

Le transport urbain : une activité génératrice de revenu dans la ville de Zinder (Niger)

BOUKARY MALAM OUSMANE Mansour¹,
PALE Augustin², ZOURKALEINI Younoussi³

Résumé

La ville se caractérise par une multitude d'activités économiques. Le transport est un exemple. Dans la ville de Zinder, plusieurs moyens assurent le transport comme les taxis tête rouge (en voie de disparition), les motos taxis ou *kabou-kabou*, les tricycles ou *adaidaita sahou* et les véhicules Hijet ou *El-kurkura*. En effet, tous ces différents moyens concourent à la décongestion du transport dans cette ville. Donc, en quoi le transport constitue une source de revenus dans la ville de Zinder ? L'objectif de la recherche est de montrer que le transport à l'aide de ces moyens constitue une source de revenus. Pour ce faire, deux approches méthodologiques sont associées : l'approche qualitative (pour les syndicats des différents conducteurs) et celle quantitative (pour les conducteurs et les usagers desdits moyens de transport). Par ailleurs, l'échantillon probabiliste aléatoire simple est utilisé pour la collecte des données. Nous comprenons que l'activité du transport dans la ville de Zinder constitue une activité génératrice de revenus car elle permet aux conducteurs de vivre au-dessus du seuil de la pauvreté et facilite les transactions aux usagers. Les conducteurs gagnent plus de 80 000 FCFA le mois.

Mots-clés : transport, moyens, conducteurs, activité génératrice de revenu, usagers, Zinder.

Urban transport: An Income-Generating Activity in the City of Zinder (Niger)

Abstract

The city is characterized by a multitude of economic activities. Transportation is one example. In the city of Zinder, several means of transport provide transport such as red-headed taxis (endangered), motorcycle taxis or *kabou-kabou*, tricycles or *adaidaita sahou* and Hijet or *El-kurkura* vehicles. Indeed, all these different means contribute to the decongestion of transport in this city. So, how is transport a source of income in the city of Zinder? The aim of the research is to show that transport using these means is a source of income. To do this, two methodological approaches are

¹ Université Joseph Ki-Zerbo (Burkina Faso), mansboukary99@gmail.com
Téléphone : 227 96 69 72 70 / 94 60 08 67

² Université Joseph Ki-Zerbo (Burkina Faso), paleau2000@yahoo.fr
Téléphone : 226 70 64 31 77

³ Université André Salifou de Zinder, zouryouun@gmail.com
Téléphone : 227 99 80 03 78 / 92 12 07 53

*Auteur correspondant : BOUKARY MALAM OUSMANE Mansour

associated: the qualitative approach (for the unions of the various drivers) and the quantitative approach (for the drivers and users of the said means of transport).

In addition, the simple random probability sample is used for data collection. We understand that the transport activity in the city of Zinder is an income-generating activity because it allows drivers to live above the poverty line and facilitates transactions for users. Drivers earn more than 80,000 CFA francs per month.

Keywords: transport, means, drivers, income-generating activity, users, Zinder.

Introduction

Selon le Grand Robert⁴, le transport est le déplacement de choses ou de personnes sur une assez longue distance et par des moyens spéciaux (le plus souvent par un intermédiaire), ou à des fins commerciales, économiques. L'histoire du transport remonte jusqu'aux périodes de la préhistoire notamment le Néolithique où les hommes, des nomades devinrent sédentaires⁵. Dès lors, les civilisations se sont efforcées d'établir des voies de communication et de créer des moyens de déplacement.

La ville est un lieu qui encourage le développement de plusieurs activités économiques dont le transport. En effet, en Afrique notamment de l'Ouest, le transport routier reste et demeure le transport dominant pour le déplacement des personnes et de leurs biens. C'est ainsi que disait R. Samna Soumana (2010, p.16) : « *le transport routier demeure le mode de transport dominant des hommes et des marchandises en Afrique de l'Ouest pour les déplacements intérieurs d'un pays et entre pays de cette région et au-delà* ».

