

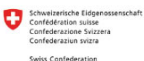


RAPPORT DE DIAGNOSTIC

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

Octobre 2019

Un partenariat international soutenu par



United Nations
Economic Commission for Africa



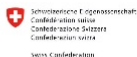
WORLD BANK GROUP

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



Federal Department of Economic Affairs,
Education and Research, FAIR
State Secretariat for Economic Affairs SECO



United Nations
Economic Commission for Africa



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 |
|--|------|
| Introduction | 10 |
| 1. Problématique de la mobilité urbaine au Mali | 11 |
| 1.1 Développement urbain au niveau national | 11 |
| 1.1.1 Présentation générale..... | 11 |
| 1.1.2 Données démographiques et contexte socioéconomique du Mali | 12 |
| 1.1.3 Description synthétique des villes principales | 14 |
| 1.2 Dynamique de motorisation au niveau national | 19 |
| 1.3 Diagnostic de la mobilité urbaine | 21 |
| 1.3.1 Bamako, un accroissement des déplacements et une motorisation à deux roues..... | 21 |
| 1.3.2 Diagnostic d'une ville secondaire : Le cas de Kayes..... | 33 |
| 1.4 Présentation du cadre réglementaire et des institutions concernées par la mobilité urbaine | 34 |
| 1.4.1 Un cadre réglementaire et des documents cadres qui pèchent dans leur application | 34 |
| 1.4.2 Des institutions concernées par la mobilité urbaine | 36 |
| 2. Aperçu des enjeux pour chaque thématique prioritaire | 39 |
| 2.1 Cadre institutionnel et gestion du transport urbain..... | 39 |
| 2.2 Sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain | 42 |
| 2.3 Performance et usage du transport public | 44 |
| 2.4 Participation du secteur privé dans la gestion du transport urbain | 45 |
| 2.5 Planification multimodale et fonctionnement des centres-villes | 47 |
| 2.6 Thématiques transversales | 49 |
| Synthèse | 52 |
| Annexe – Grille de lecture de la matrice de la Gouvernance | 53 |
| Références | 54 |

Liste des figures

Page

| | |
|--|----|
| Figure 1 Evolution des taux d'urbanisation du Mali entre 1960 et 2014 | 12 |
| Figure 2 Population et localisation des villes principales du Mali | 14 |
| Figure 3 Scène de mobilité à Bamako..... | 14 |
| Figure 4 Evolution de l'accès aux services urbains au Mali, par rapport à des moyennes continentales et évolution de la compétitivité de Bamako comparée avec d'autres capitales du continent..... | 15 |
| Figure 5 Limites administratives du District de Bamako..... | 15 |
| Figure 6 Limites métropolitaines : région de Koulikoro, Cercle de Kati et District spécial de Bamako..... | 16 |
| Figure 7 Evolution de l'aire urbaine de Bamako 1980-2012..... | 17 |
| Figure 8 Parc de véhicules au Benin, Burkina Faso, Mali et Togo de 2005 à 2015 (en milliers) | 20 |
| Figure 9 Infrastructure routière du réseau primaire, anneau sotrama | 25 |
| Figure 10 Infrastructure du réseau tertiaire dans le quartier Sans-Fil | 25 |
| Figure 11 Infrastructure de voirie de Bamako | 26 |
| Figure 12 Commerçants occupants les trottoirs d'un axe principal | 27 |
| Figure 13 Piétons se déplaçant sur la chaussée (voirie principale) | 27 |
| Figure 14 Stationnement de motos occupant l'espace disponible sur le trottoir | 27 |
| Figure 15 Déchets cumulés et stockés sur le réseau de voirie | 27 |
| Figure 16 Stationnement de véhicules privés sur le trottoir à Bamako | 27 |
| Figure 17 Occupation de l'espace dédié aux piétons par les commerces à Kayes..... | 27 |
| Figure 18 Structure du réseau de bus et minibus des années 1990 | 30 |
| Figure 19 Contrôle aux gares | 30 |
| Figure 20 Inconfort des conditions d'attente et de transport à Bamako | 30 |
| Figure 21 Anneau Sotrama | 31 |
| Figure 22 Transport par tricycle et taxis collectifs dans la ville de Kayes..... | 33 |
| Figure 23 Frise chronologique des transports urbains au Mali..... | 35 |
| Figure 24 Matrice de la gouvernance des transports urbains de Bamako | 40 |
| Figure 25 Matrice de la gouvernance des transports urbains de Kayes | 41 |
| Figure 26 Matrice FFOM de la structuration institutionnelle de la mobilité urbaine au Mali | 42 |
| Figure 27 Comparaison des revenus et dépenses (en %) des collectivités locales de différents pays africains..... | 43 |
| Figure 28 Schéma de financement de la mobilité urbaine au Mali..... | 44 |
| Figure 29 Matrice FFOM du financement de la mobilité urbaine au Mali | 44 |
| Figure 30 Matrice FFOM de la performance et de l'usage du transport public | 45 |
| Figure 31 Matrice FFOM de la participation du secteur privé dans la gestion du transport urbain ... | 46 |
| Figure 32 Matrice FFOM de la planification multimodale et fonctionnement des centres-villes..... | 48 |
| Figure 33 Concentration de NO2 dans certaines villes africaines (source : Liousse et Galy-Lacaux, 2010)..... | 49 |
| Figure 34 Concentration de carbone suie dans certaines villes (source : Liousse et Galy-Lacaux, 2010)..... | 49 |

Figure 35 | Données de l'OMS sur les accidents mortels nationaux dans la région50

Figure 36 | Evolution du nombre d'accidents et du nombre de décès à Bamako entre 1995 et 2011 51

Acronymes et Abréviations

| | |
|-----------|---|
| ADR | Agences de Développement Régional |
| AGEROUTE | Agence d'Exécution de l'Entretien des Routes |
| ANASER | Agence Nationale pour la Sécurité Routière |
| AOTU | Autorité Organisatrice des Transports Urbains |
| AR | Autorité Routière |
| CN-ASCCRM | Coordination Nationale - Syndicats et Associations des Chauffeurs et Conducteurs Routiers du Mali |
| CPAU | Cellule de Préfiguration de l'Agence d'Urbanisme de la Métropole de Bamako |
| DNR | Direction nationale des routes |
| DNTTMF | Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux |
| DRCTU | Direction de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains |
| EASI | Enable, Avoid, Shift and Improve (<i>Permettre, Eviter, Reporter et Améliorer</i>) |
| FER | Fonds d'Entretien des Routes |
| FNTM | Fédération Nationale des Travailleurs du Mali |
| GTMU | Groupe de Travail sur la Mobilité Urbaine |
| INFET | Institut National de Formation en Équipement et en Transport |
| INSTAT | Institut National de la Statistique |
| MATD | Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation |
| MHULS | Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et du Logement social |
| MIE | Ministère des Infrastructures et de l'Équipement |
| MSPC | Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile |
| MTMU | Ministère des Transports et de la Mobilité Urbaine |
| SMIB | Syndicat Mixte Intercollectivités de Bamako |
| SNTP | Section Nationale des Transports Privés |
| SYNTRUI | Syndicat des Transporteurs Urbains et Interurbains |

Introduction

Le transport urbain et la mobilité constitue l'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 en Afrique pour les villes secondaires et primaires. 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 à la mise en œuvre de ces lignes directrices dans huit pays membres du programme. 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.

Le présent rapport vise à identifier les principaux enjeux de mobilité et d'accessibilité dans les villes du Mali en analysant cinq thématiques prioritaires :

- Renforcer le cadre institutionnel de la gestion du transport urbain ;
- Renforcer les sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain ;
- Améliorer les performances et l'usage du transport public ;
- Favoriser la participation effective du secteur privé à la gestion du transport urbain ;
- Améliorer la planification multimodale et le fonctionnement des centres villes.

Il a été rédigé à l'issue d'une première mission à Bamako et, plus tard, à Kayes pour recueillir des données et échanger avec les acteurs locaux et nationaux. Il est le fruit d'un travail d'analyse approfondi s'appuyant sur le cadre conceptuel EASI. Il contient un diagnostic de la mobilité urbaine au Mali à partir d'une revue de la littérature existante, de l'analyse des données transmises et des entretiens réalisés. Ce rapport de diagnostic précède une note de recommandations qui sera établie pour être débattue et enrichie dans le cadre d'un atelier de la mobilité urbaine qui se tiendra à Bamako avant la fin de l'année.

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/SSATPWP106-Urban_Mobility_FR.pdf

1. Problématique de la mobilité urbaine au Mali

1.1 Développement urbain au niveau national

1.1.1 Présentation générale

Le Mali est un pays d'une superficie totale d'environ 1,24 millions de km². Enclavé dans la région d'Afrique de l'Ouest, il partage des frontières avec l'Algérie, le Niger, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Guinée, le Sénégal et la Mauritanie. Une partie importante de son territoire, presque 51%, est constituée de terres désertiques².

Le tableau ci-après introduit quelques indicateurs de comparaison avec les 3 autres pays faisant l'objet de la présente étude :

Tableau 1 | Données statistiques sur les quatre pays pilotes de l'étude

| | BENIN | TOGO | BURKINA FASO | MALI | SOURCES |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------------------------------|
| DEMOGRAPHIE | | | | | |
| Population nationale (million, 2018) | 11,5 | 7,9 | 19,8 | 19,1 | Banque Mondiale |
| Projection de population (million, 2030) | 16,1 | 10,9 | 26,5 | 23,3 | UN-Habitat |
| Densité de population (pop. / km ² , 2018) | 102 | 145 | 72 | 16 | Banque Mondiale |
| URBANISATION | | | | | |
| Taux d'urbanisation (% , 2018) | 47% | 42% | 29% | 42% | Banque Mondiale |
| Taux de croissance urbaine (% , 2018) | 3,9% | 3,7% | 5,0% | 4,9% | Banque Mondiale |
| Aires urbaines avec plus de 300'000 habitants (2018) | 4 | 1 | 2 | 2 | Banque Mondiale |
| ECONOMIE | | | | | |
| PIB par habitant (\$PPA, 2018) | 2 421 | 1 761 | 1 975 | 2 314 | Banque Mondiale |
| Taux de croissance économique (% / an, 2013-2018) | 5,4% | 5,3% | 5,5% | 5,2% | Banque Mondiale |
| Poids de la population vivant sous le seuil international de pauvreté (PPA, % de la pop.) | 49,5% (2015) | 49,2% (2015) | 43,7% (2014) | 49,7% (2009) | Banque Mondiale |
| Indice de développement humain (0-1 scale, 2018) 0 - faible, 1 - fort développement humain | 0,515 | 0,503 | 0,423 | 0,427 | UNDP |
| FINANCE PUBLIQUE | | | | | |
| Budget de l'Etat (en milliards FCFA / US\$, 2015) | 1 507 2,50 | 806 1,34 | 1 516 2,52 | 1 785 2,97 | Lois de finance 2015 |
| Rapport Budget / Population (en FCFA, 2015) | 139 666 | 117 922 | 82 168 | 100 174 | Lois de finance 2015 Africapolis |
| GOVERNANCE ET AFFAIRES | | | | | |
| Doing Business (Distance de la frontière, 2019) 0 - Performance la plus basse, 100 - Performance historiquement la plus haute ou "frontière" | 51,4 | 55,2 | 51,6 | 53,5 | Doing Business Mondiale Banque |
| Indice de Perception de la Corruption (1-100, 2016) 1 - transparence faible ou forte corruption, 100 - transparence forte ou faible corruption | 36 | 32 | 42 | 32 | Transparency International |
| MOTORISATION | | | | | |
| Prix de l'essence / diesel (US\$ / L, 2016) | 0,72/0,72 | 0,71/0,71 | 0,98/0,86 | 1,12/0,98 | Banque Mondiale |
| Véhicules privés en circulation (2015) | 210 000 | 140 000 | 200 000 | 170 000 | OICA |
| Taux de motorisation (véhicules privés / 1 000 habitants, 2015) | 20 | 19 | 11 | 10 | OICA - Banque Mondiale |
| Mortalité par accidents de la route (mortalité / 100 000 habitants, 2016) | 28 | 29 | 31 | 23 | Banque Mondiale |
| Taux de ménages possédant une motocyclette et/ou un scooter (%) | 56,1% | 36,8% | 35,8% | 55,0% | EDSM-VI Mali 2018 |

² FAO (2015). Aquastat Profil de pays – Mali. Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture. Rome, Italie.

L'économie du pays dépend directement des activités du secteur primaire (la production vivrière, l'élevage et la production de coton, etc.) et des exportations de ressources naturelles. Le Mali connaît une importante crise sécuritaire et politique depuis le coup d'Etat de mars 2012, qui a marqué de manière négative la croissance du pays (-0,8% en 2012³). Pendant la période 2014-2016, la croissance économique a été estimée à 6,3%⁴, démontrant une certaine relance économique. Toutefois, cette dynamique reste fragile du fait de la situation sécuritaire. Les conséquences de la crise de 2012 expliquent ainsi de très faibles taux de scolarisation et d'accès aux services urbains ainsi qu'à la mobilité.

Le faible niveau d'investissement des dernières années impacte négativement la productivité du pays. Des estimations récentes indiquent un PIB de 827 USD⁵, une valeur comparable à celle des autres pays concernés par cette étude (le Bénin, le Burkina Faso et le Togo). Si le Mali reste encore un des pays les plus pauvres du continent⁶, il connaît toutefois une amélioration : le pourcentage de la population vivant sous le seuil de pauvreté est passé de 56% en 2001 à 47% en 2014⁷.

Un des secteurs les plus marqués par la crise est relatif à la mobilité urbaine. Le manque d'investissements publics (par les pouvoirs nationaux et locaux) est partiellement responsable d'un secteur en besoin de réforme. Couplé à une croissance de la population encore significative et une dynamique d'étalement urbain, le manque d'investissements aggrave une situation déjà critique.

1.1.2 Données démographiques et contexte socioéconomique du Mali

Selon les données les plus récentes de la Banque mondiale, la population du Mali est d'environ 16,5 millions d'habitants⁸, avec un taux de croissance qui reste élevé (autour de 2,70% par an). Les projections de UN Habitat suggèrent que, en 2030, la population dépassera les 23,3 millions d'habitants. Cette croissance soutenue ne présente pas de signes de ralentissements évidents. Ces processus de croissance démographique ont été accompagnés de taux d'urbanisation importants. Si le taux d'urbanisation de 1960 était de 11%, cette valeur a atteint 36% en 2014.

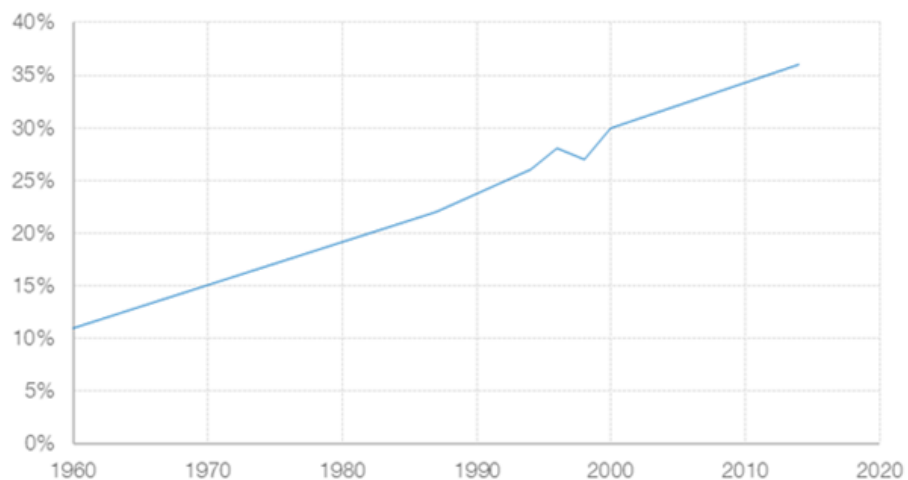


Figure 1 | Evolution des taux d'urbanisation du Mali entre 1960 et 2014⁹

Les processus d'urbanisation s'expliquent par le taux de croissance naturelle mais, surtout, par des migrations des zones rurales vers les villes secondaires et, ensuite, vers les villes principales. La

³ UNECA (2018). Profil de pays – Mali. Nations Unies – Commission économique pour l'Afrique. Addis Abeba, Ethiopie.

⁴ UNECA (2018). op. cit.

⁵ Selon les données publiques de la Banque Mondiale en 2017.

⁶ Le PIB moyen d'Afrique est proche de 1 200 USD.

⁷ UNECA (2018). op. cit.

⁸ Banque Mondiale (2018). Bamako - An engine of growth and service delivery. The World Bank. Washington D.C., Etats Unis.

⁹ Données : Banque Mondiale (2017)

recherche d'opportunités d'emploi et d'accès aux services de santé et d'éducation sont à l'origine de ces migrations.

Le Tableau 2 et la Figure 2 présentent, de manière succincte, les données de population pour 2015 et les estimations pour 2030 des principales villes du Mali. Le poids relatif de Bamako est à souligner. Avec 2,2 millions d'habitants, la capitale malienne représente plus du tiers de la population urbaine nationale.

