



## Bilan de la mesure d'interdiction de l'usage des motos dans les zones d'insécurité dans la région de Tillabéri (Niger)

Farouck Adamou Gaoh (SOS Civisme)  
Abas Mallam (REGENOVICO)  
Abdourahamani Mahamadou (ASSN)

Juillet 2022



## African Security Sector Network (ASSN)

Fondé en 2003, l'**African Security Sector Network (ASSN)**, dont le siège se situe à Accra (Ghana), est un réseau panafricain d'experts et d'organisations travaillant pour promouvoir une gouvernance plus démocratique de la sécurité sur le continent africain.

Pour plus d'informations, veuillez contacter l'équipe de l'**ASSN** par courrier électronique : [info@africansecuritynetwork.org](mailto:info@africansecuritynetwork.org)

ou consulter le site web de l'**ASSN**:  
<http://africansecuritynetwork.org/assn/>

---

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://bit.ly/ASSN26>

Pour citer cette publication :

GAOH (F.), MAHAMADOU (A.), MALLAM (A.), «**Bilan de la mesure d'interdiction de l'usage des motos dans les zones d'insécurité dans la région de Tillabéri (Niger)**», ASSN, Juillet 2022.

## Table des Matières

Sigles et abréviations.....	3
<b>PREMIERE PARTIE : CADRE METHODOLOGIQUE</b> .....	<b>5</b>
I. Méthodologie et déroulement de l'étude .....	5
1.1 Phase préparatoire.....	6
1.2 Phase de collecte des données.....	6
1.4 Phase d'exploitation des données et d'élaboration du rapport .....	7
II. Présentation de la « Mesure portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues ».....	7
2.1 Objet de la mesure de l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues.....	8
2.2. Mise en œuvre de la mesure d'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues .....	10
<b>DEUXIEME PARTIE : PRESENTATION DES RESULTATS DE L'ETUDE</b> .....	<b>11</b>
I. Effectivité de la mesure d'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues .....	12
II. Effets de la mesure de l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues.....	13
2.1. Effets politiques de la mesure d'interdiction de la motocyclette à deux roues .....	13
2.2. Effets économiques de la mesure d'interdiction de la moto .....	15
2.3. Effets de la mesure sur les interactions sociales.....	18
2.4. Effets de la mesure dans le domaine de la santé.....	19
2.5. Effets dans le domaine de l'éducation .....	21
2.6. Effets sur les projets et programmes de développement et sur la délivrance des services au niveau de l'agriculture, de l'élevage et des services publics.....	22
III. Efficacité de la mesure d'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues.....	24
3.1. Points forts de la mesure d'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues ..	24
3.2. Points faibles de la mesure de l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues .....	25
<b>CONCLUSION GENERALE</b> .....	<b>29</b>
<b>ANNEXES</b> .....	<b>30</b>
ANNEXE I : Liste des sites visités .....	30
ANNEXE II : Liste des personnes rencontrées .....	30
ANNEXE III : Outils de collecte des données.....	35

## Sigles et abréviations

ACLED	Armed conflict location and even data project
AGR	Activités génératrices de revenus
USAID	Agency for International Development
ASB	Agent de <i>santé</i> de base
AHA	Aménagements hydroagricoles
ASSN	African <i>Security</i> Sector Network
BH	Boko Haram
CAO	Centre Afrika Obota
CS	Case de santé
CAPED	Cellule d'animation pédagogique
CSI	Centres de santé intégrés
CFA	Communauté financière africaine
CEG	Collège d'enseignement général
CB	Commandant de brigade
CNT	Confédération Nigérienne du Travail
CDS	Conseil départemental de sécurité
CNS	Conseil national de sécurité
CRS	Conseil régional de sécurité
CPN	Consultation prénatale
COVID-19	Coronavirus disease 2019
DS	District Sanitaire
EPS	Education Physique et Sportive
EIGS	État islamique au Grand Sahara
FAN	Forces armées nigériennes
FDS	Forces de Défense et de Sécurité
G5 Sahel	Cadre institutionnel de coordination et de suivi de la coopération régionale en matière de politiques de développement et de sécurité, créé lors d'un sommet du 15 au 17 février 2014 par cinq États du Sahel : Mauritanie, Mali, Burkina Faso, Niger et Tchad
GNN	Garde nationale du Niger
GSIM	Groupe de soutien à l'islam et aux musulmans
GANE	Groupes armés non Etatiques
HACP	Haute Autorité à la Consolidation de la Paix
JNV	Journée nationale de vaccination
KFW	Kreditanstalt für Wiederaufbau (Coopération Allemande)
AEP	Alimentation en Eau Potable
OIM	Organisation internationale pour les migrations
OSC	Organisations de la société civile
OC	Organisation de Coordination de l'Aide Humanitaire
PTF	Partenaires techniques et financiers
PAN	Président de l'assemblée nationale
PCCN	Programme de Cohésion Communautaire du Niger
PDI	Personnes déplacées internes
PROMAP	Programme Nigéro-Allemand de Promotion de l'Agriculture Productive

---

REGENOVICO	ONG Réseau pour la gestion non violente des conflits
SG	Secrétaire général
SOS-CIVISME	ONG Savoir oser se solidariser
SPSS	Statistical Package for the Social Sciences
SYNACEB	Syndicat National des Agents Contractuels et Fonctionnaires de l'Education de Base
TdR	Termes de référence
TI	Tribunal d'Instance

## Lexique

Aidaidaita	Moto tricycles
Kabou kabou	Taxi-moto
Koubourou- koubourou	Tricycles de 150 centimètres cubes (cm <sup>3</sup> ) et plus puissants que les Aidaidaita
Zakat	Dime islamique

## INTRODUCTION

Depuis près de dix ans, les pays de l'espace sahélo-saharien (Niger, Mali, Burkina Faso, Mauritanie, Tchad, Libye, Nigeria) sont confrontés à l'insécurité croissante des personnes et de leurs biens. Au Niger, l'Etat et ses partenaires techniques et financiers (PTF) ont adopté de nombreuses initiatives afin de répondre à la crise sécuritaire multidimensionnelle qui frappe le pays : renforcement des capacités de l'armée et des forces de sécurité intérieure ; opérations conjointes<sup>1</sup>, ingénieries civilo-militaires<sup>2</sup>, instauration de l'état d'urgence comportant plusieurs mesures dont celle de l'interdiction de la circulation de motocyclettes à deux roues. Cette mesure a été instaurée dans un premier temps dans la région de Diffa dans le cadre de la lutte contre les groupes affiliés à l'ex-groupe Boko Haram (BH). Par la suite, l'interdiction de circulation de motos à deux roues a été instaurée dans deux départements de la Région de Tahoua et cinq de celle de Tillabéri.

Au niveau de la région de Diffa, l'interdiction de circulation des motocyclettes à deux roues fut instaurée sur toute l'étendue du territoire de la région, le 10 février 2015. Dans la région de Tillabéri, la mesure fut instaurée de manière progressive. La première décision, prise le 10 février 2017, concerna tout d'abord, cinq départements situés au Nord et à l'Ouest de la Région (Bankilaré, Ayorou, Ouallam, Banibangou, Abala). Le 14 août 2020, l'interdiction de la circulation de motocyclettes à deux roues a été élargie à toute la région de Tillabéri. Mais après plus de deux années de mise en œuvre, la mesure d'interdiction a été levée le 1<sup>er</sup> septembre 2021 sur toute l'étendue du territoire de la région de Tillabéri avant d'être réinstaurée le 13 octobre 2021.

La présente étude a été réalisée à travers des recherches documentaires et des enquêtes de terrain dans les départements d'Abala, Torodi et Téra (région de Tillabéri) où la mesure est en application.

Dans le présent rapport, il est d'abord présenté le cadre méthodologique pour conduire ce travail de recherche (1<sup>ère</sup> Partie), avant les résultats de l'étude (2<sup>ème</sup> partie) où sont examinés les effets de la mesure d'interdiction de l'utilisation de la moto à deux roues dans la région de Tillabéri.

## PREMIERE PARTIE : CADRE METHODOLOGIQUE

Cette partie est consacrée à la présentation de la méthodologie et du déroulement de l'étude (I) ainsi qu'au détail du contenu de la mesure d'interdiction de l'utilisation des motocyclettes à deux roues (II).

### I. Méthodologie et déroulement de l'étude

L'étude s'est déroulée en trois phases : la phase préparatoire, la phase de collecte de données et la phase d'exploitation des données et d'élaboration des rapports.

<sup>1</sup> Menées par les forces armées du Niger dans le cadre des forces multinationales du G5/Sahel (Force conjointe) et de la Force Multinationale Mixte (FMM) opérant dans le Bassin du Lac Tchad.

<sup>2</sup> Actions sociales et humanitaires des armées, police de proximité, etc.

### 1.1 Phase préparatoire

Cette phase a porté essentiellement sur l’analyse de la littérature et de la documentation pertinente y compris des textes juridiques encadrant la mesure d’interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues. Une analyse systématique des articles de presse traitant de ce sujet a aussi été effectuée.

Par ailleurs, la phase préparatoire, a été consacrée à l’élaboration des supports de collecte des données (canevas/guides d’entretien, questionnaire, grille d’observation).

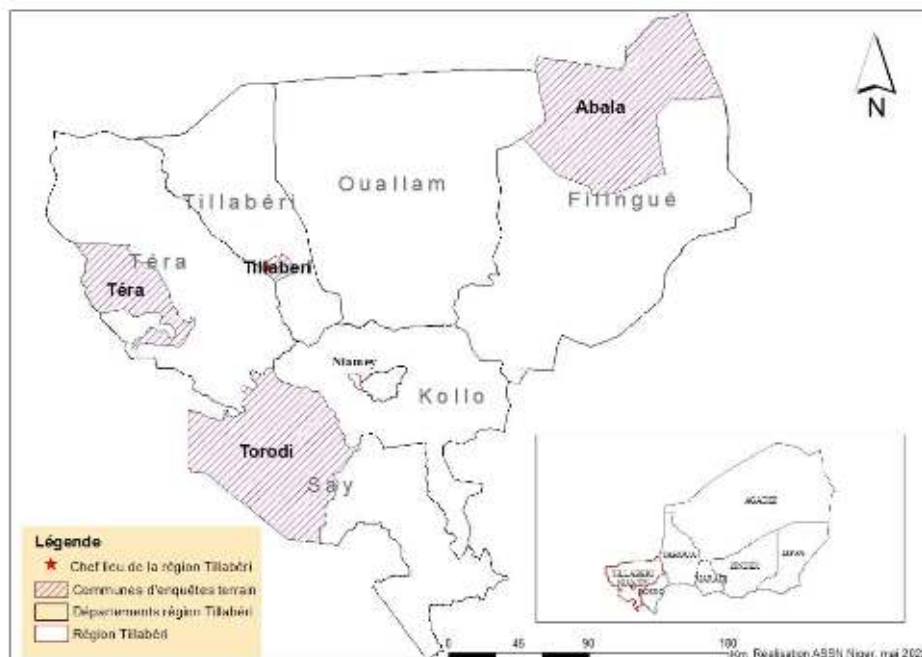
### 1.2 Phase de collecte des données

Quatre niveaux de collecte des données ont été définis : Niamey, la capitale ; le chef-lieu de la région de Tillabéri ; les chefs-lieux des départements (d’Abala, Torodi et Téra) et des villages.

Niamey a ainsi constitué le site de l’enquête exploratoire. Au chef-lieu de la région de Tillabéri des entretiens ont été conduits avec les autorités de la région (Gouverneur, responsables régionaux des Forces de Défense et de Sécurité (FDS), Président du Tribunal de Grande Instance (TGI) et certains acteurs concernés (acteurs du secteur de la santé, de l’éducation, des commerçants, ...). Le niveau « département » est celui de l’exécution administrative des arrêtés du Gouverneur de la région de Tillabéri, portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues. Mais la majorité de la population des trois départements vit dans des villages. C’est ce niveau qui a été retenu pour collecter les données sur le bilan de l’interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues.

Dans chaque département, trois villages ont été ciblés en fonction de deux critères : avoir une proportion importante de la population utilisant les motocyclettes à deux roues et être sécurisé. Le choix de ces villages a été fait de concert avec les autorités (Secrétaire Général de Préfecture, responsables des FDS).

### 1.3 Carte de la localisation de la zone d’étude



Ce sont au total 10 sites qui ont été visités (voir liste des sites visités en Annexe 1) où 93 personnes (dont 77 usagers) ont été interviewées. La catégorisation de ces personnes interviewées s'établit comme suit :

- autorités administratives (Gouverneur, maires et secrétaires généraux des mairies, Préfet, Président du Tribunal d'Instance) ;
- responsables des services publics déconcentrés de l'Etat (Santé Publique, plan de l'aménagement du territoire et développement communautaire, ..... ) ;
- responsables des services publics décentralisés (Secrétaire municipal, état civil, receveur municipal) ;
- membres des organisations de la société civile (OSC à Niamey, Tillabéri) ;
- syndicats (des enseignants, des conducteurs de tricycles-taxis) ;
- responsables et membres des FDS (Police Municipale, Garde Nationale du Niger (GNN), Gendarmerie Nationale) ;
- autorités coutumières (chefs de canton, chefs de villages, chefs de quartiers....) ;
- journalistes ;
- personnes concernées par la filière motocyclettes à deux roues : conducteurs de motocyclettes à deux roues *kabou kabou*<sup>3</sup> ; usagers et usagères de motos (passagers), mécaniciens, vulcanisateurs, vendeurs d'essence, vendeurs de motocyclettes à deux roues et vélos, vendeurs de pièces détachées de motocyclettes à deux roues ,commerçants fréquentant les marchés ruraux à moto, propriétaires de motocyclettes à deux roues non commerciales, propriétaires de vélos, colporteurs en motocyclettes à deux roues , vendeurs d'huile pour motocyclettes à deux roues , chefs d'une micro entreprise de lavage de motocyclettes à deux roues ; autres filières connexes (vendeurs d'eau fraîche, réparateurs de téléphones portables, conducteurs de *aidaidaita*<sup>4</sup>, cultivatrices, ...<sup>5</sup>) ;
- enseignants, infirmières, élèves au lycée ;
- représentant du camp des personnes déplacées internes (PDI) à la sortie de Téra.