Par la suite, sur le plan économique, ce type de transport est rentable d'où une contribution non négligeable. C'est pourquoi A. Bove et al (2018, p.2) montrent son importance en disant que « *le transport routier est particulièrement important pour le développement économique : il s'agit souvent du mode de transport dominant reliant les zones de production aux centres de consommation à l'intérieur des pays et dans la région* ».

⁴Version électronique (version 2.0) ; www.lerobert.com

⁵ La sédentarisation des hommes du Néolithique caractérise leur mode de vie. Ils créent d'abord les premiers villages sur la planète terre. Ils pratiquaient l'agriculture et l'élevage.

Au Niger, pour effectuer un déplacement d'un quartier à un autre (pour le cas de la ville), les gens peuvent utiliser des taxis communément appelés tête rouge, des motos à deux roues connus sous le nom de "kabou-kabou". Avec les progrès de la technologie qui évoluent chaque instant, on assiste à des nouveaux types de moyens de transport. Les tricycles viennent s'ajouter aussi. En plus, tout récemment une nouvelle forme de transport voit le jour dans la ville de Zinder : le véhicule Daihatsu Hijet communément appelés *El-kurkura*. Ce moyen de transport constitue aussi une activité lucrative relativement importante. Il permet d'assurer non seulement le transport des marchandises et autres biens mais aussi se servir pour d'autres usages tels que les déplacements (surtout collectifs) des populations.

Par ailleurs, à Zinder, le transport urbain est assuré par les taxi-moto ou localement *kabou-kabou*⁶, les tricycles ou *adaidaita sahou*⁷ et des véhicules Daihatsu Hijet communément appelé *El-kurkura*⁸. Tous ces moyens de transport permettent d'assurer non seulement le transport des marchandises et autres biens mais aussi les déplacements des populations.

Faut-il retenir que cette étude a pour objectif de montrer que le transport à l'aide de ces trois (3) moyens constitue une source de revenus dans cette ville de Zinder.

Enfin, dans cet article, nous parlons de trois (3) grands points à savoir les matériels et méthodes, les résultats de la recherche et la discussion des résultats.

⁶ *Kabou-kabou* est une activité de transport qui se fait dans la ville de Zinder et même dans d'autres villes du Niger grâce à des motos (deux roues).

⁷ *Adaidaita sahou* est aussi une activité de transport qui se fait dans la ville de Zinder grâce à des motos à trois roues ou tout simplement tricycle. Le tricycle peut être défini comme étant un petit véhicule à trois roues et à moteur. Il est destiné au transport urbain des personnes (normalement quatre (4) personnes y compris le conducteur) et parfois aussi de leurs biens s'ils ne sont pas trop lourds.

⁸ *El-kurkura* est un nom donné par la société Hausa à un genre de véhicule. Littéralement le nom *El-kurkura* signifie « petit » ; « restreint ». Le véhicule *El-kurkura* sert à assurer le transport des biens et des personnes dans la ville de Zinder et même dans le périurbain. De par sa forme, il correspond à un moyen de transport qui peut exercer plusieurs types d'activités en matière du transport.

I. Matériels et méthodes

Cette étude sur le transport urbain notamment à l'aide du taxi moto, du tricycle et du véhicule El-kurkura dans la ville de Zinder repose d'abord sur la recherche documentaire. Cette dernière est en lien avec la nature du sujet et des documents méthodologiques. En second lieu, des techniques de collecte des données ont permis l'administration de deux questionnaires élaborés à l'intention des conducteurs et des usagers des différents moyens de transport et enfin un guide d'entretien adressé aux responsables des différents syndicats des conducteurs dans la ville de Zinder. Cela montre que la démarche de l'étude est mixte (quantitative et qualitative) tout en mentionnant la prédominance du quantitatif sur le qualitatif. En effet, l'approche quantitative concerne les conducteurs et les usagers tandis que l'approche qualitative s'intéresse aux responsables des syndicats des conducteurs des différents moyens de transport.

