



LABORATOIRE MIXTE INTERNATIONAL  
**MACOTER**  
RECONFIGURATIONS MALIENNES  
COHESIONS - TERRITOIRES - DEVELOPPEMENT



Campus de Kabala, Bâtiment de la Faculté des Sciences Humaines et des Sciences de l'Éducation, 2<sup>e</sup> étage droite / [www.lmi-macoter.net](http://www.lmi-macoter.net)

## Séminaire doctoral du LMI-MaCoTer

# Mobilité individuelle dans les quartiers périphériques à Bamako

Présentation : Issa TOGOLA

Sous la Direction de **M. ALOKO N'Guessan Jérôme**, Directeur de recherches, Université  
Félix Houphouët-Boigny, Abidjan-Cocody

Modérateur : Amadou NIANG

Rapporteur : Amidou SOGODODO

Kabala – Mars 2021

## Introduction générale

« **Mobilité individuelle dans les quartiers périphériques à Bamako** » est un phénomène d'actualité dans une ville comme Bamako. Elle a été au cœur des échanges entre les doctorants le vendredi 12 mars 2021 dans la salle de réunion du LMI MaCoTer sise à Kabala. Cette rencontre est le lieu pour les doctorants du LMI Macoter et d'autres doctorants en collaboration avec le LMI, de se rencontrer, d'échanger et de mener des discussions autour de la thématique de recherche du doctorant du jour. L'intérêt ici est de partager non seulement l'état d'avancement de ses travaux avec les autres doctorants, mais aussi attendre de ces derniers les contributions et questionnements qui puissent améliorer voire réorienter les travaux de recherches.

Le tableau ci-dessous présente les personnes qui ont participé à cette douzième rencontre.

N°	PRENOM	NOM	DISCIPLINE	NIVEAU	ADRESSE E-MAIL
1	Hama	YALCOUYE	Sociologie	Doctorant	<a href="mailto:hmyalcouye@yahoo.fr">hmyalcouye@yahoo.fr</a>
2	Amidou	SOGODOGO	Sociologie	Doctorant	<a href="mailto:sogohamid@yahoo.fr">sogohamid@yahoo.fr</a>
3	Nana	KIMBIRI	Anthropologie	Doctorante	<a href="mailto:nanakimbiri@yahoo.com">nanakimbiri@yahoo.com</a>
4	Issa	TOGOLA	Géographie	Doctorant	<a href="mailto:itogola12@yahoo.fr">itogola12@yahoo.fr</a>
5	Amadou	NIANG	Economie	Doctorant	<a href="mailto:niang2008@yahoo.fr">niang2008@yahoo.fr</a>
6	Soumana A	MAÏGA	Géographie	Doctorant	<a href="mailto:maigasoumanaa@gmail.com">maigasoumanaa@gmail.com</a>

## I. Texte présenté

**Theme: Mobilité individuelle dans les quartiers périphériques à Bamako**

### PLAN DE LA PRESENTATION

1. JUSTIFICATION DU CHOIX DU SUJET
2. PROBLEMATIQUE
3. METHODOLOGIE
4. RESULTATS
5. CONCLUSION

## ❑ JUSTIFICATION DU CHOIX DU SUJET

### ❑ Un déséquilibre entre une urbanisation et la fourniture des services de base notamment le transport

- Hacheu et al (2013), extension urbaine en Afrique et une concentration des services et équipements au centre dans les villes africaines.
- Tounkara (1987), la faiblesse du volet de transport dans les politiques urbaines à Bamako