#### 1.4 Phase d'exploitation des données et d'élaboration du rapport

Toutes les notes issues des entretiens qualitatifs ont été saisies. L'exploitation a consisté, par la suite, à codifier ces matériaux, ce qui a permis d'extraire les verbatim les plus pertinents pour l'élaboration du rapport.

## II. Présentation de la « Mesure portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues »

Il est important, pour mieux comprendre la portée de la mesure d'interdiction de l'utilisation des motos, de présenter son objet (1) et sa mise en œuvre (2).

<sup>3</sup> Il s'agit des taxis-motos.

<sup>4</sup> Il s'agit des tricycles motos.

<sup>5</sup> Les filières connexes sont celles qui sont indirectement touchées par la mesure. Cela se manifeste par des effets négatifs (baisse du chiffre d'affaires), ou par des retombées positives (développement de la filière tricycle-taxi).



## 2.1 Objet de la mesure de l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues

Il convient tout d'abord de préciser que la mesure d'interdiction de l'utilisation des motos, a été adoptée dans le cadre de la mesure plus globale d'état d'urgence, décrétée dans certaines zones du pays pour lutter contre l'insécurité et les groupes armés non étatiques y opérant.

L'état d'urgence est une mesure d'exception prévue par la Constitution nigérienne du 25 novembre 2010. En effet, l'article 68 de la loi fondamentale dispose : « le Président de la République, après délibération du Conseil des ministres, proclame l'état d'urgence dans les conditions déterminées par la loi ». Le régime de l'état d'urgence au Niger est ainsi régi par la loi n°98-24 du 11 août 1998 modifiée et complétée par la loi n° 2015-07 du 10 avril 2015. La nouvelle loi dispose en son article premier : « *l'état d'urgence peut être déclaré sur tout ou partie du territoire national, soit en cas de péril imminent résultant d'atteintes graves à l'indépendance de la Nation, l'intégrité du territoire et à l'ordre public, soit en cas d'événements présentant, par leur nature et leur gravité, le caractère de calamité publique* ».

L'état d'urgence est déclaré par décret pris en Conseil des ministres. Le décret déclarant l'état d'urgence détermine la (ou les) circonscription(s) territoriale(s) à l'intérieur de laquelle (ou desquelles) il entre en vigueur ainsi que les limites de ces circonscriptions et les zones où l'état d'urgence recevra application. La prorogation de l'état d'urgence au-delà de 15 jours, ne peut être autorisée que par une loi, pour une durée de trois mois renouvelable (article 2 de la loi n°2015-07).

La déclaration de l'état d'urgence donne pouvoir au Gouverneur de la région concernée, en tout ou en partie, comprise dans une circonscription prévue à l'article 2 cité ci-dessus, d'« interdire la circulation des personnes ou des véhicules dans les lieux et aux heures fixés par arrêté ».

C'est en référence à ces dispositions légales que l'état d'urgence a été déclaré dans la région de Tillabéri, pour la première fois à travers le décret N° 2017-57/PRN/PM/MDN/MISPD/ACR/MJ du 3 mars 2017 pour les départements de Ouallam, d'Ayorou, de Bankilaré, d'Abala et de Banibangou, tous situés dans la bande frontalière avec le Burkina Faso et le Mali.

En application de cet état d'urgence, les mesures suivantes ont été prises dans les cinq départements concernés :

- interdiction totale de la circulation des motocyclettes ;
- interdiction de la circulation des voitures de 19 heures à 6 heures du matin ;
- interdiction de la vente d'essence dans des bidons et
- couvre-feu, de 22 heures à 6 heures du matin.

Depuis qu'il a été instauré dans ces 5 départements de la région de Tillabéri, l'état d'urgence a été régulièrement et systématiquement reconduit dans cette partie de la région.

Cependant, la dégradation de la situation a amené son extension, le 30 novembre 2018, à trois nouveaux départements (Say, Torodi, Téra), puis à deux autres à savoir ceux de Tillabéri et de Gotheye, le 7 décembre 2018<sup>6</sup>. Le département de Filingué a quant à lui été soumis à l'état d'urgence par le décret n° 2020-79 du 24 janvier 2020.

Suite à l'attaque de Kouré qui a coûté la vie à 7 personnels humanitaires de l'ONG française ACTED et à leur guide nigérien le 14 août 2020, l'état d'urgence a été élargi aux deux départements jusque-là épargnés à savoir Balleyara et Kollo<sup>7</sup>.

A l'issue de la réunion du Conseil national de sécurité, qui a examiné la situation sécuritaire au niveau national et sous-régional le 24 décembre 2020, le gouvernement du Niger a publié un communiqué informant que « la circulation des motos est interdite de jour comme de nuit, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 sur toute l'étendue de la région de Tillabéri ». Avec cette décision, l'ensemble de la région de Tillabéri est ainsi tombé sous le coup de l'interdiction de l'utilisation des motos.

Selon le gouvernement, ces mesures exceptionnelles, visent à permettre aux forces de défense et de sécurité déployées dans ces zones, de "disposer des moyens juridiques nécessaires pour rétablir et maintenir l'ordre et la sécurité publics". Il s'agit donc de donner à ces forces déployées dans la zone ainsi qu'aux autorités administratives, les pouvoirs nécessaires pour protéger la population et garantir l'intégrité du territoire nigérien contre la menace terroriste.

Suite à une relative reprise en main de la situation sécuritaire par les FDS ainsi qu'aux doléances exprimées par des associations de la société civile, des citoyens et des leaders communautaires de certaines localités qui ont manifesté à plusieurs reprises leurs inquiétudes sur les impacts négatifs de cette mesure sur le vécu quotidien des populations locales, l'interdiction de la circulation des motos à deux roues a été momentanément levée sur le territoire de la région de Tillabéri avant d'être réinstaurée dans certains départements où elle est toujours en application. **L'arrêté du Gouverneur de la région de Tillabéri en date du 23 août 2021 précise** : « La mesure d'interdiction de circulation des motos est levée sur toute l'étendue du territoire de la région de Tillabéri, à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2021. Toutefois, l'interdiction reste et demeure en vigueur la nuit ». Il s'agit donc d'une levée partielle de la mesure car la circulation à moto reste interdite nuitamment. Il s'agit aussi d'une mesure provisoire car "le conseil régional de sécurité et les conseillers départementaux de sécurité procéderont à une évaluation hebdomadaire de la situation qu'ils transmettront au ministère de l'Intérieur et de la décentralisation".

**Annoncée pour la première fois, par le ministre de la Défense Nationale, M. Indatou Alkassoum, lors de sa visite à Darey Dey<sup>8</sup> où il était allé présenter les condoléances du gouvernement suite à l'attaque ayant occasionné la mort de trente-sept villageois, la**

<sup>6</sup> Par décret N°2018-873/PRN/ MISPD/ACR du 07 décembre 2018.

<sup>7</sup> Voir le décret N°2020-634 du 14 août 2020.

<sup>8</sup> Cette visite fait suite à l'attaque du village de Darey-Dey dans la commune de Banibangou survenue le lundi 16 août 2021 et ayant occasionné la mort de trente-sept (37) civils, dont 13 enfants et 4 femmes.

mesure pour la levée de l'interdiction de la circulation des motos a été décidée pour entrer en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2021.

Cette levée de la mesure, tout comme la mesure elle-même, ont été diversement appréciées. C'est ainsi que certaines populations ont exprimé leur inquiétude face à la levée de l'interdiction et leur souhait de la voir restaurée<sup>9</sup>. Après 42 jours de levée de la mesure, la session ordinaire du Conseil national de sécurité (CNS), tenue le mardi 12 octobre 2021 sous la présidence du Chef de l'Etat, a décidé de réinstaurer l'interdiction de l'utilisation des motos à deux roues de jour comme de nuit dans huit départements de la **région de Tillabéri** : Ayorou, Banibangou, Bankilaré, Gothèye, Say, Téra, Tillabéri dans deux communes rurales seulement : Dessa et Anzourou) et Torodi.

## 2.2. Mise en œuvre de la mesure d'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues

La mise en œuvre de la mesure d'état d'urgence est assurée par le dispositif de gestion de la sécurité, constitué du Conseil national de sécurité (CNS) au niveau national ; du Conseil régional de sécurité (CRS) au niveau régional et du Conseil départemental de sécurité (CDS) au niveau départemental.

Le CNS est présidé par le Président de la République alors que le CRS et le CDS sont placés sous l'autorité respective du Gouverneur de Région et du Préfet de Département.

Dans le cadre de cette mise en œuvre, le Gouverneur de Tillabéri, Président du Conseil régional de sécurité, a pris l'arrêté N° 012/GT du 08 février 2019 pour interdire la circulation des motocyclettes à deux roues au niveau des départements sous état d'urgence.

Après l'instauration de cette mesure par le Gouverneur de la région de Tillabéri, les conseils départementaux concernés, se sont réunis pour définir les stratégies de sa mise en œuvre au niveau de chacun des départements. Les Forces de Défense et de Sécurité (FDS), les autorités communales, les chefs de villages et de quartiers, constituent les acteurs de première ligne, chargés de la mise en œuvre opérationnelle de la mesure.

Il faut souligner que les maires ainsi que les autorités coutumières ne sont pas membres des Conseils régionaux et départementaux de sécurité, même si ces autorités sont chargées de participer à la mise en œuvre des décisions issues de ces organes de gestion de la sécurité. L'élargissement de ce dispositif à ces acteurs d'importance est néanmoins « en réflexion depuis deux ans » à en croire un représentant local de l'Etat<sup>10</sup>.

La mise en œuvre de la mesure de l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues par le dispositif susmentionné a tout d'abord consisté à sensibiliser les citoyens. Plusieurs actions ont été menées dans la région de Tillabéri, afin d'amener les citoyens à adhérer à la mesure, telles l'organisation par des membres du CDS de tournées foraines de sensibilisation et d'information sur la mesure, sa portée et la nécessité de la collaboration de la population pour son respect dans des villages. Au cours de ces tournées, les préfets et les responsables des FDS informent les citoyens du contenu des mesures et leur expliquent le

<sup>9</sup> Voir à ce propos, les doléances présentées par le porte-parole de la population de la commune de Anzourou lors de la visite du Président de la République dans cette localité en septembre 2021.

<sup>10</sup> Selon un responsable administratif local interviewé en septembre 2021.

bien-fondé de celles-ci. En outre, pour assurer le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre de la mesure d'interdiction, « chaque semaine, le CDS se réunit pour examiner la situation sécuritaire dans le département ».

Sachant que les meetings publics organisés par les membres des CDS ne suffisent pas pour sensibiliser et informer toute la population, les préfets mobilisent également les chefs traditionnels (chefs de cantons/groupements, chefs de quartiers et de villages/tribus) pour assurer le relai de l'information et de la sensibilisation auprès des populations à la base.

Par ailleurs, l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues n'a pas échappé à la communication via les réseaux sociaux. WhatsApp et Facebook sont ainsi utilisés pour informer les citoyens des mesures prises.

En plus de l'information-sensibilisation, les FDS et la justice ont également été mobilisées pour faire respecter la mesure portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues.

- Depuis l'adoption de la mesure, les responsables des FDS obtiennent des informations par deux canaux : d'une part, à travers les communications radio des FDS et d'autre part par les préfets. En ville, les différents postes de routine et les patrouilles des FDS veillent à son respect, en appréhendant les contrevenants. En rase-campagne, ce sont des patrouilles effectuées par un seul corps (Garde Nationale du Niger ou Gendarmerie) ou des patrouilles mixtes des FDS (les deux corps ensemble) qui sont chargées de la faire respecter. Les FDS organisent ainsi des patrouilles qui sillonnent les villages environnants. A l'occasion de ces patrouilles et d'autres contrôles, un nombre important de motos a été confisqué aux contrevenants à la mesure, et « brulé sans respect de la procédure »<sup>11</sup> par les FDS. Il convient cependant de souligner que les FDS n'ont pas suffisamment d'effectifs, ni de moyens financiers et logistiques pour surveiller tout le territoire. C'est cela qui explique la persistance de la présence des GANE et de la circulation des motos dans ces zones, malgré la mesure d'interdiction.
- La justice est également mise à contribution pour assurer le respect de la mesure d'interdiction. Elle est ainsi en charge de juger les individus contrevenant à la mesure. A cet effet, le Tribunal d'Instance de Téra a tenu deux audiences publiques à l'issue desquelles deux décisions ont été rendues sur la violation de la mesure portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues.

## DEUXIEME PARTIE : PRESENTATION DES RESULTATS DE L'ETUDE

Dans cette partie, il est d'abord analysé l'effectivité de la mesure d'interdiction des motos (I) avant les effets de cette mesure dans la région de Tillabéri (II). Suivra enfin, l'appréciation de l'efficacité de la mesure (III).

