



*Mieux Comprendre l'Espace*

# GéoVision

**Revue du Laboratoire Africain de  
Démographie et des Dynamiques Spatiales**

**Département de Géographie -Université Alassane Ouattara**



**Vol.2, N°003, Décembre 2020      ISSN: 2707-0395**

**République de Côte d'Ivoire**

**BP V18 Bouaké 01**

**Téléphone: (+225) 07 06 91 71/ 03 59 34 32/ 05 05 84 01**

**Courriel: [revuegeovision@gmail.com](mailto:revuegeovision@gmail.com)**

**Site Internet: [www.laboraddys.com](http://www.laboraddys.com)**

**Administration de la revue**

**Directeur de publication :** Dr. MOUSSA Diakité, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

**Rédacteur en chef :** Dr. LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

**Rédacteur en chef adjoint :** Dr. ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

**Secrétariat de rédaction** Dr. LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. SORO Nabegue, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. DIARRASSOUBA Bazoumana, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. DOHO Bi Tchan André, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. DJAH Armand Josué, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. KOFFI Kan Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. ETTIEN Dadjia Zenobe, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

**Comité scientifique et de lecture**

Pr. BÉCHI Grah Félix, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

PhD : Inocent MOYO, University of Zululand (Afrique du Sud) / Président de la Commission des études africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI)

Pr. AFFOU Yapi Simplicie, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr. ALOKO N'guessan Jérôme, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr. ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr. BIGOT Sylvain, Université Grenoble Alpes (France)

Professor J.A. BINNS, Géographe, University of Otago (Nouvelle-Zélande)

Pr. BOUBOU Aldiouma, Université Gaston Berger (Sénégal)

Pr. BROU Yao Télésphore, Université de La Réunion (La Réunion-France)

Pr. Momar DIONGUE, Université Cheick Anta Diop (Dakar-Sénégal)

Pr. Emmanuel EVENO, Université Toulouse 2 (France)

Pr. KOFFI Brou Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr. KONÉ Issiaka, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr. Nathalie LEMARCHAND, Université Paris 8 (France)

Pr. Pape SAKHO, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

SOKEMAWU Koudzo Yves, Université de Lomé (Togo)

Dr. Ibrahim SYLLA, MC Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Dr. MOUSSA Diakité, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. VEI Kpan Noel, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr. DIOMANDÉ Béh Ibrahim, MC, Université Alassane Ouattara (Bouaké- Côte d'Ivoire)

### Instructions aux auteurs

Dans le souci d'uniformiser la rédaction des communications, les auteurs doivent se référer aux normes du Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et Sciences Humaines/CAMES. En effet, le texte doit comporter un titre (Times New Roman, taille 12, Lettres capitales, Gras), les Prénom(s) et NOM de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache, l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (250 mots), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser la problématique, la méthodologie et les principaux résultats. Le manuscrit doit respecter la structure d'un texte scientifique comportant : Introduction (Problématique ; Hypothèse compris) ; Approche méthodologique ; Résultats et Analyse ; Discussion ; Conclusion ; Références bibliographiques. Le volume du manuscrit ne doit pas excéder 15 pages, illustrations comprises. Les textes proposés doivent être saisis à l'interligne 1, Times New Roman, taille 11.

**1. Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante :** 1. Premier niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras) ; 1.1. Deuxième niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras, italique) ; 1.2.1. Troisième niveau (Times New Roman, Taille de police 11, gras, italique).

**2. Les illustrations :** les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré ; taille de police 11, gras). La source (centrée) est indiquée en dessous de l'élément d'illustration (Taille de police 10). Ces éléments d'illustration doivent être annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

**3. Notes et références :** 3.1. Éviter les références de bas de pages ; 3.2. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit : -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées. Exemple : (D. MOUSSA, 2018, p. 10) ; -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées). Exemple : D. MOUSSA (2018, p. 10).

**4. La bibliographie :** elle doit comporter : le nom et le (les) prénom (s) de (des) auteur(s) entièrement écrits, l'année de publication de l'ouvrage, le titre, le lieu d'édition, la maison d'édition et le nombre de pages de l'ouvrage. Elle peut prendre diverses formes suivant le cas :

- pour un article : LOUKOU Alain François, 2012, « La diffusion globale de l'Internet en Côte d'Ivoire. Évaluation à partir du modèle de Larry Press », in *Netcom*, vol. 19, n°1-2, pp. 23-42.

- pour un ouvrage : HAUHOUOT Asseypo Antoine, 2002, *Développement, aménagement, régionalisation en Côte d'Ivoire*, EDUCI, Abidjan, 364 p.

- un chapitre d'ouvrage collectif: CHATRIOT Alain, 2008, « Les instances consultatives de la politique économique et sociale », in Morin, Gilles, Richard, Gilles (dir.), *Les deux France du Front populaire*, Paris, L'Harmattan, « Des poings et des roses », pp. 255-266.

- pour les mémoires et les thèses : DIARRASSOUBA Bazoumana, 2013, *Dynamique territoriale des collectivités locales et gestion de l'environnement dans le département de Tiassalé*, Thèse de Doctorat unique, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 489 p.

- pour un chapitre des actes des ateliers, séminaires, conférences et colloque : BECHI Grah Felix, DIOMANDE Beh Ibrahim et GBALOU De Sahi Junior, 2019, Projection de la variabilité climatique à l'horizon 2050 dans le district de la vallée du Bandama, Acte du colloque international sur « *Dynamique des milieux anthropisés et gouvernance spatiale en Afrique subsaharienne depuis les indépendances* » 11-13 juin 2019, Bouaké, Côte d'Ivoire, pp. 72-88

- Pour les documents électroniques : INS, 2010, *Enquête sur le travail des enfants en Côte d'Ivoire*. Disponible à : [http://www.ins.ci/n/documents/travail\\_enfant/Rapport%202008-ENV%202008.pdf](http://www.ins.ci/n/documents/travail_enfant/Rapport%202008-ENV%202008.pdf), consulté le 12 avril 2019, 80 p.

## Éditorial

Comme intelligence de l'espace et savoir stratégique au service de tous, la géographie œuvre constamment à une meilleure compréhension du monde à partir de ses approches et ses méthodes, en recourant aux meilleurs outils de chaque époque. Pour les temps modernes, elle le fait à l'aide des technologies les plus avancées (ordinateurs, technologies géospatiales, à savoir les SIG, la télédétection, le GPS, les drones, etc.) fournissant des données de haute précision sur la localisation, les objets et les phénomènes. Dans cette quête, les dynamiques multiformes que subissent les espaces, du fait principalement des activités humaines, offrent en permanence aux géographes ainsi qu'à d'autres scientifiques des perspectives renouvelées dans l'appréciation approfondie des changements opérés ici et là. Ainsi, la ruralité, l'urbanisation, l'industrialisation, les mouvements migratoires de populations, le changement climatique, la déforestation, la dégradation de l'environnement, la mondialisation, etc. sont autant de processus et de dynamiques qui modifient nos perceptions et vécus de l'espace. Beaucoup plus récemment, la transformation numérique et ses enjeux sociaux et spatiaux ont engendré de nouvelles formes de territorialité et de mobilité jusque-là inconnues, ou renforcé celles qui existaient au préalable. Les logiques sociales, économiques et technologiques produisant ces processus démographiques et ces dynamiques spatiales ont toujours constitué un axe structurant de la pensée et de la vision géographique. Mais, de plus en plus, les sciences connexes (sciences sociales, sciences économiques, sciences de la nature, etc.) s'intéressent elles aussi à l'analyse de ces dynamiques, contribuant ainsi à l'enrichissement de la réflexion sur ces problématiques. Dans cette perspective, la revue GéoVision qui appelle à observer attentivement le monde en vue de mieux en comprendre les évolutions, offre aux chercheurs intéressés par ces dynamiques, un cadre idéal de réflexions et d'analyses pour la production d'articles originaux. Résolument multidisciplinaire, elle publie donc, outre des travaux géographiques et démographiques, des travaux provenant d'autres disciplines des sciences humaines et naturelles. GéoVision est éditée sous les auspices de la Commission des Études Africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI), une instance spécialement créée par l'UGI pour promouvoir le débat académique et scientifique sur les enjeux, les défis et les problèmes spécifiques de développement à l'Afrique. La revue est semestrielle, et paraît donc deux fois par an.

Bouaké, le 16 Septembre 2019

La rédaction

## **AVERTISSEMENT**

Le contenu des publications n'engage que leurs auteurs. La revue GéoVision ne peut, par conséquent, être tenue responsable de l'usage qui pourrait en être fait.

