répartit entre 37 % de célibataires, 62 % de mariés et 1 % de veufs, ce qui traduit une prédominance des hommes mariés dans cette profession, en l'absence de « Clandowomen » recensées dans la circonscription.

2.2. Les opportunités économiques et sociales

Dans le 7ème arrondissement, 8 % des enquêtés déclarent avoir intégré l'activité de mototaxi par imitation, tandis que 22 % y sont entrés sous l'influence familiale, dans le but de compléter les revenus issus d'une autre activité jugée peu rentable. En outre, une proportion écrasante (70 %) affirme avoir choisi cette activité en raison du chômage, c'est-à-dire à la suite d'une recherche infructueuse d'emploi. Dans le 7ème arrondissement, la mototaxi permet aux jeunes d'obtenir un revenu journalier moyen de 4 000 à 7 000 FCFA, garantissant une certaine autonomie financière.

2.3. Le clando, une activité d'appoint ?

L'étude montre que le secteur de mototaxi rassemble des individus provenant de diverses catégories socioprofessionnelles. Dans la zone étudiée, la pluriactivité représente plus de la moitié des conducteurs dont 8 % d'entre eux sont des fonctionnaires, tandis que 21 % sont des salariés du secteur privé cherchant à accroître leurs revenus. Les ouvriers constituent 37 % de l'ensemble, et les élèves ainsi que les étudiants représentent 35 %.

2.4. Un métier à l'accès facile

L'entrée dans le métier reste totalement informelle : 94 % des conducteurs affirment qu'il suffit de posséder ou de louer une moto. Seuls 6 % mentionnent une intégration par une station reconnue. Cette facilité d'accès n'est pas sans conséquence car la quasi-totalité (98 %) des conducteurs n'a reçu aucune formation formelle. Seuls 2 % détiennent un permis. La plupart apprennent sur le tas, souvent sans connaissance du code de la route.

2.5. Les principaux risques du métier

Sur l'ensemble de notre échantillon, 84% des conducteurs de mototaxis affirment avoir connu au moins un accident au cours de l'exercice de leur activité. Les facteurs de risque sont nombreux. En plus des facteurs d'accidents, abordés dans le paragraphe suivant (2.6.), d'autres sont liés à l'exercice de l'activité elle-même, à savoir : les braquages, les agressions émanant des clients ou des autres clandomen (certains sont

agressés parce qu'ils ne sont pas dans leur secteur). La photo 1 montre un clandoman opérant à la périphérie du 7ème arrondissement, prenant d'important risque.

Photo 1 : Clandoman transportant des écoliers

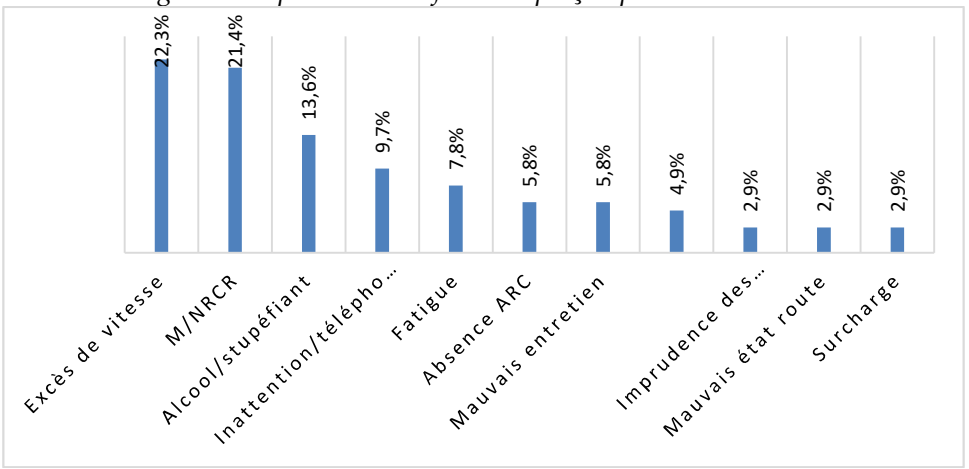
Photo : DJIALLADE, Avril 2023

Cette photo illustre bien la situation d'un clandoman n'djaménois : en plus de la surcharge, le clandoman ne porte ni casque, ni tenue et sa moto n'a aucun rétroviseur et conduisant sur une piste sablonneuse.