Tableau 2 | Population des principales villes du Mali

| D'après UN-Habitat | | | |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---|
| Ville | Population en 2015 | Estimation en 2030 | Taux croissance % (entre 2015 et 2030) |
| Bamako | 2 219 000 | 4 794 000 | 5,3% |
| Sikasso | 305 000 | 741 000 | 6,1% |
| D'après INSTAT | | | |
| Ville | Population en 2017 | Estimation en 2030 | Taux croissance % (entre 2017 et 2030) |
| Bamako | 2 352 000 | 4 660 000 | 5,4% |
| Sikasso | 554 000 | 1 045 000 | 5,0% |
| Gao | 148 000 | 370 000 | 7,3% |
| Kayes | 361 000 | 959 000 | 7,8% |
| Koulikoro | 172 000 | 305 000 | 4,5% |
| Ségou | 260 000 | 387 000 | 3,1% |
| Tombouctou | 114 000 | 407 000 | 10,3% |

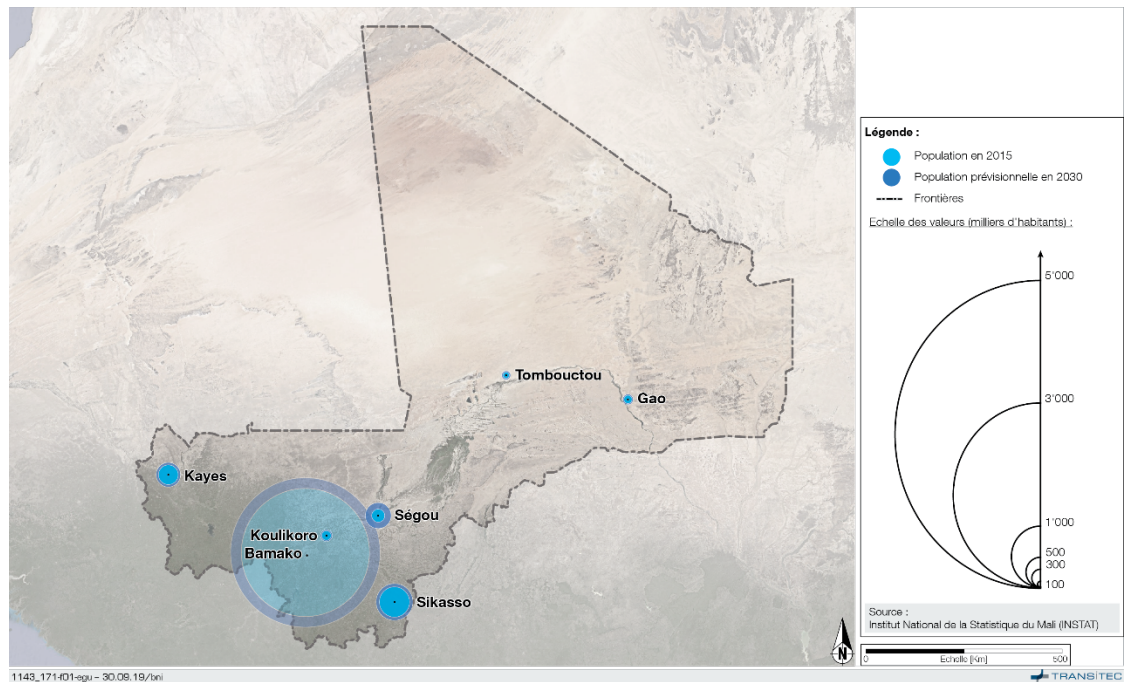


Figure 2 | Population et localisation des villes principales du Mali

La croissance des villes a exacerbé les problèmes d'accès aux services urbains. Bamako, en particulier, connaît les problèmes endémiques qui caractérisent les capitales d'Afrique de l'Ouest : développement de quartiers précaires, manque d'infrastructures de réseau (eau, électricité, transport, déchets solides, etc.), difficultés à gérer les services urbains, etc.

1.1.3 Description synthétique des villes principales

Bamako



Figure 3 | Scène de mobilité à Bamako

La forte croissance démographique constatée au niveau national se ressent aussi à Bamako. En effet, selon les données officielles de l'INSTAT, entre 2009 et 2017, la population est passée de 1 800 000 habitants à plus de 2 300 000 pour la fin de la période. Cette croissance de la population accroît la pression sur les services urbains, et notamment sur les infrastructures et les services de transport urbain dont l'évolution n'est pas, souvent, en adéquation avec la dynamique de croissance.

Selon un rapport de la Banque mondiale publié en 2018, l'offre de services primaires à Bamako est inférieure à celle de villes comme Abidjan, Accra ou Lagos¹⁰. Malgré son importance pour l'économie nationale, la capitale ne parvient pas à gagner en compétitivité au fil du temps ni à fournir des services urbains à ses habitants. Même si une amélioration de la situation est évidente depuis quelques années, ce n'est pas encore suffisant pour rattraper le retard accumulé depuis des années. La Figure 4 présente cette situation et compare le cas du Mali et de Bamako à ceux d'autres villes en Afrique sub-saharienne (Abidjan, Accra, Tananarive, Conakry, Dar es Salaam, Freetown, Gaborone, Harare, Kinshasa, Lagos, Maputo, N'Djamena, Niamey et Ouagadougou). Selon ce rapport, Bamako ne joue donc pas son rôle de moteur de croissance économique et de prestation de services.

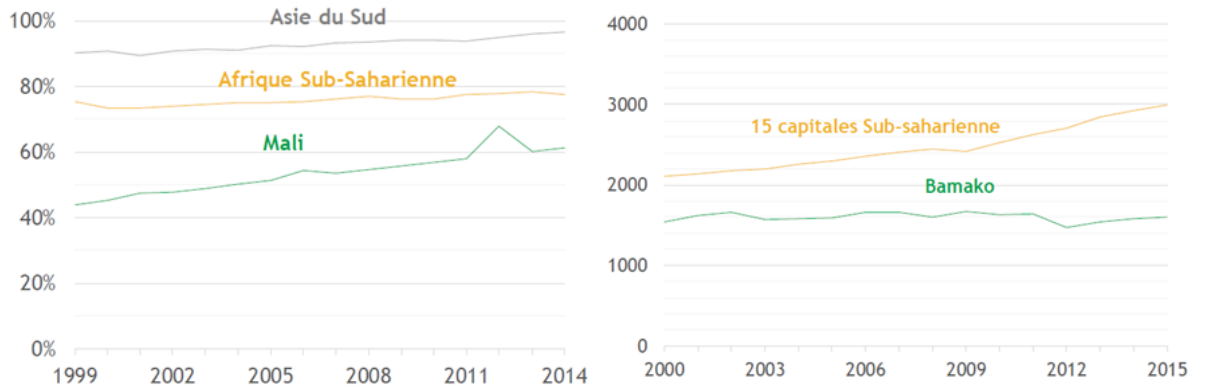


Figure 4 | Evolution de l'accès aux services urbains au Mali, par rapport à des moyennes continentales et évolution de la compétitivité de Bamako comparée avec d'autres capitales du continent¹¹

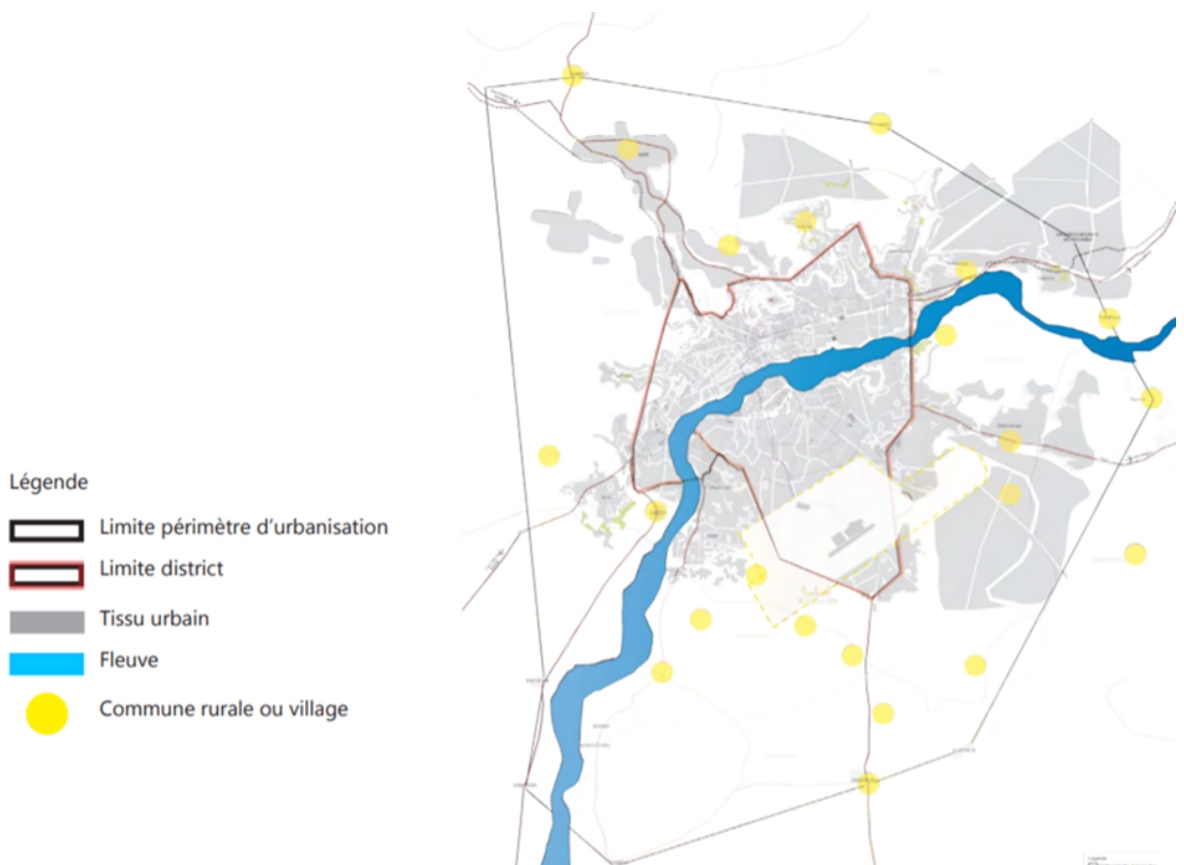


Figure 5 | Limites administratives du District de Bamako

¹⁰ Banque Mondiale (2018). op. cit.

¹¹ Banque Mondiale (2018). op. cit.

La densité moyenne de population a été estimée à 8 300 hab/km², avec des différences significatives entre la rive gauche du fleuve, où se situe le centre-ville, dont l'expansion est contrainte au nord par les collines et la rive droite au sud¹². En général et en dehors du centre-ville qui concentre la majorité des constructions en hauteur (bâtiments de trois étages ou plus), les maisons pavillonnaires et les immeubles avec un ou deux étages dominent le paysage.

L'agglomération connaît une croissance forte en périphérie portée par le développement de zones résidentielles non-planifiées. La densité moyenne est une densité intermédiaire par rapport aux autres capitales de la région (voir Tableau 3)¹³.

Tableau 3 - Comparaison de densités urbaines moyennes pour des villes en Afrique

| Ville | Dakar (Sénégal) | Douala (Cameroun) | Abidjan (Côte d'Ivoire) | Bamako (Mali) | Ouaga. (Burkina Faso) | Cotonou (Bénin) | Lomé (Togo) |
|--|-----------------|-------------------|-------------------------|----------------------|-----------------------|-----------------|-------------|
| Densité moyenne (hab/km ²) | 17 700 | 16 700 | 13 700 | 8 300 | 6 200 | 6 100 | 4 400 |

Dans l'aire urbaine, six communes regroupées dans le District de Bamako, totalisent environ 26 750 ha (voir Figure 5). Le Cercle de Kati, couvrant plus de 115 000 ha¹⁴ dans la région administrative de Koulikoro, entoure la capitale. Au sein du Cercle de Kati, composé de 37 communes, les outils réglementaires ne permettent pas de maîtriser l'expansion urbaine.



Figure 6 | Limites métropolitaines : région de Koulikoro, Cercle de Kati et District spécial de Bamako¹⁵

La structure urbaine de Bamako est monocentrique ce qui génère une forte proportion de déplacements quotidiens pendulaires : les habitants des quartiers résidentiels situés à la périphérie se déplacent le matin vers le centre-ville où se trouvent la plupart des emplois et des services urbains. Le soir, les flux se font à l'inverse. Le fleuve agit en tant que barrière naturelle et obstacle physique pour la ville, ce qui exacerbe la situation. Avec uniquement trois ponts pour relier les deux rives, les infrastructures routières atteignent rapidement leur capacité maximale. Les ponts sont de véritables goulots d'étranglement. La congestion gagne ensuite progressivement les rues principales de la ville.

¹² Banque Mondiale (2018). op. cit.

¹³ Base de données Demographia, visitée en Aout 2019.

¹⁴ Ateliers de Cergy (2014). Ateliers de Cergy – Bamako, Mali.

¹⁵ Ateliers de Cergy (2014), Bamako Vision 2030, AFD

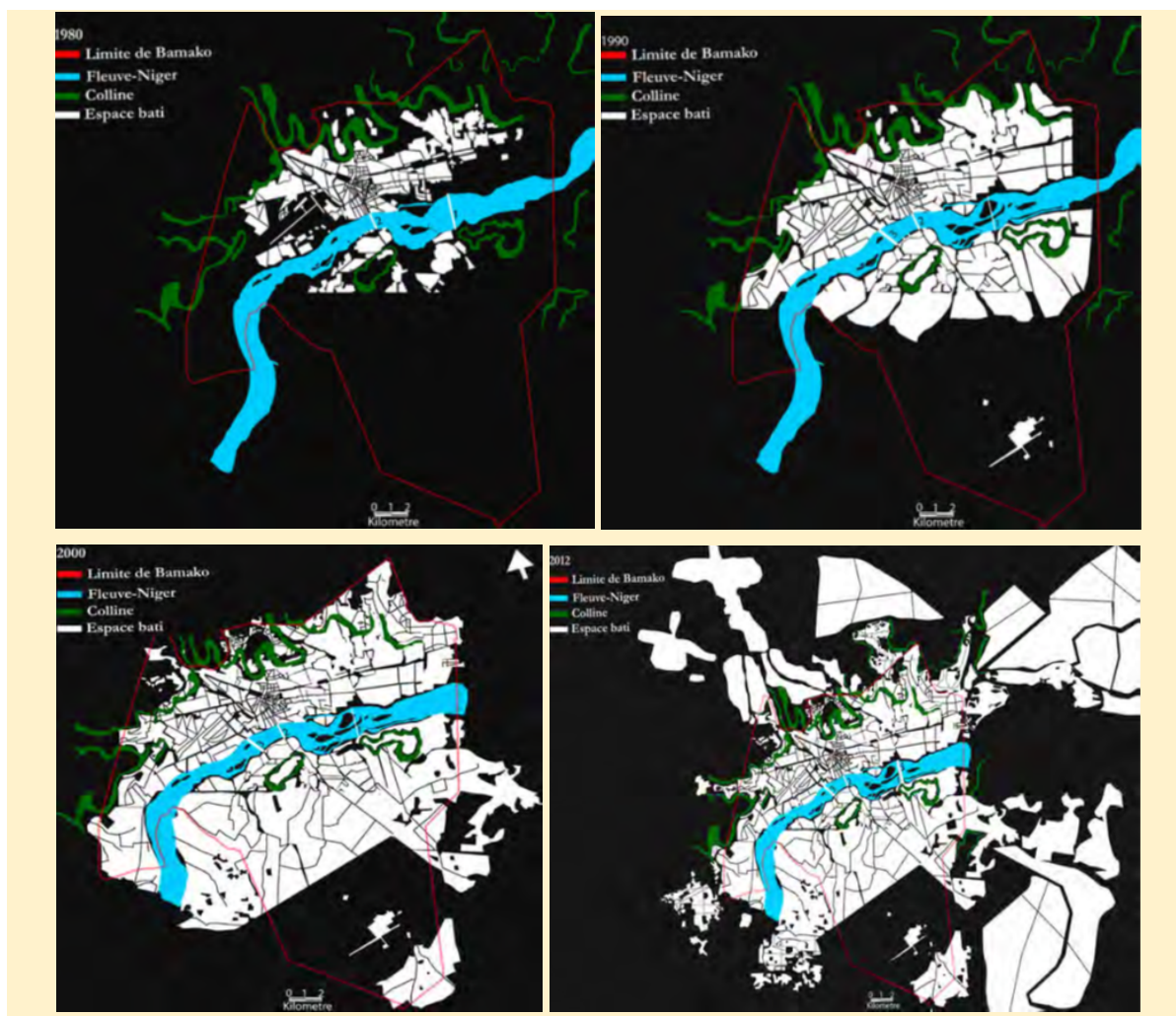


Figure 7 | Evolution de l'aire urbaine de Bamako 1980-2012¹⁶

Villes secondaires

■ Sikasso

Sikasso est la capitale de la troisième région administrative. Elle est aussi la seconde ville du Mali par sa population estimée aujourd'hui à 554 000 habitants, selon les données officielles de l'INSTAT (2017). C'est une commune située à 375 km au sud-est de Bamako. Construite autour du mamelon de Sikasso, une colline artificielle, elle se présente comme une ville-carrefour entre les pays côtiers (Togo, Bénin, Ghana, Côte d'Ivoire) et les pays enclavés (Burkina Faso et Mali). Le schéma directeur d'urbanisme, arrivé à échéance en 2005, n'a pas encore été revu. Le développement de la ville se fait donc, avant tout, de manière désordonnée. Du point de vue des infrastructures et des équipements urbains, la ville rencontre des problèmes importants du fait de leur insuffisance et du déficit d'entretien du peu qui existe.

■ Ségou

Ségou est capitale de la région homonyme et se trouve à environ 235 km au Nord-Est de Bamako. La région est une des régions avec les taux d'urbanisation les plus faibles (9% en 2017, selon les données de l'INSTAT). Selon les données officielles de l'INSTAT, elle compte environ 260 000 habitants dans sa zone urbaine. Outre la vente de poterie, la ville dépend principalement de la pêche et d'une agriculture de petite taille. L'échéance finale du schéma de planification de la ville est arrivée en 2006. Depuis, aucune planification stratégique n'existe et l'occupation du territoire montre des dynamiques

¹⁶ Hamadou B. Yalcouye (2015), L'étalement urbain : quelles perspectives pour Bamako.

d'étalement et de manque de maîtrise par la collectivité locale. Comme la plupart des villes secondaires au Mali, la marche à pied et les mototaxis dominent le paysage du transport urbain.

■ Kayes

Kayes¹⁷ est la capitale de la région du même nom. La ville se trouve à 495 km au Nord-Ouest de Bamako, non loin de la frontière avec le Sénégal. Elle compte environ 361 000 habitants (selon les données officielles de l'INSTAT) et continue d'enregistrer des taux de croissance importants. En effet, le taux d'accroissement urbain (7,8% par an) est bien supérieur à celui de la région qui prend en compte les parties rurales et urbaines (3,0% par an). Les données sur l'urbanisation territoriale de Kayes, en termes de tâche urbaine, restent rares et très sommaires rendant difficile la mise en évidence des phénomènes d'étalement urbain par des données fiables.

Kayes est un hub pour le transport international, et en particulier pour le trafic entre le Sénégal et le Mali. Cependant, les infrastructures nécessaires ne sont pas en bon état : le réseau routier liant Kayes et Bamako présente des défaillances importantes relativement aux infrastructures routières allant vers le Sénégal qui sont en meilleur état. La disparition récente des services ferroviaires du côté du Mali a considérablement accentué les problèmes de connectivité de la ville et de son développement économique et social.

■ Tombouctou

Tombouctou se trouve à plus de 1 000 km de Bamako, au Nord du pays dans la zone désertique. Capitale de la région du même nom, elle compte aujourd'hui environ 113 788 habitants alors que pendant le XV^{ème} siècle, sa population permanente était estimée à plus de 100 000 personnes. Connue par sa position stratégique dans l'histoire du Sahara, la ville a depuis perdu son importance relative.

La région souffre depuis plusieurs années de graves problèmes sécuritaires qui ont ralenti, voire arrêté, le développement urbain. Aujourd'hui, elle est difficilement accessible.

La ville est classée au patrimoine mondial de l'UNESCO grâce à ses trois grandes mosquées qui connaissent des difficultés en termes d'entretien général.

¹⁷ Kayes a été choisie par le Ministère des Transports et de la Mobilité Urbaine comme la ville secondaire à visiter dans le cadre de ce projet.