**SOMMAIRE**

NIAMEY À L'HEURE DU COVID-19. LE QUOTIDIEN À L'ÉPREUVE: <b>ABDOU YONLIHINZA Issa<sup>1</sup></b> , <b>YAYE SAIDOU Hadiara<sup>2</sup></b> , <b>BOUBACAR AKALI Haoua<sup>3</sup></b> , <b>MOTCHO Kokou Henri<sup>4</sup></b> .....	9
GESTION DE LA PANDÉMIE DE COVID-19 : LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE COMME LEVIER DE RÉPONSE ET DE MAINTIEN DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES A LA FRONTIÈRE IVOIRO-BURKINABÉ: <b>SOMA Assonsi</b> .....	22
INEGALITÉS SEXUELLES DE SCOLARISATION DANS LE NORD DE LA CÔTE D'IVOIRE : <b>TANOAH Ané Landry<sup>1</sup></b> et <b>KAFANDO Benoit<sup>2</sup></b> .....	35
ENJEUX ET DEFIS DE LA GOUVERNANCE FONCIERE DANS LA COMMUNE DE SEME-PODJI (SUD-BENIN) : <b>TOGNON Mivossin Philippe<sup>1</sup></b> ; <b>AHODO-OUNSOU Nadohou Alodédji Richard<sup>2</sup></b> , <b>TOHOZIN Antoine Yves<sup>3</sup></b> .....	47
ACCROISSEMENT DEMOGRAPHIQUE ET EXTENSION SPATIALE DE LA COMMUNE I DU DISTRICT DE BAMAKO : <b>KONATE T. Ibrahim</b> .....	62
BABBAN TAPKI, UN ARRONDISSEMENT COMMUNAL SOUS INTEGRE A LA VILLE DE ZINDER : DIANOSTIC ET PERCEPTIONS SPATIALES : <b>ADAMOU Abdoulaye<sup>1</sup></b> ; <b>ABDOU Harou<sup>2</sup></b> et <b>KAILOU DJIBO Abdou<sup>3</sup></b> .....	79
EXTENSION URBAINE ET ACCES A LA TERRE AGRICOLE DANS LA VILLE DE SAKETE AU BENIN : <b>KOMBIENI M'Bouaré Frédéric<sup>1</sup></b> et <b>SABI YO BONI Azizou<sup>2</sup></b> .....	95
DYNAMIQUE FONCIERE ET ACCES A LA TERRE DANS LE DEPARTEMENT DE KANTCHE AU NIGER : <b>MAMAN WAZIRI MATO Zaneidou<sup>1</sup></b> ; <b>CANTORRIGI Nicola Luca<sup>2</sup></b> et <b>SOULEY Kabirou<sup>3</sup></b> .....	107
MODES D'ACCÈS AU LOGEMENT ET DÉVELOPPEMENT URBAIN DE L'AGGLOMÉRATION DE COTONOU (BÉNIN) : <b>CHABI Moïse<sup>1</sup></b> et <b>ADEGBINNI Adéothy<sup>2</sup></b> .....	119
LES ACTIVITES ARTISANALES DANS LE DYNAMISME SOCIO-ÉCONOMIQUE ET SPATIAL À MARCORY ZONE 4: <b>WADJA Jean-Bérenger<sup>1</sup></b> et <b>YAO Koffi Bertrand<sup>2</sup></b> .....	132
EXPLOITATION AURIFÈRE ET RISQUE D'INSECURITÉ ALIMENTAIRE DANS LA SOUS-PREFECTURE DE HIRÉ (CÔTE D'IVOIRE) : <b>KOUASSI Kobenan Christian Venance<sup>1</sup></b> ; <b>GUY Matthieu Ettien Afforo<sup>2</sup></b> ; <b>ASSUE Yao Jean-Aimé<sup>3</sup></b> et <b>KOFFI Brou Émile<sup>4</sup></b> .....	143
HISTORIQUE DU RAPPORT ENTRE CHANGEMENT CLIMATIQUE, INSECURITE ALIMENTAIRE ET LA FLAMBEE DES PRIX CEREALIERES SUR LES MARCHES DE BANDE SUD DU NIGER : <b>ISSA Issoufou<sup>1</sup></b> et <b>OUMAROU Issoufou<sup>2</sup></b> .....	158
EFFETS DES INTRANTS AGRICOLES BIOCHIMIQUES SUR LES SOLS ET LES FÉCULENTS DANS LA COMMUNE DE DJAKOTOMEY166 <b>EDOUVOH Charlot Mianikpo<sup>1</sup></b> et <b>FANGNON Bernard<sup>2</sup></b> .....	166
PALMIER Á HUILE: RICHESSE CULTURELLE ET ÉCONOMIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT LOCAL DURABLE DE ZAGNANADO AU BÉNIN : <b>KOUARO Ouassa Monique<sup>1</sup></b> et <b>MONRA Abdoulaye Benon<sup>2</sup></b> .....	172

CARTOGRAPHIE DU TRACE DES COULOIRS DE TRANSHUMANCE DANS LA COMMUNE DE ZAGNANADO AU BENIN : <b>AGBON Apollinaire Cyriaque<sup>1</sup>; TCHIBOZO A.M. Éric<sup>2</sup>; AZONDAHO Arnaud Samuel<sup>3</sup> et CHAFFRA Sylvestre Abiola<sup>4</sup></b> .....	185
DYNAMIQUE SPATIO-TEMPORELLE DES FEUX DE BROUSSE DANS LES MILIEUX DE SAVANES DE LA COTE D'IVOIRE DE 2001 A 2019 : <b>KONE Moussa<sup>1</sup> et MAIGA Saly Ramata<sup>2</sup></b> .....	200
RICHESSE FLORISTIQUE ET IMPORTANCE SOCIO-ENVIRONNEMENTALE DES ADVENTICES DES CULTURES CEREALIERES EN PAYS KABYE (NORD-TOGO) : <b>BOUKPESSI Tchaa</b> .....	215
DIVERSITÉ FLORISTIQUE ET ETHNOBOTANIQUE DES PLANTES SAUVAGES COMESTIBLES DANS LA PRÉFECTURE D'ASSOLI (CENTRE-TOGO) : <b>ALASSANE Abdourazakou</b> .....	229
ETUDES DES EXPERIENCES DU PROJET DE GESTION DES RESSOURCES NATURELLES (PGRN) DE 1993-1998 EN MATIERE DE CONSERVATION DES EAUX ET DES SOLS DANS LE CERCLE DE KAYES : CAS DE BONGOUROU, DIAKALEL, DINGUIRALOGO ET TAFASSIRGA : <b>SOUMARE Abdramane Sadio</b> .....	243
FLECHE D'AGAMADIN LOULOU MIN SUR LE LITTORAL BENINOIS, UN ECOSYSTEME FRAGILE SOUS PRESSION URBAINE : <b>MAKPONSE Makpondéou</b> , .....	258
CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES ET FONCTIONS DES PLANTATIONS EN ALIGNEMENT À DAKAR (SÉNÉGAL) : <b>DEME Mamoudou<sup>1</sup> ; BADIANE Sidia Diaouma<sup>2</sup> et THIAW Diatou<sup>3</sup></b> .....	278
IMPORTANCE SOCIETALE DES HERITAGES GEOMORPHOLOGIQUES DANS LE BASSIN DE L'ANIE (CENTRE-TOGO) : <b>KABISSA Massama-Esso<sup>1</sup>, KOLGMA Kolgma-Waye Jonas<sup>2</sup> et GNONGBO Tak Youssif<sup>3</sup></b> .....	290
ADAPTATION DES PRODUCTEURS AGRICOLES AUX RISQUES CLIMATIQUES DANS LE DOUBLET NATITINGOU-TOUCOUNTOUNA : <b>ADOUVO Carin Narcisse<sup>1</sup>, YABI Ibouma<sup>2</sup> et OGOUWALE Euloge<sup>2</sup></b> .....	303
PRATIQUES PAYSANNES DES COMMUNAUTES RIVERAINES DE LA FORET CLASSEE DE LA KERAN AU NORD-TOGO ET IMPACT SUR LA DYNAMIQUE DE L'OCCUPATION DU SOL : <b>ALEME Aniko<sup>1</sup>, KOUMOI Zakariyao<sup>2</sup>, SOUSSOU Tatongueba<sup>3</sup></b> .....	316
CARTOGRAPHIE DE LA VULNERABILITE DES AQUIFERES A LA POLLUTION PAR LE MODELE DRASTIC-SIG : CAS DU BASSIN VERSANT DU LAC DEM (BURKINA FASO) : <b>OUÉDRAOGO Blaise<sup>1</sup>, GANSAONRE Raogo Noel<sup>2</sup>, SAWADOGO Ibrahim<sup>3</sup></b> .....	333
IMPLICATIONS SOCIO-SPATIALES ET ENVIRONNEMENTALES DE L'ÉGRENAGE DU COTON À PEHUNCO AU BÉNIN : QUELLES RESPONSABILITÉS SOCIÉTALES POUR L'ENTREPRISE ET L'ACTEUR PUBLIC ? : <b>ALE Agbachi Georges</b> .....	355
IMPACTS DES VARIABILITES HYDRO-PLUVIOMETRIQUES SUR L'APPROVISIONNEMENT OPTIMAL DE L'EAU POTABLE DANS LA REGION DU BELIER (CENTRE DE LA CÔTE	