---

<sup>11</sup> Selon les propos d'un responsable de la société civile de Tillabéri.

## I. Effectivité de la mesure d'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues

Dans les chefs-lieux de la région, des départements (Abala, Torodi, Téra) et dans les communes, la mesure portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues est effective. A Ouallam et à Abala, les motocyclettes ont été déposées.

En revanche, la mesure n'est pas effective dans les zones dites rouges, situées non loin des frontières (Niger-Mali, Niger-Burkina Faso). « Dans la zone rouge, on nous signale la circulation de deux à trois motos avec des membres de GANE armés »<sup>12</sup>.

En ville, les motos ont ainsi cessé de circuler. Cette effectivité peut s'expliquer par deux raisons principales : d'une part, la présence permanente des FDS et d'autre part, l'adhésion globale des populations à la mesure. A l'inverse, les motos ont continué à circuler en rase campagne. La moto permet souvent de relier tel village à tel autre. Les orpailleurs utilisent quant à eux la moto pour se rendre d'un site d'orpaillage à un autre. La moto est aussi utilisée par les citoyens ordinaires. « Il n'est pas rare de croiser une motocyclette à deux roues circulant par fraude. Généralement, à la vue de nos patrouilles, les suspects fuient et abandonnent leurs motocyclettes »<sup>13</sup>.

En plus des zones rouges, la mesure portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues n'est pas non plus effective au niveau de la zone dite verte, notamment dans le département de Torodi.

A titre de comparaison l'observance de la mesure varie d'un site à un autre. Les usagers des motocyclettes à deux roues d'Abala ont plus observé la mesure que les usagers de motocyclettes à deux roues de Torodi. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette différence dans le respect de la mesure : niveau d'insécurité (plus l'insécurité est grande, plus les usagers sont observants), la densité du maillage des FDS, la densité du couvert végétal (pour dissimuler une motocyclette). Il faut ainsi souligner que la situation sécuritaire dans les départements de Ouallam et Abala est plus dégradée qu'au niveau du département de Torodi. Ceci explique selon certains acteurs de terrain<sup>14</sup> que les GANE et les citoyens circulent à motocyclette dans la zone de Torodi malgré l'interdiction alors qu'ils le font moins dans les deux autres départements. Cette situation est attribuable à un faible maillage de ce territoire par les FDS. Ouallam est plus militarisé. A Torodi il n'y a que la mission Saki à Boni et des FDS déployées autour de Torodi<sup>15</sup>. En plus des raisons ci-dessus évoquées, la non-observance de la mesure, dans la zone verte de Torodi, s'explique par le très fort poids des motocyclettes dans la vie des populations ; la motocyclette à deux roues étant souvent le seul moyen de déplacement dans la zone. Elle est utilisée dans l'orpaillage. La moto à deux roues est également utilisée pour les intenses échanges de tout genre, entre la région de Torodi et Niamey.

Du reste, le fait que les populations soient informées des mouvements des patrouilles des FDS permet aux récalcitrants d'échapper au contrôle pour le respect de la mesure. « Lorsque notre

<sup>12</sup> Selon un responsable des FDS interviewé sur le terrain.

<sup>13</sup> Selon un responsable local de service de sécurité rencontré en septembre 2021.

<sup>14</sup> Responsables des FDS dans les départements de Téra, Torodi, Abala et Ouallam.

<sup>15</sup> Responsable local de service de sécurité.

patrouille se dirige vers le nord, les gens sont informés. Alors, les gens circulent dans les zones non couvertes par la patrouille. C'est du cache-cache, de la tricherie »<sup>16</sup>.

Cependant, à en croire les responsables des FDS en charge de veiller au respect de la mesure, de nombreuses personnes ont enfreint celle-ci parce qu'elles ne peuvent pas se passer de la moto, surtout dans les zones isolées. Elles contournent la mesure en utilisant une moto dans ces zones mais lorsqu'elles s'approchent des grandes agglomérations, elles déposent et dissimulent celle-ci : elles dissimulent par exemple les motos à 2 ou 3 km de Torodi et font le reste du trajet à pied pour rejoindre la ville. A la fin de leur séjour, elles reprennent leurs motos pour retourner au village avec.

## II. Effets de la mesure de l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues

L'analyse des effets de la mesure d'interdiction de l'utilisation de la moto dans la région de Tillabéri est faite dans les paragraphes ci-dessous sous les angles politique, économique et d'interactions sociales ainsi qu'en lien avec le fonctionnement et l'accès aux services sociaux de base (éducation, santé, hydraulique).

### 2.1. Effets politiques de la mesure d'interdiction de la motocyclette à deux roues

La mesure portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues a été l'objet de débats et de controverses dans l'espace public. Plusieurs acteurs se sont exprimés : société civile au niveau de Tillabéri et au niveau national, représentants des populations, députés nationaux au titre de la région de Tillabéri et même le Président de la République.

Ce sont d'abord les organisations de la société civile de Tillabéri qui ont amené la mesure dans les débats publics lorsque celle-ci a été élargie notamment au département de Tillabéri et à celui de Téra. La société civile locale a en effet alors protesté contre la mesure elle-même et surtout contre le processus ayant conduit à son adoption sans concertation. Des manifestations de protestation ont été organisées par la société civile dans certains chefs-lieux des départements de Tillabéri<sup>17</sup>, notamment durant le week-end du 25-26 décembre 2019 à une semaine de l'entrée en vigueur de la mesure, prévue le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Selon les responsables des OSC de Tillabéri, des citoyens ont été arrêtés à cause des manifestations de protestation contre cette mesure<sup>18</sup>.

La société civile locale a avancé deux griefs principaux contre la mesure d'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues : « elle est unilatérale », « elle n'a pas de mesures d'accompagnement »<sup>19</sup> et il n'y a donc pas de compensations pour atténuer ses conséquences sur la vie socioéconomique locale.

Depuis lors, des organisations de la société civile de Tillabéri ont régulièrement continué à dénoncer cette mesure, soutenant qu'elle avait considérablement ralenti les activités

<sup>16</sup> Déclaration d'un responsable de service de sécurité de Torodi, en septembre 2021

<sup>17</sup> Oualam, Téra et Tillabéri.

<sup>18</sup> Responsable local d'OSC de Tillabéri, rencontré en septembre 2021.

<sup>19</sup> Selon un des responsables locaux des OSC de Tillabéri qui protestent contre la mesure d'interdiction des motos dans la région.



économiques<sup>20</sup> et insistant sur l'importance de la circulation de la moto dans la vie des communautés locales y compris pour des évacuations sanitaires à partir des villages et hameaux isolés.

La société civile locale interpelle ainsi régulièrement le Président de la République, le gouvernement et les hommes politiques de la région, demandant « aux hommes politiques de la région, tous bords confondus qui ne voient en ces populations profondément meurtries que des électeurs souvent assimilés à du bétail électoral, de sortir de leur mutisme et de leur égoïsme pour éprouver un minimum de fierté en s'engageant vaillamment dans cette lutte qui est aussi la leur »<sup>21</sup>.

Enfin, dans une déclaration sur la situation sécuritaire du Niger et de la région de Tillabéri en particulier, un groupe d'une vingtaine d'OSC nigériennes a noté qu'en dépit de toutes les mesures prises, "les groupes armés non étatiques continuent de perpétrer des attaques meurtrières contre des civils et des éléments des Forces de Défense et de Sécurité, enlèvent et prennent en otage des civils contre rançons, prélèvent des impôts, s'emparent du bétail, brûlent des greniers et des infrastructures sociales notamment des écoles, violent des femmes et des filles"<sup>22</sup>.

Par ailleurs, l'enjeu politique de l'interdiction de la circulation des motocyclettes a fait qu'elle s'est même invitée dans les débats, lors de la campagne pour les élections générales de 2020-2021. A cette occasion l'actuel Président de l'Assemblée nationale (PAN), Président du Parti « Mouvement national pour la société de développement » (MNSD) Nassara, et candidat à l'élection présidentielle, a promis aux électeurs de la région de Tillabéri, dont il est ressortissant, de travailler pour faire lever cette mesure. Il en est de même de l'alors candidat Mohamed Bazoum du PND<sup>23</sup>.

Sous pression de la société civile locale et des populations qui l'interpellent régulièrement et suite au drame du 16 août à Darey-Dey - survenu au cours des travaux collectifs dans les champs où 37 civils ont été exécutés dont 4 femmes et 13 mineurs - les députés nationaux au titre de la région de Tillabéri, ont publié une déclaration dans laquelle ils ont déploré la recrudescence des attaques terroristes dans la région avec « les agressions armées, le plus souvent effectuées à motos, et qui ont fait des centaines de morts civils et militaires ainsi que de nombreux blessés et déplacés internes. Alors que les mesures d'état d'urgence ont été prises pour faire face aux menaces sécuritaires les députés signataires de la déclaration constatent que les attaques et attentats ciblés se poursuivent mettant quotidiennement en péril la vie des paisibles citoyens ». Pour la première fois, les députés de la région de Tillabéri ont clairement indiqué qu'ils « attendent instamment la levée de la mesure d'interdiction de circulation des motocyclettes »<sup>24</sup>.

<sup>20</sup> Voir notamment les déclarations des OSC de Tillabéri du 19 mars 2021 et du 22 mai 2021.

<sup>21</sup> Déclaration des structures de la société civile de Tillabéri en date du 19 mars 2021.

<sup>22</sup> Déclaration signée et publiée par un groupe de 20 OSC nigériennes le 22 mai 2021 à Niamey.

<sup>23</sup> Mohamed Bazoum avait alors rappelé cette promesse de levée de l'interdiction de la moto à l'occasion du meeting qu'il avait organisé le 6 novembre 2021 dans la commune d'Anzourou.

<sup>24</sup> Déclaration signée par 18 députés nationaux au titre de la région de Tillabéri, tous partis politiques confondus, publiée le 19 août 2021.

Même le nouveau Président de la République<sup>25</sup> a dû se prononcer sur cette mesure lors de ses visites dans les localités de la région de Tillabéri confrontées à l'insécurité. Après avoir reconnu que la mesure n'a pas que des avantages, qu'elle a aussi des inconvénients, le Président de la République a reconnu qu'il a beaucoup hésité avant de décider de la levée de l'interdiction de l'utilisation des motos. Eu égard aux réactions mitigées des populations suite à la levée en septembre 2021, le Président a déclaré, que « nous le ferons à la carte. Là où on nous demande d'appliquer la mesure elle sera appliquée, là où on nous dit de ne pas l'appliquer, nous n'allons pas l'appliquer... Pour la commune d'Anzourou, aucune moto ne va circuler... »<sup>26</sup>.

## 2.2. Effets économiques de la mesure d'interdiction de la moto

Les motocyclettes à deux roues assuraient la plus grosse part du transport des voyageurs et de leurs biens dans la région de Tillabéri avant l'instauration de la mesure, en raison de la faiblesse du réseau routier et de la faible desserte de la zone par les véhicules de transport publics. Avec la mesure interdisant la circulation des motos sur toute l'étendue du territoire de la région, ce service de transport public a été considérablement ralenti. « Les conducteurs de véhicules de transports en commun ont profité du fait que nous ne transportons plus les voyageurs d'une localité à une autre pour augmenter le coût du transport. Avant l'interdiction de circulation des motocyclettes à deux roues, le coût du transport était de 500 francs CFA pour une localité située à une trentaine de kilomètres. Du fait qu'ils sont sans concurrence des taxis-motos, les transporteurs publics des voyageurs ont rehaussé ce coût à 700 francs CFA »<sup>27</sup>. A ce sujet, les propos d'un responsable de la société civile de Tillabéri sont édifiants : « Le réseau routier est peu développé dans la région de Tillabéri. Ce sont les motos à deux roues qui assuraient les liaisons entre les localités. La mesure portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues a considérablement réduit la circulation des personnes et des biens<sup>28</sup> ».

Par ailleurs, la mesure portant l'interdiction de la circulation de motocyclettes à deux roues a modifié la morphologie des moyens de transport publics au niveau des centres urbains (villes) de la région notamment Tillabéri, Ouallam, Téra, Ayorou et Torodi, avec l'introduction de tricycles communément appelé « *aidaidaita* ». Certains partenaires techniques et financiers (PTF) ont en effet appuyé l'acquisition par quelques-uns des exploitants des motos, de tricycles. C'est le cas de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM/) à travers le Programme de Cohésion Communautaire du Niger (PCCN). Voyant la grande rentabilité<sup>29</sup> de ces tricycles, des commerçants ont très rapidement souhaité acheter et introduire des tricycles *aidaidaita* auprès des anciens conducteurs de taxis-motos qui ont eux-mêmes commencé à travailler pour eux. Il s'agit là d'un changement de statut pour ces anciens conducteurs de mototaxis qui, d'auto-employés sont devenus des salariés<sup>30</sup>. Les anciens conducteurs des taxis-motos sont contraints d'accepter ce nouveau rôle de salarié journalier

<sup>25</sup> Investi le 1<sup>er</sup> avril 2021.

<sup>26</sup> Voir les interventions publiques du Président Bazoum lors de ses visites à Banibangou le 6 novembre 2021 et à Anzourou le 11 septembre 2021.

<sup>27</sup> Conducteur de taxi moto, *kabou-kabou*, Abala, septembre 2021.

<sup>28</sup> Propos d'un responsable syndical local.

