



RAPPORT FINAL

Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes maliennes

Mars 2020

Un partenariat international soutenu par



Federal Department of Economic Affairs,
Education and Research EDK/ES
State Secretariat for Economic Affairs SECO



United Nations
Economic Commission for Africa



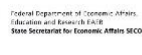
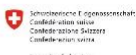
WORLD BANK GROUP

Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes maliennes



Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes maliennes

Un partenariat international soutenu par



Le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) est un partenariat international visant à faciliter l'élaboration des politiques et le renforcement des capacités connexes dans le secteur des transports en Afrique.

Des politiques adéquates conduisent à des transports sûrs, fiables et rentables, permettant aux populations de sortir de la pauvreté et aidant les pays à être compétitifs sur le plan international.

* * * * *

Le SSATP est un partenariat regroupant :

Quarante et deux pays africains : 42 pays: Angola, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, République centrafricaine, Comores, République du Congo, République démocratique du Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, Soudan du Sud, Tanzanie, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe ;

Huit Communautés Economiques Régionales ;

Deux institutions : Commission de l'Union africaine (CUA) et Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) ;

Des partenaires techniques et financiers du Troisième Plan de Développement : la Commission européenne (principal donateur), le Secrétariat d'État suisse à l'économie (SECO), l'Agence française de développement (AFD), la Banque africaine de développement (BAD) et la Banque mondiale (hôte) ;

De nombreuses organisations nationales et régionales publiques et privées.

* * * * *

Le SSATP tient à remercier sincèrement ses pays membres et ses partenaires pour leurs contributions et leur soutien.

* * * * *

Plus de publications peuvent être trouvées sur le site Internet du SSATP : www.ssatp.org

Les résultats, interprétations et conclusions exprimés ici sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les points de vue du SSATP ou de ses partenaires.

© 2020 La Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Groupe de la Banque mondiale, 1818 H Street, NW Washington, DC 20433 Etats-Unis.

Table des matières

Page

1.	Introduction	9
2.	Lettre de politique	10
2.1	Un besoin d'agir rapidement.....	10
2.2	Une vision inscrite dans la stratégie nationale.....	11
2.3	Un cadre d'intervention adapté à une approche intégrée et multimodale.....	12
3.	Stratégie de mobilité urbaine	14
3.1	Améliorer la gouvernance de la mobilité urbaine.....	14
	Axe stratégique n°1 : Organiser les institutions pour garantir une gestion multimodale de la mobilité urbaine	14
	Axe stratégique n°2 : Etablir des mécanismes de financement pérenne pour la mobilité urbaine	15
	Axe stratégique n°3 : Renforcer la capacité des acteurs du secteur	16
3.2	Améliorer la gestion de l'usage des sols.....	16
	Axe stratégique n°4 : Assurer une intégration de la planification de la mobilité urbaine et des Schémas Directeurs d'Urbanisme	16
	Axe stratégique n°5 : Définir des principes de planification pour une ville durable	16
	Axe stratégique n°6 : Développer dans les outils de planification urbaine une stratégie foncière pour contenir l'étalement urbain	17
3.3	Développer un réseau de transport multimodal et promouvoir l'intégration (y compris l'intégration tarifaire)	17
	Axe stratégique n°7 : Moderniser l'offre de transport public pour contenir la croissance des modes privés	18
	Axe stratégique n°8 : Optimiser l'usage de la voirie à travers une meilleure gestion de la circulation et du stationnement en laissant plus de place aux modes actifs	18
3.4	Réduire les externalités négatives de la mobilité.....	19
	Axe stratégique n°9 : Améliorer la qualité de l'air dans les villes.....	19
	Axe stratégique n°10 : Adopter une stratégie nationale ambitieuse pour la sécurité routière en milieu urbain	19
3.5	Programme de suivi de réalisation de la stratégie de mobilité urbaine	20
4.	Plan d'actions.....	23
4.1	Le plan d'action détaillé	24

Remerciements

Ce document a été préparé dans le cadre d'une tâche dirigée par Zemedkun Girma Tessema, responsable du pilier Transport urbain et mobilité (UTM) pour le troisième plan de développement du SSATP (2015-2020). Il a été préparé sous la direction d'Ibou Diouf, responsable du programme SSATP. Le document a été rédigé sous la direction de Martin Stucki (directeur d'étude, Transitec Ingénieurs-Conseils) et Julien Allaire (directeur d'étude adjoint, Transitec Ingénieurs-Conseils) en collaboration avec A. Thiam (chef de projet), A.K. Dicko et P. Salazar Ferro (équipe Mali). L'équipe est reconnaissante pour tous les commentaires reçus des évaluateurs et des participants qui ont assisté à divers ateliers et événements de validation. Le document a été publié par Kaori Niina, responsable de la communication du SSATP.

Acronymes et abréviations

ADR	Agences de Développement Régional
AGEROUTE	Agence d'Exécution de l'Entretien des Routes
ANASER	Agence Nationale de la Sécurité Routière
AOMU/ AOTU	Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine/des Transports Urbains
CREDD	Cadre stratégique pour la Relance Economique et le Développement Durable
DNR	Direction Nationale des Routes
DNTTMF	Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux
EASI	Enable, Avoid, Shift and Improve (Permettre, Eviter, Reporter et Améliorer)
FDMU	Fonds national de Développement de la Mobilité Urbaine
GTMU	Groupe de Travail sur la Mobilité Urbaine
INSTAT	Institut National de la Statistique
MATD	Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation
MEADD	Ministère de l'Environnement de l'Assainissement et du Développement Durable
MHULS	Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et du Logement social
MIE	Ministère des Infrastructures et de l'Equipement
ODD	Objectif du Développement Durable
PNMU	Politique Nationale de Mobilité Urbaine
PNTITD	Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement
PUS	Plan d'Urbanisme Sectoriel
SDU	Schéma Directeur d'Urbanisme
SMIB	Syndicat Mixte Intercollectivités de Bamako (Grand Bamako)
SNAT	Schéma National d'Aménagement du Territoire

1. Introduction

Le transport urbain et la mobilité constituent un des piliers du Programme de Politiques de Transport en Afrique (SSATP) dont l'objectif est de fournir aux décideurs africains des outils pour développer des transports urbains soutenables, sûrs et abordables pour les villes secondaires et primaires d'Afrique. Cela s'inscrit dans le cadre de l'Objectif du Développement Durable n°11 : « *rendre les villes et les établissements humains inclusifs, sûrs, résilients et durables* ». Le résultat attendu du pilier est la réalisation d'un accès universel sécurisé par un transport durable pour les populations urbaines.

À cette fin, le SSATP a lancé un programme pour soutenir l'élaboration d'un ensemble de politiques visant à améliorer l'accessibilité et la mobilité dans les zones urbaines d'Afrique, sur la base de l'étude empirique de l'expérience dans un échantillon représentatif de villes dans la région.

Le résultat de ce travail a été la publication du document de travail n°106 intitulé "Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes africaines"¹. Ce document décrit une approche appelée "cadre conceptuel EASI" qui comprend un ensemble d'actions politiques spécifiques regroupées en quatre domaines d'intervention de transport durable de Permettre, Eviter, Reporter et Améliorer (*Enable, Avoid, Shift, Improve* en Anglais). Il propose des mesures spécifiques qui pourront être adoptées par les villes africaines sur chacun de ces piliers d'intervention.

Suite à cette publication, un programme de travail complémentaire a été défini, visant la mise en œuvre de ces lignes directrices d'abord, en 2018, dans huit (8) pays et ensuite, en 2019, dans quatre (4) pays membres du programme dont le Mali. L'objectif consiste à favoriser l'émergence d'une vision politique pour le transport et la mobilité urbaine.

La présente étude vise à insuffler un changement dans la manière de penser l'accessibilité et la mobilité, et de sensibiliser les décideurs pour l'adoption de bonnes politiques, stratégies et pratiques opérationnelles qui contribuent efficacement à l'amélioration des transports urbains et de la mobilité dans les villes africaines.

En ce sens, le présent rapport final dresse :

- une lettre de politique nationale de mobilité urbaine (PNMU) pour le Mali faisant ressortir le contexte et les objectifs, les ambitions ainsi que les orientations pour y parvenir ;
- la stratégie de mobilité urbaine suivant les quatre (4) volets du concept EASI ;
- des plans d'actions à l'échelle nationale ou des principales villes, pour le Grand Bamako² et pour les villes secondaires.