1.2 Dynamique de motorisation au niveau national

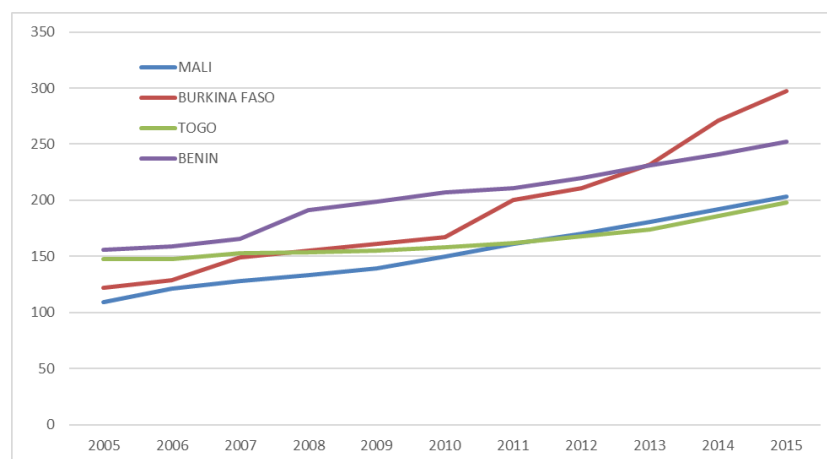
■ Parc de véhicules quatre-roues et plus

Le parc automobile actuel du Mali, toutes catégories confondues, est difficile à évaluer, notamment du fait que les véhicules hors d'usage ne sont pas retirés du fichier des immatriculations. Pour les voitures particulières et les poids lourds, les fichiers des cartes grises et des visites techniques tenus par la DNTTMF permet d'avoir des données plus proches de la réalité. Ainsi, partant des données fournies dans son rapport d'activités 2018 par la Direction Régionale des Transports Terrestres du District de Bamako et concernant les visites techniques automobiles (voir Tableau 4), on peut estimer à **environ 108 000 le nombre de véhicules¹⁸ en circulation à Bamako.**

Tableau 4 - Fichiers des visites techniques automobiles¹⁹

| Genre véhicules | Nombre véhicules | | | | Visite technique (Millions FCFA) | Revisite (Millions FCFA) | TOTAL (Millions FCFA) |
|------------------------|------------------|----------------|---------------|--------------|----------------------------------|--------------------------|-----------------------|
| | Présents | Aptes | A revisiter | En retard | | | |
| Gros porteurs | 24 235 | 21 238 | 2 952 | 45 | 169,9 | 8,3 | 178,2 |
| Minicars et Taxis | 50 424 | 46 089 | 4 112 | 223 | 276,5 | 8,6 | 285,2 |
| Véhicules particuliers | 70 611 | 60 848 | 5 424 | 4 339 | 280,9 | 9,5 | 290,4 |
| 2018 | 144 570 | 128 175 | 11 788 | 4 607 | 727,3 | 26,4 | 753,8 |
| 2017 | 120 791 | 107 820 | 6 809 | 6 162 | 626,6 | 14,0 | 640,7 |
| 2016 | 111 900 | 102 159 | 4 624 | 5 117 | 588,9 | 9,2 | 598,2 |

Au niveau national, selon les données de l'Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles, le parc total de véhicules est de 203 000 véhicules automobiles (non compris les deux-roues motorisés). Ce qui représente un taux de motorisation de l'ordre de 12 véhicules pour 1000 habitants. Selon ces données, on peut considérer que près de la moitié des véhicules en circulation sont enregistrés à Bamako.



¹⁸ Tenant compte que les véhicules de transport (voyageurs et marchandises) effectuent la visite technique deux fois dans l'année et qu'au moins ¼ des véhicules ne se présentent pas à la visite technique.

¹⁹ DRTT/Bamako, Rapport d'activités 2018

Figure 8 | Parc de véhicules au Benin, Burkina Faso, Mali et Togo de 2005 à 2015 (en milliers)²⁰

■ Motorisation des ménages à deux-roues

Le phénomène de motorisation à deux ou trois roues (motos, tricycles, cyclomoteurs) est en revanche beaucoup plus difficile à dénombrer. Le parc de véhicules n'est pas comptabilisé officiellement.

L'INSTAT considère toutefois la moto comme un indicateur de condition de vie facilement mesurable. Il a donc tenté de mesurer les taux de possession de moto au niveau national en 2001 et 2017. Ceux-ci ont été estimés respectivement à 17,0% et 57,9%. « En l'espace de deux décennies, les taux ont pratiquement triplé. Ce bond est dû à l'accessibilité d'engins à deux roues en provenance de l'Asie à des prix abordables. L'analyse selon le milieu de résidence montre que, quel que soit le milieu, plus de la moitié des ménages non pauvres possède au moins une moto. Par contre, chez les pauvres, le taux possession le plus faible est relevé à Bamako (32,5%) contre 53,2% en milieu rural.²¹ »

L'analyse comparative des régions révèle que, dans la région de Sikasso, les ménages possèdent plus de motos. En effet, pour l'année 2017, ce taux est de 75,0% à Sikasso, suivie de Bamako (66,2%), de Koulikoro (63,2%) et de Ségou (60,5%). Les taux de possession de moto les plus faibles sont enregistrés à Tombouctou (31,1%) et à Gao (24,8%).

Tableau 5 - Evolution de la possession de moto par ménage selon la région (%)²²

| Année | Kayes | Koulikoro | Sikasso | Ségou | Mopti | Tombouctou | Gao | Bamako | Ensemble |
|-------|-------|-----------|---------|-------|-------|------------|------|--------|----------|
| 2001 | 7,3 | 13,5 | 17,0 | 26,8 | 15,4 | 4,7 | 12,5 | 27,7 | 17,0 |
| 2006 | 23,4 | 26,7 | 47,8 | 38,5 | 29,0 | 8,5 | 17,1 | 42,5 | 32,1 |
| 2009 | 34,8 | 44,7 | 49,6 | 46,3 | 35,1 | 15,7 | 22,6 | 48,1 | 40,6 |
| 2011 | 42,6 | 48,3 | 60,2 | 52,8 | 44,5 | 21,6 | 33,5 | 54,9 | 48,6 |
| 2014 | 35,6 | 48,0 | 61,7 | 60,4 | 46,5 | 10,4 | 23,4 | 59,9 | 48,2 |
| 2015 | 41,5 | 56,5 | 71,4 | 59,2 | 43,7 | 19,2 | 24,0 | 63,8 | 52,2 |
| 2016 | 48,0 | 61,3 | 74,3 | 55,7 | 45,5 | 27,5 | 35,2 | 63,2 | 54,9 |
| 2017 | 52,5 | 63,2 | 75,0 | 60,5 | 52,4 | 31,1 | 24,8 | 66,2 | 57,9 |

²⁰ Source : OICA

²¹ INSTAT, Consommation, pauvreté, bien-être des ménages : avril 2017 – mars 2018

²² INSTAT, 2018

1.3 Diagnostic de la mobilité urbaine

1.3.1 Bamako, un accroissement des déplacements et une motorisation à deux roues

Données existantes

Les tableaux ci-après indiquent les données nationales et locales existantes dans le domaine de la mobilité urbaine ainsi que la régularité de la collecte de ces informations:

| Données | Champ d'application et localisation | Moyen et année d'acquisition | Source de la donnée | Disponibilité et format de la donnée | Régularité de la mise à jour | Commentaires |
|--|-------------------------------------|--|---|--|--|---|
| Occupation du sol | | | | | | |
| Distribution spatiale de la population et localisation de l'emploi | National et Bamako | Recensement général de la Population et de l'Habitat Etude Bamako Vision 2030 | INSAT Atelier de Cergy | Rapport 2009 téléchargeable et données agrégées disponibles en ligne Mairie District de Bamako/CPAU | Oui pour INSTAT (1976, 1987, 1998 et 2009) | Etude en trois tomes (Série Démographique ; Série Habitat et Série Economie) présentés en 16 rapports thématiques Ateliers de Cergy : carte sur la croissance de la tâche urbaine à Bamako |
| Demande de déplacement | | | | | | |
| Répartition modale | Bamako | Enquête ménages-mobilité, 1993 Etude Tramway, 2010 | Mairie District Bamako | - | Non | Recueils occasionnels : dernière enquête ménages-mobilité date de 1993 |
| Enquête origine-destination | - | - | - | - | - | - |
| Trafic | | | | | | |
| Comptage de la circulation | National et Bamako | Comptages | Direction National des Routes (DNR)/Service des Données Routières (SDR) | Rapports disponibles au niveau SDR | Oui | Données régulièrement mises à jour mais ne tiennent pas compte de la dimension transport ; taux de remplissage non considérés |

| Parking | | | | | | |
|-------------------------------------|--------------------|--|--|--|-----|---|
| Données d'occupation et de rotation | Bamako | Etude de faisabilité du tramway (Serue, Transitec & Nogha 2009) | Mairie District Bamako | - | Non | Recueils occasionnels |
| Transport public | | | | | | |
| Itinéraires et arrêts | Bamako | Etude de faisabilité du tramway (Serue, Transitec & Nogha 2009) Etude SIFI (Eco-Access, 2019) | DNTTF SIFI | Rapport disponible au niveau DNTTF et SIFI | Non | Recueils occasionnels |
| Niveau de service | | | | | | |
| Enquête de satisfaction | Néant | - | - | - | - | - |
| Modes actifs | | | | | | |
| Comptage piéton/vélo | Néant | - | - | - | - | |
| Enquête de satisfaction | | | | | | |
| Modèle multimodal | | | | | | |
| Trafic | Néant | - | - | - | - | |
| Transports collectifs | | | | | | |
| Externalités | | | | | | |
| Sécurité routière | National et Bamako | Etude BAD, 2019 District de Bamako/DRCTU Données collectées ANASER | BAD District de Bamako/DRCTU Données collectées ANASER | BAD (disponible en ligne) District de Bamako/DRCTU Données collectées ANASER | Non | Recueils occasionnels malgré existence ANASER et Observatoire des Transports, faute de ressources pérennes et suffisantes |
| Qualité de l'air | Bamako | 2019 2004 et 2008 ? | UE/Ginger-Burgeap, 2019 OMS (2004 et 2008 ?) | District de Bamako/DRCTU Données publiées dans rapports OMS de comparaison internationale | Non | Données concernant principalement les émissions et les particules fines |
| Problématiques Femmes-Hommes | | | | | | |

| | Pratiques de mobilité | Transports collectifs | Trafic | Stationnement | Modes actifs | Modèle | Externalités | | |
|----------------------------------|--|--|--|-------------------------------|--|--|--------------------------|-------------------------|------------------------------|
| | <i>Répartitions modale, spatiale, temporelle et selon les motifs</i> | <i>Données d'exploitation (itinéraires et arrêts, niveau de service, etc.)</i> | <i>Comptages et enquêtes origine-destination</i> | <i>Rotation et occupation</i> | <i>Comptages et enquêtes de satisfaction</i> | <i>Modèle multimodal (trafic et transports collectifs)</i> | <i>Sécurité routière</i> | <i>Qualité de l'air</i> | <i>Egalité femme / homme</i> |
| Lomé, Togo | | ● annuel | ● | | | | ● annuel | | |
| Bamako, Mali | ● 1993 | ● 2010 et 2019 | ● 2015 et 2016 | | | | ● 2019 | ● 2004, 2008 et 2019 | |
| Ouagadougou, Burkina Faso | ● 2011, 2014 et 2016 | ● 2011 | ● 1992, 2011, 2014, 2016 et 2018 | | ● 1992 | | ● 2017 | ● 1998 | |
| Cotonou, Bénin | | | ● 2016 (contournement N) | | | ● 2016 (contournement N) | ● annuel | | |

| Légende | |
|---------|--|
| | Non-collecté |
| ● | Collecte ponctuelle |
| ● | Collecte régulière |
| ● | Collecte régulière et diffusion publique |

Une seule enquête ménage déplacements a été réalisée à Bamako, en 1993. Le nombre de déplacements quotidiens était estimé à 3,00 voyages par personne. Même si elle est ancienne et les évolutions sont visibles sur le terrain, elle donne un éclairage sur l'organisation historique des déplacements.

Tableau 6 - Parts modales en 1993²³

| Mode | Pourcentage |
|-------------------------------|-------------|
| Marche à pied | 56% |
| Vélo ou similaires | 2% |
| Véhicule particulier | 9% |
| Moto | 17% |
| Minibus, pick-up ou similaire | 11% |
| Bus institutionnel | 5% |

Avec un tel niveau de mobilité, en considérant la population actuelle de Bamako, plus de 6 millions de déplacements quotidiens sont réalisés dans l'agglomération. Une part non négligeable de ces déplacements sont pendulaires centre-périphérie, du fait de la forte importance du centre-ville, situé rive gauche, comme zone d'attraction. Même si les ponts sont utilisés en heures de pointes en sens unique pour fluidifier la circulation, il en résulte des goulets d'étranglement pour les franchissements du fleuve.

Aujourd'hui, quelques évidences se dégagent même si elles induisent d'autres interrogations :

- En matière de déplacement motorisé, l'impact du développement de la moto est considérable. Certaines données suggèrent ainsi une distribution interne pour les modes individuels qui serait de 20% pour les voitures et 80% pour les motos²⁴. En relation avec les taux de possession par ménage (de 24,8% à Gao à 75% à Sikasso), ces estimations semblent crédibles. Des études plus détaillées pourraient davantage édifier sur cette question.
- Est-ce que ce développement de la motorisation à deux-roues des ménages se traduit par une baisse des déplacements à pied ? La question reste pertinente et mérite d'être étudiée. Cependant, vu la configuration de la pyramide des âges caractérisées par une très forte jeunesse de la population, notamment des moins de 15 ans, et les efforts déployés pour relever l'accès à l'éducation de base (écoles primaires), il est raisonnable de retenir qu'il n'y a pas de grands changements dans les comportements des élèves, principaux adeptes de la marche à pieds.
- La disparition des bus institutionnels a-t-elle affecté la part modale des transports collectif ou les minibus ont-ils absorbé l'équivalent de la clientèle des sociétés de bus qui ont cessé leurs activités ? Assurément, la demande de transport est toujours très importante alors que l'offre reste qualitativement et quantitativement faible. Le développement des modes individuels (voitures et deux-roues) laisse penser que les transports publics n'ont pas capté toute la demande potentielle.

Un réseau routier faiblement revêtu et fortement encombré

La longueur totale du réseau de voirie dans le district de Bamako a été estimé à 1 600 km dont 350 km étaient revêtus²⁵. Le centre-ville présente une plus grande densité de routes revêtues que les autres territoires de la ville. Le réseau principal est relativement bien structuré, avec des artères ayant des profils de 2 x 2 voies, voire 2 x 3 voies.

²³ Données issues de l'enquête ménage de 1993 : Olvera, L. D., Plat, D., & Pochet, P. (2013). The puzzle of mobility and access to the city in Sub-Saharan Africa. *Journal of Transport Geography*, 32, 56-64.

²⁴ Sibidé (2011). op. cit.

²⁵ Sibidé (2011). Mobilité dans le District de Bamako. Plateforme des partenaires de Bamako. Angers, France.

Un des problèmes principaux de la ville est la liaison Nord-Sud, traversant le fleuve qui sépare les deux rives de Bamako. En effet, uniquement trois ponts (le Pont des Martyrs au sud du centre-ville, le Pont Fahd à l'ouest du centre-ville et le Pont de l'Amitié Sino-Malienne à l'est du centre-ville) permettent cette connexion, alors que les mouvements entre l'Ouest et l'Est de la ville disposent d'une meilleure offre d'infrastructures.

Les déplacements (de tout type) à Bamako montrent une distinction importante entre la Rive Gauche et la Rive Droite. En 2011, on estimait les franchissements du fleuve en heure de pointe entre 40 000 et 60 000 véhicules par heure²⁶ – avant la construction du troisième pont. La construction de cette troisième liaison au-dessus du fleuve a permis de réduire le transit qui passait par le centre-ville, à l'époque estimé à 48% des flux dans le centre-ville.



Figure 9 | Infrastructure routière du réseau primaire, anneau sotrama ²⁷



Figure 10 | Infrastructure du réseau tertiaire dans le quartier Sans-Fil ²⁸

La croissance de la motorisation et les contraintes pour passer d'une rive à l'autre de la ville par le centre font que certains axes ponctuels souffrent de niveaux importants de congestion. Ces points noirs de la ville incluent : le Boulevard du Peuple, l'Avenue AlQoods et l'Avenue Zayed. La Figure 11 montre les infrastructures routières principales.

Les capacités du réseau primaire de l'agglomération sont réduites par l'encombrement de la voirie. En effet, bien que les infrastructures soient suffisamment larges, la capacité de la voirie est réduite par l'occupation de l'espace destiné aux piétons qui se retrouvent à circuler sur la chaussée du fait de la

²⁶ Sidibé (2011). op. cit.

²⁷ Source : Eco-Access, 2019

²⁸ Source : Eco-Access, 2019

présence soit de déchets solides qui s'accumulent sur les trottoirs, soit des vendeurs de rue ou enfin de voitures ou de motos stationnées.

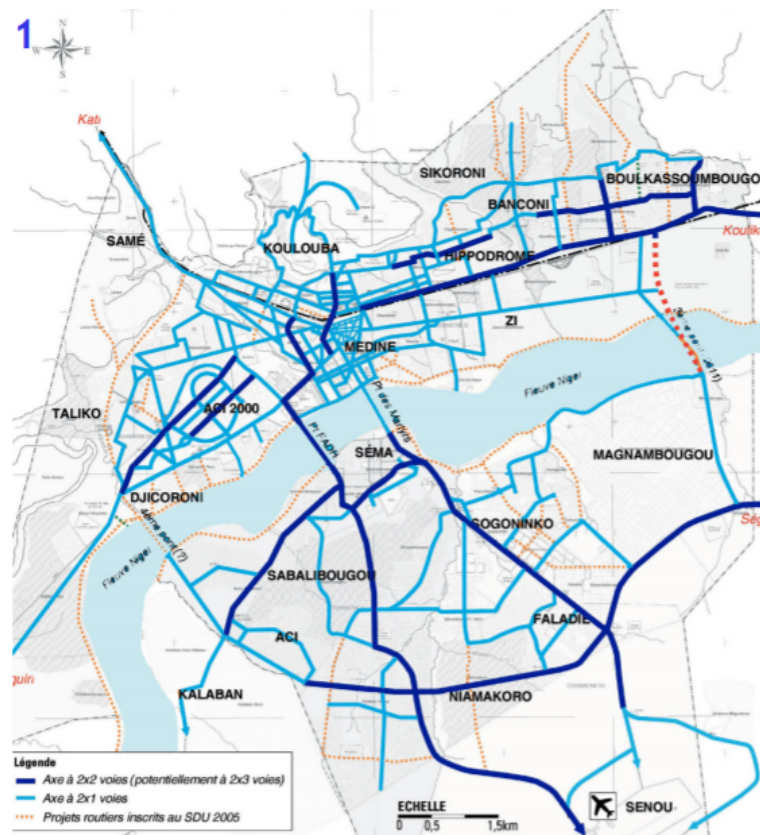


Figure 11 | Infrastructure de voirie de Bamako ²⁹

Des piétons particulièrement vulnérables

Les piétons ne sont pas pris en compte dans les efforts de planification et subissent des conditions de déplacement difficiles. Comme décrit auparavant, sur la voirie principale, où les trottoirs existent, les piétons se voient renvoyés vers la chaussée (**Error! Reference source not found.** et **Error! Reference source not found.**). Sur les voiries secondaires, la situation est potentiellement plus complexe. Aucun espace n'est dédié aux piétons ; l'absence de trottoirs est courante. Dans les quartiers non-planifiés, ou quartiers irréguliers, une relative haute densité est couplée avec un manque flagrant d'infrastructures. Ainsi, les piétons marchent sur une chaussée en terre qui, lors des épisodes de pluie, devient parfois impraticable. Les réseaux d'assainissement à ciel ouvert ne font qu'exacerber des problèmes et rendent d'autant moins agréables pour les déplacements piétons.