D'IVOIRE) : <b>DIOMANDÉ Bèh Ibrahim<sup>1</sup></b> ; <b>KANGA Kouakou Hermann Michel<sup>2</sup></b> et <b>YAO Kouakou Pacôme<sup>3</sup></b> .....	<b>365</b>
CARTOGRAPHIE DES LINEAMENTS POUR LA RECHERCHE GEOLOGIQUE ET MINIERE DANS LE DEGRE CARRE DE KOUDOUGOU : <b>SIRIMA B. Abdoulaye<sup>1</sup></b> , <b>SOME Yélézouomin Stéphane Corentin<sup>2,1</sup></b> , <b>YAMEOGO Augustin<sup>2</sup></b> , <b>Dapola Evariste Constant DA<sup>1</sup></b> .....	<b>378</b>
PARAMETRES TOPOCLIMATIQUES ET DYNAMIQUE DES INONDATIONS DANS LA VILLE DE MAN (CÔTE D'IVOIRE) : <b>SORO Nambégué<sup>1</sup></b> , <b>KOUAKOU Kikoun Brice-Yves<sup>2</sup></b> .....	<b>394</b>
APPORT DES ÉMIGRÉS AGRICOLES DANS LA MUTATION SOCIO-ÉCONOMIQUE ET SPATIALE DU TCHEWI DANS LE DÉPARTEMENT DE TIÉBISSOU (CÔTE D'IVOIRE) : <b>KOFFI Kouassi<sup>1</sup></b> et <b>ALOKO N'Guessan Jérôme<sup>2</sup></b> .....	<b>405</b>
RÉSEAU ROUTIER ET PERFORMANCE DES SERVICES DE TRANSPORT DANS LA COMMUNE DE LALO AU BÉNIN : <b>HOUINSOU Tognidé Auguste<sup>1</sup></b> et <b>NASSIHOUNDE Cocou Blaise<sup>2</sup></b> .....	<b>419</b>
ÉMERGENCE DES TIC ET PÉRÉNNITÉ DES PHOTOGRAPHES PROFESSIONNELS DANS LES ARRONDISSEMENTS D'ABOMEY-CALAVI ET DE GODOMEY (COMMUNE D'ABOMEY-CALAVI, BÉNIN) : <b>KOMBIENI A. Hervé</b> .....	<b>432</b>



## NIAMEY À L'HEURE DU COVID-19. LE QUOTIDIEN À L'ÉPREUVE

**ABDOU YONLIHINZA Issa<sup>1</sup>, YAYE SAIDOU Hadiara<sup>2</sup>, BOUBACAR AKALI Haoua<sup>3</sup>, MOTCHO Kokou Henri<sup>4</sup>**

<sup>1-</sup> yolehinza@gmail.com, Université Abdou Moumouni ; <sup>2-</sup> hadiara18@yahoo.fr, Université Abdou Moumouni ; <sup>3-</sup> boubacar.haoua@yahoo.fr, Université Abdou Moumouni ; <sup>4-</sup> motchohenri@gmail.com; Université Abdou Moumouni

### Résumé

Depuis décembre 2019, le monde entier est touché par le Covid-19, une pandémie qui a fait des milliers de victimes. Le continent africain n'est pas épargné par cette pandémie. Elle lui coûte non seulement des vies humaines mais perturbe également le fonctionnement des territoires dans la pratique des activités au quotidien. L'exemple de Niamey, la ville-capitale du Niger est emblématique de la perturbation de la mobilité quotidienne des populations et de la petite restauration de rue. En effet, pour faire face à la maladie et éviter la propagation du virus, le gouvernement nigérien a décrété un état d'urgence sanitaire sur toute l'étendue du territoire national qui vise à donner des pouvoirs de police à l'autorité administrative pour endiguer de manière adaptée et proportionnelle la maladie en fonction de son évolution spatiale et temporelle. Cela a généré huit mesures préventives dont les principales sont : couvre-feu et isolement de la ville de Niamey, fermeture des gares routières, de l'aéroport international Diori Hamani et des établissements scolaires, limitation des rassemblements importants de personnes et du nombre de passagers dans les transports en commun, réduction du personnel administratif au strict minimum, etc. Ces mesures ont contribué à restreindre considérablement les activités socio-économiques de la capitale. Il s'agit, ici, d'analyser l'impact de cette pandémie sur deux activités de l'économie populaire : le transport collectif et la petite restauration marchande de rue. Pour cela, des investigations ont été effectuées auprès des professionnels et usagers des transports collectifs, des restaurateurs de la rue et des autorités municipales de la ville de Niamey. Il en ressort une mobilité considérablement réduite de la population et donc une baisse drastique des activités du transport collectif et de la petite restauration marchande de rue à cause des mesures préventives qui ont pendant près de cinquante jours bouleversé les conditions de vie des Niaméens.

**Mots clés :** Niamey ; Pandémie ; Crise sanitaire ; Transport ; Restauration.

## NIAMEY AT THE TIME OF COVID-19. DAILY LIFE PUT TO THE TEST

### Abstract

Since December 2019, the whole world has been affected by Covid-19, a pandemic that has claimed thousands of lives. The African continent is not spared by this pandemic. It not only costs him human lives but also disrupts the functioning of the territories in the practice of daily activities. The example of Niamey, the capital city of Niger, is emblematic of the disruption of the daily mobility of populations and of street food. Indeed, to face the disease and prevent the spread of the virus, the Nigerien government has declared a state of health emergency throughout the national territory which aims to give police powers to the administrative authority to contain in an adapted and proportional way the disease according to its spatial and temporal evolution. This generated eight preventive measures, the main ones of which are: curfew and isolation of the city of Niamey, closure of bus stations, Diori Hamani international airport and schools, limitation of large gatherings of people and the number of passengers. In public transport, reduction of administrative staff to the strict minimum, etc. These measures have contributed to considerably restricting the socio-economic activities of the capital. The aim here is to analyse the impact of this pandemic on two activities of the popular economy: public transport and small street food restaurants. To do this, investigations were carried out with professionals and users of public transport, street restaurateurs and municipal authorities in the city of

*Niamey. The result is a considerably reduced mobility of the population and therefore a drastic drop in the activities of public transport and small street food restaurants because of the preventive measures which, for nearly fifty days, upset the living conditions of Niameans.*

**Key words:** Niamey; Covid-19 Pandemic; Health crisis; Transport; Restoration.

## **Introduction**

Le Covid-19 est une maladie à coronavirus dont le monde a découvert l'existence en décembre 2019. Les premiers cas ont été découverts dans la ville de Wuhan dans le Sud-Est de la Chine. L'Organisation Mondiale de la Santé a donné l'alerte en janvier 2020. La mondialisation faisant du monde un village planétaire, le Covid-19 respecte son époque et se propage à une vitesse proportionnelle au rythme de la mobilité des personnes et des biens dans le monde. Les gouvernements réagissent à travers un arsenal de mesures face à la pandémie et les populations notamment urbaines subissent les conséquences de ces mesures qui bouleversent leur quotidien.

Les foules denses de lieux typiquement urbains comme les marchés ou les transports en commun semblent avoir joué un rôle essentiel dans la diffusion initiale de l'épidémie. Du reste, l'image de villes vides d'âmes et à l'arrêt qui a fait le tour du monde dans un contexte d'économie de marché illustre une suspension extraordinaire de l'urbanité dans ses logiques. Toujours est-il, à en croire Jacques Lévy (2020, page 1) : « *on pourrait s'attendre à ce que les grandes villes soient beaucoup plus touchées que les autres espaces* » à cause, certainement, de la concentration des infrastructures de mobilité et des interactions plus intenses et plus rapprochées qu'ailleurs.

Au Niger, dès le 13 mars 2020, le gouvernement a pris, en conseil des ministres, des mesures préventives. Elles consistaient en l'annulation de tous les événements internationaux programmés se tenir au Niger et l'interdiction de tous les regroupements de plus de 1 000 personnes au début de la crise, puis de 50 personnes le 17 mars en plus de la fermeture des lieux de spectacle. Le 19 mars 2020, le pays enregistre son premier cas de Covid-19 à Niamey. Dès le 17 avril, des cas de Covid-19 sont déclarés à l'intérieur du pays. Pour rompre la chaîne de propagation, le 27 mars, le gouvernement nigérien proclame l'état d'urgence sanitaire sur toute l'étendue du territoire national. La ville de Niamey, considérée comme épice de la maladie, a focalisé l'essentiel des restrictions. Ainsi, la ville a été mise en isolement et coupée du reste du pays à partir du 29 mars alors que la veille, un couvre-feu était instauré de 19 heures à 6 heures sur toute l'agglomération urbaine.

Pour une ville comme Niamey, ce fut une épreuve sans précédent. En quoi le covid-19 a-t-il bouleversé le quotidien des Niaméens et durement éprouvés leurs activités ? Il s'agit, ici, d'apprécier l'impact de la pandémie du coronavirus sur le quotidien des Niaméens notamment sur deux secteurs de l'économie populaire que sont le transport collectif et la petite restauration marchande de rue. Pour ce faire, le plan de l'article comprend d'une part la présentation du cadre méthodologique et de la ville et d'autre part de l'impact du Covid-19 sur le transport collectif et la petite restauration marchande de rue. Un troisième point est consacré aux discussions sur les enseignements à tirer de la gestion de la pandémie à Niamey, la capitale du Niger.