Il a été rédigé à partir des recommandations formulées à la suite d'un rapport diagnostic de la mobilité urbaine au Mali produit à l'issue des premières missions à Bamako et à Kayes, entre juillet et septembre 2019. Par ailleurs, l'ancrage de ce document aux plans nationaux de développement économique a constitué un fil conducteur pour garantir l'inscription de cette politique thématique dans la vision nationale. Ces recommandations ont été finalisées à la suite du Forum National de la Mobilité Urbaine qui s'est tenu à Bamako les 6 et 7 novembre 2019 et qui a été l'occasion de les partager dans leur version préliminaire.

¹ Stucki M. (2015), Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes africaines, SSATP Document de Travail n°106, disponible en ligne: https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/SSATPW106-Urban%20Mobility_FR.pdf

² Le Grand Bamako est constitué par une agglomération allant au-delà du District de Bamako. Il a l'ambition de porter le projet de planification stratégique du « Grand Bamako 2030 ». Il est administrativement assimilable au Syndicat Mixte Intercollectivités de Bamako (SMIB) qui fédère depuis le 27 juin 2019, 25 collectivités territoriales (les 6 communes plus la mairie du District de Bamako et les 18 communes avoisinantes du Cercle de Koulikoro).

2. Lettre de politique

2.1 Un besoin d'agir rapidement

Le Mali connaît une croissance démographique très rapide, supérieure à 3% par an. Celle-ci s'avère encore plus forte dans les zones urbaines (de l'ordre de 4,9% par an). A ce rythme en 2030, il est attendu que Bamako devienne une ville de 4,6 Millions d'habitants, contre 2,3 en 2017³. Les autres villes du pays connaîtront une croissance encore plus forte (Gao, Kayes, Tombouctou devraient avoir des taux de croissance supérieurs à 7%/an). Ainsi, beaucoup de villes verront leur population doubler voire tripler d'ici 2030. Sikasso et Kayes deviendront alors des villes millionnaires.

A l'heure actuelle, cette dynamique démographique n'est pas suffisamment maîtrisée. Ces rythmes de croissance appellent pourtant à la mise en place d'un modèle durable de croissance urbaine. Il s'agit avant tout pour la puissance publique de ne pas subir le développement urbain ; mais bien de s'en saisir comme d'une opportunité, et d'en faire un moteur de croissance économique. Les enjeux de mobilité urbaine sont au cœur de cette perspective.

Depuis deux décennies, les déplacements quotidiens dans les villes maliennes ont eu tendance à se motoriser. D'une part l'offre de transport artisanal s'est développée dans la capitale et dans les autres villes du pays, d'autre part, les ménages se sont équipés de deux-roues motorisés. Selon l'INSTAT, le taux de motorisation à deux-roues des ménages a évolué de 17% en 2001 à 57% en 2017. Sikasso et Bamako apparaissent comme les villes où les ménages possèdent le plus de véhicules (avec respectivement un taux d'équipement de 75% et 66%). Le nombre de motos en circulation augmente très rapidement. Il dépasse d'ores et déjà les 500 000 véhicules à l'échelle nationale dont probablement plus d'un tiers dans la capitale⁴.

En quelques années, les engins à deux-roues motorisés se sont ainsi imposés comme le mode de transport dominant dans les agglomérations du pays. Avec un parc de l'ordre de 200 000 véhicules en circulation (dont la moitié présente à Bamako), les voitures sont beaucoup moins nombreuses, même si les importations sont en hausse. Le parc de véhicules, reste toutefois très ancien pour les voitures et les minibus ce qui se traduit, notamment par une dégradation de la qualité de l'air à laquelle contribue aussi fortement les cyclomoteurs à système de combustion à deux-temps.

La capitale connaît des épisodes de congestion chronique, liée notamment aux contraintes naturelles de la ville, à l'organisation du réseau routier et au manque de régulation. Le développement urbain sur la rive droite génère de nombreux flux qui nécessitent de franchir le fleuve Niger. En heure de pointe, les trois ponts deviennent des goulots d'étranglement pour le trafic.

Les conditions de déplacement en zone urbaine se sont fortement dégradées pour la plupart des habitants. Les embouteillages font perdre beaucoup de temps aux utilisateurs de transport individuel mais également aux utilisateurs de transport collectif. Depuis 2005, la seule offre de transport public à Bamako est proposée par des opérateurs artisanaux. Toutefois, les minibus « Sotramas » qui avaient un rôle prédominant il y a quelques années perdent progressivement du terrain, et se voient remplacés par des véhicules moins capacitaires (taxis collectifs et mototaxis).

Dans les autres villes du pays, les taxis perdent leur rôle prépondérant au profit des tricycles et des motos qui se sont rapidement répandus depuis quelques années. Malgré les problèmes de sécurité routière générée, ces nouveaux types de véhicule répondent au souhait des populations de se déplacer à un moindre coût, particulièrement pour rejoindre les périphéries peu denses des villes.

³ Données INSTAT.

⁴ Selon les estimations de 2017, il est possible d'estimer le nombre de deux-roues motorisés à Bamako à environ 177 000 unités à partir des données de Pochet et al. (2017)

A Bamako comme dans les grandes villes, les dynamiques de développement urbain allongent les distances de déplacement vers les pôles principaux d'activités qui restent concentrés au centre de la zone urbaine (emplois, commerces, enseignement, ...). Cette tendance, couplée à la croissance de la circulation de véhicules motorisés réduit fortement l'attractivité de la marche à pied et du vélo (les modes actifs). L'organisation de la circulation et du stationnement relègue les piétons et les cyclistes vers des espaces peu aménagés, occupés par les marchands, les ordures ou les voitures en stationnement. Ces usagers de la rue particulièrement vulnérables deviennent les plus exposés au risque d'accidents.

Cette situation a engendré plusieurs réactions des pouvoirs publics qui ont tenté de remédier à cette congestion particulièrement forte à Bamako. Toutefois, la construction de nouvelles infrastructures, la réorganisation de la circulation et les autres actions menées ne sont pas parvenues à fluidifier les axes supportant les plus grandes charges de trafic.

Ce contexte appelle à la mise en place de politiques de mobilité urbaine, intégrées et cohérentes, dont les objectifs devront s'aligner aux principes du développement durable qui prônent un équilibre entre les valeurs environnementales, sociales et économiques.

2.2 Une vision inscrite dans la stratégie nationale

Le Cadre stratégique pour la relance économique et le développement durable (CREDD 2019-2023), document de référence des politiques de développement, est fondé sur une nouvelle vision de long terme : « Mali 2040 ». Il engage le pays à un horizon quinquennal dans une nouvelle stratégie nationale de développement économique et social.

Aligné sur les ambitions de l'Agenda 2063 de l'Union Africaine, le CREDD s'inscrit dans la vision d'un développement visant une croissance inclusive et la transformation structurelle de l'économie. Il vient en complément des engagements du Mali pour l'Agenda 2030 qui fixe les 17 Objectifs de Développement Durable (ODD) et ceux de la COP21.

En matière de transport et de mobilité, il met un accent particulier sur le maillage du territoire national par des réseaux d'infrastructures. Des corridors de transports internes et sous régionaux par voie routière ou ferroviaire sont proposés pour développer les échanges et diminuer les coûts de transactions. L'entretien des routes et des pistes rurales est prévu pour maintenir la qualité du réseau existant. L'amélioration des conditions de transport sur le Niger est aussi recommandée pour faciliter le développement économique aux alentours du fleuve, véritable bassin de vie et d'emploi.

A cette fin, le Gouvernement a élaboré un programme d'infrastructures économiques sur la période 2019-2023 d'un coût total de 5 500 milliards de FCFA pour rapprocher davantage les zones de production à celles de consommation. Une partie de ce budget est destiné au financement d'infrastructures en zone urbaine. Ces dernières doivent toutefois être pensées pour répondre aux problématiques de mobilité quotidienne afin de répondre aux objectifs d'amélioration de la qualité de vie en ville⁵.

En recherchant une amélioration des conditions de mobilité des personnes et des marchandises dans les zones urbaines du pays, la présente politique nationale de mobilité urbaine 2030 s'inscrit pleinement dans la vision du développement urbain proposé par le CREDD qui vise à « améliorer le cadre de vie et la mobilité urbaine ». Elle vise à favoriser un développement urbain qui soit une source de croissance et créateur d'emplois.

⁵ « Objectif spécifique 5.6.1 : accroître la qualité de vie dans les villes et saisir cette opportunité pour créer des emplois »

Si les villes sont des moteurs de croissance, la mobilité urbaine est le carburant qui fait tourner le moteur. Au cœur de la dynamique urbaine, elle conditionne la qualité de vie et impacte directement la productivité de l'économie urbaine.