Les conflits entre modes sont courants : les piétons entravent la circulation motorisée, se mettant en danger et augmentant les risques d'accidents de la route. Selon les données de 2015, à Bamako, 156 personnes ont perdu la vie dans des accidents de la route, 2 018 personnes ont été grièvement blessées et 1 434 ont été légèrement blessées³⁰. Au moins 40% des décès concernent à des piétons³¹. Sur les axes principaux³², les autorités ont enregistré au moins un quart des accidents corporels.

²⁹ Source: Ateliers de Cergy, 2014

³⁰ Banque Africaine de Développement (2018). Etude pour l'amélioration de la sécurité routière dans le District de Bamako.

³¹ Banque Africaine de Développement (2018). op. cit.

³² Les axes contrôlés étaient : AIQoods Route de Koulikoro, Avenue de la CEDEAO, Avenue de l'OUA, Route de Samé, Route de Ségou, Route Nationale 5, Avenue Martin Luther King.



Figure 12 | Commerçants occupants les trottoirs d'un axe principal



Figure 13 | Piétons se déplaçant sur la chaussée (voirie principale)



Figure 14 | Stationnement de motos occupant l'espace disponible sur le trottoir



Figure 15 | Déchets cumulés et stockés sur le réseau de voirie



Figure 16 | Stationnement de véhicules privés sur le trottoir à Bamako



Figure 17 | Occupation de l'espace dédié aux piétons par les commerces à Kayes

Des taux de motorisation susceptibles d'augmenter très rapidement

En ce qui concerne le taux de motorisation (en dehors de motos), les données indiquent une ville qui a encore peu de véhicules : la croissance est, probablement, encore à venir. Selon les estimations mentionnées précédemment, le taux de motorisation se situerait autour de 46 véhicules pour 1 000 habitants.

Concernant les deux-roues motorisés, si à la fin de années 1990, le nombre de ménages possédant une ou plusieurs motos était estimé à 30%, ce pourcentage est passé à 60% en 2012³³. Pour l'INSTAT, entre 2001 et 2017, ce pourcentage a évolué de 27,7% à 66,2% pour Bamako et de 17,0% à 57,9% pour tout le pays. Ce pourcentage dépasse désormais celui de villes connues par la présence importante de motos dans les rues : Lomé (38%), Cotonou (55%), et atteint le ratio déterminé à Ouagadougou en 2010 (65%)³⁴.

Le parc de motos connaît une croissance quasi exponentielle à Bamako : en considérant 6,4 personnes en moyenne par ménage, on peut estimer le parc à plus de 250 000 véhicules³⁵. Le taux de motorisation (confondant motos et véhicules particuliers) atteindrait plus de 150 véhicules pour 1 000 habitants³⁶.

Enfin, les véhicules de transport de marchandises participent de manière importante à la congestion et à la dégradation du cadre de vie. Du fait du manque d'une voie de contournement pour la ville, ces véhicules n'ont pas d'alternative, même si leur destination finale n'est pas le centre de Bamako. Il est estimé qu'au moins 300 gros porteurs par jour entrent et sortent de la ville sans que des solutions de circulation, de stationnement ou de remisage aient été prévues³⁷. Avec des projections de croissance économique, les besoins en termes de transport de marchandises ne cesseront d'augmenter.

Les échecs répétés d'entreprises publiques et privées de transport institutionnel

Les initiatives enregistrées depuis l'indépendance du pays concernent exclusivement la capitale, Bamako. Elles se caractérisent par une succession d'échecs d'entreprises publiques et privées. La première société publique de transport structuré, la Société nationale des Transports Urbains de Bamako (STUB), créée en 1962, a cessé son activité en 1968, laissant le champ libre à des entreprises privées telle que la Compagnie Malienne des Transports Routiers (CMTR) et la Société de Transports du Mali (SOTRAMA)³⁸. Au début des années 1990, les sociétés Bamabus (Sotraca SA) et Tababus ont assuré le transport urbain de passagers jusqu'en 2000. La dernière phase d'entreprises privées de transport collectif urbain structuré du District a débuté en 2003, avec des conventions de concession entre la Mairie du District et les sociétés Bani-Transport, Diarra-Transport, Gana-Transport, ... Aucune de ces entreprises, publiques ou privées, n'a pu se maintenir durablement. Quand elles ne sont pas liquidées purement et simplement, elles migrent vers le transport interurbain, laissant le secteur artisanal s'imposer au fur et à mesure, dans l'activité urbaine.

Tableau 7 - Création/Dissolution de sociétés de transport urbain de 1960 à nos jours

| Sociétés de transport urbain | Dates Création - Dates Dissolution |
|---|------------------------------------|
| Société des Transports Urbains Bamako (STUB) | 1962 - 1968 |
| Compagnie Malienne des Transports Routiers (CMTR) | 1970 - 1976 |
| Société des Transports du Mali (SOTRAMA) | 1978 - 1985 |
| SOTRACA SA (BAMABUS), Tababus | 1993 - 1998 |
| Bani-Transport, Diarra-Transport, Gana-Transport | 2003 - 2005 |

³³ Pochet et al. (2017). L'usage privé et public des motos dans les villes d'Afrique sub-saharienne. Public Transport Trends 2017, pp.103-105.

³⁴ Pochet et al. (2017). op. cit.

³⁵ Cette estimation est probablement sous-évaluée, du fait que certains ménages disposent de plusieurs motos.

³⁶ Kumar & Barrett (2008). op. cit.

³⁷ Ateliers de Cergy (2014). op. cit.

³⁸ La SOTRAMA créée en 1978 n'ayant pu augmenter son parc comme prévu, l'astuce trouvée par les responsables de la société pour respecter leurs engagements d'accroître le parc de véhicules était de ranger sous leur bannière, contre le paiement d'une cotisation journalière de 1 000 FCFA, les artisans indépendants dont les minibus "affrétés" pouvaient alors en toute légalité exploiter les lignes du réseau qui leur était concédées. On trouve là l'origine du terme SOTRAMA pour désigner tout véhicule minibus destiné au transport urbain.

Des transports publics artisanaux comme seule offre de service

Le transport public de la ville dépend presque entièrement des services artisanaux. Les services de bus institutionnel sont inexistant. L'offre est composée d'une myriade de minibus, pick-ups modifiés, taxis (qui confondent services de transport collectif avec des services de transport à la demande), tricycles motorisés et mototaxis. Ces services ne sont pas de qualité parce que les investissements ne sont pas toujours réalisés pour renouveler les véhicules, ce qui se traduit par un parc âgé, des véhicules vétustes cumulant des problèmes techniques. En 2007, on estimait la moyenne d'âge des minibus à 15 ans³⁹ ; cependant, depuis cette date, aucune dynamique de renouvellement n'a été recensée.

Les minibus, appelés « Sotramas » et d'une capacité moyenne de 18 à 20 places, ont dominé le système auparavant, mais ils perdent leur prépondérance progressivement et se voient remplacés par des taxis ou autres véhicules moins capacitaires. Les « durunis »⁴⁰ (des pickup aménagés) et les taxis collectifs sont apparus après la période de l'indépendance, à la fin des années 60⁴¹.

Entre les années 70 et la fin des années 80, le parc des « durunis » et des taxis collectifs fluctuait de manière importante mais la quantité dépassait rarement 1 000 unités⁴². Depuis, le nombre de taxis ne cesse de croître : des informations non-officielles suggèrent un parc de taxis (tous types confondus) d'entre 7 000 et 9 000 unités en 2016⁴³. La quantité de « durunis », au contraire, est en nette diminution du fait de la fermeture de l'usine qui les fabriquait. Sans des comptages récents, il est difficile d'estimer le nombre de « durunis » et de taxis collectifs de Bamako.

Concernant les minibus, la DRCTU tout comme les syndicats estiment que le parc actuel est d'environ 3 000 véhicules, mais la comptabilisation est complexe et il y a une absence totale de données récentes et fiables.

Les services fonctionnent suivant une logique de « tour de rôle ». Chaque conducteur attend dans la gare de départ afin d'avoir suffisamment de passagers pour que le trajet soit rentable, une fois rempli, le véhicule part en direction d'une autre gare et un nouveau véhicule commence à se remplir dans la gare de départ. Sur le trajet, si un passager descend du véhicule, le conducteur se charge de chercher un autre passager sur la route pour augmenter sa rentabilité. Les responsables de chaque gare contrôlent les arrivées et les départs (voir Figure 19).

A Bamako, on compte trois gares principales se situant dans le centre-ville ou à proximité du même (voir Figure 18) :

- Railda : point de départ de 26 lignes.
- Gare de Médine : point de départ de 14 lignes.
- Terminus Vox : point de départ de 4 lignes.

Dans les quartiers périphériques, les gares sont comparativement moins importantes. Par ailleurs, les arrêts de bus sont parfois indiqués par des poteaux ne respectant aucune norme tant pour leur fabrication que pour leur implantation. Mais les conditions d'attentes pour les usagers ne sont pas des meilleures.

La gestion des gares routières pose aussi problème. Les gares routières publiques sont créées à l'initiative des communes. Théoriquement, elles doivent être gérées par un conseil de gare composé de représentants de l'administration, des transporteurs et des commerçants. En réalité, elles sont généralement abandonnées aux syndicats des professionnels des transports. Ces derniers mettent en place une organisation propre qui s'occupent principalement préoccupées par la perception des redevances perçues à chaque départ, au milieu des activités commerciales qui parasitent la fonction "transport" de ces espaces.

A côté de ces gares publiques, plusieurs gares privées se développent. Elles se localisent sur des terrains vides, des îlots inoccupés ou sur le bord des routes principales. Dans ces cas, leur gestion est

³⁹ Kumar & Barrett (2008). op. cit.

⁴⁰ Le terme « dourouni » est aussi utilisé pour décrire le même véhicule ; la signification est 25 francs en bambara.

⁴¹ Cusset et Tounkara (2000), Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne – Tome II : Le cas de Bamako. Rapport SSATP.

⁴² Cusset et Tounkara (2000). op. cit.

⁴³ <https://lecombat.fr/taxi-urbain-de-bamako-le-prix-a-la-tache/>

également dévolue aux syndicats. Et, chaque syndicat met, légitimement, en avant ses intérêts créant aussi un système où les intérêts partisans passent au-dessus d'une logique d'organisation globale.

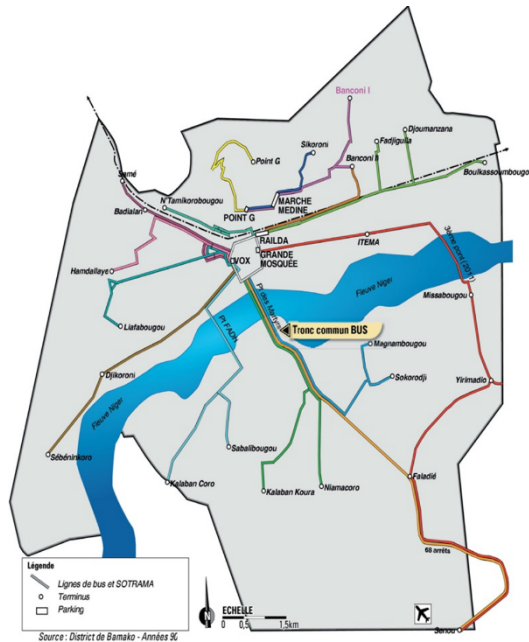


Figure 18 | Structure du réseau de bus et minibus des années 1990



Figure 19 | Contrôle aux gares



Figure 20 | Inconfort des conditions d'attente et de transport à Bamako

Des programmes pour améliorer les services de Sotramas ont été mis en place récemment. Une de ces initiatives, qui a été financée par la Banque Mondiale, l'« anneau Sotrama » (voir Figure 21). Initialement, le projet visait une fluidification du trafic des services de transport collectif en donnant la priorité aux minibus sur les rues entourant l'hypercentre ; avec ensuite et éventuellement, un couloir de bus en site propre entre le nord et le sud de l'hypercentre. Le projet incluait aussi une réflexion concernant les déplacements piétons et des programmes de piétonnisation de certaines voies du centre. Les résultats n'ont malheureusement pas été à la hauteur : l'occupation anarchique de l'espace et le non-respect de l'exclusivité prévue sont à la base des problèmes du programme.

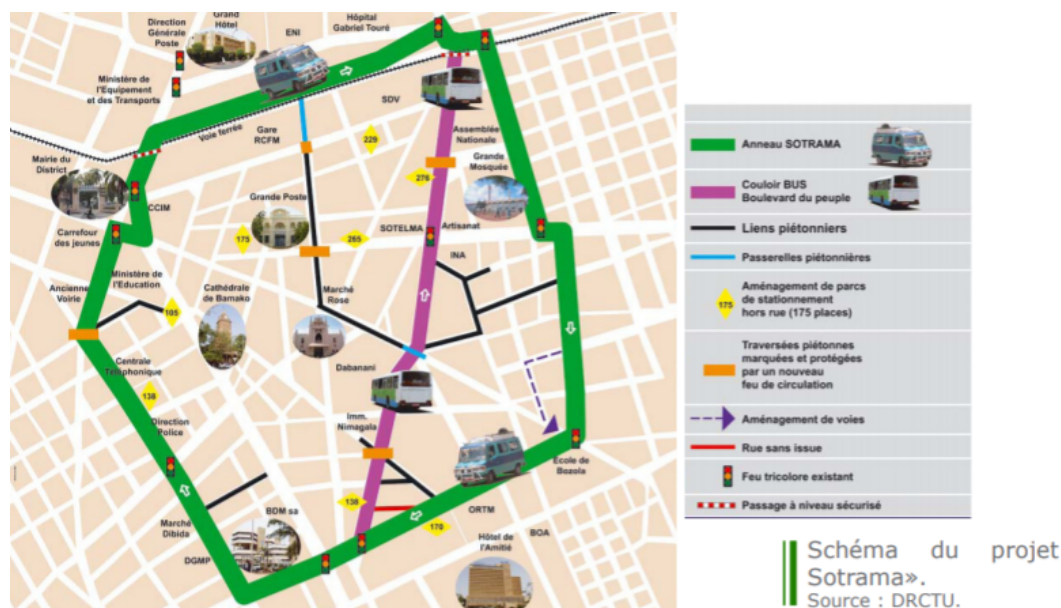


Figure 21 | Anneau Sotrama ⁴⁴

Les logiques d'exploitation sont les mêmes que les autres services artisanaux. La recherche quotidienne de revenus issus de la vente de places guide le système et, en situation de suroffre, une des conséquences est la réduction de la taille du véhicule pour atteindre sa capacité plus rapidement et pour réduire les coûts d'exploitation. Cette dynamique explique, en premier, l'essor des taxis collectifs, mais aussi la croissance accélérée de services de mototaxi.

Les taxis collectifs sont devenus des acteurs clés, voir l'acteur principal, dans l'offre de services de transport collectif. Les syndicats ainsi que la Direction de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains (DRCTU) estiment que le parc actuel atteint environ 9 000 taxis pour la ville. L'exploitation des taxis combine :

- services de transport à la demande (comme un taxi classique),
- services de taxi collectif sur des lignes éphémères (définies par le premier usager et qui disparaissent quand le dernier passager descend)
- services de taxi collectif sur des lignes régulières.

Sans une réglementation adéquate, les conducteurs peuvent naviguer entre les différents types de service sans aucun obstacle ; leur choix dépend principalement des opportunités pour augmenter leur revenu quotidien.

De manière générale, les modes artisanaux sont largement auto-réglementés ; les syndicats et associations jouent donc un rôle important ayant pris la place du régulateur. En effet, du côté des pouvoirs publics et bien que les réglementations existent, aucun contrôle n'est exercé excepté pour le paiement des redevances municipales et celles liées aux autorisations de transport. Les réglementations sont actuellement inadéquates et ne reflètent pas la réalité sur le terrain :

- L'accès, en tant qu'exploitant, au système est excessivement souple, donnant lieu à une concurrence malsaine, notamment entre les modes (minibus sotramas, taxis et motos ;
- Les règles d'exploitation (définition des lignes, fréquences, horaires) reviennent aux exploitants et non pas aux autorités. Dans ce cadre, le réseau est une somme de lignes individuelles et non pas un système cohérent et complémentaire ;
- La réglementation pour les services de taxi ne fait pas de différence entre les services de transport à la demande et services collectifs, créant un flou pour l'offre qui ne profite qu'aux exploitants.

Dans ces conditions, les services artisanaux proposent les seules solutions disponibles pour la ville et pour les usagers. Le réseau qui en résulte n'est pas optimisé et compte plusieurs sections – notamment à proximité du centre-ville – où les services se superposent, sans que la qualité soit

⁴⁴ Source : Ateliers de Cergy, 2014

suffisante, tandis que les externalités sont importantes (congestion, accidents, pollution, émission de CO₂, etc.).

Des documents de planification et des initiatives pour transformer la mobilité

Une des conséquences directes de la crise sécuritaire et socioéconomique de 2012 est un manque de documents de planification stratégique pour la ville. Ce manque n'est pas exclusif au secteur de la mobilité, les documents de planification urbaine ont aussi manqué de mises à jour et de mise en œuvre.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de Bamako, datant de 1981 et révisé en 1990 et 1995, reste le document de référence en matière de planification et de développement urbain. Une dernière révision, en 2002, n'a pas été approuvée. Au cours de la décennie 2010, une démarche intitulée Bamako 2030 a permis de déterminer une stratégie pour le Grand Bamako qui a d'ailleurs donné lieu à la création d'une Cellule d'appui à la création d'une agence d'urbanisme, et du Syndicat mixte inter-collectivités de Bamako (SMIB) qui a vocation à mutualiser les efforts de planification et de gestion des services publics à une échelle métropolitaine plus large que le district.

Plus récemment, la constitution d'un Groupe de Travail sur la Mobilité Urbaine (GTMU) à la suite d'une initiative du Ministère des Transports et de la Mobilité Urbaine, montre un intérêt renouvelé pour le sujet de la mobilité.