## **1. Matériel, méthode et présentation de la ville de Niamey**

### **1.1. Méthodologie**

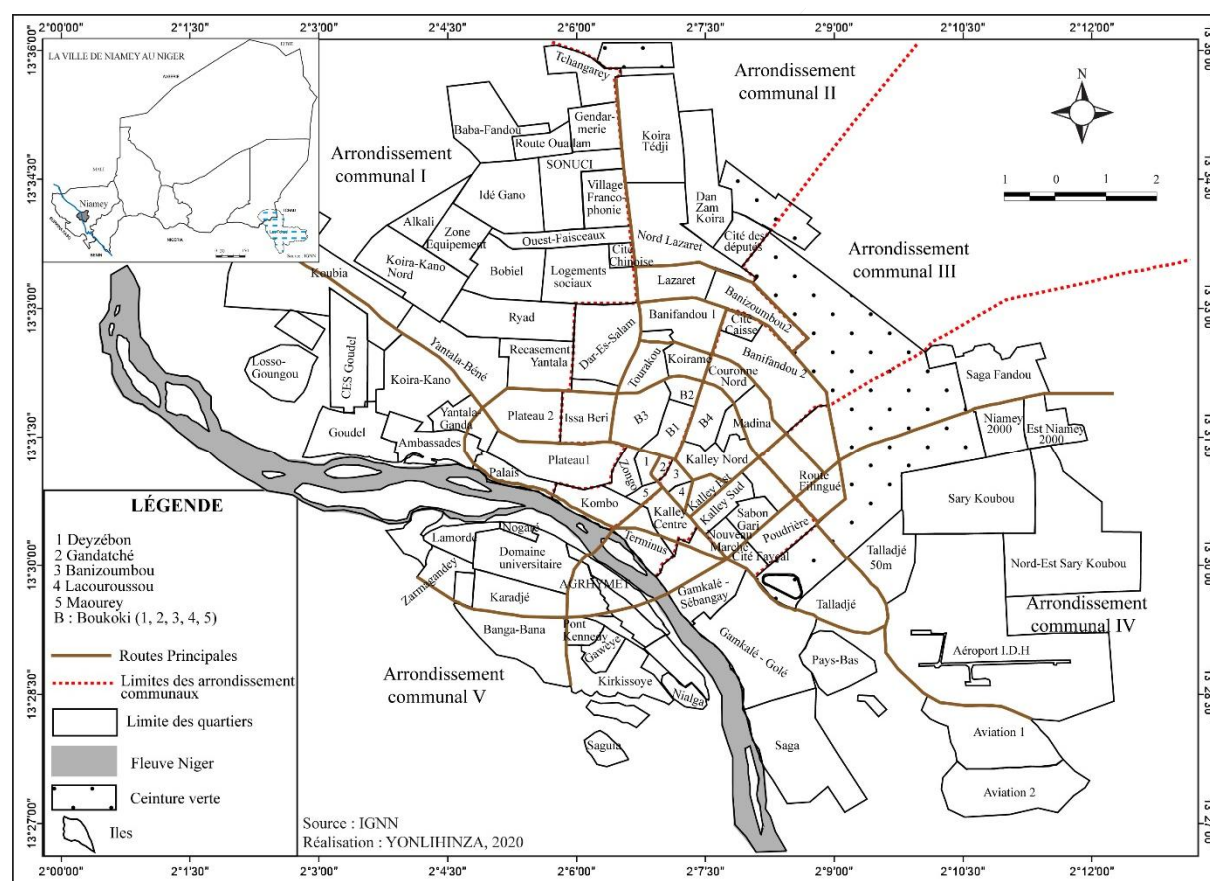
L'appareillage méthodologique utilisé a d'abord mobilisé l'actualité. En effet, le Covid 19 fut l'un des phénomènes les plus médiatisés que l'humanité ait connu. C'est tout naturellement que les communiqués du gouvernement et du comité de gestion de cette pandémie font partie de nos sources d'information. Ils permettent de suivre l'évolution quotidienne de la pandémie notamment sa vitesse de propagation en termes de morbidité, de guérison et de mortalité mais aussi de diffusion sur l'étendue du territoire de la république du Niger et enfin les réactions du gouvernement. Nous avons, ensuite, utilisé les premiers résultats de la recherche en sciences sociales. Enfin, la ville de Niamey étant le

terrain de réflexion, la nécessité d'aller au plus près de la réalité vécue a imposé la collecte de certaines informations. Pour ce faire, les observations effectuées dans la ville ont permis d'appréhender le ressenti des populations par rapport au Covid 19. Ces observations ont été suivies d'entretiens avec les principaux groupes : les syndicats et conducteurs de taxis, les restaurateurs de la rue, des fonctionnaires de la ville de Niamey.

## 1.2. Niamey, une ville aux territoires divers

Petit village, au début du 20<sup>ème</sup> siècle, Niamey (figure 1) est devenue, en un siècle, une métropole africaine avec près de 1,5 million d'habitants. Elle a pris son envol démographique à partir de 1952, lorsqu'elle est devenue la première ville avec seulement 12 000 hab. Elle a, depuis lors, distancé de loin les autres villes du Niger. A titre d'exemple, elle compte autant d'habitants que les dix principales villes du pays et concentre 4 citoyens nigériens sur 10. Elle poursuit sa croissance démographique au rythme annuel de près de 4 %, soit un doublement de sa population tous les 15 ans. Sur le plan spatial, sa superficie est passée de 860 ha en 1960 à près de 30 000 ha aujourd'hui, soit une multiplication par 35 de l'aire urbaine en 60 ans (K-H. MOTCHO, 2019, p. 300). Cet étalement urbain est à la fois le résultat de l'explosion démographique et de l'horizontalité de la ville qui ne permet pas d'avoir des densités élevées. Aujourd'hui la rapide croissance de Niamey lui pose des problèmes de gestion que les différents plans d'urbanisme et subdivisions administratives qui en ont découlé, initiés depuis l'indépendance du Niger en 1960, n'ont pas permis de résoudre.

Figure 1 : Présentation de la ville de Niamey

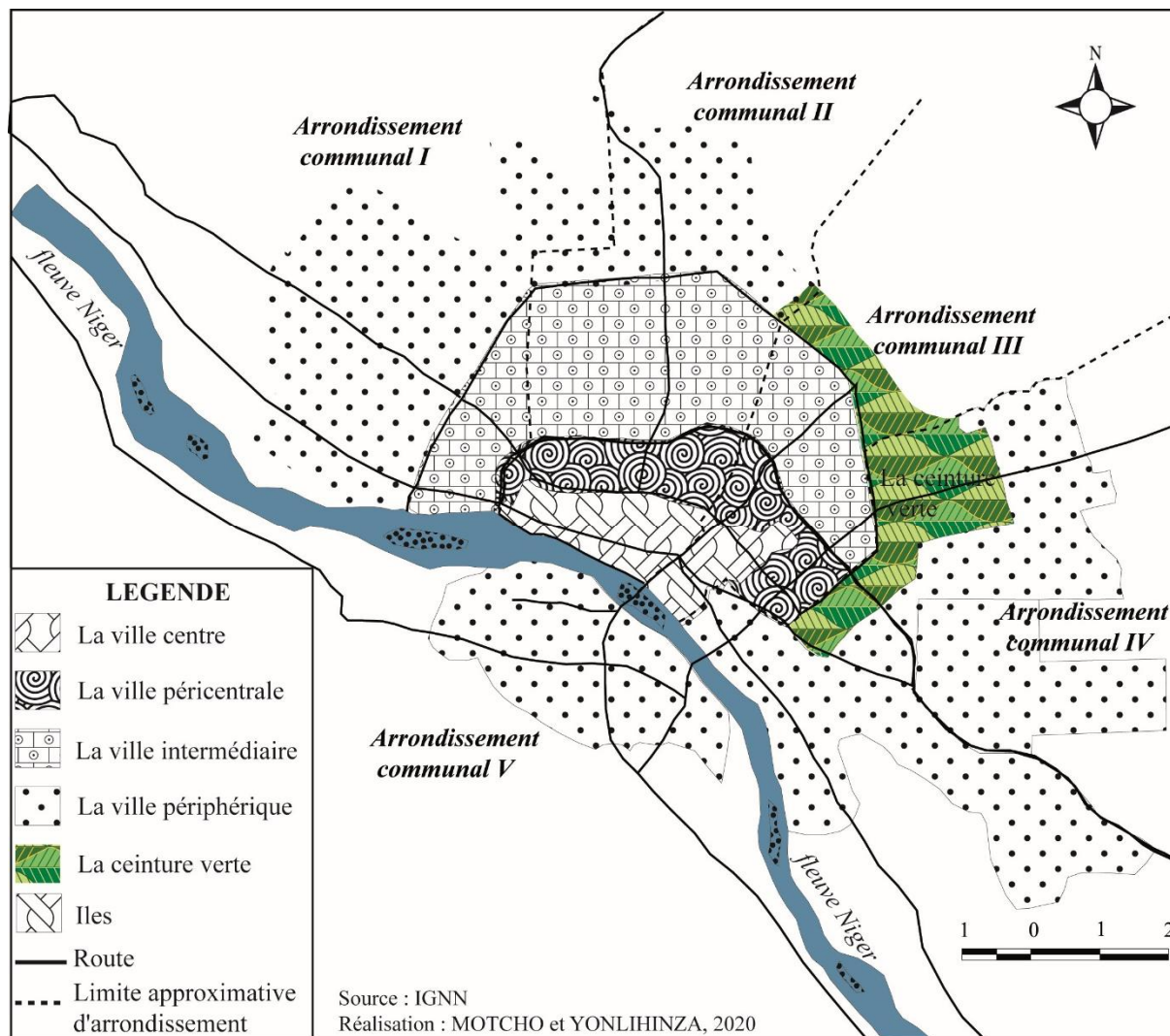


Devant l'échec des découpages administratifs basés sur les terroirs villageois et du fait qu'ils ne rendent compte ni du fonctionnement de la ville ni de la distribution spatiale des VRD (voirie, réseau et divers), une analyse synoptique du fait urbain prenant en compte les différentes fonctions de la ville, la

discontinuité spatiale de l'habitat et la distribution des infrastructures essentielles permet de mieux comprendre son fonctionnement et de distinguer pour Niamey quatre territoires (figure 2) :