<sup>29</sup> Ces tricycles rapporteraient entre 6 625 000 FCFA et 7 950 000 FCFA/an.

<sup>30</sup> Voir ce témoignage du « Des commerçants ont acheté plus de 100 motos qui ont été données aux jeunes qui sont devenus leurs salariés » vice-président des transporteurs *aidaidaita*, Téra.



parce qu'ils n'ont pas les ressources financières pour mettre un tricycle en circulation. L'achat et la mise en circulation d'un tricycle nécessitent en effet plus d'un million de FCFA.

De plus, la mesure portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues a tiré vers le haut les dépenses dans le domaine du transport, des anciens propriétaires de ces engins. Avant l'interdiction ce propriétaire de motocyclette à deux roues consommait 1000 francs CFA de carburant. Contraint d'utiliser le transport public de tricycles, cet ancien propriétaire explique : « Avant l'interdiction de la circulation des motos à deux roues, lorsque je mettais 1000 francs CFA d'essence dans ma moto, cela me faisait deux jours. Avec l'interdiction je dois payer pour deux jours 1600 francs CFA de frais de taxi -tricycle »<sup>31</sup>.

La mesure portant interdiction de motocyclettes à deux roues a aussi amené la très grande majorité de jeunes conducteurs de mototaxis à brader<sup>32</sup> leurs motocyclettes au profit d'acheteurs souvent venus du Nigéria. En parallèle, des vendeurs de pièces détachées pour motos se sont vus contraints de vendre leurs stocks à perte à Niamey.

En outre, la mise en œuvre de la mesure portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues a affecté négativement tous les employés et autres bénéficiaires indirects de la filière moto. Il en est ainsi des conducteurs des taxis-motos communément appelés « kabou-kabou ». Dans ce secteur, les pertes de revenus, sur un an, sont estimées entre 1 855 000 et 3 975 000 francs CFA selon les acteurs de cette filière<sup>33</sup>. Les propos ci-après d'un conducteur de taxi-moto rencontré lors de l'enquête de terrain, sont illustratifs de cette situation : « Personnellement, cette interdiction m'a beaucoup affecté dans la mesure où la moto était ma principale source de revenu, c'est avec les recettes que j'arrivais à subvenir aux besoins quotidiens de ma famille. Avec le *kabou-kabou* que je faisais auparavant, j'avais une garantie d'avoir au minimum 7000 francs CFA par jour. Les jours de marché je pouvais gagner au-delà de 15.000 francs CFA »<sup>34</sup>. Des mesures d'accompagnement ont été instaurées par certains acteurs pour compenser les pertes de revenu des conducteurs de motos-taxis. La mise en place des tricycles *adaidaita* par des partenaires techniques et financiers, comme le Programme de Cohésion Communautaire du Niger (Agency for International Development USAID) a ainsi permis aux anciens conducteurs de mototaxi de se reconvertir en conducteurs de tricycle. D'autres initiatives ont eu pour objectif de permettre aux anciens conducteurs de taxi-moto *kabou kabou* d'initier des activités génératrices de revenus (AGR), dans d'autres secteurs comme le commerce. « La HACP a ainsi donné 200.000 FCFA à des jeunes qui travaillent dans la filière moto pour développer des AGR. Mais ces jeunes conducteurs de *kabou kabou* sont partis sur des sites aurifères au Mali car, disaient-ils, les fonds HACP étaient insuffisants »<sup>35</sup>. Certains des jeunes anciens conducteurs de mototaxi sont en effet partis travailler sur des sites d'orpaillage au Mali pour compenser la perte de revenus lié à l'interdiction de leur activité de conducteur de taxi-moto.

Les mécaniciens qui assurent l'entretien et la réparation des motocyclettes à deux roues ont eux aussi beaucoup perdu et vu leur source de revenu « se tarir ». Selon les données collectées

<sup>31</sup> Enseignant Tillabéri, septembre 2021.

<sup>32</sup> A Téra, par exemple, une moto dédouanée est vendue à 35 000 francs CFA alors qu'une moto non dédouanée est cédée entre 15 000 et 25 000 francs CFA.

<sup>33</sup> Données d'enquête recueillies sur le terrain en septembre 2021.

<sup>34</sup> Conducteur de moto kabou – kabou, Abala, septembre 2021.

<sup>35</sup> Direction départementale de l'aménagement du territoire et développement communautaire, Abala.

sur le terrain, la perte de leur revenu du fait de la mesure d'interdiction des motos varie, en moyenne entre 3 600 000 et 5 760 000 francs CFA<sup>36</sup> par an. L'un d'entre eux affirme : « Avant l'interdiction des motos, tout allait bien puisque je pouvais réparer 8 à 9 motos par jour, mes clients venaient de Torodi et des villages environnants. Je pouvais gagner entre dix (10 000) et seize mille (16 000) francs CFA par jour. Avec la mesure, ma clientèle a disparu. Je ne gagne plus rien »<sup>37</sup>.

Un commerçant, auparavant vendeur de motocyclettes et de vélos a vu son chiffre d'affaires chuter dramatiquement du fait de la mise en œuvre de la mesure qui a mis fin à son commerce de motocyclettes à deux roues. La vente des vélos ne lui assure désormais qu'un faible revenu. « Cette interdiction a impacté mon commerce parce qu'auparavant je vendais des motos et des vélos. La moto représentait la plus grande partie de mon chiffre d'affaires. Avec l'interdiction des motos, je ne vends que des vélos. Le commerce des vélos ne me rapporte même pas le tiers de mon chiffre d'affaires »<sup>38</sup>.

La mesure a aussi ralenti l'écoulement des produits agricoles, depuis les zones de production jusqu'à celles de consommation. En effet, avant cette mesure « des gens venaient à moto chez nous pour acheter nos produits : arachide, oignon, gombo, et autres mais ce n'est plus le cas<sup>39</sup>. La fermeture des marchés ruraux hebdomadaires a aussi été aggravée par la mesure. « La mesure portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues a anéanti mon commerce ambulancier qui consiste à vendre mes articles au niveau des marchés ruraux environnants. Tous les marchés, comme celui de Tamatchi distant de 25 km d'Abala ; Tiqgemey distant de 20 km d'Abala ; Abré distant de 30 km d'Abala ; Ikram distant de 35 km ; et Chibonkon distant de 40 km d'Abala dans lesquels j'écoule mes articles ont été fermés dans le cadre de l'état d'urgence. Avec la fermeture de ces marchés, mon commerce s'est replié sur le seul marché d'Abala qui n'a pas été fermé<sup>40</sup>.

Les bouchers opérant dans les grands centres urbains, plus mobiles, se rendaient quant à eux en brousse et dans les villages, auprès de producteurs pour acheter des animaux d'abattage à des coûts moins élevés que ceux du marché. Ainsi, après l'écoulement de leurs produits, ces bouchers arrivaient à avoir plus de bénéfices. La mesure portant interdiction de motocyclettes à deux roues a obligé ces bouchers à acheter leurs animaux d'abattage sur des marchés urbains à des coûts plus élevés. Aujourd'hui, avec l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues, ces bouchers utilisent les voitures-taxis de brousse, plutôt rares et qui n'arrivent pas à accéder à tous les points d'approvisionnement des bouchers en bétail destiné à l'abattage.

Ce forgeron a également vu son chiffre d'affaires se réduire passant de 50 000 à 60 000 francs CFA en moyenne par mois, à 15 000 francs CFA par mois en raison de l'application de la mesure : « Pour moi en tant que forgeron, cette interdiction a beaucoup amoindri ma recette journalière, constituée de la vente d'articles aux habitants des villages et campements

<sup>36</sup> Données enquête terrain, septembre 2021.

<sup>37</sup> Mécanicien de motocyclette à deux roues, Torodi, septembre 2021.

<sup>38</sup> Vendeur de motocyclettes et vélos.

<sup>39</sup> Témoignage d'une paysanne de village de Bogojota ; Téra, septembre 2021.

<sup>40</sup> Commerçant fréquentant les marchés ruraux à moto ; Abala, septembre 2021.

avoisinants : avec l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues, ces clients sont devenus rares »<sup>41</sup>.

Même si tous les acteurs de la filière ne peuvent pas donner une appréciation quantifiée des pertes de recettes, ce vendeur d'huile affirme qu'il a aussi connu une baisse de ses recettes du fait de la mesure. Il soutient ainsi : « La mesure portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues a ébranlé mon commerce. Depuis cette interdiction, mon commerce tourne au ralenti, je gagne moins d'argent qu'avant »<sup>42</sup>.

L'unité de lavage qui employait 4 personnes à Torodi pour assurer un service de nettoyage des motocyclettes, professionnelles et non professionnelles, a dû fermer : tous les emplois qu'elle pourvoyait ont été perdus du fait de la mesure. Au bout de 4 mois, le promoteur de cette unité, a pu se reconvertir, à Niamey, dans la vente ambulante de fruits.

En définitive, tous les acteurs travaillant directement dans la filière motocyclette à deux roues et tous les acteurs en lien avec ceux-ci ont été négativement impactés par la mesure portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues. La majorité des personnes concernées ont migré et choisi de quitter la zone. C'est toute l'économie locale qui a tourné au ralenti depuis l'adoption de la mesure. Le directeur départemental de l'aménagement du territoire et du développement communautaire d'Abala résume ainsi particulièrement bien la conséquence de la mesure d'interdiction des motos sur la situation économique locale : « Les mécaniciens, les conducteurs de mototaxi et de *kabou-kabou*, les vulgarisateurs, les commerçants ambulants qui se rendent à motocyclette de village en village et de marché en marché ont vu leurs activités plombées du fait de l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues. Il en a résulté un blocage de l'économie locale. Beaucoup de personnes qui gagnaient leur vie ici sont parties travailler sur des sites aurifères au Mali »<sup>43</sup>.

Dans les zones de l'étude tout se « faisait avec la moto ». L'interdiction de l'usage de celle-ci a tout bloqué, les mesures d'adaptations collectives et/ou isolées, n'ont pas permis de ramener l'économie locale à sa dynamique d'avant la mesure.

Il faut cependant souligner qu'à côté de tous les effets négatifs du point de vue économique, la mesure d'interdiction de la circulation des motos dans la région de Tillabéri a bénéficié à certains acteurs qui ont su l'exploiter. Ainsi, les anciens conducteurs de taxis-motos ayant bénéficié des tricycles ont vu leurs chiffres d'affaires démultipliés<sup>44</sup> alors que d'autres, parmi les anciens conducteurs des taxis motos, notamment ceux de la commune de Makalondi, frontalière du Burkina Faso, ont bien réussi leur reconversion en achetant des voitures pour se lancer dans le florissant commerce du charbon entre le Niger et le Burkina Faso.

### 2.3. Effets de la mesure sur les interactions sociales

Au Niger, la répartition traditionnelle des rôles au sein de la famille fait des maris les principaux pourvoyeurs des moyens de subsistance des ménages. Ce rôle a été mis à mal par l'arrêt des activités de la filière de motocyclettes à deux roues. Beaucoup de familles ont ainsi connu des

<sup>41</sup> Forgeron ; Abala, septembre 2021.

<sup>42</sup> Vendeur d'huile pour moto ; Téra, septembre 2021.

<sup>43</sup> Responsable administratif ; Abala, septembre 2021.

<sup>44</sup> C'est une recette annuelle entre 6 625 000 et 7 950 000 FCFA qui est générée par ces tricycles selon les témoignages des conducteurs.

crises qui ont souvent débouché sur une séparation. « Beaucoup de foyers ont été brisés, du fait que les maris n'arrivaient plus à assurer la prise en charge de leurs foyers »<sup>45</sup>.

Avant la mesure d'interdiction de motocyclettes à deux roues, les propriétaires de ces engins étaient autonomes dans leurs déplacements. Avec la mesure, ces propriétaires d'engins sont désormais contraints d'utiliser le transport public collectif de tricycles. Ce faisant, ils ont perdu leur autonomie de déplacement d'antan. « L'usage des taxis-tricycles limite notre autonomie. Autrefois avec nos motos nous pouvions nous rendre là où nous voulions et quand nous le voulions. Ce qui n'est pas le cas lorsqu'on utilise un taxi-tricycle qui te prend à un point pour te déposer à un autre »<sup>46</sup>.

La motocyclette à deux roues est en outre communément utilisée pour renforcer le lien social (visites familiales, participation à des cérémonies diverses). L'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues a affecté ces relations. En effet, du fait de l'interdiction d'utilisation des motos, les visites familiales sont considérablement réduites de même que la participation aux mariages, baptêmes, funérailles, .... Du coup, la socialisation qui se fait lors et à l'occasion de ces événements se trouve entamée. « Tout se faisait avec moto. L'interdiction de la circulation de motocyclettes à deux roues « a tout chamboulé »<sup>47</sup>.

Il convient également de souligner qu'au-delà du transport et du déplacement qu'elle permet, la moto a intégré la société dans ces zones rurales et semi-urbaines au point que son absence dans certaines circonstances enlève à l'événement une bonne partie de sa saveur. A ce propos, la déclaration suivante est pleine de sens : « Depuis une vingtaine d'années, les motocyclettes à deux roues sont utilisées dans des rodéos lors des mariages (cortèges). Pour les jeunes, un mariage sans rodéo est triste, ce n'est pas un mariage qui marque les mémoires »<sup>48</sup>. Ce vendeur d'essence regrette lui aussi l'interdiction des motos qui empêche leur utilisation lors des mariages en ces termes : « Les cérémonies de mariage ne sont plus les mêmes puisqu'avant l'interdiction des motos, c'était la grande joie, les cortèges »<sup>49</sup>.