Ce groupe de travail pourrait s'inspirer d'un rapport de la Banque mondiale intitulé « Bamako, un moteur de croissance et de prestation de services »⁴⁵, qui énumère quelques recommandations en matière de transport urbain :

- Construire une gestion efficace du foncier qui s'aligne avec les réformes et investissements liés au système de transport urbain.
- Améliorer les conditions de la marche à pied.
- Trouver des solutions ou une stratégie pour réduire les effets du transport de marchandises sur la congestion déjà existante.
- Etudier les raisons des échecs des compagnies de bus et mieux comprendre le fonctionnement des services du transport artisanal.
- Utiliser des nouvelles technologies de l'information pour améliorer le niveau général d'accessibilité.

Synthèse pour Bamako

Idées clés et enjeux

- Défaut de mise à jour des documents de planification stratégique.
- Taux de croissance de population encore importants et étalement urbain non maîtrisé qui viennent augmenter la pression sur les services urbains, y compris les services de mobilité.
- Importance du centre-ville comme pôle d'attraction des déplacements urbains et comme zone de transit de la ville.
- Difficultés pour connecter la Rive Gauche et la Rive Droite (uniquement trois ponts actuellement), le fleuve agissant comme un obstacle majeur.
- Situation des infrastructures routières demande des investissements importants pour rattraper le retard cumulé ; la situation est plus compliquée sur les réseaux secondaires et tertiaires.
- Croissance très rapide de taux de motorisation, notamment comme conséquence de l'acquisition de motos.
- Manque de prise en compte des modes actifs, notamment de la marche à pied, dans la planification de la mobilité, bien qu'ils représentent plus de la moitié des déplacements quotidiens.
- Inexistence de services de transport institutionnel (bus, notamment).

⁴⁵ Banque Mondiale (2018). Bamako - An engine of growth and service delivery. The World Bank. Washington D.C., Etats Unis.

- Dépendance sur les modes artisanaux pour la mobilité motorisée et manque de réglementation adéquate pour ces modes.
- Manque de données sur les impacts du trafic de marchandises.

Points de vigilance

- Complexités en ce qui concerne les relations entre pouvoir nationaux et pouvoirs locaux.
- Niveau de congestion qui, encore acceptable, aura tendance à augmenter.
- Résultats des initiatives lancées par le GTMU.
- Augmentation du nombre de taxis collectifs au détriment de Sotramas et Durunis.

1.3.2 Diagnostic d'une ville secondaire : Le cas de Kayes

A Kayes, la marche à pied est le mode de déplacement principal. Cependant, cette situation est plus le résultat d'une demande insatisfaite, du fait de l'absence d'une offre convenable qu'un choix entre différentes options accessibles à chacun. Par ailleurs, les motos prennent une place de plus en plus importante dans les modes de déplacement des ménages (plus de 50% des ménages sont équipés, généralement de type Jakarta ou Sanili, les ménages les moins pauvres possèdent souvent deux motos).

Le transport public est constitué principalement des tricycles (environ 1 400, selon les estimations de la mairie). Ils sont utilisés pour le transport des passagers et de marchandises dans la ville et ses environs.

Dans ce contexte de concurrence anarchique, les taxis sont en perdition. En 2002, on dénombrait entre 500 et 600 taxis selon le syndicat des chauffeurs de taxis de Kayes. En 2013, seuls 300 exploitants sont recensés dans la profession. Les camions-bennes (environ 200 véhicules) et les piroguiers complètent l'offre de transport public mais avec une part moins importante dans le secteur. Ces opérateurs présentent un profil commun : une majorité d'analphabètes non formés, ignorant les règles du code de la route et dotés d'engins très vétustes.

Aucun des opérateurs de transport, urbains et interurbains, ne disposent d'aires de remisage, voire de garages, dignes de ce nom. Parfois, ils occupent des parcelles à usage d'habitation au bord des artères principales provoquant des nuisances à la circulation et des risques d'accidents.



Figure 22 | Transport par tricycle et taxis collectifs dans la ville de Kayes

Les difficultés de la mobilité à Kayes sont moins liées à l'engorgement qu'à l'insuffisance des infrastructures et des équipements de transport. En effet, la ville et ses usagers souffrent d'un déficit criant de routes bitumées réduisant considérablement l'offre de services (quartiers et villages périphériques souvent inaccessibles à cause des inondations ou du manque de voirie ou encore du défaut d'entretien des routes). La mairie s'efforce d'assurer l'entretien des routes communales mais ses moyens restent limités. En dépit de l'existence d'un SDAU (1998-2023) ayant prévu deux pénétrantes dans la ville, il n'y a pas de plan de circulation. Cette situation renforce la concurrence sauvage que se livrent les différents opérateurs de transport dans la ville de Kayes, une compétition exacerbée par la politique de libéralisation des prix.

1.4 Présentation du cadre réglementaire et des institutions concernées par la mobilité urbaine

1.4.1 Un cadre réglementaire et des documents cadres qui pèchent dans leur application

A l'instar de nombreux pays africains, le Mali dispose d'un cadre réglementaire qui peut permettre d'assurer une gouvernance acceptable de la mobilité urbaine si les dispositions y afférentes étaient rigoureusement appliquées et leurs mises à jour réalisées en tant que de besoin.

Les principaux textes afférents à la mobilité urbaine sont les suivants.

■ **Le cadre législatif**

- Loi 2017-051 du 02 octobre 2017 portant Code des Collectivités Territoriales
- Loi 02-016 du 03 Juin 2002 fixant les règles générales de l'Urbanisme
- Loi 99-004 du 02 mars 1999 régissant la circulation routière (Code de la route)
- Décret 2019-331 du 13 mai 2019 fixant les attributions spécifiques des membres du Gouvernement
- Décret 2018-705 /P-RM du 04 septembre 2018 fixant le détail des compétences transférées aux collectivités territoriales en matière de transport
- Décret 2018-234 /P-RM du 06 mars 2018 fixant le détail des compétences transférées aux collectivités territoriales en matière d'infrastructures routières.
- Décret 99-134 du 26 mai 1999 fixant les conditions de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique et de la mise en circulation des véhicules.

■ **Les documents-cadres**

- Document cadre de politique nationale de décentralisation, août 2017
- Cadre stratégique pour la Relance Economique & le Développement Durable ; 2019-2023
- Plan de développement des Infrastructures de Transport de 2006, au niveau national.
- Lettre de politique du Secteur des Transports de 2007, au niveau national, qui définit le Programme Sectoriel des Transports (PST1) couvrant la période 2007-2015. Le document couvre tout le transport du pays, y compris transport urbain et transport rural. Ce document n'aurait pas encore été mis à jour.
- Politique Nationale des Transports et Infrastructures de Transport de 2013, au niveau national.

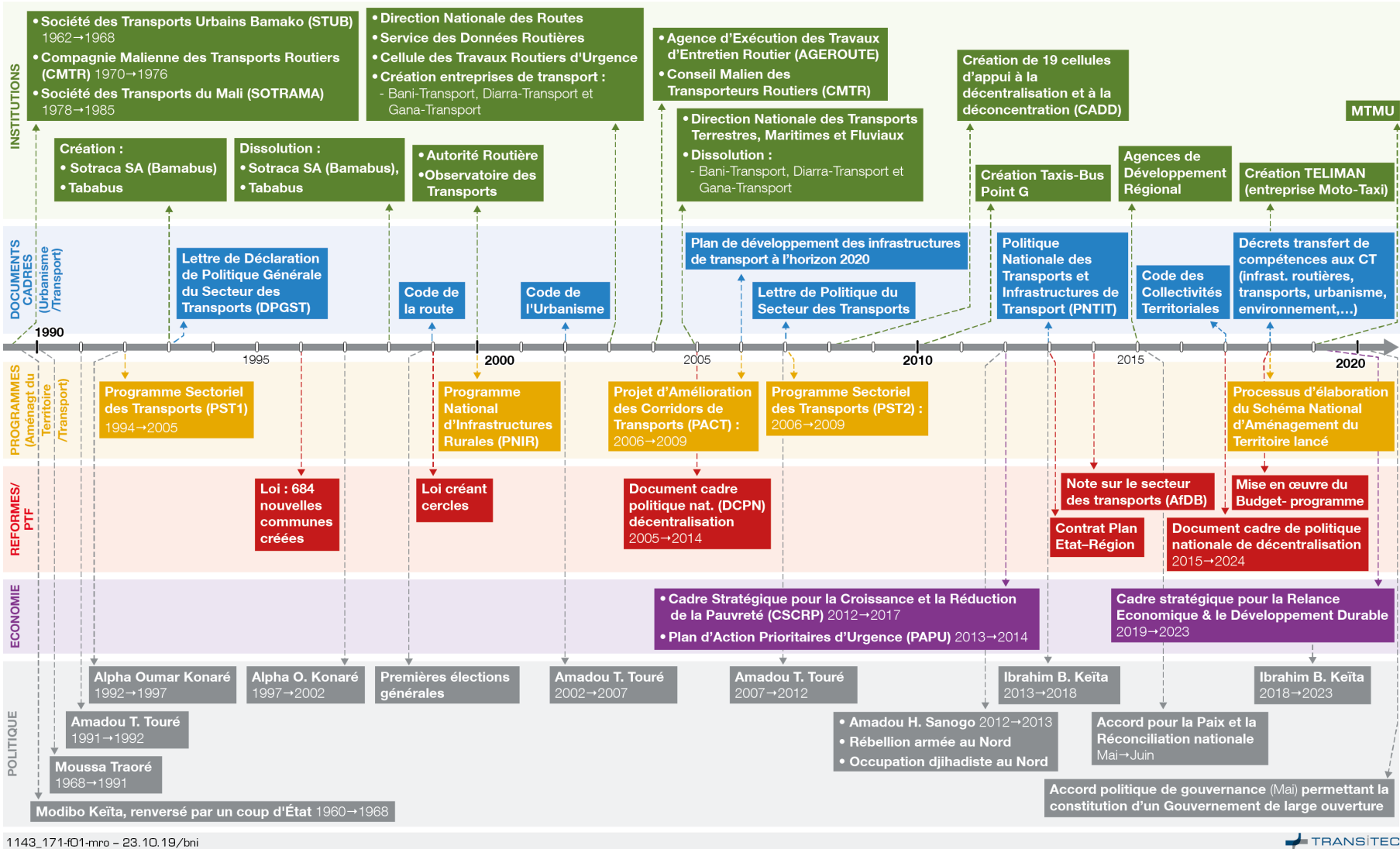


Figure 23 | Frise chronologique des transports urbains au Mali

1.4.2 Des institutions concernées par la mobilité urbaine

Les principaux ministères et agences nationales concernées

En ce qui concerne la mobilité urbaine, deux ministères se distinguent. L'un est responsable des services de transport et l'autre des infrastructures. Au gré des remaniements ministériels, ils peuvent se retrouver au sein du même département. Ce qui est la préférence manifestée par de nombreux acteurs qui trouvent cette configuration plus cohérente.

■ Le Ministère des Transports et de la Mobilité Urbaine (MTMU)

Selon le décret n° 2019-0331 du 13 mai 2019 portant sur les attributions des membres du Gouvernement (Article 17), le MTMU élabore et met en œuvre la politique de transport et d'accessibilité, aussi bien à l'intérieur du pays que vers l'extérieur. A ce titre, il a l'initiative et la responsabilité de la politique de développement des transports, la régulation et le contrôle des transports routiers, l'organisation ainsi que la modernisation et le management des modes et systèmes de transport. Il est aussi chargé de la lutte contre l'insécurité routière, dans toutes ses formes, en relation avec le Ministère de la Sécurité. Il lui incombe aussi de définir la politique d'amélioration de la mobilité urbaine et de promotion du transport public dans les centres urbains et d'en accompagner la mise en œuvre par les divers acteurs impliqués.

Au sein du MTMU, la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF) est chargée d'élaborer la politique nationale dans tous les domaines des transports routiers, ferroviaires, maritimes et fluviaux. Elle assure également la coordination et le contrôle des services externes et régionaux rattachés ainsi que des organismes publics et privés qui contribuent à la mise en œuvre de cette politique. Elle est responsable des infrastructures de transport à l'exception des routes (quais fluviaux, des parkings et terminus, des gares routières d'intérêt communal)⁴⁶.

L'Agence Nationale pour la Sécurité Routière et le Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR) sont des établissements publics placés sous la tutelle du MTMU.

Un groupe de travail sur la mobilité urbaine (GTMU), a été créé en juillet 2019 à l'initiative du MTMU. Il rassemble les techniciens du MTMU, du Ministère des Infrastructures et de l'Équipement (MIE), des représentants du Gouverneur du district de Bamako, du Conseil de District de Bamako, des six autres communes du district et des municipalités environnantes. Les opérateurs de transport urbain de Bamako y sont également représentés. Le GTMU doit présenter des propositions pour améliorer la mobilité urbaine dans la zone métropolitaine de Bamako. À moyen terme, quatre principaux projets sont prévus. Trois concernent les transports en commun sur route. Le quatrième est un projet de bateau-bus. Les mesures à long terme sont plus stratégiques et concernent plusieurs composantes du système.

Le MTMU organise des "Réunions Annuelles sur les Transports" qui permettent d'évaluer la prise en charge des missions dévolues et de rechercher les mesures appropriées pour leur bonne exécution. Pour 2019, le thème était centré sur « Les transports et les agglomérations urbaines : enjeux et perspectives ».

■ Le Ministère des Infrastructures et de l'Équipement (MIE)

En vue de la mise en œuvre de la politique nationale de développement des infrastructures et des équipements de transport, il a l'initiative et la responsabilité de la conception et de la construction d'infrastructures routières, d'ouvrages d'art, de voies ferrées, d'aéroports, de ports fluviaux et d'équipements d'intérêt national. L'entretien des infrastructures routières lui incombe également. L'Agence d'Exécution de l'Entretien des Routes (AGEROUTE) ainsi que l'Autorité Routière (RA) qui fonctionne comme un Fonds d'Entretien des Routes (FER) de pays de la sous-région (Sénégal, Côte d'Ivoire, Guinée, ...) sont sous la tutelle du MIE

⁴⁶ DNTTMF, loi n° 02-057 du 16/12/2002.

Du fait de l'intégration passée des deux ministères MIE et MTMU, l'Institut National de Formation en Équipement et en Transport et l'Unité de la Planification et des Statistiques du secteur de l'Équipement, des Transports et des Communications, sont placés sous la cotutelle du MIE et du MTMU.

■ **Le Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation (MATD)**

Le MATD prépare et met œuvre la politique nationale en matière de gouvernance territoriale. A ce titre, il coordonne et contrôle l'action des représentants de l'Etat dans les circonscriptions administratives déconcentrées et décentralisées. Il lui revient de faciliter l'exercice des compétences dévolues aux collectivités territoriales mais aussi de contrôler la régularité juridique de leurs délibérations. Il veille à la mise en cohérence des politiques et programmes de développement des collectivités territoriales avec ceux de l'Etat.

Les Agences de Développement Régional (ADR) sont des structures techniques placées sous la tutelle du MATD avec un portefeuille d'actions, des ressources identifiées et des partenaires stratégiques pour assurer la pérennité de l'appui à la maîtrise d'ouvrage des collectivités territoriales. L'ambition de l'Etat est d'en faire des instruments adaptés aux besoins spécifiques des collectivités territoriales. Des contrats-plans⁴⁷ avec les régions concrétisent cette ambition.

■ **Le Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et du Logement social**

Il a l'initiative et la responsabilité de l'élaboration et du suivi de la mise en œuvre des outils de planification de l'habitat et de l'urbanisme. Il doit veiller à la promotion d'un développement harmonieux des agglomérations à travers la mise en œuvre d'une politique visant à assurer l'accès du plus grand nombre à un logement décent. L'élaboration et le contrôle de l'application des règles relatives à la construction et à l'urbanisme ainsi que la mise en œuvre de programme de développement des villes et de réhabilitation de quartiers spontanés lui incombe.

■ **Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile (MSPC)**

L'élaboration et l'application des règles dans les domaines de la sécurité intérieure et de la protection civile l'amènent à jouer un rôle non négligeable dans la délivrance des services de transports urbains. Ainsi, à Bamako, la Compagnie de Circulation Routière veille à la conformité des documents habilitant les véhicules et les conducteurs à la pratique de l'activité. Le MSPC est aussi particulièrement concerné par la lutte contre l'insécurité routière, en relation avec le MTMU.

Les Collectivités territoriales

■ **Les communes**

La commune a des compétences relatives au développement économique, social et culturel. Ainsi, il lui revient la création et la gestion des équipements collectifs d'intérêt communal dans les domaines concernant, entre autres, les infrastructures routières classées dans le domaine communal ainsi que le transport public et les plans de circulation. De même, la gestion du domaine d'intérêt communal, notamment à travers les plans d'occupation du sol et les opérations d'aménagement de l'espace communal sont de sa responsabilité. La création des services publics communaux ainsi que la détermination de leur mode de gestion figurent aussi parmi leurs compétences.

- **Le District de Bamako**, en tant qu'entité administrative décentralisée, se situe sur un territoire englobant six communes urbaines dirigées chacune par un Maire disposant de prérogatives territoriales spécifiques. Le Maire du District, bien qu'élu par le Conseil du District, n'a aucune autorité hiérarchique sur les six autres Maires. Le District est supervisé par le ministère chargé des collectivités locales tandis que les communes sont soumises à la surveillance du Gouverneur du district spécial de Bamako, entité administrative déconcentrée ayant le même périmètre. Le Mairie du District dispose de la Direction de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains (DRCTU) qui est son service technique.
- **Le Syndicat mixte inter-collectivités de Bamako (SMIB)** a été créé en 2018 pour porter un projet de planification stratégique du « Grand Bamako » d'ici 2030. Le SMIB comprend l'ensemble des 6 communes du district plus la mairie du district de Bamako et les 18 collectivités qui gravitent autour de Bamako.

⁴⁷ six régions en disposent déjà pour un coût total de plus de 19 milliards FCFA : Sikasso, Ségou, Mopti, Tombouctou, Gao et Kidal. Ceux de Kayes, de Koulikoro et du District de Bamako sont en cours.

2. Aperçu des enjeux pour chaque thématique prioritaire

2.1 Cadre institutionnel et gestion du transport urbain

Le cadre institutionnel actuel n'est pas suffisamment clair. D'une part les ministères ont des compétences qui se chevauchent, d'autre part la répartition des responsabilités entre l'Etat et les collectivités locales n'est pas toujours suffisamment définis. Le manque de ressources confiées aux collectivités accentue les difficultés, celles-ci ne pouvant exercer leurs compétences se voient concurrencé par l'Etat pour prendre des mesures d'urgence.