La priorité aujourd'hui est de renforcer la gestion de la mobilité urbaine par une gouvernance appropriée, pouvant guider l'action publique dans toutes ses composantes et sa transversalité. La mobilité urbaine est encore souvent traitée projet par projet, porté par des institutions différentes, sans une vision stratégique partagée et inclusive.

La présente politique nationale a pour ambition de traiter la mobilité urbaine dans sa globalité, selon une approche multimodale, pour que mobilité et urbanisme soient organisés en cohérence (volet AVOID/Éviter), que les différents modes de transport puissent se compléter et non se concurrencer (volet SHIFT/Reporter), et que les infrastructures soient mises au service de toutes les mobilités, et particulièrement les moins consommatrices d'énergie (volet IMPROVE/Améliorer). Mais, auparavant, un effort considérable doit être mis en œuvre pour structurer l'environnement institutionnel et mobiliser des ressources humaines et financières pour relever ces défis (volet ENABLE/Permettre).

Elle a pour objectif de favoriser l'accès à une mobilité urbaine plus inclusive et solidaire en proposant des alternatives à l'usage de véhicules individuels motorisés, en soutenant le développement des mobilités actives, en optimisant l'organisation des déplacements, en agissant sur les comportements pour une mobilité plus sûre. Elle vise également à rendre le transport de marchandises plus vertueux et efficient.

Cette approche globale de la mobilité urbaine a commencé à émerger dans le Grand Bamako, avec la création récente du Groupe de Travail sur la Mobilité Urbaine (GTMU) qui rassemble les principaux acteurs de la mobilité urbaine de l'Etat et des collectivités locales. Elle doit maintenant prendre plus de force pour favoriser l'émergence d'une conception globale, partagée, autour de laquelle les actions pourront se mettre en œuvre. Cette vision devra également se développer dans les principales villes du pays, *a minima* dans les territoires de Kayes, Sikasso, Ségou, Mopti et Tombouctou.

2.3 Un cadre d'intervention adapté à une approche intégrée et multimodale

La mobilité urbaine nécessite d'être traitée de manière intégrée et multimodale, afin que les composantes mobilité et urbanisme soient pensées parallèlement, que les différents modes de transport soient complémentaires et non concurrentiels et que les projets d'infrastructures soient construits en incluant tous les modes.

Pour assurer une vision la plus transversale possible, un comité interministériel sera créé. Il rassemblera, sous l'égide du premier ministre, les différents ministères dont les compétences peuvent être mis à profit de la présente PNMU 2030. Ce comité interministériel sera le garant de la bonne exécution de cette politique ambitieuse, qui vise à transformer les déplacements quotidiens. Il permettra notamment de clarifier le rôle des différents ministères dans la mise en œuvre de la stratégie.

Par ailleurs, une gouvernance appropriée sera mise en place pour porter le sujet de la mobilité dans toutes ses composantes et sa transversalité, à travers une approche territoriale. L'objectif sera de continuer à soutenir l'effort de structuration institutionnelle à l'échelle métropolitaine à Bamako avec le Syndicat Mixte Inter-collectivité de Bamako (SMIB) et dans les différentes agglomérations du pays en distribuant les responsabilités entre les communes, les intercommunalités et l'Etat, pour répondre au mieux aux besoins des habitants.

La PNMU 2030 devra garantir rapidement les moyens d'agir aux institutions porteuses de la politique de mobilité urbaine. Il s'agira donc d'une part de mettre en place de nouveaux mécanismes de financement pour garantir une capacité de gestion de la mobilité urbaine au sein des ministères et du Fonds national de Développement de la Mobilité Urbaine (FDMU).

A l'échelle de ces agglomérations, une articulation entre planification urbaine (la révision des Schémas Directeurs d'Urbanisme et Plan d'Urbanisme Sectoriel) et planification de la mobilité devra être privilégiée pour éviter les dynamiques d'étalement urbain dans les différentes villes du pays et l'allongement des distances de déplacement. D'une part, il sera nécessaire de mettre en place des politiques visant à une meilleure efficacité de l'usage des sols, de l'autre, une planification de la mobilité devra être mise en place pour développer les systèmes de transports en cohérence avec les besoins actuels et futurs. Une systématisation des démarches de planification de la mobilité urbaine à différentes échelles (de l'agglomération aux quartiers, en passant par les communes) sera encouragée pour limiter la dépendance des villes aux modes de transport individuels motorisés et orienter le développement urbain vers le transport public.

Les systèmes de transport vont devoir être repensés à travers une vision multimodale, dans le but de favoriser les déplacements des personnes dans leur vie quotidienne. Aujourd'hui, le choix modal des usagers est très étroitement corrélé à leur niveau de vie. Il est nécessaire d'évoluer vers un nouveau paradigme axé sur une logique territoriale et une meilleure synergie entre les modes de transport.

Dans la capitale, la PNMU encouragera la mise en place d'un réseau de transport capacitaire sur les axes forts. Celui-ci devra être complété par des services restructurés de minibus qui serviront de mode de rabattement. Les taxis collectifs pourront également s'inscrire dans cette logique de réseau. Pour cela, ils devront être distingués des taxis individuels. Du fait du développement d'un réseau de transport public intégré, qui pourra bénéficier d'un système billettique unifié, les mototaxis⁶ trouveront leur zone de pertinence dans les quartiers moins bien desservis et aux heures creuses.

Pour les villes secondaires, la politique nationale visera à accompagner l'encadrement des tricycles pour sécuriser la pratique ; et offrir des conditions d'exploitation favorables à des modes de transport public plus capacitaires), particulièrement dans les principales villes secondaires (Kayes, Sikasso, Ségou, Mopti, Tombouctou, ...). Dans un souci d'anticipation, les réseaux de transport public doivent être au plus vite hiérarchisés afin de contribuer à la structuration d'un urbanisme de corridor, mais également dans la perspective d'augmentation de l'offre de service.

Enfin, dans toutes les agglomérations, la présente politique nationale soutiendra la valorisation de la marche à pied et la sécurisation des cheminements piétons. Selon ces perspectives, il convient d'améliorer les aménagements en milieu urbain pour permettre l'usage multimodal des routes et des rues. L'espace public doit être organisé pour assurer une cohabitation harmonieuse de tous les usagers.

Ainsi, la politique de mobilité urbaine permettra de garantir un usage optimisé du réseau d'infrastructures routières en milieu urbain, ce qui aura comme conséquence de réduire les dépenses d'investissements.

Par ailleurs, à travers l'objectif d'amélioration du cadre de vie, la PNMU vise à résorber les externalités négatives par une réglementation plus contraignante sur le parc de véhicules (minibus, voitures particulières, motos, tricycles et taxis).

⁶ L'appellation mototaxi est utilisée ici pour les deux-roues motorisés utilisés pour des services de taxis.

3. Stratégie de mobilité urbaine

Le Mali s'est doté ces dernières années de Lettres (ou Déclarations) de Politique de Transport⁷ et d'un cadre législatif et réglementaire qui visent à dégager autant une vision pour le secteur que des modalités de mise en œuvre, à différentes échelles. Toutefois, ces textes n'offrent pas une vision claire pour la mobilité urbaine qui nécessite pourtant un regard spécifique pour répondre au défi du développement urbain. Ils méritent d'être révisés pour répondre aux enjeux de la mobilité quotidienne en clarifiant, dans le processus de décentralisation en cours, les responsabilités de l'Etat et des collectivités locales pour la planification et la mise en œuvre.

La politique nationale de mobilité urbaine porte une vision qui doit être partagée par les différents ministères réunies au sein d'un comité interministériel sous l'égide du premier ministre. Découlant d'un diagnostic rigoureux de la situation actuelle et d'une appréciation réaliste des évolutions souhaitées, la vision portée par le gouvernement doit définir une trajectoire commune aux différents partenaires. Le comité interministériel doit coordonner la réalisation de la présente stratégie, impliquer les acteurs (Etat, collectivités territoriales, secteur privé, société civile et population), suivre l'évolution des différentes actions de mise en œuvre et palier les dysfonctionnements.

La politique nationale de mobilité urbaine doit s'appuyer sur des données quantitatives. Le Ministère chargé de la Mobilité et des Transports doit mettre en place des protocoles de collecte de données sur les transports publics, la motorisation des ménages, le transport public, la mobilité, la pollution de l'air, la sécurité routière, etc. Ces données doivent permettre à la fois de répondre à des problématiques spécifiques, mais elles doivent également servir à renseigner des indicateurs de la politique de mobilité urbaine.