#### 2.4. Effets de la mesure dans le domaine de la santé

La mesure portant interdiction de motocyclettes à deux roues a affecté la délivrance des services préventifs et curatifs au niveau des formations sanitaires publiques (centres de santé intégrés/CSI, Centres de santé/CS).

Tout d'abord, le personnel de santé est habituellement attiré par les avantages qu'offrent les formations sanitaires publiques. En effet, la motocyclette de marque Yamaha DT 125, avec sa dotation en carburant les indemnités en cas d'activités foraines et fait souvent partie des équipements de base des CSI généralement fournis par les PTF. Cela rend les CSI particulièrement attractifs pour les professionnels de santé. « La moto fait partie des équipements de base des CSI. Quatre-vingt pour cent des motos sont mises en place par les PTF. C'est ainsi que la *Kreditanstalt für Wiederaufbau* (KfW : coopération allemande) a mis en place 58 motocyclettes Yamaha DT 125 dans chacune de nos formations sanitaires en 2020. La moto permet au personnel de santé d'intervenir lorsque la distance est supérieure à 5 km

<sup>45</sup> Vice-président des transporteurs *aidaidaita* ; Torodi, septembre 2021.

<sup>46</sup> Usager de tricycle ; Tillabéri, septembre 2021.

<sup>47</sup> Vendeur d'essence ; Abala, septembre 2021.

<sup>48</sup> Propos d'un jeune interviewé à Abala.

<sup>49</sup> Le même vendeur d'essence ; Abala, septembre 2021.

comme dans le cas des journées nationales de vaccination (JNV) foraines. Tous les CSI sont dotés de Yamaha DT 125 selon les normes standards du ministère de la Santé publique (MSP). Les sorties foraines à l'aide de Yamaha DT 125 sont financées par les PTF : entretien, carburant (7 litres pour 100 km) et prise en charge (15 000 FCFA/j) dans le cadre du fonds commun pour la santé. Ce sont les mêmes PTF qui financent les grosses réparations »<sup>50</sup>. L'interdiction des motocyclettes à deux roues a ainsi amené certains personnels de santé à se désintéresser de la région de Tillabéri.

En outre, la motocyclette à deux roues de marque TD Yamaha 125 remplit de multiples fonctions dans le domaine sanitaire : délivrance des soins d'urgence hors des formations sanitaires situées à plus de cinq kilomètres, moyen de déplacement du personnel de santé pour se rendre sur le lieu de travail, moyen de déplacement qui permet au personnel de santé de venir percevoir son pécule en ville, d'assister à des réunions organisées au niveau du district sanitaire (DS), moyen d'évacuation de malades dont le cas est sans gravité, moyen d'approvisionnement en médicaments<sup>51</sup>. C'est pourquoi, la mesure portant interdiction des motocyclettes a entraîné des dysfonctionnements au niveau des formations sanitaires publiques. Un gestionnaire de service de santé précise le rôle de la moto dans le fonctionnement du système sanitaire local, la délivrance et l'accès aux prestations de service public de santé ainsi que la conséquence de l'interdiction de l'utilisation de ce moyen de déplacement et de travail : « Les motos sont utilisées par nos formations sanitaires (CSI, CS) dans le cadre de leurs activités préventives : consultation prénatale (CPN), consultation nourrisson (CN), vaccination mère et enfant. La moto permet aux agents de santé de se déplacer pour chercher la cible à des km de leur formation sanitaire. Un tel déplacement est impossible à pied et difficile en charrette. L'interdiction de motocyclettes à deux roues a ralenti, voire bloqué, la délivrance foraine de service de santé. Souvent et pas toujours, des charrettes sont données aux formations sanitaires par des particuliers pour pallier le manque de moto »<sup>52</sup>.

L'interdiction de motocyclettes à deux roues a ainsi privé la population rurale des moyens de transport des malades depuis les villages vers les formations sanitaires. Depuis cette mesure, les populations, surtout des villages éloignés, ont donc un accès aux soins beaucoup plus difficile, ce qui a tiré la prise en charge de malades vers le bas. Avec la mesure portant l'interdiction de motocyclettes à deux roues, les populations de hameaux reculés notamment n'amènent que des cas urgents. Or, avant, ils amenaient tous les cas. C'est dire que la prise en charge était meilleure avant. Nous avons en revanche constaté une diminution des accidents de motos<sup>53</sup>. L'une des rares conséquences positives de l'interdiction des motos est ainsi la baisse des accidents de motos qui étaient très fréquents et causaient de nombreux traumatismes.

La mesure d'interdiction de l'utilisation de la moto a aussi grandement handicapé le système de référence et de contre-référence, c'est-à-dire l'orientation et l'envoi ou le renvoi des malades vers des centres de santé : seules les ambulances sont autorisées à transporter les malades. Du coup, aussi bien la couverture que l'accès aux services de santé sont réduits. La

<sup>50</sup> Gestionnaires service de santé ; Abala, septembre 2021.

<sup>51</sup> Directeur Régional Adjoint de la Santé Publique ; Tillabéri, septembre 2021.

<sup>52</sup> Gestionnaires service de santé, Abala, septembre 2021.

<sup>53</sup> Infirmière, agent de *santé* de base, ASB, Case de santé de Doumba ; Téra, septembre 2021.

fréquentation des formations sanitaires a diminué. L'accouchement dans des formations sanitaires a également diminué avec des cas fréquents d'accouchements à domicile, surtout la nuit.

Selon certaines personnes interrogées, la mesure portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues a contribué à la hausse de la mortalité des femmes et des enfants. Ce point de vue exprimé par des communautés se réfère au cas de la mortalité maternelle, théorisé sous l'expression 3R : retard dans la prise de décision de recourir aux formations sanitaires biomédicales, retard dans le transport et retard au niveau du personnel soignant. « Il y a pas mal de décès de femmes enceintes depuis l'interdiction parce que l'accès au transport n'est pas facile »<sup>54</sup>. Un autre usager explique : « Parce qu'ici dans notre village, il n'y a pas un centre de santé, il nous faut aller à Torodi ; donc aller à Torodi c'est un voyage pour nous. Conséquence sanitaire de l'interdiction d'utiliser les motos, il y a eu beaucoup de morts dans notre village : en ce qui me concerne, j'ai perdu mon petit-fils »<sup>55</sup>.

D'une manière générale, la mesure d'interdiction de l'utilisation de la moto dans la région de Tillabéri a donc perturbé les activités mobiles du dispositif sanitaire pourtant très important.

## 2.5. Effets dans le domaine de l'éducation

Dans un contexte de contrainte en ressources dans le secteur de l'éducation de base, les motocyclettes à deux roues jouent plusieurs fonctions : déplacement des enseignants nouvellement affectés, déplacement des enseignants d'une localité à une autre. Par la facilité de déplacement qu'elle offrait la motocyclette a contribué à la réduction des abandons de poste par les enseignants. « En cas d'affectation d'un enseignant à son premier poste, il peut s'écouler un mois avant que l'administration n'arrive à lui assurer son transport, faute de véhicule. Avec l'arrivée des motos, ce problème a été résolu. Beaucoup d'enseignants nouvellement affectés assurent, grâce à leur moto, leur propre déplacement. Si l'enseignant ainsi nouvellement nommé ne dispose pas de moto, il peut toujours avoir recours aux mototaxis »<sup>56</sup>.

La motocyclette est également utilisée pour acheminer les rapports administratifs et les lettres, des écoles aux inspections de l'éducation de base. Grâce aux motos, les lettres administratives du personnel enseignant traitées par les inspecteurs étaient transmises avec célérité à leurs destinataires. Ce qui avait atténué considérablement les conflits de gestion du personnel tout en améliorant la qualité de la délivrance des enseignements (moins de retards notamment).

L'avènement de motocyclette à deux roues a aussi favorisé le phénomène dit de la « navette », qui est le fait pour un enseignant de résider à une distance comprise entre 20 à 40 km de son école, de s'y rendre le matin et de revenir à sa résidence le soir. La plupart des enseignants qui servent dans un rayon de 20 kilomètres résident dans les chefs-lieux de la région, et les chefs-lieux des départements. Ceci leur permet de bénéficier du confort de ces localités (adduction d'eau, électricité, loisirs) et permet à leurs enfants qui sont grands, de suivre des cours dans des établissements secondaires, ou supérieurs. Cela permet également

<sup>54</sup> Vendeur d'huile pour motos ; village de Zindigori.

<sup>55</sup> Cultivateur, conducteur de *kabou kabou*, village de Bogojota ; Torodi, septembre 2021.

<sup>56</sup> Responsable syndical de la région de Tillabéri interrogé lors de la mission sur le terrain.



à leurs épouses de travailler dans des services publics qui n'existent pas au niveau du site de leur école. La navette offre ainsi la possibilité de mener une vie familiale plus sereine. Grâce à la navette, leur permettant de se rendre à leur lieu de travail le matin et de rentrer à leur résidence le soir, ces enseignants arrivent à concilier vie professionnelle et vie familiale, ce qui contribue à une meilleure qualité de l'enseignement qu'ils dispensent.

Avec l'interdiction d'utilisation de la moto, la navette n'est plus possible, dans la mesure où le transport public est quasi inexistant entre de nombreuses localités de la région de Tillabéri : lorsque ce transport existe, il n'est disponible qu'une ou deux fois par semaine. La mesure d'interdiction de motocyclettes à deux roues rend ainsi difficiles les déplacements des enseignants en zone rurale de la région de Tillabéri, qu'il s'agisse des déplacements en cas d'affectation, entre deux localités, de la navette pour se rendre aux marchés ruraux hebdomadaires, pour s'approvisionner, se socialiser et se distraire.

Pire, l'interdiction a mis fin aux activités des cellules d'animation pédagogique (CAPED) qui sont des cadres de renforcement des capacités des enseignants. La mesure impacte ainsi négativement le domaine de l'enseignement de base. En effet, avec l'interdiction de l'utilisation des motos, les regroupements des enseignants et des encadreurs (conseillers pédagogiques) qui se faisaient grâce aux motos, ne sont plus possibles et/ou sont très réduits, l'inspection de l'éducation nationale ne disposant pas des moyens pour mobiliser régulièrement des voitures.

La mesure portant interdiction de motocyclettes à deux roues a aussi accentué l'absentéisme des enseignants et a accru les conflits entre les enseignants et les inspecteurs. Avant la mesure, pour percevoir son pécule ou son salaire, un enseignant disposant d'une moto consacrait une demi à une journée pour ce faire. Avec l'interdiction, un tel déplacement peut lui prendre 3 à 7 jours. Cette situation a engendré des conflits entre des inspecteurs et des enseignants dont certains ont été sanctionnés, avec parfois suspension du pécule ou du salaire.

En plus de l'absentéisme avec ses conséquences sur l'enseignement, la mesure d'interdiction des motocyclettes à deux roues a accentué le phénomène de retard des enseignants et des élèves. A ce propos, un enseignant livre son témoignage : « Le collège d'enseignement général (CEG) où j'enseigne est situé à plus de deux km de la maison où ma famille et moi logeons. Avec la mesure portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues, j'ai dû vendre ma moto. Alors, j'ai acheté un vélo. Comme beaucoup de mes collègues, j'arrive quasiment toujours en retard. Nos élèves arrivent aussi en retard du fait que leurs parents ne peuvent plus leur assurer le transport à moto »<sup>57</sup>.

## **2.6. Effets sur les projets et programmes de développement et sur la délivrance des services au niveau de l'agriculture, de l'élevage et des services publics**

Le fonctionnement de certains dispositifs de mise en œuvre des actions de développement est basé essentiellement d'un point de vue logistique sur le recours aux motos : l'interdiction d'utilisation de ces engins a entravé le fonctionnement de ces dispositifs et empêché la mise en œuvre des activités prévues pour soulager les populations se trouvant dans une situation

<sup>57</sup> Professeur d'Education Physique et Sportive (EPS) ; Torodi, septembre 2021.

déjà difficile, du fait de l'insécurité et de toutes les mesures prises pour assurer la sécurité des personnes et des biens.

La motocyclette à deux roues - en particulier la Yamaha DT 125 – est en effet le principal moyen de déplacement du personnel des projets et programmes de développement, notamment des animateurs considérés comme personnel d'interface. L'interdiction des motocyclettes à deux roues a entraîné, dans certains cas, le repli de ces animateurs vers Niamey, comme l'a expliqué l'un d'entre eux<sup>58</sup>.

En outre, de nombreux projets et programmes de développement fournissant des biens et services publics dans les villages grâce à leurs animateurs ont dû fermer. « Beaucoup de projets dont les animateurs travaillent avec des motos et encadrent les producteurs dans les aménagements hydroagricoles (AHA) ont été arrêtés »<sup>59</sup>. La motocyclette à deux roues est notamment le principal moyen de déplacement des agents de l'agriculture (district agricole au niveau des communes) et de l'élevage. Dans ce contexte, l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues a mis à l'arrêt les activités de ces deux services dédiés aux deux principaux secteurs de l'économie et qui concernent 80% de la population. « Des services techniques comme le district agricole, l'élevage ne peuvent plus travailler »<sup>60</sup>.