La table de la loi normale bilatérale s'applique pour déterminer la taille de l'échantillon. Donc, la taille de l'échantillon pour chaque groupe cible peut être déterminée à partir de l'application de la formule

$$\text{suivante : } n = \frac{z^2 [p \cdot (1-p)]}{d^2}$$

N= taille de l'échantillon

Z= score correspondant à l'intervalle de confiance

P= proportion de l'attribut exprimé par un nombre décimal

D= niveau de confiance exprimé par un nombre décimal

NB1 : Pour le score correspondant à l'intervalle de confiance $Z = 3,169$ soit $Z^2 = 10,04$

NB2 : Pour le niveau de confiance, on prend 10% donc on a une chance égale à **0,1** de ne pas tromper dans la collecte des données ; ici **D= 0,1** soit **D² = 0,01**

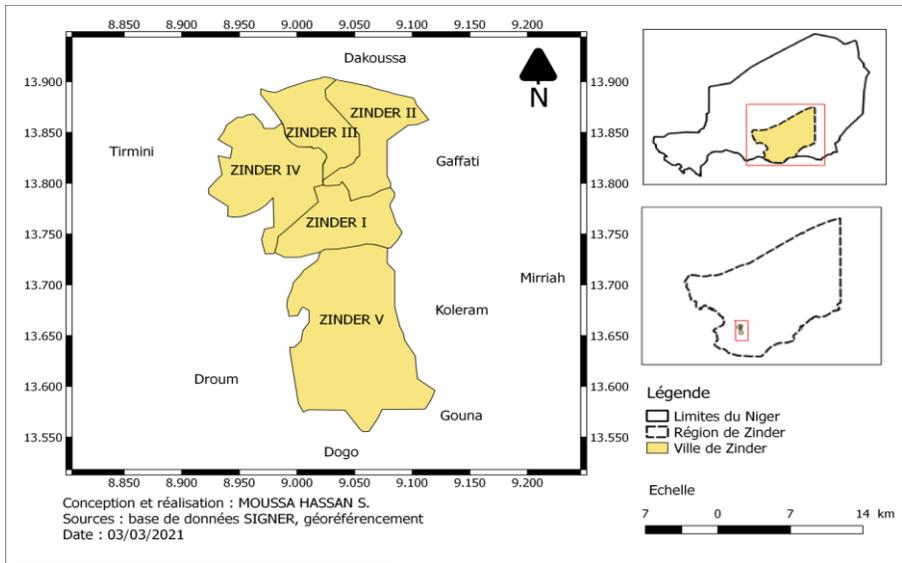
Il faut ajouter d'autres personnes ressources pouvant répondre aux différents guides d'entretien. Il s'agit des différents syndicats des conducteurs (3).

Enfin, dans l'impossibilité d'identifier tous les usagers du transport dans la ville de Zinder, une représentation indicative de ces usagers est faite par un tirage au hasard de 100 usagers repartis dans toute la ville de Zinder.

Par la suite, géographiquement, la ville de Zinder est située sur la route N°1 (RN1) ou route de l'unité ; le grand axe Ouest-Est qui part de Niamey jusqu'en N'Guigmi (Diffa). La ville de Zinder se trouve à environ 900 km de la capitale (Niamey).

Dans la ville de Zinder, plusieurs travaux ont été faits sur différents types de moyens de transport ainsi que leurs activités menées et les obstacles rencontrés mais, il semble qu'aucune étude n'est faite pour globaliser le transport dans la ville afin de chercher sa contribution dans le développement économique de ladite ville. C'est pour cela que cette étude s'inscrit dans la logique de chercher la part du secteur de transport dans l'insertion économique des conducteurs dans la ville.

Figure 1 : Carte de la localisation de la ville de Zinder



Conception : *MOUSSA HASSAN Saley*

Tableau I : Répartition de Taille de l'échantillon

Groupes cibles	Population mère	Proportion de l'échantillon	Taille de l'échantillon
Conducteurs du tricycle	3890	3890/7229 P = 0,5381	250
Conducteurs du taxi moto	2339	2339/7229 P = 0,3235	220
Conducteurs El-kurkura	1000	1000/7229 P = 0,1383	120
Syndicats des conducteurs			3
Usagers			100
Total			693

Source : Données du terrain, Ville de Zinder, Mars, 2024

Par ailleurs, la méthodologie terminée, les résultats de l'étude et la discussion caractérisent la suite du travail.