La ville centre, composée de la cité intérieure et de la zone administrative, est caractérisée par la concentration des activités commerciales et administratives et de plus en plus par la construction d'immeubles à étages dans le triangle commercial formé par le marché Katako au Nord, le Grand marché à l'Ouest et la zone commerciale du Petit marché à l'Est. Ces activités économiques sont en train de chasser les populations des premiers quartiers de la ville composés autrefois d'habitat de cour en banco en cours de taudification dépourvu de tout confort ;

**Figure 2 : Les territoires de la ville de Niamey**



La ville péricentrale, située entre le boulevard de l'Indépendance et celui du Mali Béro, est la première excroissance de Niamey. Outre des logements, elle porte surtout des équipements scolaires, culturels, sportifs, religieux, commerciaux, de services et les gares des compagnies privées de transport interurbain. La concentration des activités économiques et sociales dans cette zone en a fait à la fois un terminus pour les déplacements provenant des villes intermédiaires et périphériques, et une zone de transit pour la circulation allant de la périphérie vers le centre-ville et inversement ; la ville intermédiaire, située entre les boulevards Mali Béro et Tanimoune, abrite une population mixte composée de la classe moyenne habitant dans des villas ou dans des célibatorium en dur, et des petites gens dans l'habitat de cour en banco ou dans des cases en paillote sises dans les parcelles non encore

mises en valeur. La zone accueille aussi la plupart des marchés secondaires et la zone artisanale de Niamey qui borde le nord du boulevard Mali Béro et porte également des équipements socioéconomiques, culturels et sportifs qui ont engendré le développement de nouveaux espaces de centralité autour des marchés secondaires, transformant ainsi cette périphérie proche du centre-ville en zone d'activité économique et de transit ; et enfin la ville périphérique qui est surtout un dortoir. C'est la discontinuité spatiale de l'habitat qui permet de caractériser les zones périphériques de Niamey. Cette discontinuité qui tient à 4 facteurs (les camps militaires, le couple boulevard Tanimoun - ceinture verte, la morphologie du terrain et enfin le fleuve Niger) permet de distinguer les quartiers périphériques de Niamey.

La répartition de la population et des ménages selon leur taille en fonction des différents territoire de la ville (Tableau 1) montre que plus on s'éloigne du centre-ville, plus la population et la taille des ménages augmentent et inversement ; leur densité par contre chute de la zone péricentrale vers la périphérie ; la faible densité de la ville centre est le résultat de la concentration des services et activités commerciales qui génèrent des mutations foncières, notamment le remplacement des vieilles concessions en banco de la cité intérieure par des marchés privés, des entrepôts et des immeubles à étages abritant commerces et services. Dans la zone administrative, l'habitat résidentiel abrite une population aisée dans de vastes villas très faiblement peuplées. Ici aussi on assiste de plus en plus à la transformation de ces villas résidentielles en lieux de services, voir en hôtels ou restaurants. Il en découle une taille des ménages beaucoup plus faible ici qu'ailleurs dans la ville. On constate aussi que plus on s'éloigne du centre-ville, plus la taille des territoires augmente et plus les VRD (voirie, réseau et divers) se réduisent drastiquement jusqu'à se limiter à leur simple expression qui est une voie non aménagée d'accès aux résidences qui sont malheureusement non connectées aux réseaux d'eau courante et d'électricité et dépourvues de tout assainissement collectif (collecte, évacuation et traitement des ordures et des eaux usées). Cette situation corrobore la maxime selon laquelle plus la densité est faible plus les coûts d'agglomérations sont élevés. Et comme Niamey est une ville sahélienne et pauvre, les périphéries sont, par conséquent, dépourvues de l'essentiel des infrastructures urbaines pendant de longues années. Enfin, l'organisation actuelle de la ville en couronne induit des déplacements quotidiens à pied, en voiture et moto entre les différents territoires de Niamey dont l'étalement a entraîné une hiérarchisation du commerce informel et des activités artisanales de rue.

**Tableau 1 : Répartition des territoires de la ville de Niamey par superficie, population, taille des ménages (en %) et par densité de population**

Territoires de Niamey	Superficie (ha)	Population (%)	Hab/ménage	Densité (hab/ha)
Ville centre	860	2,18	5,23	49
Zone péricentrale	1 110	11,39	5,57	121
Zone intermédiaire	3 205	29,94	6,19	101
Zone périphérique	20 325	56,49	6,22	23
Total	25 500	100,00	6,00	38

Source : INS, 2012

## 2. Résultats

L'organisation de Niamey engendre donc des déplacements entre les différents territoires de la ville. Ces mouvements de population dans la ville s'effectuent, pour le plus grand nombre des Niaméens, en transport collectif vétuste, bondé aux heures de pointe, en nombre insuffisant et toujours peu confortable. En dehors des vastes espaces à parcourir quotidiennement dans ces transports collectifs, l'étalement urbain de Niamey a aussi multiplié l'utilisation croissante de la petite restauration marchande de rue. Faute de pouvoir préparer, de pouvoir regagner leur domicile pour prendre leur repas de midi beaucoup de Niaméens mangent hors du domicile en fonction de leurs moyens (H. BOUBACAR AKALI, 2019, p.115) dans les restaurants de rue. Certains achètent ces plats cuisinés et

vendus dans la rue pour compléter ou diversifier leurs repas. Ce sont toutes ces pratiques de mobilité et de restauration que le Covid-19 a impacté à travers les mesures prises par le gouvernement pour rompre la chaîne de propagation de la maladie à Niamey.

### **2.1. Du Covid-19 à une mobilité perturbée à Niamey**

La mobilité est un élément central de l'urbanisation. Elle constitue un enjeu majeur pour la ville de Niamey où les transports collectifs supportent l'essentiel des déplacements pendulaires, c'est-à-dire les déplacements journaliers des populations de la ville centre vers les quartiers périphériques. Ces mouvements de population dans la ville s'effectuent pour le plus grand nombre des Niaméens dans des *taxi tête rouge* offrant 4 places assises qui sillonnent la capitale de la ville centre à la ville intermédiaire en passant par la ville péricentrale, des taxis suburbains de lignes (*talladjé-talladjé*, *Lazaret-lazaret*, *Bassora-bassora*) dotés de 8 à 12 places et les minibus *faba-faba* qui pénètrent dans les coins les plus reculés des quartiers périphériques (H. YAYE SAIDOU 2014, p 140). La capacité de ce dernier mode de transport collectif suburbain est de 19 à 20 places assises. La caractéristique principale de ces différents modes de transport collectif, est qu'ils sont inconfortables et toujours bondés aux heures de pointe du fait d'une offre de transport public largement inférieure à une demande toujours en hausse avec la croissance de la population. Cette surcharge est responsable de la promiscuité et de la mauvaise hygiène constatées dans ces véhicules. De façon prémonitoire, T. CRESSWEL (2016, p 2) considérait la mobilité à la fois comme « *le sang vital de la modernité et le virus qui menace de la détruire* ». La mobilité est justement aujourd'hui au cœur de la crise sanitaire du Covid-19. La promiscuité caractérisée dans les transports publics et les longues durées de trajet peuvent constituer des facteurs de propagation du virus comme le démontre l'article paru sur le site [www.scienceetaveni.fr](http://www.scienceetaveni.fr) qui stipule que : « *le premier facteur de propagation reste la promiscuité* ». Aussi, pour parer aux risques de propagation de la maladie à coronavirus dans la ville, le 11 avril 2020, le Président de la délégation spéciale de Niamey a pris un arrêté, conformément aux cinq mesures barrières prise par le gouvernement, limitant le nombre de passagers dans les transports en commun à 3 personnes au lieu de 4 dans « *les taxis tête rouge* » et 8 contre 19 personnes auparavant dans les *faba-faba*. Cette mesure a pour but le respect de la distanciation physique entre les usagers. Les autorités municipales ont aussi exigé le port de masque respiratoire communément appelé bavette aux conducteurs et à leurs clients. Pour ce faire, elles ont distribué gratuitement des masques aux conducteurs de taxis, et doté les syndicats des conducteurs de taxi de moyens de lavage régulier des mains. Il va sans dire que ces trois mesures sont difficilement applicables pour ce secteur vital de l'économie urbaine comme en témoigne les responsables des syndicats des conducteurs de taxis : *Tous les taximen ne portent pas la bavette. Le Président de la délégation spéciale de Niamey a pourtant donné à tous les conducteurs une bavette. Les clients aussi viennent à nous sans bavette.* Quant au dispositif de lavage des mains à l'eau et au savon, il est impossible à mettre en œuvre ; de même que doter chaque taxi de gel hydroalcoolique est impensable compte tenu du faible coût de la course qui ne permet pas d'acheter ce produit en sus des coûts de fonctionnement des véhicules. Le port du masque n'est pas gagné car conducteurs et clients des transports collectifs y sont réfractaires prétextant la canicule qui entraîne transpiration et difficultés de respirer avec le masque. Certains reprochent aussi aux masques de faire mal aux pavillons des oreilles et d'autres enfin que le masque limite la portée de la voix. Conséquences, les gestes barrières ne sont respectés ni par les conducteurs ni par les usagers des transports collectifs malgré les mesures d'accompagnement, les risques de contamination et les menaces de sanction du gouverneur de la région de Niamey et du Président de la délégation de la ville de Niamey. Il faut aussi reconnaître que la mise en œuvre des sanctions en cas de refus est biaisée par le fait que les sanctions ne s'appuient pas sur des textes réglementaires.