Dans d'autres cas, à la suite de la mesure portant interdiction des motocyclettes à deux roues, des projets et programmes de développement ont réaménagé leur planification afin de dégager des ressources financières pour louer des véhicules en remplacement des motos. Ceci a pu induire une réduction des activités de développement soit en terme géographique (réduire la zone d'action) soit en terme matériel (diminuer la quantité des activités et les investissements qui vont avec). Il en est de même pour les organisations non gouvernementales (ONG) nationales qui ont dû supprimer des activités. De façon générale, l'interdiction de l'utilisation des motos a conduit à la diminution des activités, des projets et programmes de développement parce que la mesure a rendu les interventions plus coûteuses dans un contexte déjà difficile. « En effet, les personnels de projets louent désormais des petits véhicules, au lieu d'utiliser leur moto pour toute sortie sur le terrain »<sup>61</sup>. « Nous avons programmé de mener des activités de sensibilisation à moto. Avec l'interdiction nous avons dû faire une nouvelle programmation pour laquelle nous avons loué un véhicule. Nous avons dû supprimer d'autres activités afin d'avoir suffisamment de ressources financières pour faire face aux frais de location du véhicule et d'achat de son carburant »<sup>62</sup>.

Les comités mis en place par le Programme de Cohésion Communautaire du Niger (PCCN) et la HACP ont eux aussi vu leur fonctionnement perturbé. « L'interdiction de la circulation des motocyclettes a impacté le fonctionnement des comités de paix mis en place par la HACP et des comités mis en place dans le cadre du PCCN, dans la mesure où ces deux comités avaient initialement été dotés de motocyclettes à deux roues »<sup>63</sup>.

<sup>58</sup> Entretien avec un animateur d'un projet dans le développement agricole qui circulait sur le terrain avec une moto Yamaha TD 125 et qui a été rappelé pour regagner la capitale, suite à la mesure interdisant l'utilisation des motos.

<sup>59</sup> Président d'un réseau d'OSC faitière ; Tillabéri, septembre 2021.

<sup>60</sup> Directeur régional du plan ; Tillabéri, septembre 2021.

<sup>61</sup> Directeur départemental aménagement du territoire et développement communautaire ; Abala, septembre 2021.

<sup>62</sup> Un représentant local d'une ONG nationale.

<sup>63</sup> Président d'un réseau d'OSC faitière ; Tillabéri, septembre 2021.



### III. Efficacité de la mesure d'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues

L'analyse et l'appréciation de l'efficacité de la mesure d'interdiction des motos dans la région de Tillabéri permettent d'identifier d'une part, des points forts et d'autre part, des points faibles de la mesure.

#### 3.1. Points forts de la mesure d'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues

De façon générale, les acteurs interrogés s'accordent à reconnaître que la mesure a contribué à une meilleure lutte contre l'insécurité. Sur la base des informations collectées sur le terrain et de la perception des différents acteurs, il ressort que la mesure d'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues a permis de réduire les grandes attaques des GANE ciblant des membres des FDS, qui étaient organisées et exécutées en se servant de motos. Selon un responsable des FDS nigériennes, « l'interdiction de la circulation des motos à deux roues a freiné le regroupement des GANE ; elle a bloqué leur ravitaillement et elle a réduit leur capacité de nuisance. Il n'y a plus d'attaques de grande envergure sur les FDS »<sup>64</sup>.

La mesure a aussi permis selon certains d'avoir plus de renseignements sur les membres de GANE circulant à moto. Les propos d'un responsable de la GNN rencontré sur le terrain sont illustratifs à cet égard : « Nous avons l'information concernant leur mouvement car ils sont les seuls à circuler à moto »<sup>65</sup>. Pour un autre FDS, « en matière sécuritaire, l'interdiction des motocyclettes à deux roues a permis de bien contrôler la situation dans la mesure où dès qu'on voit une moto circuler, on sait qu'il s'agit d'un terroriste »<sup>66</sup>.

De même, cette mesure a contribué à sécuriser davantage les grandes villes (chef-lieu de la région et chefs-lieux des départements). « L'interdiction de la circulation de motos à deux roues a permis une amélioration de la lutte. Sous régime de l'interdiction de l'utilisation des motos, les GANE évitent les gros centres et les grandes agglomérations parce qu'ils ne peuvent pas faire de longues traversées avec des colonnes de motos alors que les motos ne sont plus autorisées. Les GANE ne peuvent donc plus attaquer les gros centres urbains »<sup>67</sup>.

L'interdiction de l'utilisation des motos a aussi favorisé la réduction du vol du petit bétail. En effet, aussi bien le vol du petit bétail qui se faisait en ville à l'aide de motos que le vol des troupeaux ont diminué du fait que les auteurs de ces actes ne peuvent plus utiliser la moto comme moyen pour commettre leur forfait et fuir avec les animaux sans courir le risque d'être appréhendés. En somme, avec la mise en œuvre de la mesure, le nombre d'incidents sécuritaires a diminué dans la zone concernée, tel qu'il ressort du graphique<sup>68</sup> ci-après, sur

<sup>64</sup> Information recueillie à Torodi en septembre 2021.

<sup>65</sup> *Idem*.

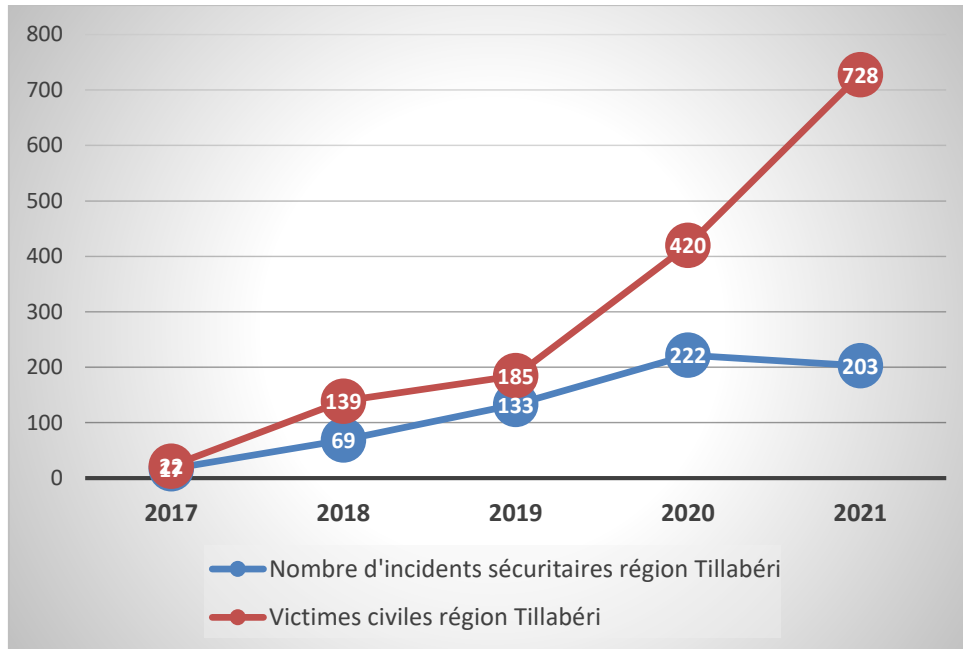
<sup>66</sup> Selon un responsable des FDS d'Abala, septembre 2021.

<sup>67</sup> Propos d'un responsable des FDS de Torodi interviewé en septembre 2021.

<sup>68</sup> Selon la Base de données sur le lieu et le déroulement des conflits armés/Armed Conflict Location and Events Data Project (ACLED).

l'évolution des incidents sécuritaires depuis l'instauration de l'état d'urgence dans la région de Tillabéri.

**Graphique 1 : Evolution annuelle des incidents sécuritaires depuis l'instauration de la mesure d'état d'urgence dans la région de Tillabéri**



Ainsi, alors qu'il a été enregistré 133 incidents sécuritaires en 2019, durant l'année 2020 un nombre record de 222 incidents a été recensé. Cependant, l'on constate qu'après la généralisation de la mesure d'interdiction des motos sur tout le territoire de la région de Tillabéri, il a été enregistré une légère baisse d'incidents entre 2020 et 2021 qui sont passés de 222 à 203.

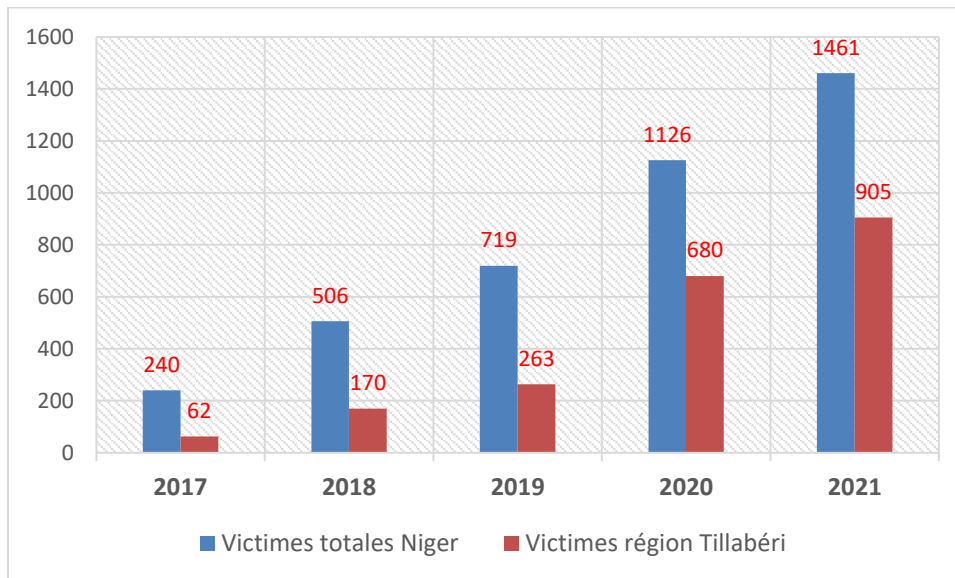
Certains habitants de la région rencontrés considèrent aussi que cette mesure a démontré une certaine efficacité. « Cette mesure est très efficace parce qu'elle a facilité les identifications des malfrats et des bandits »<sup>69</sup>.

### 3.2. Points faibles de la mesure de l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues

En dépit de la mise en place de la mesure portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues, les populations vivant dans les zones rurales n'ont pas, sur le plan sécuritaire, connu de répit. Il est, à l'inverse, plutôt observé une accentuation des attaques des membres des GANE ciblant des populations civiles dans les zones rurales. On a ainsi assisté à une augmentation significative du nombre des victimes civiles depuis l'élargissement de la mesure d'interdiction de l'utilisation de la moto sur toute l'étendue du territoire de la région de Tillabéri. Ainsi, selon les données d'ACLED, le nombre des victimes est passé de 680 en 2020, à 905 en 2021 alors qu'il était de 263 en 2019 pour la région de Tillabéri tel qu'il ressort du graphique ci-après :

<sup>69</sup> Revendeur/colporteur, président des jeunes ; Abala, septembre 2021.

**Graphique 2 : Evolution annuelle des victimes depuis l’instauration de la mesure d’état d’urgence dans la région de Tillabéri**



Source : données ACLED

Dans les zones dites « rouges », non loin des frontières (Niger-Burkina Faso et Niger-Mali), l’insécurité des personnes et des biens est permanente. Ce sont des zones où l’Etat (écoles, centres de santé, services sociaux) n’est pas présent et où les FDS ne se rendent plus. Dans ces zones, les acteurs en charge de veiller au respect de la mesure reconnaissent parfois eux-mêmes l’efficacité limitée de celle-ci, à l’instar de ce responsable d’un peloton d’une FDS qui souligne qu’en zone rouge (Djiagourou, Goroual) la sécurité n’est pas effective car les FDS ne peuvent s’y rendre.<sup>70</sup> « Malgré la mesure, les GANE continuent de tuer et de voler » explique un autre<sup>71</sup>. L’insuffisance du contrôle exercé sur l’ensemble du territoire de la région par les acteurs chargés de la mise en œuvre de la mesure d’interdiction explique en partie que les motos sont toujours utilisées pour commettre des attaques sur des civils et pour commettre des vols ou pour tout acte d’insécurité.

Ainsi, pendant qu’un calme relatif prévaut dans les centres urbains, grâce notamment à la mesure interdisant la circulation des motos, les attaques continuent dans les villages, attaques perpétrées souvent par des GANE ou des bandits armés circulant à bord de motos. C’est ce constat que relaie cet habitant du centre urbain de Torodi : « Notre ville de Torodi n’a jamais connu d’attaques, mais aux alentours dans la brousse, c’est toujours des attaques des bandits »<sup>72</sup>. Aujourd’hui dans la majorité des zones rurales, en dépit de l’interdiction de l’utilisation des motos, « le droit de propriété des agropasteurs ou éleveurs sur leurs animaux est remis en cause de fait par des membres des GANE qui s’emparent du bétail en toute impunité et sans être inquiétés par les FDS, encore moins par la justice » explique un responsable de la société civile locale. En effet, selon une autorité administrative, « nous

<sup>70</sup> Septembre 2021, Tera.

<sup>71</sup> Déclaration d’un responsable des FDS rencontré sur le terrain.

<sup>72</sup> Conducteur de moto *kabou-kabou* ; Torodi, septembre 2021.

avons affaire à des bandits dans ces zones. Il s'agit d'un grand banditisme par procuration. Ces bandits sous-traitent avec les djihadistes. Ils volent les bétails entre 23 h et 2h du matin »<sup>73</sup>.