3.1 Améliorer la gouvernance de la mobilité urbaine

La mobilité urbaine doit disposer d'un système de gouvernance efficient et responsable, capable d'anticiper les besoins, d'orienter l'action et d'assurer la gestion et le développement intégrés des systèmes de transport urbain. Il s'agit donc de mettre en place un socle institutionnel solide, d'un cadre législatif et réglementaire approprié, de ressources adaptées et d'un cadre sectoriel favorable au développement d'une expertise au sein des organismes publics et privés.

Axe stratégique n°1 : Organiser les institutions pour garantir une gestion multimodale de la mobilité urbaine

La nécessité de mettre en place des institutions dédiées à la gestion de la mobilité urbaine est aujourd'hui largement partagée par toutes les parties prenantes.

Dans le Grand Bamako, le Groupe de Travail sur la Mobilité Urbaine (GTMU) a l'avantage de rassembler les représentants de toutes les institutions concernées par les enjeux de mobilité au sein de la capitale. Il s'agit de faire évoluer ce comité *ad hoc* vers la création, en cohérence avec le SMIB, d'une véritable Autorité Organisatrice de Mobilité Urbaine à l'échelle du Grand Bamako. Celle-ci devra disposer des moyens nécessaires pour piloter la planification et la gestion de la mobilité urbaine, particulièrement le développement d'un réseau de transport public intégré ainsi que la

⁷ Différents documents ont servi de références du secteur des transports : i) la Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD, 2013) dont le premier plan d'actions 2015-2019 est achevé et le second est en cours d'élaboration, ii) la Politique du Secteur des Transports (2007), iii) le Plan de développement des infrastructures de transport à l'horizon 2020 (2006), iv) la Lettre de politique de développement du sous-secteur des infrastructures rurales (2000), v) la Déclaration de politique générale dans le secteur du transport rural (1999) et vii) la Déclaration de Politique Générale du Secteur des Transports (DPGST, 1993).

gestion de la circulation et du stationnement. Cette AOMU sera en partie financée par des dotations du FDMU.

Dans les principales villes secondaires (Ségou, Sikasso, Kayes, Mopti, Tombouctou, etc.) des GTMU locaux seront mis en place pour favoriser la coordination entre les services des communes concernées par la problématique de la mobilité urbaine à l'échelle de l'agglomération (chef-lieu de région et autres communes polarisées) et les représentants de l'Etat. Ces GTMU pourraient à terme également se transformer en AOMU.

Afin d'éclairer les décisions publiques à ces différentes échelles, le Ministère chargé de la Mobilité et des Transports développera des protocoles de collecte de données sur la mobilité, les transports publics, la circulation et le stationnement, la motorisation des ménages (en distinguant motorisation en véhicules particuliers et en motos), la pollution de l'air, les émissions de CO₂, la sécurité routière, etc.

La redynamisation d'autres institutions existantes doit également contribuer à la mise en place d'une gouvernance efficace de la mobilité urbaine, sur l'ensemble du territoire national. L'Observatoire des Transports, muté en un Observatoire de la Mobilité, doit ainsi contribuer à la disponibilité de données fiables permettant un bon suivi-évaluation des politiques et actions mises en œuvre. Dans un autre registre, l'Agence Nationale de la Sécurité Routière (ANASER) devra également être renforcée pour lui permettre d'assurer ses missions.

Par ailleurs, les représentants de la société civile doivent être impliqués. Les associations de consommateurs et les comités pour le développement des quartiers peuvent contribuer utilement à l'émergence de projets qui répondent aux préoccupations des habitants.

Axe stratégique n°2 : Etablir des mécanismes de financement pérenne pour la mobilité urbaine

La mise en place de la présente stratégie nécessite de disposer de ressources financières dédiées à la mobilité urbaine tant pour l'investissement que pour le fonctionnement.

Tout d'abord, il est nécessaire de trouver une meilleure efficacité dans le système de transport, que ce soit par un réajustement des tarifs, une évolution du système de licences des professionnels (pour qu'elles ne concernent plus que le véhicule, mais aussi le conducteur) ou à travers une meilleure gestion des infrastructures terminales (gares et terminus).

Toutefois, le besoin de financement nécessite de mobiliser davantage de ressources financières, notamment pour permettre la réalisation d'un réseau de transport de masse à Bamako. Un Fonds national de Développement de la Mobilité Urbaine (FDMU) devra être créé pour financer l'investissement. Il serait alimenté par des dotations de l'Etat et par de nouveaux mécanismes fiscaux. Des ressources financières doivent être recherchées auprès des différents acteurs qui tireront profit d'une amélioration du système de transport ; de la gargote installée dans une gare routière aux compagnies de télécommunication, en passant par les compagnies d'assurances et les promoteurs immobiliers, les entreprises. Ainsi, une taxe sur les salaires⁸ devra être étudiée.

Une fiscalité liée à la propriété de véhicules personnels (autos et motos) ou de leur usage devrait également être considérée. Au-delà de la contribution au financement du secteur, ce type de taxe pourrait être utilisé pour influencer sur les externalités de la mobilité (pollution, consommation d'énergie, insécurité routière, valorisation de certains modes de transport, etc.) en indexant les taxes sur le niveau de pollution d'un véhicule, la cylindrée, l'âge, etc. La création d'une telle fiscalité nécessite d'améliorer la perception fiscale et de mettre en place un système de contrôle efficace.

⁸ à l'image d'un Versement Transport français.

Une étude sur le financement des services de transport ciblant le potentiel de ressources mobilisables auprès des bénéficiaires indirects est indispensable. Cette étude permettra de cadrer la situation actuelle (en termes de besoins et disponibilité de moyens) et de se projeter sur le moyen et le long terme. Le rôle de la DNTTMF sera, encore une fois, clé dans ce processus.

Axe stratégique n°3 : Renforcer la capacité des acteurs du secteur

Un effort particulier devra être fourni pour garantir l'expertise au sein des différentes institutions mobilisées sur la thématique de la mobilité urbaine, notamment la future AOMU à Bamako, mais également au sein des municipalités. En collaboration avec le ministère en charge de l'enseignement supérieur, il s'agira de valoriser et de développer des formations continues destinées aux fonctionnaires centraux et territoriaux, mais également d'inscrire la mobilité urbaine dans des formations initiales en s'appuyant sur des universités locales et sur les instituts de formation internationaux, notamment l'Ecole Africaine des Métiers de l'Architecture et de l'Urbanisme (EAMAU), à Lomé, qui accueille un Master Mobilité Urbaine pour la sous-région. Les formations proposées devront prendre en compte les différents niveaux et les divers profils pour répondre au mieux aux attentes des professionnels.

Des activités d'information, d'éducation et de communication devront par ailleurs améliorer la connaissance du grand public sur les questions de mobilité urbaine.

3.2 Améliorer la gestion de l'usage des sols

La planification des villes maliennes doit permettre de réduire de manière significative le besoin de déplacements individuels motorisés et favoriser l'usage des modes collectifs et actifs. Une convergence entre la vision urbanistique et la vision de la mobilité est nécessaire.

Axe stratégique n°4 : Assurer une intégration de la planification de la mobilité urbaine et des Schémas Directeurs d'Urbanisme

Actuellement, l'Etat, à travers le Ministère l'Aménagement du Territoire et de la Décentralisation (MATD), est en train de redéfinir une vision pour le développement urbain, à travers un Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT). Celui-ci se traduira par une mise à jour des Schémas Directeurs d'Urbanisme (SDU) réalisés dans les années 2000 qui ont rarement été mis en œuvre. Ce processus doit permettre d'inscrire les enjeux de mobilité urbaine au cœur des démarches de planification.

Ainsi, les futures révisions des Schémas Directeurs d'Urbanisme devront intégrer un volet mobilité en cohérence avec d'autres plans stratégiques. Il reviendra à la DNTTMF d'encourager un dialogue et une intégration effective des orientations en ce qui concerne la mobilité.

La révision du SDU du Grand Bamako devra poser les bases d'une vision du développement urbain et d'un système de mobilité soutenable. Ce dernier sera décliné dans un plan de mobilité urbaine à un horizon 2035 compatible avec la révision du SDU et porté par l'AOMU. D'autres grandes villes (Kayes, Ségou, Sikasso) pourront également bénéficier d'un document de planification de la mobilité complémentaire à la révision de leurs SDU.