II. Résultats

Dans un premier temps, les images ci-dessous illustrent les trois (3) moyens de transport qui font l'objet de cette étude.

Tricycle marque BAJAJ

Taxi moto marque Royal

Véhicule El-kurkura



Source : Données du terrain, Ville de Zinder, Mars, 2024

II.1. Catégorie des conducteurs

Les données du présent tableau précisent qu'il y'a deux catégories de conducteurs (pour tout type de moyen de transport (sauf pour les conducteurs des grandes compagnies) dans la ville de Zinder : les Conducteurs Employés et les Conducteurs Propriétaires. En effet, les données du tableau II montrent une prédominance des conducteurs propriétaires par rapport aux employés où sur un total de 590 conducteurs (pour tout type de moyen), 336 sont des propriétaires soit 56,95%.

Tableau II: Catégorie des conducteurs selon le type de moyen.

Catégorie du conducteur	Quel type de moyen de transport conduisez-vous ?							
	Taxi-moto		Tricycle		El-kurkura		Total	
	Eff	Fi (%)	Eff	Fi (%)	Eff	Fi (%)	Eff	Fi (%)
Conducteur employé	61	27,73	121	48,40	72	60,00	254	43,05
Conducteur propriétaire	159	72,27	129	51,60	48	40,00	336	56,95
Total	220	100	250	100	120	100	590	100

Source : Données du terrain, Ville de Zinder, Mars, 2024

En se référant aux données du tableau et à l'histoire du transport urbain dans la ville de Zinder, on peut dire que la tendance s'est inversée. En effet, depuis l'avènement du taxi ordinaire, les conducteurs dans leur majorité sont des employés. Les fonctionnaires, les exodants et les commerçants achetaient les moyens de transport surtout aux chômeurs. Cela traduit en quelque sorte ce qu'on appelle relation entre le « patron et son serviteur » communément appelée en langue Haussa « *Mai gida da baran Gida* » ; une sorte de relation bailleurs de fond et pratiquants. En plus, cela peut aussi être dû au fait que la plupart des conducteurs sont issus de familles pauvres et ne disposent pas des moyens leur permettant d'acheter leurs propres engins. Pour la présente étude, on note un changement de camp où se sont les propriétaires qui préfèrent conduire leurs engins. Cela s'explique peut-être par la dynamique urbaine où les conditions de vie changent à tout moment. On peut aussi parler de la déperdition du travail initial pour certains propriétaires et c'est l'occasion de récupérer leurs engins. Cela cadre avec les propos d'un conducteur propriétaire qui dit que :

*J'étais un exodant. Aujourd'hui je conduis moi-même mon engin. A l'époque où les conditions n'étaient du tout difficile comme maintenant, nous achetons des engins aux jeunes chômeurs et ils versent soit chaque semaine ou chaque mois. Je suis fatigué de quitter toujours ma famille et même là-bas on souffre beaucoup. J'ai décidé de récupérer un tricycle pour exercer une activité chez moi.*⁹

⁹ Entretien du 03 mars 2024

II.2. Revenus des conducteurs propriétaires

Tableau III : Revenu des conducteurs propriétaires

Fourchette journalière de revenu en FCFA	Quel type de moyen de transport conduisez-vous ?			Total
	Taxi-moto	Tricycle	El-kurkura	
Moins de 5000	131	61	10	202
5000 à 10000	23	58	20	101
10000 à 15000	5	9	13	27
15000 à 20000	0	1	3	4
Plus de 20000	0	0	2	2
Total	159	129	48	336