Ainsi, en dépit de l'interdiction de la moto dans la région de Tillabéri, « nous constatons avec consternation, la paupérisation planifiée des populations de la région de Tillabéri par les forces du mal et leurs complices sous l'œil bienveillant des commanditaires. En effet depuis un certain temps, nous avons relevé et dénoncé des actes somme toute liberticides tels que la perception illégale d'impôts, les brigandages, les vols d'animaux, les incendies volontaires d'écoles, de boutiques et de greniers ; les assassinats ciblés et ces derniers temps la spoliation pure et simple des terres »<sup>74</sup>.

Suite à un déplacement à Tillabéri, un Groupe d'Organisations de la Société Civile nigériennes a, dans une déclaration, fait le constat qu'en dépit de toutes les mesures prises, "les groupes armés non étatiques continuent de perpétrer des attaques meurtrières contre des civils et des éléments des Forces de Défense et de Sécurité, enlèvent et prennent en otage des civils contre rançons, prélèvent des impôts, s'emparent du bétail, brûlent des greniers et des infrastructures sociales notamment des écoles, violent des femmes et des filles"<sup>75</sup>.

De même, dans leur déclaration publiée le 19 août 2021 à Niamey, les députés nationaux au titre de la région de Tillabéri, ont déploré la recrudescence des attaques terroristes avec « les agressions armées, *le plus souvent effectuées à motos*, et qui ont fait des centaines de morts civils et militaires ainsi que de nombreux blessés et déplacés internes' »<sup>76</sup> dans cette région où la circulation des motos est interdite de jour comme de nuit.

Selon les députés signataires de cette déclaration, en dépit des mesures d'état d'urgence, de très fortes menaces pèsent sur la population de plusieurs villages considérés comme "zone rouge" où les hommes en armes de tous bords circulent librement de jour comme de nuit, sans être inquiétés. « Cette réalité se manifeste dans toute sa gravité, spécialement au niveau de la population civile sans défense. Ces terroristes sans foi ni loi procèdent à des enlèvements de personnes, des prélèvements de la zakat, des vols de bétail, des destructions d'infrastructures scolaires et sanitaires, des incendies de greniers et de villages, en donnant dans des ultimatums aux populations le choix entre abandonner leur village et collecter à leur

<sup>73</sup> Autorité administrative de Téra, septembre 2021.

<sup>74</sup> Selon la déclaration rendue publique par la société civile de Tillabéri le 22 mai 2021.

<sup>75</sup> Déclaration publiée le 20 mai 2021 à Niamey, par un groupe d'OSC nigériennes parmi lesquelles : "Notre Cause Commune", "Alternative Espaces Citoyens", "Tournons la Page Niger", "Alliance pour la Paix et la Sécurité", "Mouvement des Jeunes Républicains", "Mouvement nigérien pour la promotion des peuples et de la démocratie", "Réseau des organisations pour la transparence et l'analyse budgétaire" et "Comité de réflexion et d'orientation indépendant pour la sauvegarde des acquis démocratiques" avec une visite sur le terrain (Tillabéri).

<sup>76</sup> Cette déclaration intervient après l'attaque meurtrière le lundi 16 Août à Darey-Dey au cours des travaux collectifs dans les champs où 37 civils ont été exécutés dont 4 femmes et 13 mineurs comme déjà signalé plus haut.

profit de l'argent en guise d'impôts »<sup>77</sup>. Dans ces zones, « les populations sont traumatisées et ont le sentiment qu'elles sont abandonnées à leur triste sort »<sup>78</sup>.

Enfin, le contournement de la mesure d'interdiction par des moyens inattendus doit être souligné. En effet, les populations vivant dans la zone de Téra font partie de l'aire du Liptako-Gourma et disposent d'une ancienne culture d'utilisation du vélo. Les motocyclettes ont cependant durant les vingt dernières années remplacé le vélo. Avec l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues, les populations ont renoué avec l'utilisation du vélo. Or, il semble que certains membres des GANE issus des populations pourraient tenter, pour ne pas se faire identifier, de se convertir eux aussi au vélo. « Les membres des GANE ont la capacité de se fondre dans la masse. Depuis l'interdiction des motos, la population utilise les vélos pour faire les petites courses. Pour ne pas être repérés, des assaillants utilisent eux aussi des vélos pour se fondre dans la masse afin de mener à bien leur mission qui est d'attaquer, de tuer ou de prendre la zakat »<sup>79</sup>.

---

<sup>77</sup> Porte-parole du groupe des députés nationaux au titre de la région de Tillabéri, signataires de la déclaration du 19 août 2021.

<sup>78</sup> Toujours selon le porte-parole du groupe des députés nationaux au titre de la région de Tillabéri suite à la publication de la déclaration du 19 août 2021.

<sup>79</sup> Commerçant ; village de Zindigori à environ 10 km de Téra, septembre 2021.

## CONCLUSION GENERALE

Plusieurs enseignements peuvent être tirés de la présente étude. Tout d'abord, l'observance de la mesure portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues varie d'un site à un autre. Cette mesure est plus observée à Abala, suivi de Téra. Les usagers de Torodi semblent les moins observants. Le traitement judiciaire des dossiers des contrevenants à la mesure a du mal à se matérialiser, ce qui ouvre la voie à tous les abus.

En ce qui concerne ses effets, il apparaît que la mesure portant interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues a plusieurs effets plus ou moins négatifs sur les plans politiques et économiques, ainsi que dans les domaines de la santé, de l'éducation et de la fourniture des biens et services publics par les projets et programmes de développement. La mesure d'interdiction de l'utilisation des motos rend davantage difficile la situation des populations en contribuant à la réduction des revenus des ménages en parallèle de l'augmentation du coût de la vie (transport, biens et services) qu'elle a entraînée, entravant ainsi la dynamique socio-économique locale.

Sur le plan de la sécurisation des personnes et des biens, la mesure a permis de mieux sécuriser les grandes villes et de contrer les attaques de grande envergure, notamment celles visant les FDS. En revanche, la mesure n'a pas véritablement contribué à améliorer la situation sécuritaire en zones rurales, en particulier celle des zones isolées et frontalières du Burkina Faso et du Mali où la présence de l'Etat n'est pas régulière et permanente, laissant ainsi le terrain aux GANE et autres bandits qui continuent d'opérer en utilisant les motos. En zones rurales et très éloignées, la mesure a ainsi davantage exposé les populations et renforcé leur vulnérabilité. Les GANE se trouvant dans une situation où ils peuvent de moins en moins organiser des attaques d'envergure contre les FDS et les centres urbains, s'en prennent aux populations civiles de ces zones qui subissent les affres des enlèvements, des assassinats, des vols et autres prélèvements de la zakat.

En tout état de cause, le bilan de la mesure d'interdiction de l'utilisation de la moto dans la région de Tillabéri reste mitigé et controversé. L'objectif de la mesure visant à créer les conditions pour mieux combattre le terrorisme et les groupes armés qui opèrent dans la région reste encore un grand défi.

## ANNEXES

### ANNEXE I : Liste des sites visités

1.	Niamey	
2.	Tillabéri	
3.	Abala	
4.	Village de Inézadan	Abala
5.	Torodi	
6.	Village de Bogojota,	Torodi
7.	Village de Kobio	Torodi
8.	Téra	
9.	Village de Doumba	Téra
10.	Village de Zindigory	Téra

### ANNEXE II : Liste des personnes rencontrées

N°	Nom et prénom	Fonction	Date d'entretien	Localité	Contact
1	Moussa Aksar	Directeur de publication du journal L'Événement, journaliste d'investigation, consultant en sécurité	08/09/2021	Niamey	96964794
2	Amadou Arouna Maiga,	Coordinateur du Comité Union Tillabéri pour la sécurité, la paix et la cohésion sociale	08/09/2021	Niamey	96966956
3	Daouda Mounkaila	Membre du comité	08/09/2021	Niamey	90966955
4	Ancien Ministre Wassalke Boukary	Membre du comité Goroual (Téra)	08/09/2021	Niamey	96967384
5	Ali Seydou	Membre du comité Goroual (Téra)	08/09/2021	Niamey	96000697
6	Hamidou Oumarou	Membre du comité Goroual (Téra)	08/09/2021	Niamey	96330133
7	Ibrahim Tidjani Katchiela	Gouverneur de la région de Tillabéri	09/09/2021	Tillabéri	
8	Abdou Hassan	Directeur Régional Adjoint de la Santé Publique	09/09/2021	Tillabéri	
9	Seyboun Abdoulaye	Directeur Régional du Plan	09/09/2021	Tillabéri	96583011

10	Abass Idrissa Assimiou	CRP/ SEOFI/SR/PF			97565312 94427940
12	Hama Oumarou	CCAC/SCNI et chargé de l'information et de la formation CNT TI et SG SYNACEB TI	09/09/ 2021	Tillabéri	90891238
13	Oumarou Hamadou	CCAJ	09/09/2021	Tillabéri	89676995
14	Ibrahim Mamoudou	SOS Kandadji	09/09/2021	Tillabéri	98419567
15	Boubacar Amadou	AVEDED	09/09/2021	Tillabéri	96079424
16	Hamidou Issaka	DIMOL	09/09/2021	Tillabéri	96507409
17	Badiatou Mamane	DIMOL	09/09/ 2021	Tillabéri	90706166
18	Zakariyaou Mounkaila	VP syndicat <i>adaidaita</i>	09/09/2021	Tillabéri	96733839
19	Abdoulkader Adam	SG syndicat <i>adaidaita</i>	09/09/2021	Tillabéri	96707273
20	Amadou Abdoulaye	Président CCOAD Tillabéri	09/09/2021	Tillabéri	
21	Zabeirou Soumaila	Adjoint au commandant de la police municipale de Tillabéri	09/09/2021	Tillabéri	96510759 90755392
22	Hama Oumarou	Chargé de l'information et de la formation BEN CNT et SG SYNACEB Tillabéri	09/09/2021	Tillabéri	
23	Souley Lotti	Maire CR Abala	17/09/2021	Abala	96274048
24	Issa Hiya	SG Mairie	17/09/2021	Abala	97539230 99027716
25	Abouba Sani	Secrétaire municipal	17/09/2021	Abala	96077732 94705071
26	Mahamadou Moussa	Président du conseil communal de la jeunesse	17/09/2021	Abala	98592860
28	Yayé Hamani	Directeur départemental aménagement du territoire et développement communautaire	17/09/2021	Abala	99601351
29	Amadou Mounkaila Badié	Gestionnaire service de santé, membre ECD	17/09/2021	Abala	96490115



30	Idrissa Soumana	Usager de moto, forgeron	17/09/2021	Abala	
31	Hassoumi Alhassane	Vendeur de pièces détachées moto	17/09/2021	Abala	
32	Mahamane Abdoulaye	Conducteur de moto <i>kabou – kabou</i>	17/09/2021	Abala	
33	Sanouchi Mamane Sani	Commerçant fréquentant les marchés ruraux à moto	17/09/2021	Abala	
34	Mahamane Issa	Agro-éleveur et conducteur de <i>kabou kabou</i>	17/09/2021	Abala	
35	Maigari Zabbai	Chef de quartier Abala	18/09/2021		
36	Adjudant-chef Mahamadou Kalilou	Commandant escadron GNN par intérim		Abala	96484363
37	Préfet d'Abala			Abala	
38	Moussa Assoumane	Commerçant usager de moto	18/09/2021	Abala	
39	Omar Abdou	Conducteur de taxi-moto <i>kabou kabou</i>	18/09/2021	Abala	
40	Ibrahim Souley	Mécanicien moto	18/09/2021	Abala	
41	Ousseini Arzika	Mécanicien moto	18/09/2021	Marché Abala	
42	Archifou Moussa	Vulcanisateur moto	18/09/2021	Abala	
43	Alkassoum	Vendeur d'essence	18/09/2021	Abala	
44	Alpha Alkassoum	Vendeur d'eau fraîche	19/09/ 2021	Le long de la route principale Abala	
45	Sayyadi	Propriétaire d'un vélo.	19/09/2021	Abala	
46	Yacouba Saidou	Tablier (Vendeur à table) propriétaire de moto	19/09/2021	Le long de la route principale Abala	
47	Boubacar Alassane	Enseignant	19/09/2021	Inspection Enseignement de base Abala	
48	Hassan Saadou	Vendeur de pièces détachées	19/09/2021	Marché Abala	
49	Hamza Sani	Réparateur de portables	19/09/2021	Marché Abala	
50	Issa Yacouba	Représentant du chef de village ; village de Inézadan	20/09/2021	Village de Inézadan (Abala)	96546082
51	Madame Arouna Aissata	SG préfecture de Torodi	21/09/021	Préfecture Torodi	96886884

52	Salifou Ousmane	Capitaine, commandant de compagnie	21/09/2021	Préfecture Torodi	
53	Idrissa Yero	Chef de canton de Torodi	21/09/2021	Torodi	
54	Moumouni Hassan	Maire de Torodi	21/09/2021	Torodi	96228390
55	Oumarou Aboubacar	Commerçant, usager de <i>kabou-kabou</i>	21/09/2021	Torodi	
56	Zakari Abdou	Commerçant, usager de <i>kabou-kabou</i>	21/09/2021	Torodi	
57	Amadou dit Talatou Djibo	Vendeur de motos et vélos ; puis uniquement vendeur de vélos	21/09/2021	Torodi	
58	Yanousa Boubacar	Commerçant, ancien détenteur de moto et détenteurs vélo maintenant.	21/09/2021	Torodi	
59	Oumarou Boubacar	Cultivateur & éleveur	21/09/ 2021	Torodi	
60	Bouba Abdou	Commerçant	21/09/2021	Torodi	
61	Zoubeirou Adamou	Mécanicien moto	21/09/2021	Torodi	
62	Ayouba Boureima	Conducteur moto <i>kabou-kabou</i>	21/09/ 2021	Torodi	
63	Hama Mamadou	Maire	23/09/ 2021	Téra	96898866
64	Tahirou Adamou	Agent du service de l'état civil, responsable de la délivrance de la fiche levée circulation de motos à deux roues	23/09/ 2021	Téra	
65	Laouali Gambo	Adjudant-chef, commandant de la brigade territoriale de la gendarmerie	23/09/ 2021	Téra	96258402
66	Capitaine Salifou Ibrahim	Commandant du groupement de la GNN	23/09/ 2021	Téra	
67	Soumana Hamidou	Préfet	23/09/ 2021	Téra	94222736
68	Illa El hadj Ibrahim	Président du Tribunal d'Instance	23/09/ 2021	Téra	
69	Abdoulaye Hamani	Conducteur moto <i>kabou-kabou</i>	24/09/2021	Zindigory	