### **2.2. Le transport collectif à rude épreuve**

La maladie à coronavirus a bouleversé les habitudes et les repères des Niaméens. Des voyages les plus lointains aux mouvements les plus anodins de la vie quotidienne, les déplacements sont la première cible des mesures adoptées contre le Covid-19. C'est ainsi que la municipalité de Niamey s'est engagée, en sus des cinq mesures barrières, au respect des mesures prises par le gouvernement notamment

l'isolement de la ville de Niamey, l'instauration d'un couvre-feu de 19 h à 6 h du matin et l'interdiction de rassemblement de plus de 50 personnes. Toutes ces mesures ont une répercussion sur la mobilité des Niaméens.

Si l'isolement de la ville a pour objectif de contenir la pandémie à Niamey, il est ressenti comme un manque à gagner pour le transport collectif qui dessert les principales gares routières de la capitale dont les activités, du fait de cette mesure, sont suspendues pendant cinquante-six jours. L'instauration du couvre-feu de 19 h à 6 h a aussi réduit, la durée des activités des taxis urbains, à 6 h par jour au lieu de 12 h voire 24 h pour les taxis conduits par des *kamamini*<sup>1</sup>. En réduisant la durée de l'activité des taxis collectifs, l'administration a réduit derechef leurs gains journaliers créant ainsi un conflit entre propriétaires et conducteurs de taxi qui n'arrivent plus à honorer le versement journalier malgré sa réduction de 7 000 à 4 000 F CFA. Enfin, l'interdiction de rassemblement de plus de 50 personnes, a durci la mesure gouvernementale en interdisant aux Niaméens de participer aux cérémonies de mariage, de baptême et de décès ainsi que la fréquentation des lieux de culte (mosquées et églises) qui regroupent généralement des centaines voire des milliers de personnes. Le covid-19, à travers cette mesure, déshumanise les Niaméens en interdisant tout regroupement de plus de 50 personnes pour partager avec leurs parents, amis et connaissances leur joie ou leur peine. Notons que l'insertion urbaine d'un individu se mesure par sa capacité à mobiliser beaucoup de monde. Or avec le Covid-19, des personnalités ont été enterrés dans l'anonymat, des baptêmes et des mariages ont été organisés dans l'intimité familiale. Cette interdiction vise aussi à la participation des lieux de culte dont les plus grandes ont été fermés. Enfin, ces mesures ont entraîné la fermeture des lieux ludiques (cinémas, bars, restaurants et dancing), des établissements scolaires (écoles, collèges, lycées, universités et établissements de l'enseignement supérieur), la réduction du personnel des administrations publique et privée au strict minimum, et interdit les rassemblements de plus de 50 personnes ont de ce fait privé les transports collectifs d'une importante partie de leur clientèle. Comme on peut le voir, toutes ces mesures ont impacté les taxis par la diminution de leurs mouvements dans la ville. La circulation est, en effet devenue fluide pendant cette période. La petite restauration marchande a aussi été impactée par les mesures du gouvernement contre le Covid-19.

### **2.3. La petite restauration marchande de rue**

L'avènement du Covid-19 et son corollaire les mesures préventives du gouvernement n'ont pas épargné les activités informelles comme la petite restauration marchande de rue définie par l'OMS (1992) comme la vente des aliments préparés prêts à être consommés sur les voies et autres lieux public. Si pour certaines corporations, le télétravail est possible, il est inenvisageable pour les vendeurs d'aliments de rue qui n'ont pas la possibilité de travailler depuis leur domicile. Ces derniers doivent continuer de se rendre à leur lieu de travail habituel (FAO, 2020, p. 1) pour gagner leur vie. Avec le Covid-19, vendeurs et consommateurs de plats préparés sont, en plus du risque de contracter la maladie, des victimes économiques poussées dans la pauvreté voire dans l'extrême pauvreté car certains font déjà partie de cette frange importante de la population de Niamey qui vit au jour le jour, avec moins de 3,2 dollars par jour. Dès lors, l'économie informelle de la petite restauration marchande développée dans les rues de Niamey, en plein essor, il y a seulement quelques jours, est en crise car affectée par le covid-19 et les décisions administratives prises pour y faire face. Cette activité, à la fois diurne et nocturne, exercée par les hommes et surtout par les femmes (H. BOUBACAR AKALI, 2007, p. 12 ; S. ABDOULAYE GOGÉ MAMANE, 2016, p. 54) propose une diversité d'aliments comme les galettes, les beignets, du café au lait, des sandwiches, des plats à base de viandes, de poisson, de céréales (boule de mil, pâte de mil ou de maïs, riz, couscous, etc.), de tubercules cuits (igname, patate, pomme de terre), de légumes-feuilles cuites (moringa, chou,) ou non (salade), etc.

---

<sup>1</sup> Kamamini veut dire en langue hausa aide moi. Dans le cas d'espèce, le conducteur attitré d'un taxi se fait suppléer par un ami chauffeur pendant ses heures de repos. Ce qui permet au chauffeur titulaire d'engranger plus de recettes et à son suppléant d'avoir quelques sous nécessaires à sa survie.

C'est la restauration consacrée au goûter proposant tubercules frits, beignets, galettes et bouillies et celle de la nuit composée de salade, de légumes-feuilles, de plats à base de céréales, de galettes, de viandes, de poulets ou de poissons grillés avec ou sans accompagnement, de plats de riz, de mil, de maïs et pâtes alimentaires, de sandwiches qui a été la plus impactée par la pandémie. Le couvre-feu de 19 h à 6 h du matin a suspendu toutes les activités de ces restaurateurs dont les principaux clients sont les célibataires (FAO, 2020 p. 3, H. BOUBACAR AKALI, 2019, p. 50) à la fois assidus et nombreux à Niamey à cause de la jeunesse de la population, les voyageurs devenus rares du fait de l'isolement de la ville de Niamey et les clients amateurs de ces plats cuisinés et vendus la nuit qui sont nombreux dans la capitale du Niger et du fait du couvre-feu sont confinés dans leur domicile de 19h à 6h du matin.

Hormis le couvre-feu, la sensibilisation, par le gouvernement, enjoignant à la population d'éviter, dans la journée, les déplacements non essentiels, la clientèle diurne des restaurateurs de rue s'est aussi beaucoup réduite à cause du chômage temporaire des salariés non essentiels des secteurs public et privé qui habituellement prennent leur repas de midi dans l'aire de leur lieu de travail, de la fermeture des établissements scolaires dont les élèves sont clients de la petite restauration marchande de rue et enfin du respect par la classe moyenne de l'injonction faite par le gouvernement à la population de réduire ses déplacements.

Beaucoup de restaurateurs de la rue se sont, du jour au lendemain, retrouvés au chômage, pendant 45 jours, faute de pouvoir exercer leur métier et/ou faute de clients, K-H. MOTCHO (2005, p 190) montre que « *l'espace public [notamment la rue ou la place publique est pour le restaurateur de la rue] un lieu de travail, de production et de vie, bref une rente de situation qui fait vivre un grand nombre de citoyens et qui fournit aux Niaméens des services et des biens de proximité* ». H. BOUBACAR AKALI (2019, P 138) montre que « *la petite restauration marchande de rue est plus développée autour des services, dans les quartiers centraux et péri-centraux, en particulier le long des avenues et boulevards* » qui desservent les différents territoires de Niamey. En leur interdisant l'accès à la rue pendant le couvre-feu, c'est-à-dire 56 jours durant, les autorités politiques et municipales qui ont pris le contrôle effectif de ces routes ont mis au chômage ces restaurateurs de la nuit. Plusieurs opérateurs, de ce secteur de l'économie urbaine, ont vu d'une part leurs bénéficiaires s'effondrer et au pire se sont retrouvés au chômage comme en témoigne Abdou, vendeur de kilichi (viande séchée) au quartier Liberté : « *avant on travaillait jusqu'à 1h du matin, maintenant on ferme à 18h pour pouvoir regagner notre domicile avant l'heure du couvre-feu. Ce que je gagne maintenant ne me permet pas de nourrir ma famille. La durée de mon activité est non seulement réduite et mes affaires aussi car c'est la nuit qu'habituellement, j'ai de nombreux clients. C'est une véritable catastrophe pour moi car j'ai épuisé tout ce que j'ai épargné* ». Hamsou, la vendeuse de galette au quartier Banizoumbou, de renchérir : « *C'est difficile pour moi de redémarrer mon activité parce que j'ai dépensé tout ce que j'ai épargné pendant le couvre-feu* ».