Axe stratégique n°5 : Définir des principes de planification pour une ville durable

Afin de limiter la congestion chronique dans la capitale et d'anticiper ce phénomène dans les autres villes du pays, il est essentiel d'infléchir la dépendance croissante des villes vis-à-vis des déplacements motorisés individuels. Le SNAT, la révision du SDU et l'élaboration des Plans d'Urbanisme Sectoriel

(PUS) doivent créer les conditions favorables aux transports non motorisés et aux transports collectifs. Ainsi, il s'agit de faire évoluer les structures urbaines monocentriques vers une organisation des territoires urbains s'articulant autour de plusieurs pôles secondaires. Ces nouvelles centralités doivent présenter une densité d'activités, une offre importante de services urbains et commerces, et une mixité des usages (résidentiel, emplois, commerce) pour favoriser les déplacements de courte distance qui peuvent être effectués à pied.

A l'échelle métropolitaine, des réseaux de transport public de masse relieront le centre des agglomérations à ces différents pôles secondaires, simplifiant ainsi les déplacements de moyenne et longue distance entre les zones les plus attractives du territoire. Le long des corridors de transport public, une certaine densité devra être privilégiée pour renforcer l'attractivité du réseau. Ce type de Développement orienté vers le transport (*Transit Oriented Development*) doit également être privilégié autour des gares routières qui doivent s'inscrire comme des centralités secondaires dans l'espace urbain.

Cette stratégie de développement urbain doit permettre de canaliser la croissance de la ville en rationalisant la demande de mobilité. Il a vocation à réduire le coût de développement des infrastructures de voirie et les dépenses des ménages pour leur mobilité.

Axe stratégique n°6 : Développer dans les outils de planification urbaine une stratégie foncière pour contenir l'étalement urbain

Pour garantir le succès d'une telle stratégie de développement urbain « pro transport public », il est essentiel de se doter d'une stratégie foncière qui permettra d'une part, d'optimiser l'usage des terrains en zone urbaine et, d'autre part, de maîtriser l'urbanisation des terres en périphérie.

La densification des agglomérations le long des infrastructures de transport public et dans les centralités secondaires doit permettre d'offrir des opportunités d'implantation pour des entreprises ou des ménages dans des zones bien desservies, et éviter une expansion urbaine déraisonnée.

Les villes devront ainsi se doter d'une stratégie foncière qui visera à maintenir une ceinture verte en périphérie des villes, et éviter une expansion urbaine non maîtrisée.

3.3 Développer un réseau de transport multimodal et promouvoir l'intégration (y compris l'intégration tarifaire)

Jusqu'à présent dans les villes maliennes, les transports publics de voyageurs n'ont pas été l'objet d'une politique planifiée et mise en œuvre efficacement. Cela se traduit à Bamako et dans les autres villes secondaires par une absence de service de transport public institutionnel et, conséquemment, un transport artisanal prédominant. Cette carence qualitative et quantitative de l'offre s'est traduite par un développement de la motorisation des ménages. Depuis quelques années, les déplacements en moto, en tricycles et en voitures particulières de seconde main ont considérablement augmenté.

Bien que les modes actifs, notamment les piétons, représentent plus de la moitié des déplacements dans les villes du pays, y compris Bamako, ils sont insuffisamment pris en compte dans la planification et la gestion de l'espace public. Afin d'améliorer les conditions de déplacements des populations, il est impératif de réorganiser l'occupation de l'espace pour redonner aux piétons l'espace dévolu aux activités commerciales et au stationnement.

Axe stratégique n°7 : Moderniser l'offre de transport public pour contenir la croissance des modes privés

Le transport public doit devenir la colonne vertébrale du système de mobilité des agglomérations. Pour ce faire, il est essentiel d'améliorer la qualité du service rendu aux populations à la fois en termes de fréquence, de confort et de rapidité. Le niveau de tarification doit être suffisamment attractif pour les populations.

Dans un premier temps, une réorganisation de l'offre de transport public existante associée à une professionnalisation des opérateurs artisanaux doit être entreprise à la faveur du programme de renouvellement du parc de Sotrama en cours à Bamako dans le cadre d'un partenariat public-privé sous l'égide du Ministère chargé de la Mobilité et des Transports. L'initiative pourrait être étendue aux principales villes secondaires les années suivantes.

Cette modernisation des services de transport artisanal est un préalable à la bonne intégration de ces services avec les réseaux structurés de transport de masse. Elle pourra être financée directement et certainement en partie, par les recettes tarifaires, si elle est associée à un programme de gestion de la circulation en faveur du transport public. La mise en œuvre de voies réservées et de priorité aux carrefours peut permettre d'améliorer la performance économique des opérateurs et dégager des ressources pour le renouvellement du parc de véhicules de transport public et la mise en place d'un système de billettique.

Dans le Grand Bamako, le développement de système de transport de masse doit être rapidement envisagé pour répondre aux besoins d'accessibilité au centre-ville et décongestionner la capitale. Une politique d'intermodalité doit être pensée dès la conception de ce réseau pour favoriser les services de rabattement avec des bus classiques et des minibus, mais aussi avec des services de transport fluvial.

Axe stratégique n°8 : Optimiser l'usage de la voirie à travers une meilleure gestion de la circulation et du stationnement en laissant plus de place aux modes actifs

Le développement des réseaux de transport collectif doit permettre de réduire l'attractivité des modes de transport individuel motorisés et ainsi fluidifier leur circulation. Toutefois, il est nécessaire de mieux réguler l'usage de la moto et de la voiture particulière dans les zones urbaines pour éviter des phénomènes de congestion généralisée.

Le développement et l'entretien des réseaux de voirie des différentes villes devront être planifiés selon une hiérarchisation fonctionnelle ; qui s'articulera avec des plans de circulation et de stationnement. Si ce sujet est particulièrement important pour Bamako, il doit être pris en considération également dans les autres grandes villes du pays par anticipation. La hiérarchisation du réseau devra être faite à partir d'une définition par le ministère de la mobilité urbaine de standards nationaux prenant en compte les différents modes de déplacements, et notamment les piétons.

La marche à pied est le mode de déplacement le plus utilisé actuellement dans les villes maliennes et il est urgent d'améliorer les conditions de mobilité des piétons. Si la définition de standards permet d'imposer la création de trottoirs et de traversées piétonnes sécurisées dans le cadre de chaque nouvelle infrastructure, il est essentiel de pouvoir travailler sur la voirie existante. La réalisation de rues piétonnes doit également être étudiée dans des quartiers très fréquentés.

En même temps que ces aménagements, sont réalisés, des campagnes d'information, éducation et communication seront menées pour sensibiliser les populations aux atouts de la marche à pied pour la santé, la maîtrise de l'énergie, etc. D'autre part, la réglementation devra évoluer et des campagnes de contrôle et de sanction (pour du stationnement sur trottoir, non-respect des passages piétons, etc.) devront confirmer les orientations prises en faveur des modes actifs.

Des politiques de stationnement doivent être développées afin de limiter la pression sur l'espace public, notamment à proximité des lieux publics : centres villes, hôpitaux, université, écoles et marchés etc. Véritable outil de régulation, elles doivent permettre de favoriser l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture et à la moto à travers une meilleure définition des espaces réservés au stationnement et à la mise en œuvre de stationnements payants strictement organisés en centre-ville.

3.4 Réduire les externalités négatives de la mobilité

Axe stratégique n°9 : Améliorer la qualité de l'air dans les villes

Les populations subissent une mauvaise qualité de l'air à Bamako et dans les autres grandes villes du pays, du fait de la vétusté du parc de véhicules et de la mauvaise qualité du carburant. Il est nécessaire dans un premier temps de mettre en place un système de mesure de la qualité de l'air et d'information du grand public pour que chacun puisse connaître la situation.

Tout d'abord, des mesures devront également être prises pour améliorer la qualité des carburants, notamment pour réduire leur teneur en soufre. En parallèle, différentes actions visant à renouveler le parc de véhicules seront mises en œuvre. Outre le renouvellement du parc de véhicules Sotrama, des mesures devront encourager la mise à la casse des véhicules particuliers les plus anciens. Un âge limite d'importation des véhicules devra être introduit pour éviter l'introduction de vieux véhicules particulièrement polluants. Les cyclomoteurs avec des systèmes de combustion à moteurs deux-temps devront être interdits à l'importation. Leur usage devra également être restreint dans les années à venir. Enfin, les systèmes de transport de masse devront recourir autant que possible à des technologies et des carburants moins polluants. Pour conforter toutes ces actions, la mise en place de stations de mesure de la qualité de l'air et de centres modernes de contrôle techniques des véhicules automobiles est essentielle.