Source : Données du terrain, Ville de Zinder, Mars, 2024

Le tableau III montre que dans leur grande majorité, les conducteurs propriétaires s'entassent sur le faible revenu journalier de moins de 5 000 FCFA. Ils représentent une proportion de 60,11% de la taille de l'échantillon soit un effectif de 202 conducteurs (tout moyen confondu). En effet, de façon distincte, pour ce point les conducteurs du taxi moto sont plus visibles où plus de la moitié de leur échantillon ne dépasse pas 5 000 FCFA (82,38%). En dehors de cette catégorie moins gagnante, on note une marge des conducteurs propriétaires qui gagnent moyennement leur revenu journalier avec l'activité du transport. Il s'agit des conducteurs qui gagnent jusqu'à 10 000 FCFA la journée. Néanmoins, avoir 20 000 FCFA ou plus comme revenu journalier est chose difficile pour cette catégorie des conducteurs. Cela est dû au nombre pléthorique des moyens de transport dans la ville de Zinder. Par contre, à leur apparition respective (taxi moto, tricycle et véhiculé El-kurkura), ces différents moyens génèrent des revenus importants (H. Djibo et R. Hassane 2016, M.M. Nassirou Manzo 2018 et M. Boukary Malam Ousmane 2021). Pour cette étude, ils sont seulement 6 conducteurs propriétaires soit 1,78% sur un total de 336 qui gagnent de 20 000 FCFA ou plus par jour.

En résumé, deux constats se dégagent sur le revenu journalier des conducteurs propriétaires.

- S'agissant des conducteurs qui gagnent moins de 5 000 FCFA, il s'agit des conducteurs qui probablement ont une autre activité parallèle génératrice de revenu. En plus de cela, on peut aussi dire que c'est parce que ces conducteurs travaillent pour leur propre compte qu'ils ne se forcent pas dans la conduite.

- Pour ce qui est de la catégorie de ceux qui gagnent plus, il peut s'agir des conducteurs qui ont trop de charge (prise en charge familiale, projet de construction, scolarité des enfants, tec.).

II.3. Revenus des propriétaires simples

Tableau IV : Modalité et montant de versement pour le compte des propriétaires simples

Modalité Montant du versement	Quel type de moyen de transport conduisez-vous ?			Total
	Taxi- moto	Tricycle	El- kurkura	
Quelle est la modalité d'épargne ?				
Par jour	25	32	37	94
Par mois	3	4	0	7
Par semaine	33	85	35	153
Total	61	121	72	254
Quel est le montant versé en FCFA ?				
	Par jour	Par mois	Par semaine	
Moins de 5000	88	3	30	121
5000 à 10000	3	1	21	25
10000 à 15000	2	0	35	37
15000 à 20000	1	0	53	54
Plus de 20000	0	3	14	17
Total	94	7	153	254

Source : Données du terrain, Ville de Zinder, Mars, 2024

Le tableau ci-dessus présente les modalités de versement ainsi que les montants versés par les conducteurs employés pour le compte de leurs patrons. Donc, 60,23% des conducteurs font le versement hebdomadaire soit un effectif de 153 conducteurs. Pour le versement journalier, on note une proportion de 37% pour tous les moyens de transport. Le versement mensuel n'est pas particulièrement apprécié par les propriétaires ; seulement une proportion de 2,75% sur un total de 254 conducteurs.

Les employés s'y mettent trop dans l'activité par rapport aux propriétaires qui, travaillent pour leurs propres comptes. C'est là, le dicton populaire qui dit « *le pauvre n'a pas besoin de repos, il est toujours à la recherche de quoi occuper sa vie* ». Donc, pour toutes les catégories de moyens de transport, les montants du versement varient

de moins de 5 000 FCFA à plus de 20 000 FCFA. On remarque que le versement hebdomadaire est de 10 000 à 20 000 FCFA avec une proportion de 57,51% soit un effectif de 88 conducteurs. Pour cette modalité du versement hebdomadaire, on note aussi un nombre significatif de ceux qui versent plus de 20 000 FCFA.