- **Une compétition de compétences entre les différents ministères.** Les principaux départements ministériels intervenant dans le domaine des transports urbains, notamment les ministères chargés des Transports, des Infrastructures, de la Sécurité et des Collectivités Territoriales disposent chacun de compétences de principe, respectivement en matière d'organisation et de régulation, de construction de routes, de circulation et de sécurité routière sur toute l'étendue du territoire national. Ils interviennent chacun dans le système des transports urbains sans forcément se coordonner. Il en résulte d'un point de vue opérationnel des difficultés évidentes en matière notamment de cohérence dans les projets d'infrastructures.
- **Un périmètre d'intervention du District de Bamako mal défini.** Le District et les communes représentent deux échelons d'administration locale juridiquement autonomes qui ne peuvent s'imposer de décision l'un à l'autre. Les missions de ces deux échelons se chevauchent dans de nombreux domaines. La Loi n°96-025 du 21 février 1996 portant statut particulier du district de Bamako lui donne responsabilité sur le schéma d'aménagement, tandis que la Loi n°95-034 du 12 avril 1995 portant code des collectivités territoriales assigne aux communes la responsabilité d'élaborer un schéma d'aménagement du territoire conforme à celui du cercle.
- **Une fragmentation institutionnelle qui ne permet pas, jusqu'ici de gouvernance métropolitaine.** La région métropolitaine de Bamako comprend 29 communes en plus des 6 regroupées au sein du District de Bamako. Cette fragmentation institutionnelle ne permet pas une planification et une gestion des services de transport public à l'échelle métropolitaine. La création en 2018 du Syndicat Mixte Inter-collectivité de Bamako (SMIB) qui rassemble l'ensemble des 6 communes du district plus la mairie du district de Bamako et 18 collectivités périphériques donne l'espoir d'une potentielle coordination à l'échelle métropolitaine notamment sur les questions d'aménagement du territoire et de voirie. Malheureusement, le transport public ne fait pas partie des missions du SMIB à l'heure actuelle.
- **Un processus de décentralisation non abouti.** Le processus de décentralisation s'appuie sur la constitution de 1992 et une loi de 1995 précédemment citée. Les collectivités territoriales n'ont pas de ressources humaines et financières suffisantes pour remplir ses prérogatives. Par ailleurs, la gestion des compétences relatives à la voirie et la salubrité, n'a été transférée. L'absence de transfert formel par le Conseil des ministres créé un vide juridique qui réduit la capacité de planification, de gestion et de coordination concernant le réseau routier.
- **Des tentatives de coordination au niveau national et métropolitain.** En 2001, compte tenu de la crise des transports urbains et la volonté des acteurs à trouver un cadre de concertation pour assainir le secteur et faire face à la demande croissante de mobilité dans le District de Bamako, l'Etat avait créé par décret le Conseil National des Transports Publics de Passagers (CNTRAP), placé sous la responsabilité du ministre chargé des transports. Au niveau du District de Bamako, le Gouverneur a pris l'arrêté n°018/HC-DB du 26 juin 2001 portant création du Conseil Régional des Transports Publics de Passagers (CRTRAP). En plus de l'obligation qui est faite aux pouvoirs publics de consulter ces organes pour, entre autres, la détermination des lignes à desservir et leurs modalités techniques d'exploitations, la passation de conventions entre les autorités des collectivités territoriales et les transporteurs agréés et le contrôle de l'exécution de ces conventions, ... ils peuvent formuler des suggestions de leurs propres initiatives. Mais le CNTRAP et le CRTRAP n'ont jamais pu fonctionner convenablement du fait d'un manque d'appropriation de la part des acteurs du système⁴⁸.

⁴⁸ L'autorisation accordée en 2018 à l'entreprise Moto-Taxi dénommée TELIMAN est faite par la mairie du District sans consultation préalable du CRTRAP. Il en est de même pour la convention signée le 24 août 2019 entre la mairie du District et la société chinoise ZEV (Zhanzhi Kangsheng International Trading Beijing COLTD) dans le cadre de l'introduction de 50 bus dans le système actuel pour une phase pilote combiné à une étude de faisabilité.

| Secteur | | Aménagement urbain | Transport public | | | | | Espace public | | | | |
|---|--|---|--|---------------------------------------|--|------------------|-------------|--|---------------------------|---------------|--------------|--------|
| | | | Transport institutionnel collectif | Gares routières urbaines | Transport artisanal | | | Infrastructures routières et voiries | Gestion de la circulation | Stationnement | Modes actifs | |
| | | | Bus (lignes régulières) | | Minibus urbain | Taxis collectifs | Taxis motos | | | | Tricycles | Marche |
| Niveau stratégique <i>Que souhaitons nous réaliser, avec quelles ressources ?</i> | Elaboration de politique / Planification | District/CPAU + MATD/ADR + MHULS/DNU | Inexistant | | | | | | | | | |
| | Financement | Etat (MEF) | MTMU & District | Quasi-inexistant (théoriquement DNTT) | | Syndicats | | Inexistant : théoriquement MIE (DNR) | MTMU | Inexistant | | |
| Niveau tactique <i>Quels services doivent être développés pour atteindre ces objectifs ? Comment ?</i> | Règlementation | Loi 02-016 fixant les règles générales de l'Urbanisme | Etat & CT (Code de la route) | Inexistant | Etat & CT (Code de la route et Code des CT) | | | Inexistant | MSPC/CCR | | | |
| | Attribution des Licences, Permis et Contractualisation | Communes (signature) / DRU (instruction) | Contractualisation entre l'autorité et l'opérateur | | MTMU (DRTT) | | | Inexistant | Inexistant | Inexistant | Inexistant | |
| | Tarification | | | | Quasi-inexistant (théoriquement MTMU (DNTT)) | | | | | | | MIE/AR |
| | Infrastructure, Equipement | Etat (MEF) | | CT | Opérateurs | | | MIE : DNR (travaux neufs) et CT de Bamako (voiries communales) | MIE (DNR) | DNR | Inexistant | |
| Niveau opérationnel <i>Comment produire les services de manière efficiente ?</i> | Exploitation / Maintenance | | | CT de Bamako et syndicats/opérateurs | | | | AGEROUTE (institution du MIE) et CT de Bamako | Etat (DNR) | Inexistant | | |

| | |
|----------------|---|
| Problématique | Compétences non attribuées, non exercées ou conflit entre acteurs annihilant l'action |
| Insatisfaisant | Compétences pas suffisamment clairement définies et conflits latents entre acteurs |
| Satisfaisant | Compétences clairement définies |
| Non pertinent | |

| | |
|-------|--|
| MATD | Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation |
| MEF | Ministère de l'Economie et des Finances |
| MIE | Ministère des Infrastructures et de l'Equipement |
| MHULS | Ministère de l'Habitat, de l'urbanisme et du Logement social |
| MSPC | Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile |
| MTMU | Ministère des Transports et de la Mobilité Urbaine |
| DNR | Direction Nationale des Routes |
| DNTT | Direction Nationale des Transports Terrestres |
| DRTT | Direction Régionale des Transports Terrestres |
| DNU | Direction Nationale de l'Urbanisme |
| DRU | Direction Régionale de l'Urbanisme |
| ADR | Agence de Développement Régional |
| AR | Autorité Routière |
| CCR | Compagnie de Circulation Routière (Police) |
| CPAU | Cellule de Préfiguration de l'Agence d'Urbanisme |
| CT | Collectivités Territoriales |

Figure 24 | Matrice de la gouvernance des transports urbains de Bamako

| Secteur | | Aménagement urbain | Transport public | | | | Espace public | | | | | |
|---|--|--|--|--|-----------------------|---|--|---|---------------------------|--------------------------------|--------------|------|
| | | | Transport institutionnel collectif (bus) | Gares routières urbaines | Transport artisanal | | | Infrastructures routières et voiries | Gestion de la circulation | Stationnement | Modes actifs | |
| | | | | | Minibus (interurbain) | Taxis collectifs | Tricycles | | | | Marche | Vélo |
| Niveau stratégique <i>Que souhaitons nous réaliser, avec quelles ressources ?</i> | Elaboration de politique / Planification | Services de l'état (service DRU (MHUMS) + Ville de Kayes | Inexistant | Existe dans le SDAU de la ville de Kayes mais non respectée | | Inexistant ou non opérationnel | | | | | | |
| | Financement | Ville de Kayes (appui éventuel de l'Etat) | Etat | Faute de ressources de la ville, les transporteurs aménagent des parcs individuels | | Inexistant | Etat et la Ville de Kayes sur les voiries communales | Limité à cause du manque de ressources de la ville de Kayes | | | | |
| Niveau tactique <i>Quels services doivent être développés pour atteindre ces objectifs ? Comment ?</i> | Règlementation | Loi nationale fixant les règles générales de l'Urbanisme | Ville de Kayes et Direction régionale des Transports | Ville de Kayes et Direction régionale des Transports | | Ville de Kayes et Direction régionale des Transports | Inexistant | Code de la route mis en application par le MSPC/la CCR | | | | |
| | Attribution des Licences, Permis et Contractualisation | Collaboration entre la commune et la DRU | Contractualisation entre l'autorité et l'opérateur | Inexistant | | Ville de Kayes et Direction régionale des Transports | | Inexistant | | | | |
| | Tarifification | | | | | Inexistant | | | | | | |
| | Infrastructure, Equipement | Commune urbaine de Kayes | | Les parcs individuels des transporteurs sont soit des espaces affectés temporairement par la ville, soit des locations à la charge des transporteurs | | Inexistant (théoriquement Ville de Kayes) | MIE et Ville de Kayes sur les voiries communales | | Ville de Kayes | Direction Nationale des Routes | Inexistant | |
| Niveau opérationnel <i>Comment produire les services de manière efficiente ?</i> | Exploitation / Maintenance | | Ville de Kayes et syndicats/opérateurs | | Opérateurs | AGEROUTE (relevant du MIE) et Ville de Kayes sur les voiries communales | Etat et ville de Kayes | | Inexistant | | | |

Compétences définies par la loi n°2018-003 du 31 janvier 2018 portant modification de la loi n°2007-011 du 13 mars 2007

| | |
|--|--|
| Observations | non opérationnel |
| Modification projetée de la loi de décentralisation N°2019-006 : compétences partagées entre commune et Etat | Modification projetée de la loi de décentralisation N°2019-006 : Nouvelle compétence de la commune |

Problématique
Insatisfaisant
Satisfaisant

Non pertinent

Compétences non attribuées, non exercées ou conflit entre acteurs annihilant l'action
Compétences pas suffisamment clairement définies et conflits latents entre acteurs
Compétences clairement définies

Figure 25 | Matrice de la gouvernance des transports urbains de Kayes

- **Une volonté politique de prendre en main les questions de mobilité urbaine.** En mai 2019, le Ministère des Transports a changé son nom en Ministère des Transports et de la Mobilité Urbaine (MTMU) pour afficher la volonté de traiter, de manière urgente, la question de la mobilité urbaine. Depuis son arrivée, en mai 2019, les nouvelles autorités du MTMU travaillent autant dans la recherche de solutions aux urgences de la mobilité urbaine que dans une vision sur le long terme. En juillet 2019, le Ministre a rassemblé les acteurs impliqués en matière de mobilité urbaine dans la capitale. Cet effort de coordination a permis de définir des objectifs conjoints à court, moyen et long terme qui peuvent servir d'appui pour une réforme institutionnelle et une meilleure coordination opérationnelle.

| Forces | Faiblesses |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Fort intérêt de la part du gouvernement pour les problématiques de mobilité urbaine ■ Création récente du SMIB (Grand Bamako) ■ | <ul style="list-style-type: none"> ■ Chevauchement des compétences au niveau du district de Bamako ■ Manque de ressources (financières, humaines et matérielles) empêche la mise en place efficace de programmes. ■ Peu d'initiatives en faveur des villes secondaires |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Mise en place d'un groupe de travail sur la mobilité urbaine. ■ Processus de décentralisation et l'objectif de transfert des ressources budgétaires vers les collectivités territoriales | <ul style="list-style-type: none"> ■ Non coordination des acteurs institutionnels ■ Tendance à vouloir créer de nouvelles institutions pour chaque problème plutôt que de s'appuyer sur l'existant et donc la possibilité de voir la fragmentation institutionnelle s'exacerber. |

Figure 26 | Matrice FFOM de la structuration institutionnelle de la mobilité urbaine au Mali

2.2 Sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain

- **Les ressources fiscales liées à l'exploitation des infrastructures routières** proviennent des redevances prélevées en fonction de la consommation de carburant (principalement), des péages et des pesages. Les redevances pour l'usage de la route ne distingue pas le transport urbain du transport en général. Ces ressources sont gérées par l'Autorité Routière dépendant du Ministère des Infrastructures et de l'Équipement à travers, principalement, un fonds appelé « Fonds d'Entretien Routier » qui perçoit :
 - l'équivalent de 35 FCFA par litre de carburant acheté ;
 - le revenu des péages sur les routes nationales ;
 - les redevances de la charge à l'essieu.

L'Autorité Routière s'occupe uniquement du financement et n'intervient pas dans l'exécution. Les ressources sont mises à disposition de l'AGEROUTE pour leur entretien des infrastructures routières. Les collectivités locales n'ont pas d'accès au fonds.
- **Les revenus issus de l'immatriculation et de l'exploitation des véhicules**, vont directement dans les caisses du trésor public. Une partie des recettes est perçue au titre des prestations de la DNTTMF (il faut considérer en 2018, 850 millions de FCFA dans le district de Bamako). Une autre partie correspond à des redevances de sécurité routière perçues pour le compte de l'ANASER sur les permis de conduire, la carte grise et l'immatriculation (400 millions de FCFA, dans le district de Bamako).
- **Les ressources tirées des titres de transport** (agrément et autorisations de transport) qui se caractérisent par leur modicité aussi bien pour les véhicules que pour les opérateurs de transport (personnes physiques ou morales) ;

- les recettes tirées de l'exploitation (et donc directement perçues par le secteur artisanal) qui ne rentrent pas dans le circuit de financement institutionnelle (elles ne peuvent donc pas être réellement utilisées dans le contexte actuel) ;
- **Les collectivités locales ne disposent pas à l'heure actuelle de ressources suffisantes permettant de répondre aux besoins en termes d'investissement.** Si les taxes locales représentent une part plus faible de leurs ressources, leurs budgets cumulés indiquent une proportion plus importante que d'autres pays de la sous-région (Figure 27). Pour conforter le processus de décentralisation, un transfert progressif de ressources budgétaires de l'Etat aux collectivités territoriales a été annoncé : le gouvernement s'était ainsi engagé à transférer 30% des recettes budgétaires à l'horizon 2018.

| | Pop. / Urban pop. 2018 | SNG spending % of total public spending* | Tax revenues as % of SNG's total revenues* | | | | | | | |
|----------------------------|---------------------------|--|--|---|---|---|---|---|---|---|
| Morocco ² | 36,0 M / 62% | 11,8% | 30% - 35% | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Mali ¹ | 19,0 M / 42% | 8% | 20% - 30% | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Senegal ¹ | 15,8 M / 47% | 4% | 60% - 70% | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Burkina Faso ¹ | 19,7 M / 29% | 4% | 30% - 40% | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Côte d'Ivoire ¹ | 25,0 M / 51% | 4% | 40% - 50% | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Benin ¹ | 11,5 M / 47% | 3,7% | 40% - 50% | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Togo ¹ | 7,8 M / 42% | 2,3% | 60% - 70% | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Niger ¹ | 22,4 M / 16% | 2,3% | 70% - 80% | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

Figure 27 | Comparaison des revenus et dépenses (en %) des collectivités locales de différents pays africains⁴⁹

- **L'investissement dans les transports publics est uniquement privé et s'avère insuffisant.** Répondant aux logiques d'exploitation du secteur artisanal, les propriétaires privés vont préférer investir peu dans le système et, dans ce cadre, le renouvellement des services ou le développement d'une offre qualitative ne s'opère pas. L'accompagnement de l'Etat dans l'acquisition de nouveaux véhicules se limite souvent à une exonération de la TVA pour les véhicules neufs, mais cet avantage concerne peu les services de transport collectif qui utilisent pour la plupart des véhicules d'occasion.

Actuellement, les services de transport urbain sont entièrement artisanaux. Le financement de ces services passe donc par des sources de financement privées :

- Autofinancement (majoritaire) épargne personnelle et/ou familiale (véhicule presque toujours d'occasion) ;
- Don d'un membre de la famille ;
- Crédit-bail du propriétaire de véhicule : « travailler-payer » ;
- Peu de recours au crédit bancaire : organismes financiers par nature méfiants car manque de garanties des opérateurs artisanaux.

Cependant, les besoins de financement sont importants. Tout renouvellement du parc devra passer par des efforts financiers que les opérateurs actuels ne peuvent pas fournir. Un accompagnement par les acteurs institutionnels est donc nécessaire.

Le schéma suivant présente une synthèse du circuit de financement pour le Mali :

⁴⁹ Hochet et al. (2014). Livre blanc de la décentralisation financière dans l'espace UEMOA.

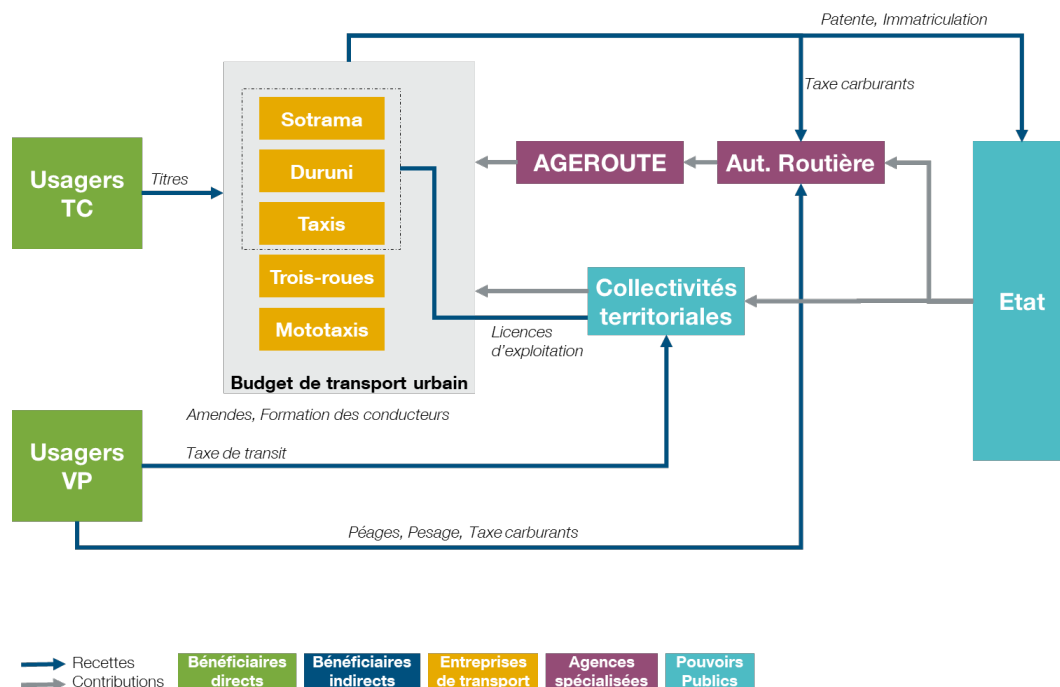


Figure 28 | Schéma de financement de la mobilité urbaine au Mali

| Forces | Faiblesses |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Engagement de l'Etat dans la recherche de sources de financement (externes) pour des projets et des programmes Existence d'une agence disposant de ressources dédiées à l'entretien et l'investissement des routes | <ul style="list-style-type: none"> Manque de ressources financières internes au secteur des transports urbains Difficultés dans le transfert de ressources vers les collectivités locales |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> Nouveaux projets de transport urbain sous forme de PPP (Métrobus/BRT, Tramway, BRT,...) | <ul style="list-style-type: none"> Difficultés d'attirer de ressources externes pour financer la part du secteur privé (PPP) Problèmes dans la capacité d'absorption par les entités des fonds mobilisés |

Figure 29 | Matrice FFOM du financement de la mobilité urbaine au Mali

2.3 Performance et usage du transport public

Comme c'est le cas dans beaucoup de villes d'Afrique subsahariennes, les transports publics de voyageurs dans les villes maliennes n'ont jamais fait l'objet d'une politique bien conçue et mise en œuvre avec efficacité et efficience.