Axe stratégique n°10 : Adopter une stratégie nationale ambitieuse pour la sécurité routière en milieu urbain

Le mauvais état généralisé de l'infrastructure routière, le manque de respect des règles élémentaires du code de la route et l'augmentation du nombre de véhicules en circulation, notamment les deux-roues motorisés, sont autant de facteurs responsables de l'insécurité routière. Afin de réduire le nombre d'accidents impliquant des dommages corporels (et principalement des accidents mortels), il est nécessaire d'améliorer l'état des réseaux de voirie urbains et de prévoir des investissements importants sur les chaussées, mais aussi sur les trottoirs qui restent souvent négligés dans les stratégies. Par ailleurs, le contrôle technique des véhicules en circulation doit être renforcé. Il doit inclure l'ensemble des véhicules à deux-roues et plus.

Etant donné que les comportements des usagers sont au cœur des enjeux de sécurité routière, il est nécessaire d'une part de mieux faire connaître au grand public le code de la route, à travers des campagnes IEC (Informations, Education et Communication) et d'autre part de renforcer les dispositifs de contrôle de police afin de veiller au respect de la réglementation. Enfin, une base de données d'accidentologie devra être développée pour permettre d'évaluer l'impact des politiques de sécurité routière ; Elle devra s'appuyer sur une collecte numérique de bulletins d'analyse des accidents de la circulation.

3.5 Programme de suivi de réalisation de la stratégie de mobilité urbaine

Pilier	Axe stratégique	Indicateur Ambition	Cible	Horizon	
Améliorer la gouvernance de la mobilité urbaine	Organiser les institutions pour garantir une gestion multimodale de la mobilité urbaine	Nombre de réunions du comité interministériel	1 réunions par trimestre	2025	
		Nombre de réunions d'information avec la société civile	1 réunions par an	2025	
		Nombre de GTMU dans les villes secondaires	6 GTMU	2025	
		Nombre d'AOMU à Bamako et dans les villes secondaires	3 AOMU (dont 1 à Bamako)	2030	
		Nombre de villes incluses dans la base de données	4 villes (dont Bamako)	2030	
		Nombre de réunions entre les AOMU et la société civile	4 réunions par an	2030	
	Etablir des mécanismes de financement pérenne pour la mobilité urbaine	Ressources disponibles pour le Fonds de Développement de la Mobilité Urbaine		63 Milliards CFA	2025
				82 Milliards CFA	2030
		Quantité de véhicules dont l'âge est supérieur à 20 ans	10% du parc	2030	
		Quantité de véhicules dont l'âge est supérieur à 10 ans	30% du parc	2030	
	Renforcer la capacité des acteurs du secteur	Nombre de personnes en formation (représentants de villes secondaires, agences techniques, fonctionnaires)	120 personnes	2025	

		Nombre de personnes disposant d'un diplôme de Master 2 au sein de la DG MU et de l'AOMU de Bamako	8 personnes 12 personnes	2025 2030
Améliorer la gestion de l'usage des sols	Assurer une intégration de la planification de la mobilité urbaine et des Schémas Directeurs d'Urbanisme	Quantité de SDU mis à jour et en phase de mise en œuvre	5 SDU	2025
	Définir des principes de planification pour une ville durable	Quantité de Plans de Mobilité Urbaine Soutenable approuvés	3 Plans (dont Bamako)	2030
Développer un réseau de transport multimodal et promouvoir l'intégration (y compris l'intégration tarifaire)	Moderniser l'offre de transport public pour contenir la croissance des modes privés	Pourcentage d'opérateurs de Sotramas et Durunis ayant participé au processus de professionnalisation	80% des Sotramas 50% de Durunis	2025
		Pourcentage d'opérateurs de Taxi de Bamako ayant participé au processus de professionnalisation	60%	2030
		Pourcentage du parc de Sotramas ayant été renouvelé à Bamako	30%	2025
		Longueur totale des axes de transport de masse à mettre en place à Bamako	20 km	2030
		Nombre de passagers utilisant des services de transport public fluvial	1,5M pax/an	2030
		Augmentation de la part modale des services de transport public	+5%	2030

	Optimiser l'usage de la voirie à travers une meilleure gestion de la circulation et du stationnement en laissant plus de place aux modes actifs	Quantité de villes ayant bitumé 100% de leur réseau primaire	4 villes (dont Bamako)	2030
		Nombre de carrefours régulés à Bamako sur le réseau primaire	250 carrefours	2025
		Nombre de carrefours régulés dans les réseaux primaires des villes secondaires	50 carrefours	2025
		Linéaire total de rues piétonnes	5 km	2030
		Nombre de places de stationnement payant dans le centre de Bamako	10 000 places pour voitures	2025
			15 000 places pour motos	
Réduire les externalités négatives de la mobilité	Améliorer la qualité de l'air dans les villes	Contenance en soufre des carburants	15 mg/kg	2030
		Pourcentage de véhicules motorisés utilisant des énergies alternatives (électricité, gaz, etc.)	30%	2025
		Pourcentage de motos avec un moteur 2-temps (sur le total du parc)	10%	2030
		Nombre de stations de mesure de la qualité de l'air	5 stations	2025
	Adopter une stratégie nationale ambitieuse pour la sécurité routière en milieu urbain	Nombre de morts sur la route en milieu urbain	200 personnes	2025

4. Plan d'actions

Le plan d'actions qui suit s'organise suivant trois échelles différentes, à savoir : (i) l'ensemble des villes maliennes ; (ii) le Grand Bamako ; et (iii) les villes secondaires. Les actions présentées à chaque échelle contiennent ainsi deux niveaux : (i) des recommandations principales sur lesquelles se fondent le reste du plan d'actions et (ii) des recommandations axées sur des actions précises (un sujet ou un mode).

Les actions à l'échelle nationale : définir le cadre et les outils de gestion de la mobilité urbaine

En situant la planification et la gestion de la mobilité urbaine à une échelle métropolitaine, la stratégie développée dans la présente politique de mobilité urbaine s'appuie très largement sur le processus de décentralisation en cours.

Dans ce contexte, les actions nationales portées par l'Etat, vont principalement consister à mettre en œuvre le cadre national et les outils nécessaires à la politique qui sera déployée par les collectivités localement. Ces actions doivent par conséquent en grande partie être réalisées en amont et dès que possible.

Le calendrier de la mise en œuvre de la présente politique doit s'inscrire dans celui de la décentralisation. Les structures locales sont en cours de mise en place. Dès leur création, leur organisation devra permettre la prise en main de leurs nouvelles fonctions.

Le plan d'actions à l'échelle nationale devra ainsi se déployer suivant plusieurs items, afin de définir le cadre et apporter l'ensemble des outils nécessaires :

- **Par la définition d'un cadre de gouvernance clair** : la priorité aujourd'hui est en effet de clarifier le rôle des collectivités locales et de les aider à se mettre en ordre de marche. Cela implique également l'organisation de leurs interactions avec les services de l'Etat pour garantir le bon fonctionnement d'une organisation plus verticale ;
- **Par la mise à disposition de ressources financières pérennes** : ce sujet est assurément clé puisqu'il doit assurer en premier lieu le bon fonctionnement des organes institutionnels, en second lieu l'exploitation et l'entretien des services et infrastructures de transport, et en troisième lieu l'investissement dédié au développement de la mobilité urbaine ;
- **Par le recrutement de ressources humaines adéquates** : c'est à l'échelle nationale que doit s'organiser la formation des agents en charge de la mobilité urbaine. Si la décentralisation va en partie sur une réorganisation des services de l'Etat et des collectivités, de nouveaux cadres devront être recrutés pour permettre le déploiement à l'échelle locale et assurer des interactions de qualité avec les services de l'Etat ;
- **Par la confirmation du cadre réglementaire** : le cadre réglementaire malien existant devra faire l'objet de quelques adaptations. L'effort le plus important sera dans la généralisation du contrôle de sa mise en application. Le déploiement d'unités de contrôle ayant le pouvoir de sanctionner, notamment la police municipale à l'échelle locale, sera une nécessité ;
- **Par la fourniture d'outils techniques** guidant les collectivités et garantissant la gestion harmonisée à l'échelle des territoires pour faciliter les interactions et la supervision par l'Etat : code de l'urbanisme, charte des espaces publics, hiérarchisation de la voirie, indicateurs et mesures pour la mise en œuvre d'observatoires, ...