2.6. Perception des clandomen des facteurs d'accidents

Sur l'ensemble de notre échantillon, 84% des conducteurs de mototaxis affirment avoir connu au moins un accident au cours de l'exercice de leur activité. Selon les conducteurs de mototaxis, les facteurs sont multiples allant de la mauvaise maîtrise de la conduite à la surcharge. La figure 2 présente une répartition des facteurs perçus par les clandomen :

Figure 2 : répartition des facteurs perçus par les clandomen



Source : enquête de terrain, avril 2023

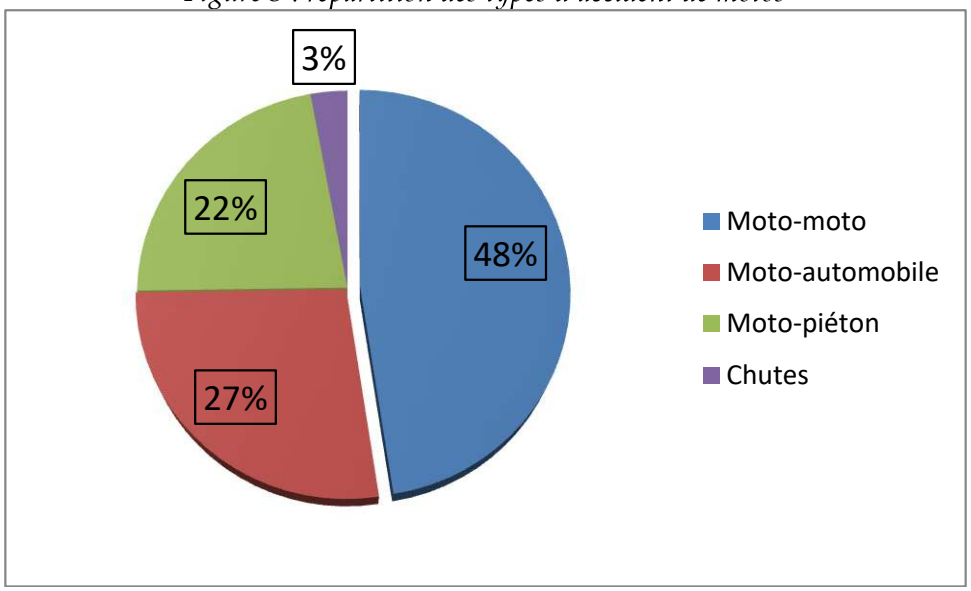
Légende :

- M/NRCR : Méconnaissance ou non-respect du code de la route
- Absence ARC : Absence d'Agent de Régulation de la Circulation

2.7. Le genre d'accidents

Les accidents de la voie publique sont très fréquents dans le 7ème arrondissement de N'Djaména. Dans la plupart de cas ils impliquent les motos. La jeunesse des conducteurs, l'excès de vitesse et le non-respect du code de la route (voir figure 2) sont les principaux facteurs de la collusion des motos avec les usagers de la route. La figure 3 présente les différents types de collusion des mototaxis.

Figure 3 : répartition des types d'accident de motos



Source : enquête de terrain, avril 2023

La figure 3 montre que les motos sont au centre des différentes collusions au sein de l'arrondissement. Une part importante des collusions (48%) sont inter motos. Cela s'explique souvent, de l'avis des clandomen, par le fait qu'aucun ne veut céder le passage malgré la priorité de l'autre.

Discussion

Les résultats montrent que la mototaxi joue un rôle économique et social essentiel dans le 7ème arrondissement, en assurant la mobilité quotidienne et en absorbant une main-d'œuvre jeune sans emploi. Ces résultats confirment ceux de Djoussou (2017, p. 56), qui note au Bénin que plus de 64 % des conducteurs exercent ce métier pour pallier le chômage. Elle constitue ainsi une opportunité de survie et d'insertion socio-économique, comme le confirment Diaz Olvera et al. (2007, p. 5) et la Banque africaine de développement (2016, p. 32). Officiellement interdite mais tolérée, l'activité de mototaxi se caractérise par un accès facile où le nouveau candidat conducteur n'a aucun frais d'adhésion ou taxe à verser. L'absence d'une structure d'organisation

(syndicat ou association) permet à tout le monde de devenir clandoman même occasionnel. Quant aux clandomen confirmés, ils se positions selon les carrefours de stationnement grâce à leurs liens familiaux ou amicaux. Kalieu (2016, p. 219) observe un phénomène identique au Cameroun, où l'activité se transmet souvent par les réseaux familiaux.

Par ailleurs, cette opportunité qu'offre la mototaxi s'exerce dans un contexte de risque permanent. La précarité des revenus, l'absence d'assurance, la mauvaise condition des routes et le manque de formation exposent les conducteurs à une vulnérabilité extrême. Cette situation illustre le paradoxe du métier : moteur de développement local et, en même temps, facteur d'insécurité. L'activité améliore la mobilité urbaine et réduit le chômage, mais contribue aussi à l'augmentation des accidents. Kalieu (2016, p. 220) parle d'une économie de la débrouille à haut risque, où la survie quotidienne prime sur la sécurité ; Diaz Olvera et al. (2009, p. 123) soulignent que ce déficit de formation est un facteur récurrent dans la diffusion anarchique de la mototaxi en Afrique ; tandis que Delaney et al. (2020, p. 5) ont observé en Ouganda la même tension entre nécessité économique et banalisation du danger.