Pour faire face au couvre-feu, certains restaurateurs nocturnes de la rue se sont reconvertis en restaurateur diurne gonflant de ce fait le nombre de restaurateurs de jour alors que la clientèle a diminué. C'est le cas de Mariama du quartier Maourey : « *je vends de la viande préparée la nuit, avec le couvre-feu de 19h à 5h, j'ai changé mes heures pour trouver de quoi nourrir ma famille. Je ne fais plus la grillade la nuit dans la rue mais à la maison dans la journée et je suis devenue vendeuse ambulante. C'est plus difficile qu'avant et je gagne moins car les clients ont déjà leurs habitudes dans la journée* ». L'adaptation au couvre-feu a aussi engendré un conflit dans l'occupation du lieu de travail. H. BOUBACAR AKALI (2017) montre à cet effet, que « *la même place peut être occupée par plusieurs activités informelles de rues qui se relaient du matin à la nuit : le premier opère le matin, le second l'après-midi et le dernier la nuit.* »

Ces quelques exemples montrent le désarroi provoqué par le Covid-19 au sein de la corporation des restaurateurs de la rue qui ne comprennent pas les mesures prises par le gouvernement et la municipalité pour une maladie dont les symptômes semblent épargner une frange importante de la population que sont les malades asymptomatiques. De surcroît, des malades en guériraient malgré l'absence de médicament. D'où la réaction de Halima vendeuse de plats cuisinés au quartier Nouveau marché : « *Je ne crois pas à cette maladie car je n'ai jamais vu quelqu'un qui l'a contracté. Pour moi c'est juste du*



rhume ». Même réflexion de Ramatou, vendeuse de repas au quartier Zongo, pour qui : « *le Coronavirus, c'est le rhume ordinaire que nous connaissons ici. Tous les symptômes qu'ils ont cités correspondent à ceux du rhume et on nous empêche de faire notre travail. Comment allons-nous vivre alors ?* ». Garba, vendeur de poulets rôtis, dit avec fatalité : « *Cette décision de l'Etat pour un rhume est vraiment dommage mais qu'est-ce qu'un pauvre comme moi peut contre l'Etat sinon obéir* ». Issoufou, vendeur de kilishi au quartier Kalley Est renchérit en disant : « *le Corona c'est Dieu qui l'a amené et seul Dieu peut le faire disparaître. Nous, on fuit la misère et non la mort* ». Ces différents propos traduisent la perception que ces commerçants ont du Covid-19 : tous nient l'existence de la maladie et pensent à une conspiration du gouvernement.

Hormis ces deux décisions du gouvernement, les restaurateurs de la rue sont restés indifférents aux mesures barrières. La quasi-totalité n'a pas mis en place de dispositifs appropriés de lavage des mains et personne ne se lavait fréquemment les mains. Même si elle le voulait la quantité d'eau disponible ne se prête pas à cet exercice. Les eaux usées sont, comme auparavant, évacuées dans le caniveau de proximité quand il y en a, à défaut elles sont répandues dans la rue. La distance d'au moins 1 mètre non plus n'est pas respectée surtout en cas d'affluence de la clientèle pressée d'être servie et de manger pour retourner à ses activités. Comment, aussi, faire respecter la distance d'un mètre dans un espace public ouvert et pour une activité chichement pourvue de tables – bancs et dont les clients utilisent les mêmes carafes d'eau, les mêmes plats et cuillères sommairement lavés. Ni les restaurateurs ni les clients ne portent de masque respiratoire malgré la promiscuité et les risques de contagion. L'usage des masques est impossible ici car il faut les retirer pour boire et/ou manger. Enfin, personne ne respecte des règles d'hygiène respiratoire en toussant ou en éternuant dans un mouchoir à jeter immédiatement après dans une poubelle ou dans le pli du coude. Se laver les mains avec du savon ou du gel hydroalcoolique est une chimère pour les restaurateurs et leurs clients qui ne croient pas à la pandémie.

### 3. Discussion

Les réflexions menées dans le présent article décrivent les bouleversements engendrés par la pandémie du Covid-19 dans les secteurs du transport urbain collectif et de la petite restauration marchande de rue, deux secteurs essentiels de l'économie urbaine informelle de la ville capitale du Niger, pays sahélien. Elles tentent aussi d'analyser d'une part la perception des mesures prises par le gouvernement pour contrer la propagation de cette pandémie et d'autre part son corollaire que sont les perturbations des activités liées à ces deux secteurs.

#### 3.1. Le Covid-19, entre thérapie et mécontentement populaire

A la date du 06 juillet 2020, l'OMS a annoncé que le Covid-19 a coûté la vie à 536 818 personnes pour 11 579 837 de personnes contaminées dans le monde. Le ministère nigérien de la santé a, pour sa part, comptabilisé 68 décès pour 1 093 cas confirmés six mois après l'annonce du premier cas. D'après ces chiffres, en termes de contamination, le Niger affiche un taux de 0,009 % et de 0,012 % pour les pertes en vie humaines. Or, pour l'année 2018, le rapport de l'OMS (2019) évalue à 228 millions les cas de paludisme, dont 405 000 décès dans le monde. Le Niger compte 4 % des 9 120 000 décès dus à cette maladie. Ainsi, pour un cas de Covid-19 on a 8 344 cas de paludisme sur le territoire nigérien. Pourtant le paludisme n'a pas suscité autant d'émoi que le Covid-19. Cette comparaison est un exemple du paradoxe de la politique sanitaire du Niger. Il faut, cependant, mentionner que la réaction du gouvernement est consécutive aux projections catastrophiques de l'OMS de l'impact du Covid-19 sur les populations africaines que les faits ont, heureusement, démenti.

De plus, les mesures prises par le gouvernement du Niger pour lutter contre la pandémie sont d'une radicalité inédite en temps de paix. Elles opèrent un bouleversement complet des systèmes économiques et des valeurs sociales comme l'atteste les descriptions faites, ci-dessus, de l'impact du Covid-19 sur le transport collectif et la petite restauration marchande de rue à Niamey. Ces mesures ont beaucoup éprouvé les droits sociaux, économiques et culturels des Niaméens notamment ceux des acteurs du transport collectif et de la petite restauration marchande de rue, même si l'indisponibilité des comptes économiques de Niamey ne nous permet pas de le démontrer pour l'instant. Elle porte néanmoins atteinte

au fait urbain en restreignant la mobilité, le travail et la survie même de la population de la principale ville du Niger qui compte 1,5 million d'habitants, accueille plus de 80 % des activités économiques et industrielles du pays.

Le 19 mars 2020, le premier cas de covid-19 est diagnostiqué à Niamey. A partir de cette date, huit mesures de riposte seront prises par le gouvernement. Elles vont se durcir de conseil des ministres en conseil des ministres. Pendant cinq semaines, les Niaméens vont voir leur liberté de déplacement se restreindre avec :

1. l'instauration d'un couvre-feu de 19 h à 6 h du matin ramené plus tard de 21 h à 5 h du matin ;
2. l'interdiction de fréquenter les lieux de culte ;
3. l'interdiction de tout rassemblement de plus de 50 personnes. Cette mesure touche les cérémonies de mariage, de baptême et de décès, etc.
4. la fermeture des établissements scolaires et universitaires ;
5. la fermeture des lieux ludiques ;
6. la réduction du personnel au strict minimum dans les services publics et privés et le réaménagement des horaires de travail de 8h à 14h sans interruption du lundi au vendredi au lieu de 8h à 17h30 du lundi au jeudi et de 8h à 13h le vendredi ;
7. l'isolement de la ville de Niamey et son corollaire la fermeture de l'aéroport international Diori Hamani et de toutes les gares routières de la ville ;
8. l'imposition du respect d'une distance d'au moins un mètre dans les lieux publics y compris dans le transport collectif. Ce qui signifie moins de passagers simultanément dans les taxis collectifs.

Ce plan draconien de riposte a été suivi de mesures d'accompagnement jugées dérisoires par les Niaméens, dont certains assimilent le Covid-19 à un rhume ou une pneumonie. Toujours est-il que cela a fini par révolter la population qui dit craindre plus la faim et la misère que la mort qu'elle côtoie quotidiennement. Constitués en très grande majorité de musulmans pour qui nul ne peut échapper à la mort, les Niaméens ne comprennent pas la réaction des autorités qui au lieu de les inciter à organiser des prières collectives pour conjurer la pandémie, leur interdisent d'aller à la mosquée et de s'adonner librement à leurs affaires. Ils ne comprennent non plus l'absence de flambée de la maladie, le cas des malades asymptomatiques ou le nombre de malades hospitalisés sortis guéris malgré l'absence de médicaments contre le Covid-19 au dire de l'OMS. En réaction, les mesures barrières comme le port du masque, la distance d'un mètre, le lavage des mains et les règles d'hygiène respiratoire furent donc systématiquement rejetées par le plus grand nombre de Niaméens. Ainsi le rejet populaire du plan de riposte contre la pandémie du Covid-19 montre comment des mesures draconiennes inadaptées au contexte de Niamey et une mauvaise sensibilisation sont considérées comme des mesures liberticides, antisociales et antiéconomiques ont à la longue dégénéré en de violents heurts entre forces de l'ordre et habitants de Niamey du 17 au 19 avril et donné lieu à l'arrestation de 108 personnes.

### ***3.2. Le Covid-19, la municipalité et la récession***

La maladie du Coronavirus a sérieusement affecté l'économie urbaine qu'elle soit formelle ou populaire. C'est ainsi que les mesures draconiennes prises par le gouvernement pendant deux mois ont engendré un manque à gagner pour la petite restauration marchande de rue et toute sa chaîne d'approvisionnement ainsi que pour le transport collectif qui procurent des revenus substantiels :

- à la classe moyenne, propriétaire des moyens de transport mais aussi de diverses activités économiques ;
- aux conducteurs de taxis pour leur propre compte ou pour un propriétaire de taxi. Niamey compte 7300 taxis tête-rouge, 110 taxis périphériques de ligne et 510 faba-faba ;
- aux gérants des lignes et stations de taxis ;
- aux mécaniciens, électriciens, carrossiers, vulcanisateurs, laveurs de véhicules, etc. chargés de la réparation et de l'entretien de ces véhicules ;
- aux fonctionnaires de la mairie en charge du transport collectif.