4.1 Le plan d'action détaillé

Le plan d'actions rassemble une soixantaine d'actions, et est présenté selon la Classification Enable - Avoid - Shift - Improve du cadre EASI avec les informations suivantes :

- **Actions (Comment ?)** : description de l'action
- **Echelle (Où ?)** : échelle d'action soit
 - Nationale : action à l'échelle nationale
 - Grand Bamako : action à l'échelle locale portant sur le Grand Bamako
 - Villes secondaires : action à l'échelle locale portant tant sur les principales villes secondaires chefs-lieux de région
- **Temporalité (Quand ?)** : notion temporelle basée sur l'état d'avancement de l'action
 - Faire (court terme) : les actions sont prêtes à être engagées et peuvent donc être réalisées à court terme
 - Etudier pour faire (moyen terme) : les actions nécessitent des études complémentaires, qui doivent être engagées au plus vite afin de pouvoir déployer l'action à moyen terme
 - Anticiper (long terme) : les actions portent sur de la planification, qui doit être réalisée rapidement afin de préparer le territoire sur une vision de long terme
- **Pilote (Qui ?)** : entité en charge du portage de l'action
- **Partenaire (Avec qui ?)** : entité à associer à la planification et la mise en œuvre de l'action

Pilier	Numéro	Action (Comment ?)	Echelle (Où ?)	Temporalité (Quand?)	Temporalité Début	Pilote (Qui ?)	Partenaire (Avec qui ?)
Enable	1	Actualiser les dispositions législatives, dont la Loi d'Orientation, les décrets et les arrêtés d'application	Nationale	Court terme: En cours	(En cours)	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	MATD SMIB (Grand Bamako) Communes ADR
Enable	2	Actualiser le cadre réglementaire de la mobilité urbaine en prenant en compte les modes existants et leur évolution proposée	Nationale	Court terme: En cours	(En cours)	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	MATD SMIB (Grand Bamako) Communes ADR
Enable	3	Réaliser une étude sur le financement des services de transport ciblant le potentiel de ressources mobilisables auprès des bénéficiaires indirects	Nationale	Moyen terme: A faire	3eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	MEF MIE
Enable	4	Définir les besoins et les moyens nécessaires pour le fonctionnement du secteur de la mobilité urbaine sur le moyen et le long terme	Nationale	Court terme: A faire	2eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	MEF SMIB (Grand Bamako) Communes ADR
Enable	5	Passer d'un Observatoire des Transports à un Observatoire de la Mobilité qui centraliserait les données, au sein du Ministère chargé de la Mobilité et des Transports.	Nationale	Court terme: A faire	2eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	SMIB (Grand Bamako) Communes
Enable	6	Identifier, pour chaque ville, les dates des dernières campagnes de comptages et enquêtes statistiquement significatifs et analyser les besoins de mises à jour ad hoc.	Nationale	Court terme: A faire	2eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	SMIB (Grand Bamako) Communes ADR
Enable	7	Définir le type de données à collecter en priorité.	Nationale	Court terme: A faire	2eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	ADR

Pilier	Numéro	Action (Comment ?)	Echelle (Où ?)	Temporalité (Quand?)	Temporalité Début	Pilote (Qui ?)	Partenaire (Avec qui ?)
Enable	8	Lancer des campagnes de collecte de données dès que les opportunités inhérentes aux projets se présentent.	Nationale	Moyen terme: A faire	(Selon les projets)	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	SMIB (Grand Bamako) Communes Bailleurs de fonds
Enable	9	Imposer la transmission systématique des données disponibles à l'Observatoire des Transports.	Nationale	Moyen terme: A étudier	3eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	-
Enable	10	Définir le fonctionnement de l'AOMU, notamment son modèle de gouvernance	Grand Bamako	Moyen terme: A faire	3eme trimestre 2020	SMIB (Grand Bamako)	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF) ; ADR
Enable	11	Réaliser une étude sur les responsabilités pouvant être dévolues à l'AOMU en indiquant les attentes des différents acteurs en ce qui concerne les aspects stratégiques et tactiques	Grand Bamako	Court terme: A étudier	2eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	SMIB (Grand Bamako) ADR
Enable	12	Elaborer une feuille de route présentant une évolution progressive de l'AOMU en commençant par une instance technique sous la tutelle du Grand Bamako et qui monte en puissance	Grand Bamako	Court terme: A faire	3eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF) SMIB (Grand Bamako)	GTMU ADR
Enable	13	Inclure dès le début de création de l'AOMU des responsabilités sur les modes actifs (marche à pied notamment)	Grand Bamako	Moyen terme: A faire	4eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	SMIB (Grand Bamako) ADR
Enable	14	S'appuyer sur les ressources du Ministère chargé de la Mobilité et des Transports pour créer des bureaux internes qui préfigurent les futures entités mais qui restent attachés au ministère	Villes secondaires	Long terme: A faire	2022	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	Communes ADR

Pilier	Numéro	Action (Comment ?)	Echelle (Où ?)	Temporalité (Quand?)	Temporalité Début	Pilote (Qui ?)	Partenaire (Avec qui ?)
Enable	15	Définir une feuille de route progressive en lien avec le processus de décentralisation, notamment en ce qui concerne la localisation des entités sous la tutelle des communes des villes secondaires	Villes secondaires	Moyen terme: A faire	2021	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	ADR
Enable	16	S'appuyer sur des liens déjà créés dans le cadre de projets précédents (sans relation avec la mobilité) pour amorcer une dynamique permettant aux habitants de donner leur avis sur les enjeux de la mobilité urbaine	Grand Bamako	Court terme: A faire	3eme trimestre 2020	SMIB (Grand Bamako)	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF) MIE MEADD
Enable	17	Passer progressivement de processus d'information à des processus de concertation pour réussir une appropriation des projets et enjeux par les habitants	Grand Bamako	Long terme: A faire	2021	SMIB (Grand Bamako)	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF) MIE MEADD
Avoid	18	Inclure, dans les Schémas Directeurs d'Urbanisme, un volet mobilité en cohérence avec d'autres plans stratégiques	Nationale	Moyen terme: A faire	(En fonction de l'avancement des SDUs)	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	MHULS ADR (GTMU et SMIB pour Bamako)
Avoid	19	Encourager un dialogue entre le Ministère chargé de la Mobilité et des Transports et le Ministère en charge de l'Urbanisme	Nationale	Court terme: A faire	2eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports MHULS	ADR
Avoid	20	Réaliser une étude sur la possibilité d'avoir des villes moins monocentriques appuyées sur des services de transport urbain coordonnés	Nationale	Moyen terme: A étudier	4eme trimestre 2020	MHULS	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF) ADR

Pilier	Numéro	Action (Comment ?)	Echelle (Où ?)	Temporalité (Quand?)	Temporalité Début	Pilote (Qui ?)	Partenaire (Avec qui ?)
Shift	21	Lancer des campagnes d'information sur les enjeux de sécurité routière autour des modes actifs, sous forme de prospectus et/ou la réservation de plages à la télévision et à la radio	Nationale	Moyen terme: A faire	2021	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	MIE (DNR, AGEROUTE) MHULS (DNU) ADR
Shift	22	Enlever l'étiquette du vélo de "mode pour les pauvres" avec l'implication des plus hauts responsables à travers de campagnes de sensibilisation et de communication	Nationale	Moyen terme: A faire	(Selon avancement)	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports	-
Shift	23	Réaliser des événements "journée sans voiture" ou "journée des piétons" sur de lieux emblématiques (par exemple l'Anneau Sotrama à Bamako ou autour des marchés) pour sensibiliser aux enjeux liés aux modes actifs	Grand Bamako	Moyen terme: A étudier	2021	SMIB (Grand Bamako)	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF) MHULS ADR
Shift	24	Engager la concertation sur le projet du District de Bamako pour renouveler le parc de véhicules du transport public (en cours)	Grand Bamako	Moyen terme: A faire	3eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF) SMIB (Grand Bamako)	Mairie du District Syndicats
Shift	25	Mettre à jour les informations sur les coûts d'exploitation des propriétaires et des conducteurs des différents modes de transport public	Nationale	Moyen terme: A étudier	4eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	Syndicats