70	Abdourahamane Oumarou	Elève /lycée	24/09/2021	Téra	
71	Ousmane Amadou	Enseignant	24/09/2021	Village de Zindigory	
72	Djafarou Boukar	Conducteur moto kabou-kabou	24/09/2021	Village de Zindigory	
73	Amadou Abdoulaye	Mécanicien redevenu céréalier détaillant de mil	24/09/2021	Village de Zindigory	
74	Soumaila Boureima	Vendeur de pièces détachées moto	24/09/2021	Village de Zindigory	
75	Alkassoum Bachir	Mécanicien	24/09/2021	Village de Zindigory	
76	Adam Rachid Souleymane	Vulcanisateur	24/09/2021	Téra	
77	Tassiou Moudi	Professeur d'EPS	24/09/2021	Téra	
78	Kabirou Yacouba	Chef d'entreprise de lavage de moto	24/09/2021	Téra	
79	Mariama Yaro	Jardinière	24/09/2021	Village de Bogojota,	
80	Moussa	Conducteur de <i>kabou-kabou</i>	24/09/2021	Village de Bogojota,	
81	Hassan Boukar	Conducteur de <i>kabou-kabou</i>	24/09/2021	Village de Kobio	
82	Issoufou Sekou	Conducteur de <i>kabou-kabou</i>	24/09/2021	Village de Kobio	
83	Karimou Boubacar	Vendeur d'huile pour moto	24/09/2021	Téra	
84	Mounkaila Zakariao	Vendeur d'essence	24/09/2021	Téra	
85	Salissou Idrissa	Vulcanisateur	24/09/2021	Téra	
86	Ayouba Issa	Enseignant	24/09/2021	Téra	
87	Boureima Hamo	Représentant du camp des personnes déplacées internes à Téra	24/09/2021	Téra	
88	Abdoulaye Souleymane	Conducteur de moto <i>kabou- kabou</i>	24/09/2021	Téra	
89	Mohamed Magloul Boubari	Enseignant	24/09/2021	Téra	
90	Ayouba Siba	Réparateur de moto	24/09/2021	Téra	
91	Issoufou Tchnilyage	Conducteur de moto <i>kabou- kabou</i>	24/09/2021	Téra	
92	Doumba, Soumana Siddo	Représentant du chef du village	25/09/2021	Village de Doumba	97352059
93	Mme Amadou Mariama	Infirmière ASB, Case de santé du village de Doumba	25/09/2021	Village de Doumba	98538249

### ANNEXE III : Outils de collecte des données

- Mesures prises dans la cadre de l'Etat d'urgence
- Historique et dispositif de mise en œuvre de l'interdiction de la circulation
- Objectif visé par la mesure d'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues
- Efficacité de la mesure d'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues (recenser de manière très précise l'ensemble des attaques ayant été perpétrées à motos ainsi que les lieux exacts où elles se sont déroulées)
- Attaques par des colonnes de deux motocyclettes malgré la mesure adoptée (les motos sont-elles dissimulées ? D'où proviennent-elles ? Existe-t-il des complicités ?)
- Bilan politique de la mesure d'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues
- Bilan social de la mesure d'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues dans la région de Tillabéri?
- Bilan économique de la mesure d'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues dans la région de Tillabéri
- Bilan dans d'autres domaines (issus du terrain) de la mesure d'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues dans la région de Tillabéri.

#### Grille d'observation des aspects visibles liés à l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues

Date

Site

#### Aspects, faits liés à l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues observés

- Exemple de circulation de tricycles (marque du tricycle, neuf, usagé, âge et profil du conducteur, usage, occupants)
- Documenter par une photographie après autorisation du propriétaire

#### Questionnaire adressé aux acteurs concernés de la circulation des motocyclettes à deux roues (conducteurs professionnels, conducteurs non professionnels)

Région : .....

Département : .....

Commune : .....

Village : .....

Quartier : .....

## I. Identification du ménage

- 1.1 Sexe du répondant /\_\_\_/ 1= Homme ; 2= Femme
- 1.2 Niveau d'instruction /\_\_\_/ 1= primaire ; 2= Secondaire ; 3= Supérieur, 4=Coranique ; 5=Analphabète.
- 1.3 Situation matrimoniale /\_\_\_/ 1= monogame ; 2= polygame ; 3= veuf/ve ; 4= Divorcé (e), 5=Célibataire.
- 1.4 Nombre de personnes en charge /\_\_\_/ dont /\_\_\_/ filles /femmes

## II. Impact de l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues sur l'économie des ménages

- 2.1 Quelle était votre principale activité économique (**principale source de revenu monétaire**), avant l'instauration de l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues dans votre localité? /\_\_\_/ 1= Agriculture pluviale ; 2= Maraîchage ; 3= Élevage ; 4= Commerce ; 5=Petit commerce ; 6=Pêche ; 7= Fonctionnaire ; 8= Artisanat ; 9= Transporteur (taxi de brousse, taxi moto) ; 10= Autres à préciser.....
- 2.2 Environ combien gagniez-vous par mois avec cette activité avant l'instauration de l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues ? /\_\_\_/ 1 = moins de 10 000 Francs CFA /mois ; 2 = 10 000 à 50 000 Francs CFA / mois ; 3 = plus de 50 000 Francs CFA / mois.
- 2.3 Est-ce que vous avez changé d'activité pendant l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues ? /\_\_\_/ 1= oui ; 2= non.
- 2.4 Si oui pourquoi ?  
.....  
.....  
.....
- 2.5 Si oui quelle est votre nouvelle activité ? /\_\_\_/ 1= Agriculture pluviale ; 2= Maraîchage ; 3= Élevage ; 4= Commerce ; 5=Petit commerce ; 6=Pêche ; 7= Fonctionnaire ; 8= Artisanat ; 9= transporteur (taxi de brousse, taxi moto) ; 10= Autres à préciser..... ; 11= Ne fais rien.
- 2.6 Combien gagnez-vous environ par mois maintenant ? /\_\_\_/ 1 = 0 F ; 2 = moins de 10000F/mois ; 3 = 10 000 à 50 000 F/ mois ; 4 = plus de 50 000 F/ mois.
- 2.7 Quelles sont les trois principales céréales que vous consommiez avant l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues /\_\_\_/ /\_\_\_/ /\_\_\_/.....1 = Mil ; 2= Riz ; 3= Maïs ; 4 = Sorgho ; 5 = Blé ; 6 = Fonio ; 7= autres à préciser.....
- 2.8 Quelles sont les principales céréales que vous consommez aujourd'hui ? /\_\_\_/ /\_\_\_/ /\_\_\_/ 1 = Mil ; 2= Riz ; 3= Maïs ; 4 = Sorgho ; 5 = Blé ; 6 = Fonio ; 7= autres à préciser.....
- 2.9 Quelles sont les principales sources de vos aliments avant l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues ? /\_\_\_/ /\_\_\_/ /\_\_\_/ 1 = Production familiale ; 2 = Aide alimentaire des ONG ; 3 = Aide alimentaire de l'État (distribution gratuite et vente à prix modéré) ; 4 = Achat au marché ; 5 = Achat au niveau des banques céréaliers ; 6 = Autres à préciser.....
- 2.10 Quelles sont les principales sources de vos aliments aujourd'hui (interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues) ? /\_\_\_/ /\_\_\_/ /\_\_\_/ 1 = Production familiale ; 2 = Aide alimentaire des ONG ; 3 = Aide alimentaire de l'État (distribution gratuite et vente à prix modéré) ; 4 = Achat au marché ; 5 = Achat au niveau des banques céréaliers ; 6 = Autres à préciser.....
- 2.11 À quelle distance se situait le marché le plus proche de chez vous avant l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues ? /\_\_\_/ 1 = Moins de 1 km ; 2 = Entre 1 et 5 km ; 3 = Plus de 5 km

- 2.12** Par quels moyens vous vous rendiez au marché avant l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues ? /\_\_\_/ 1 = À pied ; 2 = À vélo ; 3 = À moto ; 4 = En voiture ; 5 = En charrette ; 6 = À dos d'animaux.
- 2.13** À quelle distance se trouve le marché le plus proche de chez vous aujourd'hui (interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues) ? /\_\_\_/ 1 = Moins de 1 km ; 2 = Entre 1 et 5 km ; 3 = Plus de 5 km ; 4 = Plus que la distance habituelle.
- 2.14** Par quel moyen vous rendez vous au marché maintenant ? /\_\_\_/ 1 = À pied ; 2 = À vélo ; 3 = À moto ; 4 = En voiture ; 5 = En charrette ; 6 = À dos d'animaux.
- 2.15** Aviez-vous des animaux que vous élevez avant l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues ? /\_\_\_/ 1 = Oui ; 2 = Non
- 2.16** Si oui combien ? /\_\_\_/
- 2.17** Quels étaient les trois principaux aliments pour bétail accessibles avant l'instauration de l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues ? /\_\_\_/ /\_\_\_/ /\_\_\_/ 1 = Son ; 2 = Accès au pâturage ; 3 = Tourteaux ; 4 = Sel ; 5 = Fourrage ; 6 = Autres à préciser.....
- 2.18** Quels étaient les trois principaux points d'eau accessibles pour vos animaux avant l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues ? /\_\_\_/ /\_\_\_/ /\_\_\_/ 1 = Fleuve ; 2 = Forage pastoral ; 3 = Mare ; 4 = Puits traditionnels ; 5 = Puits pastoraux ; 6 = Eau du robinet ; 7 = Autres à préciser.....
- 2.19** Avez-vous des animaux que vous élevez pendant l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues ? /\_\_\_/ 1 = Oui ; 2 = Non.
- 2.20** Si oui combien ? /\_\_\_/
- 2.21** Si oui quels sont les principaux aliments pour bétail accessibles pendant l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues ? /\_\_\_/ /\_\_\_/ /\_\_\_/ 1 = Son ; 2 = Accès au pâturage ; 3 = Tourteaux ; 4 = Sel ; 5 = Fourrage ; 6 = Autres à préciser.....
- 2.22** Quels sont les points d'eau accessibles pour vos animaux pendant l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues ? /\_\_\_/ /\_\_\_/ /\_\_\_/ 1 = Fleuve ; 2 = Forage pastoral ; 3 = Mare ; 4 = Puits traditionnels ; 5 = Puits pastoraux ; 6 = Eau du robinet ; 7 = Autres à préciser.....
- 2.23** Si non pourquoi vous n'élevez plus d'animaux ?  
.....  
.....  
.....

### III. Interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues et accès aux services sociaux de base

#### 3.1 Accès aux soins de santé

- 3.1.1** Fréquentiez-vous un centre de santé avant l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues ? /\_\_\_/ 1 = Oui 2 = Non.
- Si oui, à combien de km se situait le centre de santé le plus proche que vous fréquentiez avant l'instauration de l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues ? /\_\_\_/ 1 = Moins de 1 km ; 2 = Entre 1 et 5 km ; 3 = Plus de 5 km.
- 3.1.2** Fréquentez-vous un centre de santé pendant l'état d'urgence ? /\_\_\_/ 1 = Oui 2 = Non
- a) Si oui, à combien de km se situe le centre de santé le plus proche que vous fréquentez pendant l'état d'urgence ? /\_\_\_/ 1 = Moins de 1 km ; 2 = Entre 1 et 5 km ; 3 = Plus de 5 km ; 4 = Plus que la distance habituelle.
  - b) Si non pourquoi vous ne fréquentez plus le centre de santé ? .....

**3.2 Accès à l'éducation**

**3.2.1** Avez-vous des enfants qui fréquentaient l'école avant l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues ? /\_\_\_/1= Oui 2=Non

- Si oui, à quelle distance se trouve l'école fréquentée par vos enfants avant l'état d'urgence ? /\_\_\_/1=Moins de 1 km ; 2=Entre 1 et 5 km ; 3=Plus de 5 km.

**3.2.2** Avez-vous des enfants qui fréquentent l'école pendant l'état d'urgence ? /\_\_\_/1= Oui ; 2=Non

a) Si oui, à quelle distance se trouve l'école fréquentée par vos enfants pendant l'interdiction de la circulation des motocyclettes à deux roues ? /\_\_\_/1=Moins de 1 km ; 2=Entre 1 et 5 km ; 3=Plus de 5 km ; 4= Plus que la distance habituelle.

b) Si non pourquoi ne fréquentent-ils plus l'école ?

.....  
.....

c) Quelles suggestions/recommandations faites-vous pour que votre situation soit améliorée ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**Merci pour votre collaboration**