Toutes ces personnes ont été impactées par la pandémie du coronavirus dans leurs activités. Leur revenu dès lors a beaucoup baissé voire s'est tari pendant toute la période du couvre-feu surtout. Les recettes fiscales de la ville de Niamey notamment les taxes et impôts locaux mobilisées par les agents municipaux ont aussi subi les contrecoups des mesures prises par le gouvernement pour lutter contre le Covid-19. Selon un responsable de la mairie, « même si les données ne sont pas, pour le moment, disponibles, on sait que les recettes de la ville vont baisser de façon drastique car tous les secteurs socioéconomiques de la ville sont touchés par cette pandémie ». Aussi pour atténuer l'impact de la pandémie sur l'économie nationale, le gouvernement a pris une série de mesures d'accompagnements qui vont se répercuter sur le budget de la ville. Ces mesures sont :

- le report de la date de paiement de l'impôt synthétique du secteur du transport du 1<sup>er</sup> mars au 1<sup>er</sup> mai 2020 ;
- la suspension des poursuites de recouvrement des impôts et taxes pendant 2 mois à compter du 1<sup>er</sup> mars 2020.

Forts de ces deux mesures d'accompagnement annoncées par le Président de la République, commerçants et artisans de rue refusent de s'acquitter des taxes communales composées de la taxe de hangar, de salubrité et de la taxe journalière prélevée auprès des unités économiques de la rue (UER) ce qu'atteste le chef de service de recouvrement des taxes de la mairie de Niamey : « lors du message à la nation du 19 mars 2020, le Président de la République a, dans le cadre du Covid-19, cité un certain nombre de mesures d'accompagnement dont le report du paiement des impôts et la suspension des poursuites de recouvrement des impôts et taxes. Or, la majorité des contribuables n'arrivent pas à faire la différence entre ces taxes. Dès que nous nous présentons, ils disent que le Président de la République les a exonérés de toutes taxes pendant la période du Covid-19 ». Cet incivisme fiscal, qui est une caractéristique de l'économie populaire, a été exacerbé par la pandémie qui a certes aggravé les conditions de vie des acteurs du transport collectif et de la petite restauration marchande de rue en raison de la diminution de leurs ressources financières. Il prive, du coup, la ville, dont les ressources financières sont généralement insuffisantes, d'une partie substantielle de ses recettes malgré les efforts de ses percepteurs. En réduisant les ressources financières de la municipalité, le Covid-19 va aussi avoir des effets sur la fourniture et la qualité des services sociaux de base.

## Conclusion

Le Covid-19 a non seulement bouleversé considérablement les modes de vie des Niameéens en restreignant leurs déplacements dans la ville mais aussi en impactant l'économie populaire qui procure de quoi manger à une large part de la population du fait des mesures draconiennes prises pour rompre la chaîne de contamination à Niamey, capitale du Niger et également principal foyer de contamination. L'isolement de la ville, le couvre-feu, la distanciation physique d'un mètre et les mesures barrières n'ont pas été compris par la population pour deux raisons essentielles : d'une part la vitesse de la propagation estimée par l'OMS n'a pas eu lieu et mieux la courbe de contagion a très vite baissé. Le nombre de cas confirmés au Niger à la date du 20 juillet est seulement 1 105 dont 1 014 sont guéris et 22 en cours de traitement. Le nombre de décès est malheureusement de 69 soit un taux de mortalité de 0,06% qui reste tout de même supérieur à la moyenne mondiale estimée à 0,05%. En l'absence de données précises, compte tenu du faible taux de dépistage (OMS-Niger, 2020), on peut tout de même faire confiance aux chiffres du ministère de la santé.

Mais hormis les malades et les morts, le Covid-19 impacte aussi l'économie locale et principalement l'économie populaire dont les activités ont subi les contrecoups des mesures draconiennes. Ces mesures au bout d'un mois et demi d'application ont abouti à des manifestations violentes de la part de la population qui ne comprenait pas pourquoi pour un « simple rhume » le gouvernement, malgré la sensibilisation sur la dangerosité du Covid-19 et les mesures d'accompagnement, a fermé les lieux de culte et restreint ses déplacements. Face à ces débuts de révoltes localisés dans des quartiers périphériques pauvres et quelques villages annexés par la ville, le gouvernement a assoupli ces mesures préventives en levant d'abord le couvre-feu et l'isolement de Niamey, puis en normalisant le fonctionnement de l'administration et du secteur privé et enfin en ouvrant les écoles tout en

recommandant vivement le port du masque et le respect des mesures barrières. Ces recommandations ne sont, malheureusement, pas observées par la quasi-totalité des Niaméens. Fort heureusement, on ne sait par quel miracle, il n'y a pas eu de flambée du covid-19. Mieux le nombre de nouveaux cas observés est quasi nul contrairement à l'Amérique où le coronavirus se propage rapidement et tue des milliers de gens. La pandémie, de ce fait, pose la question de la pertinence des mesures de précaution prônées par l'OMS, pour les pays africains dont le Niger plus préoccupé par le paludisme, la rougeole, les diarrhées et la malnutrition. Pays sahélien et très pauvre, le Niger, classé au dernier rang de l'IDH, est très faiblement industrialisé. L'économie informelle, qui représente 30 à 40% du PIB, occupe, surtout à Niamey, la capitale, la majorité de la population qui vit aussi des liens de solidarité.

## Bibliographie

ABDOU YONLIHIZA Issa, 2019, « Enjeux spatiaux de la vente des véhicules d'occasion à Niamey, Niger », in *Revue EDS*, n°1, pp. 281 – 292.

ABDOULAYE GOGÉ MAMANE Salamatu, 2016, *Environnement de préparation et de vente des aliments de rue et santé des populations dans la ville de Parakou*, Thèse de doctorat unique, Université Abomey-Calavi, Cotonou, 184 p.

AMAR George, 2004, *Mobilité, urbaines, éloge de la diversité et devoir d'invention*, l'Aube, Paris, 251 p.

ALOKO N'Guessan Jean., 2002, « Les relations difficiles entre le transport collectif et l'espace urbain à Bouaké », *Recherche Transports sécurité*, n°74, pp. 67-84.

BOUBACAR AKALI Haoua, 2019, *La petite restauration marchande de rue à Niamey: l'exemple des vendeurs de viandes préparées*, Thèse de doctorat unique, Université Abdou Moumouni, Niamey, 392p.

BOUBACAR AKALI Haoua, 2007, *La petite restauration marchande dans la commune III de Maradi*. Mémoire de maîtrise, Université Abdou Moumouni, Niamey, 120 p.

CRESSWEL Thomas, 2016, *Ne pas dépasser la ligne*, Loco/Forum vie mobile, Paris, 192 p.

DAMBO Lawali., REYNARD Emmanuel, 2005, « Vivre dans les milieux fragiles: Alpes et Sahel », in *Travaux et recherches de l'université de Lausanne*, n°31, pp. 177-192.

FAO, 1996, *L'alimentation de rue en Afrique*. Disponible à: <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/W3699t/W3699t01.pdf>, Consulté le 19/05/2020, 36 p.

FAO, 2020, *COVID-19 et sécurité sanitaire des aliments : orientations pour les entreprises du secteur alimentaire*, Rome, 7 p.

LEVY Jacques, 2020, *L'humanité habite le Covid-19*, quotidien AOC du 26 mars 2020

MOTCHO Kokou Henri, 2005, « Comportements et attitudes de la population de Niamey, capitale du Niger, vis à vis des infrastructures publiques : l'invasion de la rue, une règle établie », Dambo, Amadou (dir.), *Vivre dans les milieux fragiles : Alpes et Sahel*, Lausanne, Travaux et recherches de l'université de Lausanne n°31, pp. 177-192.

MOTCHO Kokou Henri, 2004, « La réforme communale de la communauté urbaine de Niamey ». in *Revue de Géographie Alpine de Grenoble*, Tome 92, n° 1, pp. 55-72.

MOTCHO Kokou Henri, 2019, « Opération bulldozer ou comment rendre coquette Niamey, la capitale du Niger ? », in *Revue EDS* n°1, pp. 193-213.

NYIRAKAMANA Colette, 2015, *La décentralisation au Niger : cas de la mobilisation des ressources financières dans la ville de Niamey*. Montréal, Université de Montréal, Maîtrise de sciences politiques, 118 p.

OMS, 2019, Rapport sur le paludisme dans le monde. Disponible à : [https : //www.int/malaria/publications/world-malaria-report-2019/report/fr/](https://www.int/malaria/publications/world-malaria-report-2019/report/fr/), consulté le 16/04/2020, 14 p.

OMS, 1992, Principales normes de salubrité applicable aux aliments vendus sur la voie publique, 45p.

OLIVIER DE SARDAN Jean Pierre, 2001, « La sage-femme et le douanier, cultures professionnelles locales et culture bureaucratique privatisée en Afrique de l'Ouest », in *Autrepart*, n°20, pp. 61-73.

NIGER/Ministères, 2020, Plan de riposte des ministères de l'éducation et de la formation face à la pandémie du coronavirus (Covid-19). Niamey, 18 p.

YAYE SAIDOU Hadiara., 2014, *Se déplacer à Niamey, mobilité et dynamique urbaine*, thèse de doctorat unique, Université de Grenoble, Grenoble, 336 p.