### ❑ Prise en charge du système de transport par plusieurs acteurs suivi d'une augmentation des coûts de transports

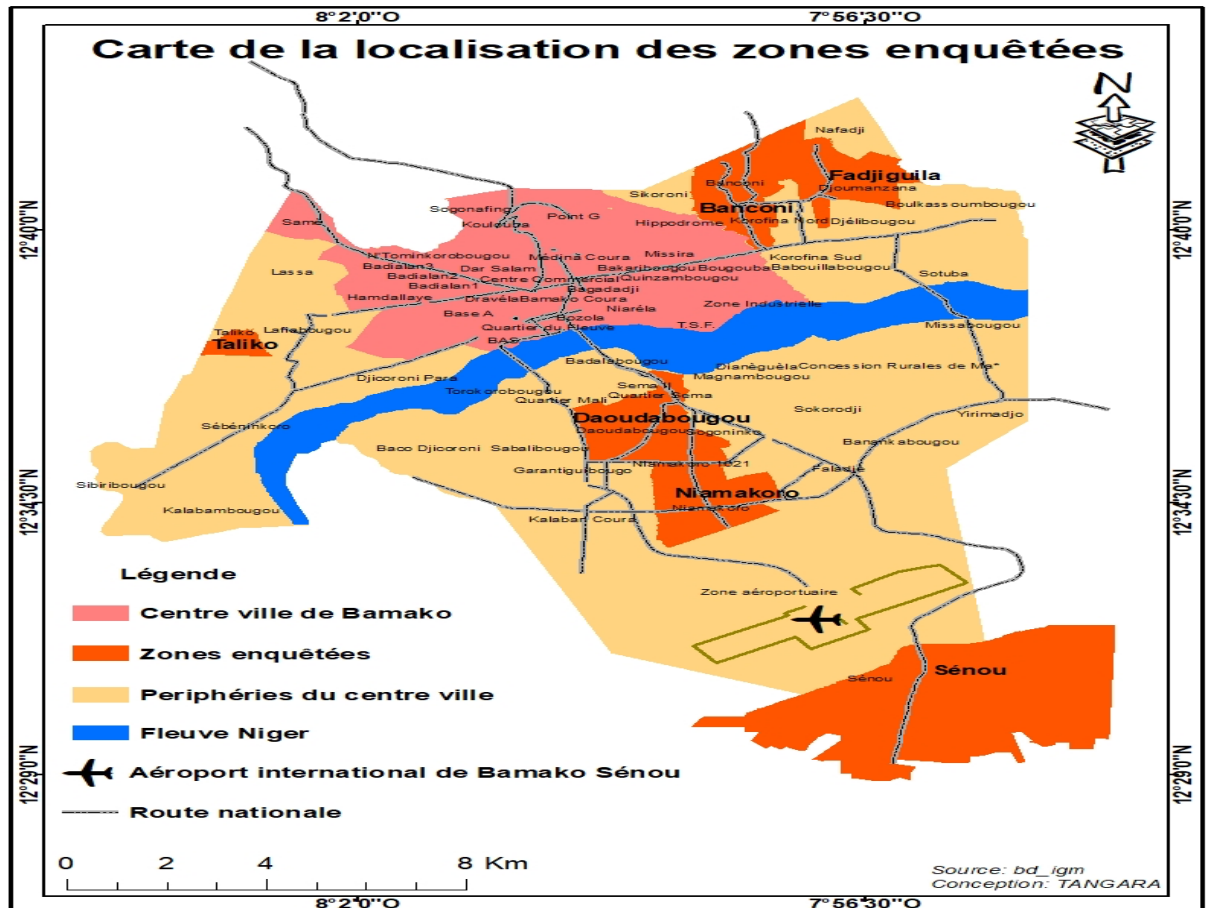
- Gestion du système de transports informels à N'Djamena par les syndicats (Mahamat, 2015). Les tarifs pratiqués par ces types de transports augmentent à Abidjan et à Niamey (Kassi, 2007 ; Saidou, 2014)
- Le syndicat est important dans la gestion du système transport à Bamako (Banque mondiale (2000).

## ❑ DEFINITION DES CONCEPTS

. **Wiel (1999)**, l'individu a une place prépondérante dans l'analyse de la mobilité par souci du dénombrement des déplacements et l'importance du processus d'individualisation dans les pratiques sociales.