- Une absence de service de transport public institutionnel.** Comme dans beaucoup de villes africaines, le transport public institutionnel n'a pas survécu au mode de gestion public, aux tarifs trop faibles, à la congestion et/ou à la concurrence des modes de transport artisanaux. Le déploiement d'un système de transport plus capacitaire nécessitera la mise en place de toutes les mesures d'accompagnement nécessaires pour garantir la performance du transport public.
- Un transport artisanal auto-organisé efficace pour les opérateurs.** Sa capacité reconnue d'adaptation et d'auto-organisation permet d'offrir aux usagers un minimum d'offre de service : transport mixte, desserte des quartiers périphériques enclavés, service à la demande, etc. Toutefois cela se fait, dans le non-respect de la réglementation (manque de pièces administratives, usage de prête-noms, non-respect des normes de sécurité, ...) avec une faible qualité du service

offert ; dans des véhicules vétustes particulièrement polluants, etc. L'efficacité de ces services est avant tout définie par le revenu généré pour les opérateurs.

- **A Bamako, une tentative d'améliorer la performance des Sotrama.** Avec l'anneau Sotrama, le district a cherché à améliorer la performance du transport artisanal en dédiant des voies de circulation aux minibus autour du centre-ville. Cette initiative n'a finalement pas été concluante, du fait notamment de l'utilisation de l'espace réservé à d'autres fins.
- **Une évolution vers des véhicules moins capacitaires...** Les taxis collectifs et les mototaxis se sont fortement développés ces dernières années à Bamako. Dans une perspective de rentabilité, les opérateurs ont fait évoluer le type de véhicules utilisés. L'accroissement de la congestion pourrait conduire à renforcer cette dynamique déjà observée dans d'autres villes du continent.
- **... notamment dans la périphérie.** Malgré leur incursion dans les quartiers périphériques souvent très difficiles à desservir du fait de l'inexistence ou de la mauvaise qualité des infrastructures routières, les minibus ne desservent pas tous les quartiers. Le développement des deux-roues motorisés et des tricycles constitue aujourd'hui un moyen de déplacement privilégié des Bamakois à cause de leur souplesse et de leur faible coût.
- **Des villes secondaires dépendantes du transport artisanal.** Dans les villes secondaires, les rares services à la disposition des populations sont des taxis collectifs, des tricycles utilisés pour transporter une dizaine de personnes ou des moto-taxis. Ils ne font l'objet d'aucune planification ni supervision. Les autorités étatiques et municipales se contentent de prélever les taxes et redevances auxquels ils sont assujettis. Les usagers qui ne disposent d'aucun moyen de déplacement (voiture particulière, vélo, moto, cyclomoteur, ...) restent captifs d'une offre de service de transport artisanal inconfortable et peu sûre.

| | |
|--|---|
| <p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Existence de service de transport artisanal ■ A Bamako, tentative de dédier des voies aux minibus en centre-ville dont il faut tirer les enseignements <p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ A Bamako, projets de transport de masse ou de renouvellement de la flotte de minibus pouvant permettre de fédérer les acteurs autour de projet de professionnalisation | <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Absence de transport public institutionnel à Bamako et dans les villes secondaires ■ Difficultés dans le transfert de ressources (fonds) vers les collectivités locales ■ Très faible implication des pouvoirs publics dans la réglementation du transport artisanal <p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Développement des taxis collectifs, des tricycles et des mototaxis qui rendent l'offre encore plus difficile à organiser ■ Auto-organisation du transport artisanal difficile à réformer |
|--|---|

Figure 30 | Matrice FFOM de la performance et de l'usage du transport public

2.4 Participation du secteur privé dans la gestion du transport urbain

Les organisations du transport artisanal

La participation du secteur privé dans la gestion du transport urbain prend forme avant tout à travers les activités de transport artisanal. Les organismes de représentation de la profession servent d'instances de coordination et de dialogue.

- **Les conducteurs de Bamako sont regroupés au sein de deux grands syndicats** dont l'un regroupe 90% des conducteurs à lui seul. D'autres syndicats de petite taille et de portée limitée existent notamment dans les villes secondaires. Les syndicats s'organisent de manière très pyramidale : les comités d'une ville sont fédérés en sections ; ensuite, les sections se rencontrent pour se coordonner au niveau régional et, enfin, le niveau régional est représenté au niveau national.
- **Les syndicats, par une absence ou inadéquation de cadre réglementaire institutionnel, viennent remplacer les autorités et deviennent de facto les organisateurs du secteur des transports collectifs urbains.** Avec un accès à la profession excessivement souple, comme est

le cas du Mali, les syndicats optent souvent pour contrôler les gares et les lignes correspondantes et introduisent certaines restrictions pour les véhicules, les propriétaires et, surtout, les conducteurs.

- **Le Conseil Malien des Transports Routiers (CMTR) permet le dialogue entre l'Etat et le secteur privé.** Cet établissement public créé par une loi et géré par des transporteurs est placé sous la tutelle du MTMU. Il joue un rôle important d'intermédiaire entre l'Etat et les transporteurs. Le CMTR regroupe les transporteurs urbains et interurbains. Si le CMTR vise à créer des liens et représenter les acteurs du secteur, le lien avec les syndicats du transport n'est, pour l'instant, pas suffisamment clair et, est donc une source potentielle de conflit. Néanmoins, son existence présente désormais des avantages en tant qu'interlocuteur pour les transporteurs face à l'Etat voire aux collectivités territoriales.

La participation de la société civile

La société civile – comprise comme un ensemble large qui regroupe usagers, commerces, ONG, instituts universitaires et de recherche et autres acteurs – est peu présente et peu organisée en ce qui concerne le sujet de la mobilité urbaine.

- **Les comités de développement des quartiers de Bamako** ne s'intéressent pas uniquement aux questions de la mobilité urbaine, mais elles couvrent un éventail très large de sujets. Actuellement, les autorités estiment à 70 le nombre de comités dans la ville. Ces comités sont reconnus par le District de Bamako et deviennent ainsi les interlocuteurs entre les habitants des quartiers et les responsables du District. Dans ce cadre, sont organisés des consultations publiques. Aucune n'a pour l'instant été menée sur le thème de la mobilité. Néanmoins, les comités, sans immixtion des responsables de la collectivité, ont aussi amorcé des discussions avec les syndicats de transporteurs qui les consultent – de manière informelle – régulièrement au sujet des limitations de vitesse et les horaires des services.
- **Les associations de consommateurs ou les ONG n'interviennent pas sur les questions de mobilité urbaine.** Deux associations de consommateurs existent mais elles n'interviennent pas dans les sujets de mobilité urbaine. De même, il n'y a pas d'ONG qui traite ces sujets. Néanmoins, récemment, des expériences de participation de la société civile dans le cadre de projets sur les services d'eau potable ont été mis en place à travers une coalition de la société civile au niveau national qui peut servir de pont pour amorcer une participation plus importante sur les sujets en lien avec la mobilité.

| | |
|--|---|
| <p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Existence de syndicats de transporteurs constitués pour le dialogue avec les autorités ■ Existence d'associations de quartiers (comités) et dialogue en cours entre acteurs de la société civile | <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Manque d'associations pour la mobilité urbaine ■ Faible visibilité des structures de la société civile qui existent et faible reconnaissance des interlocuteurs |
| <p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Processus en cours de développement, possibilité encore envisageable d'inclure la société civile | <p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Manque de compréhension et de maîtrise des enjeux concernant la mobilité urbaine |

Figure 31 | Matrice FFOM de la participation du secteur privé dans la gestion du transport urbain

2.5 Planification multimodale et fonctionnement des centres-villes

La planification de l'urbanisme

Depuis les années 2000, un important changement a eu lieu en ce qui concerne la planification urbaine au Mali. Auparavant, les réflexions étaient avant tout sectorielles et le développement se faisait en enchaînant des projets plutôt qu'en suivant un plan stratégique.

- **De nombreux Schémas directeurs d'urbanisme ont été réalisés, mais ils ont rarement été mis en œuvre et ils n'ont pas été révisés.** 101 villes du pays disposaient de schémas directeurs d'urbanisme, mais très peu les ont réellement mis en œuvre et beaucoup sont devenus obsolètes sans être révisés. Ainsi, l'échéance du dernier schéma d'urbanisme de Bamako a été dépassée en 2005 et il n'y a pas eu de révision depuis.
- Il est maintenant prévu que l'Etat définisse, à travers un **Schéma National d'Aménagement du Territoire, une vision pour le développement urbain** et que les collectivités locales la rendent opérationnelle à travers les Schémas d'Urbanisme qui seront détaillés par des Plans d'Urbanisme Sectoriel. Il est prévu dans ces schémas d'urbanisme un chapitre sur la mobilité urbaine.
- **Un processus d'approbation des projets par les collectivités locales a été mis en place.** Le Conseil communal doit toutefois être obligatoirement consulté pour la réalisation de tout projet d'aménagement ou d'équipement sur le territoire de la commune porté par l'Etat ou de toute autre collectivité, organisme public ou privé. Selon les élus et fonctionnaires municipaux, cela n'est toujours pas le cas. De la même manière, le Conseil communal est également tenu de recueillir obligatoirement l'avis des conseils de villages, de fractions et/ou de quartiers concernés avant toute délibération sur entre autres : la voirie, le transport public, etc.⁵⁰
- **Les collectivités locales ont de faibles moyens humains pour piloter le processus de planification.** Les responsabilités en matière de planification restent la plupart du temps au niveau de l'Etat, à l'exception du District de Bamako qui a très récemment configuré une Cellule de Préfiguration de l'Agence d'Urbanisme. Ainsi, dans les faits les collectivités sont les maîtres d'ouvrage mais, des incohérences persistent parfois du fait notamment des mécanismes de financement.
- **La création d'une structure intercommunale pour le Grand Bamako** permet de porter la planification stratégique à l'échelle métropolitaine. Depuis 2010, une réflexion sur le développement urbain durable de Bamako a été portée (Forums Urbains de 2010 et les Ateliers de Cergy de 2014, etc.). Elle a permis d'étoffer une vision appelée « Bamako Horizon 2030 » qui doit être portée par le Syndicat mixte inter-collectivités de Bamako (SMIB) récemment créé.

La planification de la mobilité urbaine

- Actuellement, **les villes du Mali n'ont pas de Plan de Mobilité Urbaine** (ou Plan de Déplacements Urbains), ni de projets en cours pour s'en doter. Le portage institutionnel même d'une telle dynamique de planification n'est pas défini. Le processus de décentralisation – récent et encore en cours – s'est principalement centré sur une réorganisation des responsabilités en termes de planification et construction d'infrastructures, plus que sur les sujets de services de transport.
- **Les problèmes de mobilité urbaine sont donc traités à travers des projets** (souvent d'infrastructure) qui, sans suivre un plan stratégique, peuvent parfois être contradictoires. Cette situation renforce les conflits potentiels entre institution. Pour Bamako, on peut citer :
 - Le quatrième pont à l'Ouest de Bamako qui doit relier la route de Kati avec la route de Kalaban et qui démontre l'urgence de proposer des solutions pour relier les deux rives de la ville sans surcharger la voirie disponible dans le centre-ville.
 - Les projets de gestion du trafic annoncés par le GTMU très récemment et qui visent à réduire la congestion dans les zones centrales où les activités de la ville sont concentrées.
 - Le projet de tramway qui avait au début des années 2010 comme objectif déclaré de répondre à la demande actuelle et au besoin de disposer de solutions de transport de masse, en même temps que la croissance de la mobilité est anticipée. Ce projet avait été conçu pour guider le développement urbain le long de deux axes principaux.

⁵⁰ Décret n°2017-0818/P-RM du 26.09.2017 portant approbation du document cadre de politique nationale de décentralisation et son plan d'actions 2017-2021.

- **Plusieurs projets d'envergure sont actuellement en concurrence à Bamako.** Soutenu par des partenaires étrangers, ils cherchent tous à résoudre des problèmes de mobilité dans la ville. Si certains sont compatibles, ce n'est pas le cas pour tous. Leur sélection et coordination sont un des enjeux principaux pour Bamako. On peut lister comme projets majeurs :
 - Un TCSP du District de Bamako, appuyé par des bailleurs de fonds chinois, piloté par la Mairie de Bamako et au stade de préféabilité. Une société mixte de transport, détenue à 60% par un concessionnaire automobile, a été créée en août 2019.
 - Un BRT pour Bamako, projet présidentiel appuyé par la coopération turque (Métrobus), reliant la gare de Railda au Stade du 26 mars, empruntant le pont du Roi Fahd. Un protocole a été signé en décembre 2019 entre le gouvernement Malien et un groupe privé turc.
 - Des bateaux-bus reliant les deux rives de la ville, appuyé par des fonds sud-africains.
 - Le renouvellement du parc des minibus, dans le cadre d'un partenariat public-privé.
- **Les villes secondaires reçoivent comparativement moins de projets d'envergure que Bamako.**

L'organisation multimodale de l'espace

- **Des modes actifs insuffisamment pris en compte dans la planification des territoires et la gestion de l'espace public.** L'un des principaux problèmes pour l'organisation multimodale de l'espace au Mali est le manque de prise en compte des modes actifs, notamment des piétons (qui représentent au moins un déplacement sur deux). Les aménagements, quand ils existent, sont mal utilisés. Ils sont récupérés pour des activités commerciales ou le stationnement de modes motorisés. Dans les périphéries des villes, les espaces pour les piétons sont pratiquement inexistantes. Une grande majorité des réseaux de voirie secondaire et tertiaire n'est pas revêtu et les piétons, même majoritaires, ne sont ni prioritaires ni protégés. Aucun projet de sensibilisation sur la place des piétons ou le rôle du vélo dans la mobilité urbaine n'a été lancé au Mali.
- **La gestion du stationnement et du trafic est mal maîtrisée dans toutes les villes maliennes.** A Bamako, le dernier plan de circulation date de 1988 et se limitait au centre-ville. Les embouteillages y sont devenus tellement problématiques que la gestion de la circulation a été le premier chantier du GTMU. Quant au stationnement, il n'est géré ni dans l'espace ni dans le temps. Les conducteurs profitent d'un cadre excessivement laxiste pour stationner sur les espaces dédiés aux piétons. Gros porteurs, minibus (ou autres modes de transport collectif), véhicules particuliers et motos excluent les piétons de leurs espaces dédiés. Les secteurs d'activité intense sont particulièrement atteints par ce problème : les zones environnantes aux marchés et centres de santé sont, de fait, des grandes zones de stationnement pratiquement gratuit et non maîtrisé. Aucun parking de grande capacité (public ou privé) n'existe dans les zones urbaines.

| Forces | Faiblesses |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Taux de motorisation et le niveau de congestion n'ayant pas encore atteint une limite critique | <ul style="list-style-type: none"> ■ Schémas Directeur d'Urbanisme obsolètes ■ Absence d'outils de planification de la mobilité, de la circulation et du stationnement ■ Gestion de l'espace public au détriment des piétons (et celle des modes actifs dans un sens plus large), et au profit des commerces |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Perspectives d'implication plus forte des collectivités territoriales dans la planification et la mise en œuvre des plans ■ Création du Syndicat mixte inter-collectivités de Bamako (SMIB) qui permettra de faire de la planification à l'échelle métropolitaine ■ Plusieurs projets en cours ou en processus de réflexion qui peuvent permettre de structurer les réseaux de transport | <ul style="list-style-type: none"> ■ Expansion incontrôlée des zones urbaines ■ Risque de développement rapide de la flotte de deux-roues motorisés |

Figure 32 | Matrice FFOM de la planification multimodale et fonctionnement des centres-villes

2.6 Thématiques transversales

Environnement et qualité de vie

En général, les pays africains ne sont pas les premiers émetteurs mondiaux ni les premiers pollueurs de la planète, néanmoins les rares mesures de la qualité de l'air montrent une situation critique. Par exemple, selon des données de 2004 et 2008, la concentration de NO_x dépasse fréquemment les normes établies par l'OMS (voir figure ci-dessous). La concentration de NO_x dans l'air est liée à la qualité des carburants, et notamment du diesel.

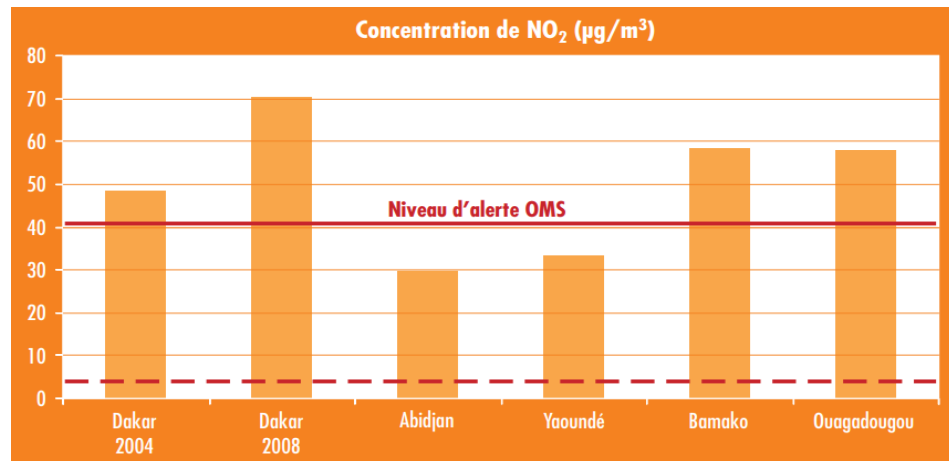


Figure 33 | Concentration de NO₂ dans certaines villes africaines (source : Liousse et Galy-Lacaux, 2010)

Sur le même registre, les mesures sur les particules fines présentes dans l'air montrent des taux supérieurs aux taux acceptés à l'international. Le carbone suie, issu d'une combustion inefficace de carburants, atteint des niveaux critiques à Bamako :

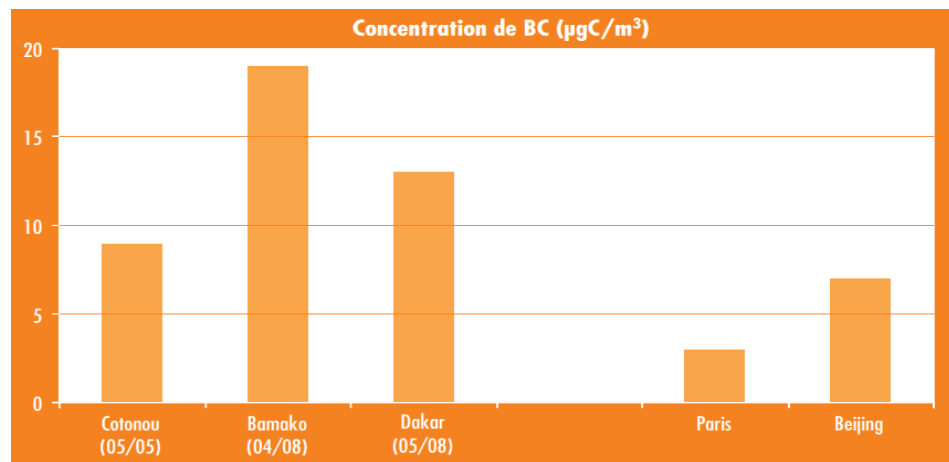


Figure 34 | Concentration de carbone suie dans certaines villes (source : Liousse et Galy-Lacaux, 2010)

L'étude sur la qualité de l'air à Bamako (Ginger-Burgeap, 2019) désigne le trafic routier comme un des principaux responsables de la pollution atmosphérique⁵¹. Il est responsable de 82% des émissions de NO_x, 58% des émissions de COV, 52 % des émissions de SO₂ et 43 % des émissions de PM10.