Pilier	Numéro	Action (Comment ?)	Echelle (Où ?)	Temporalité (Quand?)	Temporalité Début	Pilote (Qui ?)	Partenaire (Avec qui ?)
Shift	26	Organiser des sessions de travail avec les syndicats de transporteurs et pérenniser ces réunions à travers la mise en place de comités de suivi des projet et programmes pour les Sotramas et les Durunis	Grand Bamako	Moyen terme: A étudier	3eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF) SMIB (Grand Bamako)	Syndicats
Shift	27	Etudier en détail les perspectives d'un programme de renouvellement progressif du parc du transport public dans les villes secondaires	Nationale	Long terme: A faire	2021	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	SMIB (Grand Bamako) Syndicats
Shift	28	Définir un réseau de transport public (avec une cartographie claire) et mettre à jour la réglementation des différents modes, y compris les modes artisanaux, en fonction des attentes (d'exploitation)	Grand Bamako	Long terme: A faire	2021	SMIB (Grand Bamako) Syndicats	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports ADR
Shift	29	Trouver des ressources pour engager une étude de faisabilité sur le transport fluvial en général	Grand Bamako	Long terme: A faire	2021	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	COMANAV ADR
Shift	30	Ouvrir le secteur de la mobilité au partenariat public et privé et le professionnaliser	Grand Bamako	Moyen terme: A faire	4eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports	-
Shift	31	Tenir compte de l'étude de faisabilité du projet d'aménagement urbain des berges du fleuve	Grand Bamako	Moyen terme: A étudier	4eme trimestre 2020	COMANAV	SMIB (Grand Bamako) ADR
Shift	32	Tenir compte de la composante transport fluvial de l'étude envisagée du SDU Grand Bamako	Grand Bamako	Long terme: A étudier	2021	COMANAV	SMIB (Grand Bamako) ADR

Pilier	Numéro	Action (Comment ?)	Echelle (Où ?)	Temporalité (Quand?)	Temporalité Début	Pilote (Qui ?)	Partenaire (Avec qui ?)
Shift	33	Mettre en place un cadre de concertation avec les communautés qui travaillent sur le fleuve	Grand Bamako	Long terme: A faire	2022	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports	SMIB (Grand Bamako)
Shift	34	Elaborer une réglementation relative au transport fluvial	Nationale	Long terme: A faire	2022	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	-
Shift	35	Limiter le développement des systèmes de transport public actuels fondés sur une concurrence exacerbée et une logique de rentabilité individuelle	Villes secondaires	Long terme: A faire	2021	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	Communes ADR Syndicats
Shift	36	Lancer des analyses sur les projets de consolidation et professionnalisation des acteurs du transport artisanal sur place	Villes secondaires	Long terme: A faire	2021	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	ADR Syndicats
Shift	37	Réaliser des analyses pour choisir les modes adaptés aux conditions d'exploitation actuelles et les conditions souhaitées	Villes secondaires	Long terme: A étudier	2022	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	Communes Syndicats
Shift	38	Mettre en place, au sein de l'Observatoire des Transports, un comité de suivi et d'analyse des initiatives du GTMU lancées en Aout 2019	Grand Bamako	Court terme: En cours	(En cours)	Observatoire des Transports	GTMU SMIB (Grand Bamako)
Shift	39	Pérenniser l'action du GTMU et la coordonner avec une étude sur l'analyse des flux motorisés à Bamako	Grand Bamako	Moyen terme: A faire	3eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	GTMU SMIB (Grand Bamako)
Shift	40	Donner les moyens humains, matériels et financiers à l'Observatoire des Transports pour lancer des études	Grand Bamako	Moyen terme: A faire	4eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports	Observatoire des Transports

Pilier	Numéro	Action (Comment ?)	Echelle (Où ?)	Temporalité (Quand?)	Temporalité Début	Pilote (Qui ?)	Partenaire (Avec qui ?)
Shift	41	Lancer des analyses de flux (motorisés et non-motorisés) entre la Rive Droite et la Rive Gauche en heure de pointe	Grand Bamako	Moyen terme: A étudier	4eme trimestre 2020	Observatoire des Transports	GTMU SMIB (Grand Bamako)
Shift	42	Revoir les priorités en place pour les transports collectifs	Grand Bamako	Moyen terme: A faire	4eme trimestre 2020	Observatoire des Transports	GTMU SMIB (Grand Bamako)
Shift	43	Etudier les prospects de maintenir ou faire évoluer l'Anneau Sotrama	Grand Bamako	Moyen terme: A étudier	4eme trimestre 2020	Observatoire des Transports	GTMU SMIB (Grand Bamako)
Shift	44	Revoir la signalétique verticale et horizontale en place	Grand Bamako	Court terme: A étudier	3eme trimestre 2020	Observatoire des Transports	GTMU SMIB (Grand Bamako)
Shift	45	Lancer une étude sur le transport de marchandises	Grand Bamako	Moyen terme: A étudier	4eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	Observatoire des Transports SMIB (Grand Bamako) GTMU
Shift	46	Lancer une étude pour un plan de circulation général et le mettre en œuvre	Grand Bamako	Moyen terme: A étudier	2021	GTMU	Observatoire des Transports SMIB (Grand Bamako)
Improve	47	Disposer d'un inventaire clair sur la quantité et type de véhicules et leur âge	Grand Bamako	Court terme: En cours	(En cours)	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	SMIB (Grand Bamako) Syndicats
Improve	48	Analyser les possibilités et types de véhicules utilisés dans le transport de personnes susceptibles d'être compatibles avec les conditions actuelles	Grand Bamako	Court terme: En cours	(En cours)	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	SMIB (Grand Bamako) Syndicats
Improve	49	Prendre en compte les futurs coûts d'exploitation des différents modes de transport public	Nationale	Moyen terme: A étudier	4eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	Syndicats
Improve	50	Créer des espaces de discussion entre les acteurs institutionnels et les acteurs privés de la mobilité	Nationale	Long terme: A faire	2021	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	SMIB (Nationale) Syndicats

Pilier	Numéro	Action (Comment ?)	Echelle (Où ?)	Temporalité (Quand?)	Temporalité Début	Pilote (Qui ?)	Partenaire (Avec qui ?)
Improve	51	Accompagner le renouvellement du parc avec un processus de professionnalisation des acteurs privés	Grand Bamako	Long terme: A faire	2021	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	SMIB (Grand Bamako) Syndicats
Improve	52	Dresser un bilan de situation des taxis actuels dans Bamako et une ville secondaire pilote	Nationale	Court terme: A faire	3eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports	Syndicats
Improve	53	Accompagner les acteurs du secteur des taxis dans un processus de professionnalisation distincte pour chaque catégorie	Nationale	Long terme: A faire	2021	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports	Syndicats ADR
Improve	54	Développer une réglementation adéquate et suffisante pour les différents types de taxis (collectifs ou classiques, par exemple)	Nationale	Long terme: A faire	2021	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports	Syndicats
Improve	55	Ouvrir les possibilités de mettre en places des compagnies modernes de taxi avec, comme objectif, une catégorie sociale capable de payer des tarifs plus chers pour un meilleur service en termes de confort	Grand Bamako	Moyen terme: A faire	4eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports	SMIB (Grand Bamako)
Improve	56	S'appuyer sur les possibilités d'utilisation de nouvelles technologies et applications pour garantir la rentabilité des services	Grand Bamako	Long terme: A étudier	2021	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports	SMIB (Grand Bamako)
Improve	57	Relever les taxes sur les motos, notamment sur ceux pourvus de moteurs à deux temps (combustion incomplète), selon le principe du pollueur-payeur	Nationale	Court terme: A faire	3eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	ADR SMIB (Grand Bamako) Communes

Pilier	Numéro	Action (Comment ?)	Echelle (Où ?)	Temporalité (Quand?)	Temporalité Début	Pilote (Qui ?)	Partenaire (Avec qui ?)
Improve	58	Définir une réglementation concernant les services de mototaxis en limitant leur couverture territoriale aux zones où ces services sont pertinents et qui prend en compte l'offre en transport public de chaque ville	Nationale	Long terme: A faire	2022	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	SMIB (Grand Bamako) Communes
Improve	59	Maintenir les projets (en cours) de renouvellement du parc de Sotramas	Grand Bamako	Court terme: A faire	(En cours)	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	SMIB (Grand Bamako) ADR
Improve	60	Restreindre l'utilisation de carburants de mauvaise qualité pour les transports de passagers en contrôlant la distribution et effectuer des contrôles périodiques	Nationale	Long terme: A étudier	2021	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	MEADD MIE
Improve	61	Avancer la possibilité de passer progressivement des moteurs deux-temps vers des moteurs quatre-temps pour les motos	Nationale	Moyen terme: A faire	4eme trimestre 2020	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	MEADD
Improve	62	Fixer des limites dans l'âge acceptable pour les véhicules de transport collectif	Nationale	Long terme: A étudier	2021	Ministère chargé de la Mobilité et des Transports (DNTTMF)	SMIB (Grand Bamako) Communes ADR