**Pour Mérenne (2008)**, la mobilité est la propension à se déplacer. Nous appelons mobilité individuelle, la mobilité d'une personne au sein d'un ménage qui utilise quotidiennement les transports informels pour se déplacer.

## ❑ PRESENTATION

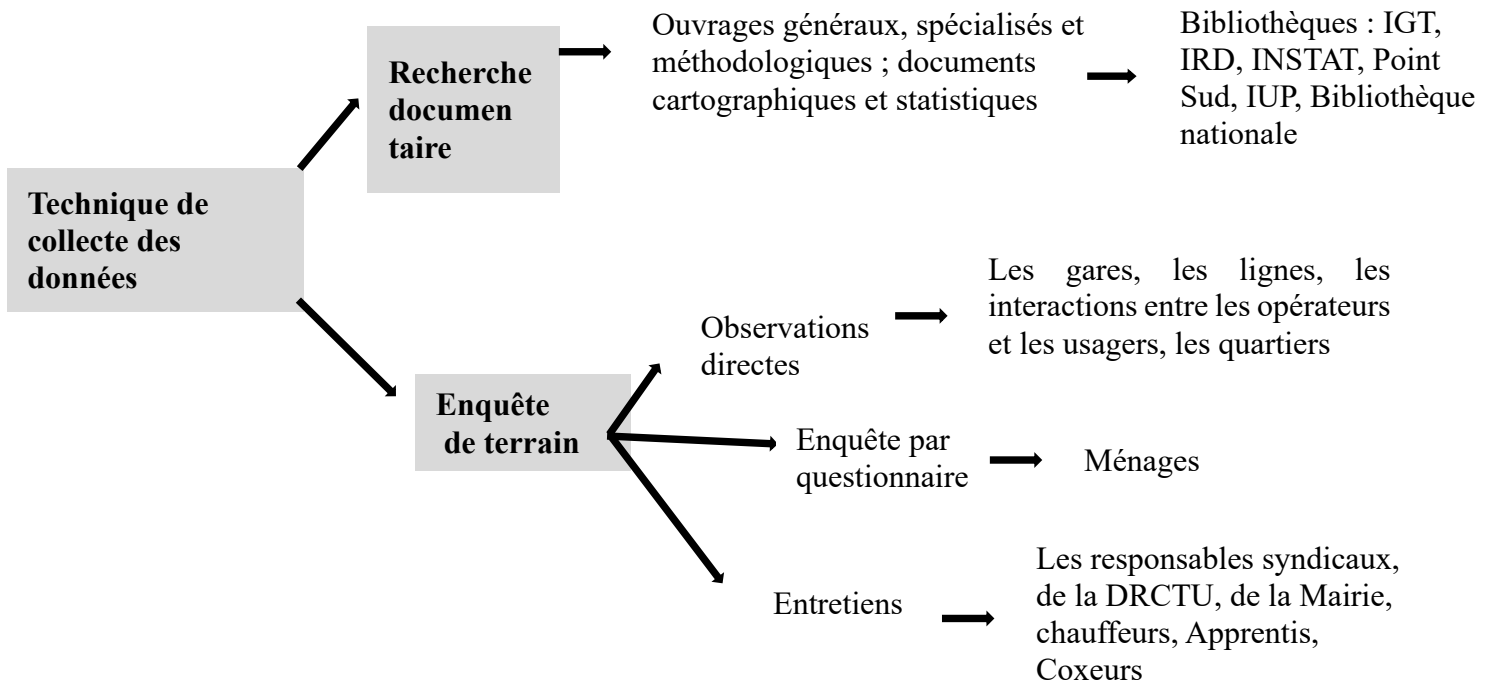


## ❑ PROBLEMATIQUE

### ❑ CONSTATS

- Une forte croissance de la population de Bamako avec un taux moyen de 5.4 %
- Une extension rapide avec 3400 ha en 1960 à 24000 ha en 2011
- Cette dynamique spatiale entraînant l'allongement des distances de déplacement de 3 km d'Est en Ouest en 1945 et 30 km en 2011 contre 20 km du Nord au Sud.
- Cette dynamique spatiale entraînant l'allongement des distances de déplacement de 3 km d'Est en Ouest en 1945 et 30 km en 2011 contre 20 km du Nord au Sud.
- Problème de fourniture des services collectifs notamment celui du transport dans les quartiers périphériques à Bamako