Pour sortir de cette logique, il est nécessaire d'adopter une approche intégrée de la sécurité routière :

- Rendre la formation des conducteurs et la souscription à une assurance obligatoires ;
- Amener les conducteurs et propriétaires de mototaxis à créer des coopératives locales reconnues par les communes d'arrondissement ;
- Subventionner le casque et rendre son port obligatoire au conducteur et au client ;
- Niveler régulièrement les voies non bitumées ;

La formalisation progressive du secteur permettrait de transformer cette activité précaire en un levier de développement urbain durable.

Conclusion

La mototaxi, dans le 7ème arrondissement de N'Djamena, se situe à la croisée des chemins entre opportunité économique et risque professionnel. Si elle représente pour beaucoup un moyen de subsistance et d'autonomie, elle demeure marquée par l'insécurité et la précarité.

L'enjeu n'est pas de supprimer l'activité, mais de la professionnaliser : encadrement des conducteurs, réglementation souple, sensibilisation continue et accompagnement institutionnel.

Une telle approche pourrait transformer ce métier vulnérable en une activité viable et sûre, contribuant au développement de toute la capitale tchadienne, N'Djaména.

Bibliographie

Banque Africaine de Développement, 2016, *La sécurité des deux-roues motorisés en Afrique*, Rapport BAD, in file:///D:/2.%20Articles_Revues/13.%20Mototaxi/Article/La_Securite_routiere_en_Afrique_-_Banque_africaine_de_developpement.pdf

Centre National d'Appui à la Recherche (CNAR), 2019, *Lettre mensuelle au service de la recherche et du développement*. n° 074, 4 p.

DELANEY Peter Gavin, EISNER Zachary Joseph, BAMULEKE Richard, 2020, Comparing Ugandan motorcycle taxi driver estimations of injury incidence to District-level injury surveillance data as a proxy to determine factors influencing risk perception, Pan African Medical Journal. 2022 ;41(177). 10.11604/pamj.2022.41.177.29363 Available online at : https://www.panafrican-med-journal.com//content/article/41/177/ful.

DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier, POCHET Pascal et SAHABANA Maïdadi., 2009, *La double vie de la moto au Sud du Sahara : usages privés, offre publique* in https://shs.hal.science/halshs-00822995/document [consulté le 16/ 08/ 2025]

DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier, POCHET Pascal et SAHABANA Maïdadi., 2007, *La diffusion des taxis-motos dans l'Afrique urbaine au sud du sahara, in* https://shs.hal.science/halshs-00175729/document, [consulté le 16/ 08/ 2025]

DJIALLADE Nodjiam Benoit, 2023, *Mototaxis et accidents de circulation dans la commune du 7ème Arrondissement de N'Djaména au Tchad*, mémoire de Master, École Normale Supérieure de N'Djaména

DJOSSOU Gbetoton Nadège Adèle, 2017, *Analyse de l'activité de taxi-moto au Bénin.* Thèse de Doctorat, Université d'Abomey-Calavi, Benin, 164 p.

FOFANA Memon et SANGARÉ Moussa, 2018, A propos des accidents de la route : Analyse des facteurs associés aux accidents des motos-taxis dans le département de Korhogo, East African Scholars Publisher, Volume-1 | Issue-3 | December-2018, DOI: 10.36349/easmb.2018.v01i03.007

KALIEU Christian, 2016, *Surgissement, prolifération et intégration des mototaxis dans les villes camerounaises : les exemples de Douala et Bafoussam.* Thèse, Université de Bretagne Occidentale

KOMENAN Akoua Simon Toussaint et TRAORE Kassoum, 2024, Conséquences socio-économiques des accidents de motos taxis dans les villes de Korhogo et de Bouake (Côte d'Ivoire) in https://www.edition-efua.acaref.net/wp-content/uploads/sites/6/2024/01/Akoua-Simon-Toussaint-KOMENAN.pdf

MAHAMAT HEMCHI Hassane, 2015, Mototaxis ou clandos entre adaptation citoyenne et refus politique au sein de la ville de N'Djamena, CODATU – Energy, Climate and Air quality Challenges : the role of urban transport policies in developing countries, Février 2015, Istanbul, Turkey,

NGARESSEM, G. M., 1998, *Croissance urbaine et problèmes de l'habitat à N'Djamena.* Thèse de Doctorat, Université de Cocody-Abidjan, 419 p.

Police Nationale du Tchad, 2022, *Rapport sur les accidents de la route à N'Djamena.*

RGPH, 2009, *Recensement général de la population et de l'habitat du Tchad.*