L'étude révèle aussi que la contribution du trafic routier aux émissions de SO₂ découle directement de la consommation de carburants peu raffinés, riches en soufre.

⁵¹ Polluants considérés par l'étude : monoxyde de carbone (CO), composés organiques volatils (COV), oxydes d'azote (NO_x), polluants atmosphériques (PM10), dioxyde de soufre (SO₂).

Sans une intervention urgente et soutenue sur le temps, les conditions ne feront que s'aggraver. Ainsi, le Mali, dans les engagements de 2018 du Green Climate Fund, s'adresse aux conséquences sur les émissions et la pollution directement liées aux transports. En ce qui concerne le transport urbain, les actions prévues sont :

- le contrôle des émissions par les véhicules motorisés (y compris les tricycles et les motos individuelles ou non) à travers une application rigoureuse du contrôle technique ;
- le renouvellement du parc automobile couplé à l'interdiction d'importer les véhicules d'occasion dépassant un certain âge ;
- l'utilisation du biocarburant ;
- le développement du covoiturage ;
- la promotion de moyens de transport électrique ;
- le développement du réseau de transport urbain et péri-urbain, avec l'utilisation de transports collectifs capacitaires.

L'objectif ultime est d'amorcer une adaptation aux changements climatiques à venir. Actuellement, la problématique de l'environnement et de la qualité de vie dans le secteur de la mobilité a tendance à être mise en retrait par les urgences quotidiennes. Il est toutefois démontré que la pollution présente un réel enjeu de santé publique.

Aujourd'hui, dans les villes maliennes, certaines actions n'ont pas encore été amorcées :

- **La pollution n'est pas mesurée de manière quotidienne** à Bamako et dans les grandes villes du pays. Pourtant, comme la plupart des villes africaines, le taux de motorisation est relativement faible, mais les niveaux de pollution sont très élevés, en raison, en partie, de véhicules vieillissants, des carburants de mauvaise qualité et d'une part prépondérante de motos (qui utilisent des moteurs deux-temps, considérés comme problématiques). Un travail sur plusieurs axes, comme annoncé dans les intentions citées ci-dessus, est nécessaire.
- **L'enjeu de maîtrise de la pollution n'est pas pris en compte.** Des mesures d'incitation au renouvellement du parc de véhicules et pour l'amélioration de la qualité des carburants peuvent être mis en place à moindre coût par rapport aux bénéfices. A ce stade, ces enjeux ne semblent pas considérés comme une priorité pour les décideurs du pays ni pour les collectivités locales.

Sécurité routière

Malgré qu'elles soient parcellaires, les données collectées par l'ANASER expriment un problème grave en matière de sécurité routière.

En comparaison avec les autres pays de la région, le Mali présente des données moyennes en termes de sécurité routière (voir image ci-dessous). Cependant, toute la région reste dans une zone où les accidents mortels de la route sont au-dessus de la moyenne mondiale.

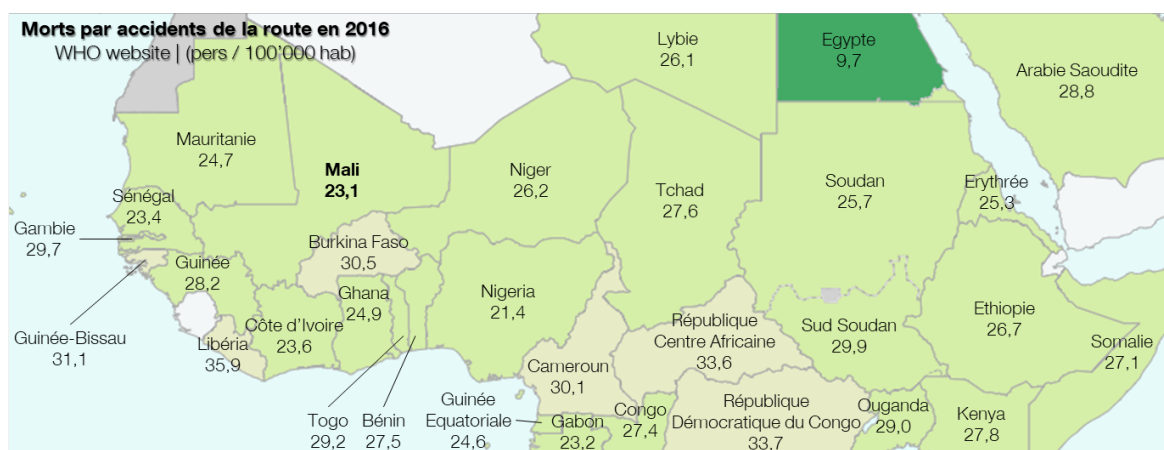


Figure 35 | Données de l'OMS sur les accidents mortels nationaux dans la région

Les données concernant le District de Bamako montrent une augmentation soutenue des accidents et ce que tenant en compte que certaines données peuvent être fortement sous-estimées. Pour exemple, entre 1995 et 2011, le nombre d'accidents de la route est passé de 412 à 2 579, avec un pic en 2007 (2 933 accidents). De même, le nombre de décès a été multiplié par 4 (de 56 en 1995 à 194 en 2011).

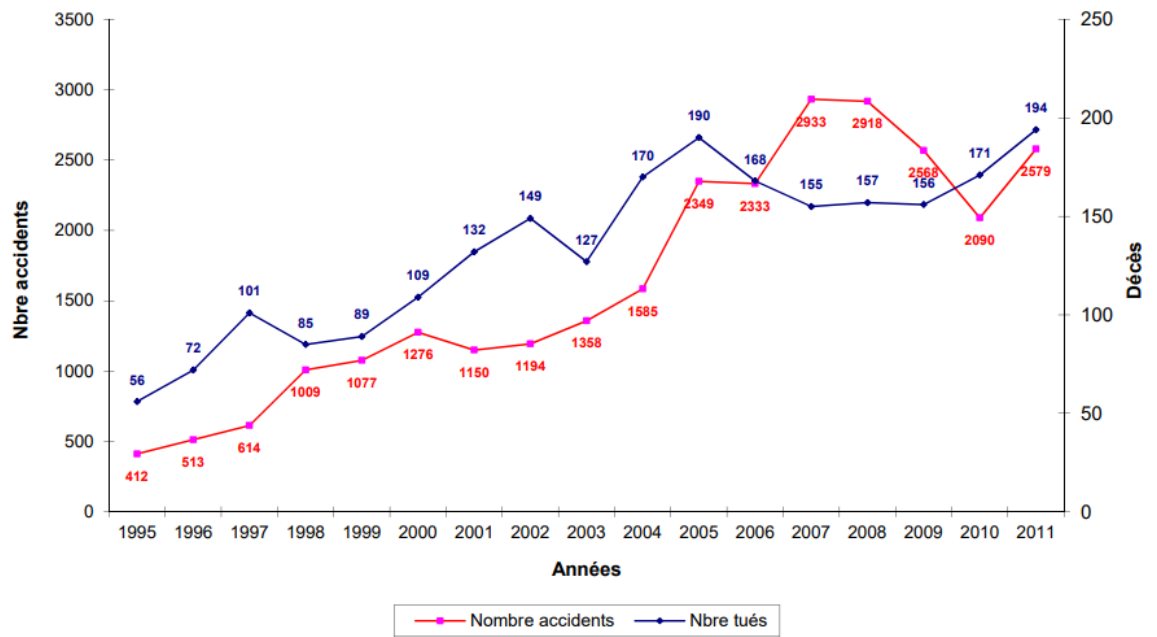


Figure 36 | Evolution du nombre d'accidents et du nombre de décès à Bamako entre 1995 et 2011⁵²

La mise en place de l'ANASER démontre une prise en main de la situation. Les changements ne peuvent pas être immédiats, notamment à cause d'un contexte particulier :

- Il existe une réelle **vulnérabilité des piétons et des deux-roues** motorisés qui constituent les principales victimes de la route. Les conflits entre ces usagers et les voitures, Durunis et, surtout, Sotramas sont courants et dangereux. Un meilleur partage de l'espace de la voirie, avec des trottoirs disponibles pour les piétons et une meilleure gestion du stationnement sont les bases d'une amélioration de la situation pour protéger les usagers les plus vulnérables.
- **le développement rapide des tricycles** dans les villes secondaires est source d'une importante insécurité. La vétusté et la surcharge des véhicules, l'état d'usure des routes et l'incivisme contribuent à l'alourdissement d'un bilan déjà lourd. Il est nécessaire de développer une réglementation adéquate (mais non pas uniquement restrictive) et mener des campagnes de communication (ce que l'ANASER fait déjà) pour sensibiliser sur le problème.
- **Le développement d'un système exhaustif fiable de collecte de données** sur la sécurité routière est un préalable à la mise en place de politique publique en la matière.

⁵² Sanogo (2017), op. cit.

Synthèse

Les populations urbaines du Mali rencontrent beaucoup de difficultés pour accéder aux équipements, aux services urbains et aux opportunités d'emplois. Si cette situation demeure encore réversible sans grands dommages pour les villes secondaires, elle est extrêmement préoccupante dans l'agglomération bamakoise.

Face aux difficiles conditions pour se déplacer dans les villes maliennes, tout mode confondu, il se développe de plus en plus des solutions individualistes (voitures particulières, motos, tricycles, ...) voire des transports collectifs de faible capacité et sous l'emprise d'opérateurs artisanaux. Au même moment, les modes doux (marche, vélo, ...), sont peu considérés dans les projets d'infrastructures et d'aménagements urbains.

Au regard des ambitions nationales de promouvoir un développement durable et inclusif, il devient dès lors nécessaire et urgent d'agir sur chacune des thématiques de l'étude en vue d'impulser les changements souhaités dans la manière de penser l'accessibilité et la mobilité urbaines.

Les grands enjeux issus de ce diagnostic consiste à :

- maîtriser les distances parcourues par une organisation urbains rationalisée ;
- privilégier les véhicules de plus grande capacité pour le transport public ;
- organiser l'espace public pour permettre une cohabitation harmonieuse de toutes les formes de mobilité ;
- encadrer et accompagner tant le développement urbain que les outils de la mobilité et garantir une complémentarité et une cohérence des actions ;
- trouver des mécanismes de financement pérennes permettant une mise en œuvre efficace et efficience des solutions.

Plusieurs actions sont déjà à l'œuvre allant en ce sens (politique de décentralisation souhaitée plus engagée sur la responsabilisation des collectivités territoriales, mise en place du Groupe de Travail sur la Mobilité urbaine, création du Syndicat Mixte Intercollectivités de Bamako, projets de transports, révisions de schémas directeurs d'Aménagement et d'urbanisme, ...). La politique de mobilité urbaine devra bien sûr en tenir compte pour faire des propositions cohérentes s'articulant autour d'elles.

Annexe – Grille de lecture de la matrice de la Gouvernance

| Secteur | | Aménagement urbain | Transport public | | | | | Espace public | | | | |
|--|---|---|---|--|---|--|--|--|---|--|---|------|
| | | | Transport institutionnel collectif (train, métro, bus, bateaux, etc) | Gares routières | Transport artisanal collectif | | Taxis (voitures, motos, trois-roues) | Infrastructures routières et voiries | Gestion de la circulation | Stationnement | Modes actifs | |
| | | | | | Professionnalisé | Non-professionnalisé (minibus, voitures) | | | | | Marche | Vélo |
| Niveau stratégique <i>Que souhaitons nous réaliser, avec quelles ressources ?</i> | Elaboration de politique / Planification | Définition d'un Schéma Directeur d'Urbanisme | Définition d'un projet de ligne ou de réseau | Planification des gares routières | Définition d'un réseau ou de points d'arrêts | | Définition d'un schéma directeur des infrastructures routières | Définition d'une stratégie de gestion de la circulation (plan de circulation, modulation du trafic, stratégie de régulation lumineuse, etc.) | Définition d'une stratégie de stationnement | Elaboration d'une politique de promotion des modes actifs et d'un plan d'infrastructures | | |
| | Financement | Financement de projets urbains | Financement de l'investissement et du déficit d'exploitation | Financement de ces infrastructures | Prime à la casse, ou programme de renouvellement | | Financement des infrastructures et des équipements | | | | | |
| Niveau tactique <i>Quels services doivent être développés pour atteindre ces objectifs ? Comment ?</i> | Règlementation | Cadre réglementaire de l'urbanisme | Supervision et réglementation des services de transport public | | | | Définition de standard de construction | Définition d'un cadre réglementaire (code de la route) et mise en application par les forces de l'ordre | | | | |
| | Attribution des Licences, Permis et Contractualisation | Permis de construire | Contractualisation entre l'autorité et l'opérateur | | Attribution des licences d'exploitation | | | | Contractualisation avec des opérateurs de stationnement | | | |
| | Tarification | | Politique tarifaire envers les usagers | Politique tarifaire envers les transporteurs | Politique tarifaire envers les usagers | | Péages | Tarification du stationnement sur voirie ou en ouvrage | | | | |
| | Infrastructure, Equipement | Infrastructures de réseaux urbains hors transport | Maîtrise d'ouvrage des infrastructures et propriété des véhicules et équipement | Maîtrise d'ouvrage et propriété de l'infrastructure | Maîtrise d'ouvrage des infrastructures (Arrêts de bus, stations de taxis) | | Maîtrise d'ouvrage des infrastructures routières | Maîtrise d'ouvrage des équipements de signalisation lumineuse | Maîtrise d'ouvrage du déploiement d'horodateurs et/ou de parking en ouvrage | Maîtrise d'ouvrage des trottoirs | Maîtrise d'ouvrage des pistes cyclables | |
| Niveau opérationnel <i>Comment produire les services de manière efficiente ?</i> | Exploitation / Maintenance | | Exploitation et maintenance des véhicules et des infrastructures | Gestion des gares (par une entreprise ou un syndicat d'exploitants artisanaux) | Exploitation et maintenance des véhicules | | Entretien, maintenance | Entretien et maintenance des feux de circulation, de la signalisation horizontale et verticale | Exploitation et maintenance du stationnement en ouvrage et sur voirie | Nettoyage, entretien, maintenance des infrastructures modes actifs | | |

Références

Ouvrages

- Ateliers de Cergy (2014), Bamako Vision 2030, AFD
- Banque Africaine de Développement (2018). Etude pour l'amélioration de la sécurité routière dans le District de Bamako.
- Banque Mondiale (2018). Bamako - An engine of growth and service delivery. The World Bank. Washington D.C., Etats Unis
- Cusset J.M. & Tounkara A (2000). Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne – Tome II : Le cas de Bamako. Rapport SSATP.
- FAO (2015). Aquastat Profil de pays – Mali. Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture. Rome, Italie
- Délégation UE au Mali (2014), Révision du profil environnemental du Mali, UE
- Ginger-Burgeap (2019), Etude sur la qualité de l'air à Bamako, UE
- Hochet et al. (2014). Livre blanc de la décentralisation financière dans l'espace UEMOA
- INSTAT, Consommation, pauvreté, bien-être des ménages : avril 2017 – mars 2018
- Liousse C. et Galy-Lacaux C. (2010). Pollution urbaine en Afrique de l'Ouest. La Météorologie - n°71.
- Olivera, L. D., Plat, D., & Pochet, P. (2013). The puzzle of mobility and access to the city in Sub-Saharan Africa. Journal of Transport Geography, 32, 56-64
- Pochet et al. (2017). L'usage privé et public des motos dans les villes d'Afrique sub-saharienne. Public Transport Trends 2017, pp.103-105
- Sanogo H.A. (2017). Epidémiologie et surveillance des accidents corporels de la route dans un pays en développement : cas du Mali (Bamako). Santé publique et épidémiologie. Université de Bordeaux, 2014
- Sidibé (2011). Mobilité dans le District de Bamako. Plateforme des partenaires de Bamako. Angers, France.
- 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/SSATPWP106-Urban%20Mobility_FR.pdf
- UNECA (2018). Profil de pays – Mali. Nations Unies – Commission économique pour l'Afrique. Addis Abeba, Ethiopie.
- Yalcouye Hamadou B. (2015), L'étalement urbain : quelles perspectives pour Bamako.

Textes législatifs

- Arrêté n°018/HC-DB du 26 juin 2001 portant création du Conseil Régional des Transports Publics de Passagers (CRTRAP)
- Assemblée Nationale Togolaise (1992), Constitution de la IVème République, du 14 octobre 1992, révisée par la loi 2002-029 du 31 décembre 2002
- Décret 2019-331 du 13 mai 2019 fixant les attributions spécifiques des membres du Gouvernement
- Décret 2018-705 /P-RM du 04 septembre 2018 fixant le détail des compétences transférées aux collectivités territoriales en matière de transport
- Décret 2018-234 /P-RM du 06 mars 2018 fixant le détail des compétences transférées aux collectivités territoriales en matière d'infrastructures routières
- Loi n°96-025 du 21 février 1996 portant statut particulier du district de Bamako lui donne responsabilité sur le schéma d'aménagement, tandis que la Loi n°95-034 du 12 avril 1995 portant code des collectivités territoriales
- Loi 02-016 du 03 Juin 2002 fixant les règles générales de l'Urbanisme
- Loi 2017-051 du 02 octobre 2017 portant Code des Collectivités Territoriales

Documents cadre

- Document cadre de politique nationale de décentralisation, août 2017
- Cadre stratégique pour la Relance Economique & le Développement Durable, 2019-2023
- Plan de développement des Infrastructures de Transport de 2006, au niveau national
- Lettre de politique du Secteur des Transports de 2007, au niveau national, 2007-2015
- Politique Nationale des Transports et Infrastructures de Transport de 2013, au niveau national