II.4. Revenus des conducteurs employés

Tableau V : Revenu mensuel des conducteurs employés

Le revenu mensuel en FCFA	Quel type de moyen de transport conduisez-vous ?			Total
	Taxi-moto	Tricycle	El-kurkura	
Moins de 30000	17	33	27	77
30000 à 50000	2	12	7	21
50000 à 80000	2	9	8	19
Plus de 80000	40	67	30	137
Total	61	121	72	254

Source : Données du terrain, Ville de Zinder, Mars, 2024

Les estimations des différents revenus mensuels que gagnent les conducteurs employés sont présentées dans le tableau V. Il ressort de cette étude qu'environ 30,31% des conducteurs employés enquêtés qui gagnent moins de 30 000 FCFA le mois. De même, 21 conducteurs soit 8,26% gagnent de 30 000 à 50 000 FCFA. On note aussi 19 conducteurs soit 7,48% qui gagnent des revenus entre 50 000 et 80 000 FCFA. Enfin, la plus grande catégorie des conducteurs qui gagnent plus présente une proportion de 53,93% soit un effectif de 137 conducteurs. Ces conducteurs gagnent plus de 80 000 FCFA le mois. Cela permet de dire que l'activité du transport urbain est génératrice de revenus dans la ville de Zinder. Elle est très rentable.

Par ailleurs, ces conducteurs vivent largement au-dessus du seuil de la pauvreté compte tenu des revenus qu'ils gagnent. Il faut se rappeler qu'au Niger le seuil de pauvreté est de 192 905 FCFA/an selon l'annuaire statistique de la Banque Centrale des États de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO, 2018) soit 16 075,42 FCFA/mois et 535,85 FCFA/jour.

II.5. Appréciation des tarifs par les usagers

Tableau VI: Appréciation des tarifs par les usagers

Tarif du déplacement ou transport des biens	Moyens de transport le plus utilisé							
	El-kurkura		Taxi moto		Tricycle		Total	
	Eff	Fi (%)	Eff	Fi (%)	Eff	Fi (%)	Eff	Fi (%)
Abordable	3	75,00	7	38,89	67	85,90	77	77,00
Cher	1	25,00	8	44,44	9	11,54	18	18,00
Très cher	0	0,00	3	16,67	2	2,56	5	5,00
Total	4	100	18	100	78	100	100	100

Source : Données du terrain, Ville de Zinder, Mars, 2024

« *Un usager est un individu qui fait l'usage d'un bien ou d'un service, c'est-à-dire qui l'utilise sans pour autant en avoir la propriété* » ; (H. Djibo et R. Hassane, 2016, p.7).

Les résultats de ce tableau VI montrent que sur 100 usagers enquêtés, le tarif est *abordable* pour un effectif de 77 usagers soit 77% de l'échantillon. Les autres catégories des usagers pensent que de la tarification *chère* et même *très chère*. Il s'agit respectivement des proportions 18% et 5%.

Le faible tarif stimule les usagers à s'intéresser au transport urbain. Ce qui peut être qualifié d'une sorte de coût-bénéfice (Forum International des Transports (2011). Bénéfice dans l'optique où pour les usagers, le fait que ces moyens de transport rendent un service à bas prix est déjà bénéfique. De même, ce faible coût traduit une sorte de mobilité coût-avantage comme l'explique P. Chegrani (2007). Cet auteur montre l'importance qu'accordent les usagers d'un tronçon de cours d'eau (25Km) à leurs activités génératrices de revenus.

III. Discussion

« *La discussion des résultats est une partie dans laquelle les résultats de l'étude en question sont confrontés aux autres études. Cela peut être des résultats identiques ou différents dans diverses localités* » ; M. Boukary Malam Ousmane et Y. Zourkaleini (2023, p305).

Dans un premier temps, on peut retenir que l'activité du transport dans la ville de Zinder est devenue une activité génératrice de revenue (M. Boukary Malam Ousmane 2021 ; M.M. Nassirou Manzo 2018 et H. Djibo et R. Hassane 2016).

De même, il convient de souligner un changement de tendance par rapport au statut des conducteurs (employés et propriétaires). De nos jours, ce sont les propriétaires qui préfèrent conduire leurs engins. Cela s'explique peut-être par la dynamique urbaine où les conditions de vie changent à tout moment. On peut aussi parler de la déperdition du travail initial pour certains propriétaires et c'est l'occasion de récupérer leurs engins.

En mettant l'accent sur le taxi moto et le véhicule *El-kurkura*, respectivement H. Djibo et R. Hassane (2016) et M. Boukary Malam Ousmane (2021) montrent qu'à travers ces moyens de transport, les conducteurs gagnent de revenus non négligeables leur permettant la satisfaction des besoins nécessaires. Donc il en est de même pour les conducteurs du tricycle où 40% de l'échantillon gagnent plus de 80 000 FCFA le mois.

Par la suite, dans la sphère du taxi ordinaire ou *taxi tête rouge*, du taxi-moto dénommé localement « *kabou-kabou* » et du tricycle communément appelé « *Adaidaita sahou* », rare sont les conducteurs propriétaires de leurs propres moyens de transport (M.M. Nassirou Manzo, 2018). En plus, M. Boukary Malam Ousmane (2021) confirme cela en étudiant le véhicule *El-Kurkura* dans la ville de Zinder où 72,22% de son échantillon sont des employés.

Conclusion

La citée de mille collines, Zinder est une ville où une variété des moyens de transport assurent la mobilité de la population. Il s'agit des taxis tête rouge (en voie de disparition), des motos taxis ou kabou-kabou, des véhicules *El-kurkura* et des tricycles ou *adaidaita sahou*.

Par ailleurs, les résultats de cette étude présentant les motivations des conducteurs pour l'activité du transport et bien d'autres points montrent que la rentabilité est l'aimant attirant des conducteurs dans la sphère du transport. Grâce à cette rentabilité, beaucoup des conducteurs arrivent à satisfaire le nécessaire de leurs besoins. L'existence d'une variété des moyens de transport dans la ville de Zinder permet d'assurer n'importe quel besoin en matière de service de transport. Enfin, avec l'activité du transport urbain dans la ville de Zinder à l'aide d'une variété des moyens, les conducteurs (employés et propriétaires) gagnent des revenus assez significatifs pour la survie humaine.

Références bibliographiques.

BANQUE CENTRALE DES ETATS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST (BCEAO), 2018, *Annuaire statistique 2018* ;

BOUKARY MALAM OUSMANE Mansour (2021). *Emergence du véhicule " el-kurkura " dans le transport des biens et des personnes en milieu urbain nigérien : cas de Zinder* ; Université de Zinder, mémoire de master, département de Sociologie-Anthropologie ;

BOUKARY MALAM OUSMANE Mansour et ZOURKALEINI Younoussi, 2023, « Le véhicule *El-kurkura* : un moyen du transport efficace dans la ville de Zinder ». Université André Salifou de Zinder, Revue scientifique Territoires, Sociétés & Environnement (TSE), pp294-308 ;

BOVE Abel, et al, 2018, *Le transport routier en Afrique de l'Ouest et Afrique Centrale*. Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) ;

CHEGRANI Patrick, 2007, *Analyse coûts-avantages de la restauration d'une rivière : le cas du Gardon aval*. Collection « Etudes et Synthèses » de la Direction des Etats Economiques et de l'Evaluation Environnementale (D4E) ;

DJIBO Hassoumi et HASSANE Ramatou, 2016, « Taxi-moto à Zinder : potentialités d'un transport urbain », Revue des Etudes Multidisciplinaires en Sciences Economiques et Sociales (REMSES) n°3 : <http://revues.imist.ma/?journal=REMSES&page=index>.

FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS (FIT), 2011, « Améliorer la pratique de l'analyse coûts-bénéfices dans les transports », Document de référence No 2011-1 ;

NASSIROU MANZO Maman Massaoud, 2018, *Transport urbain au moyen du tricycle motorisé dans l'Arrondissement Communal Zinder III*. Université de Zinder, mémoire de master, département de Géographie ;

SAMNA SOUMANA Rabiadou, 2010, *Stratégies d'entreprises de transport routier interurbain des voyageurs en Afrique de l'Ouest : cas du Niger*. Université Lumière Lyon 2, thèse de doctorat en Sciences économiques.