- ❑ **Problème général :** Bamako connaît un développement spatial sans précédent alors que le système de transport est défaillant
- ❑ **Question centrale :** Comment l'étalement urbain influence t'il la mobilité des individus dans l'espace urbain Bamakois ?
- ❑ **Objectif général :** Montrer l'impact de l'étalement urbain dans la pratique de la mobilité des individus dans l'espace urbain de Bamako ;
- ❑ **Hypothèse générale :** L'étalement urbain non maîtrisé augmente les déplacements, les coûts, la durée et la pénibilité des déplacements dans l'espace urbain bamakois.
  
- ❑ **Question 1 :** Quelles sont les politiques urbaines et leurs incidences sur la mobilité des populations à Bamako ?
- ❑ **Objectif 1 :** Identifier les politiques urbaines et leur incidence sur la mobilité ;
- ❑ **Hypothèse 1 :** Le développement des quartiers périphériques résidentiel accentue les besoins de mobilité et favorise l'introduction des transports informels ;
- ❑ **Question 2 :** Pourquoi la gestion de la mobilité échappe – t- elle aux autorités de la ville dans l'espace urbain Bamakois ?
- ❑ **Objectif 2 :** Analyser les difficultés de la mobilité quotidienne dans l'espace urbain Bamakois ;
- ❑ **Hypothèse 2 :** Les dysfonctionnements dans la régulation officielle favorisent l'émergence d'organisations et d'acteurs parallèles qui assurent les déplacements des populations dans l'espace urbain de Bamako.
  
- ❑ **Question 3 :** La mutation des structures urbaines impacte-t-elle la pratique de la mobilité de la population à Bamako ?
- ❑ **Objectif 3 :** Montrer l'impact des transformations urbaines à Bamako sur la pratique de la mobilité des habitants des quartiers périphériques à Bamako
- ❑ **Hypothèse 3 :** La ségrégation spatiale à Bamako impacte de manière différenciée les déplacements quotidiens des individus au sein des quartiers périphériques.



- ❑ **Le choix de l'échantillon sur la mobilité des individus.**
- ❑ **Méthode empirique par choix raisonné**
  - ✓ *Pour opérer le choix raisonné de l'échantillon l'accent a été mis sur cinq niveaux à savoir :*
    - le premier est celui des communes ;
    - le deuxième est le choix des quartiers ;
    - le troisième est le choix des concessions ;
    - le quatrième est le choix des ménages.
    - le cinquième est le choix aléatoire d'un usager quotidien des transports informels.

## ❑ TECHNIQUE DE COLLECTE DES DONNÉES

Daniel Schwartz:

$$N = e (Za)^2 PQ$$

---

$$d^2$$

**Tableau 2** : le nombre de ménage a questionné par quartier.

Quartiers	Proportion par quartier	Nombres de ménages à enquêter par quartier
Bangoni	26%	106
Fadjiguila	4%	17
Niamakoro	30%	121
Séno	17%	67
Taliko	3%	11
Daoudabougou	20%	80
Total	100%	402

## ❑ PLAN DE L'ETUDE

**PARTIE 1** : Les politiques urbaines et l'émergence du système de transport informel à Bamako

**PARTIE 2** : Les acteurs du transport informel et les difficultés de mobilité à Bamako

**PARTIE 3** : Mobilité des habitants des quartiers périphériques et son impact sur l'espace à Bamako.

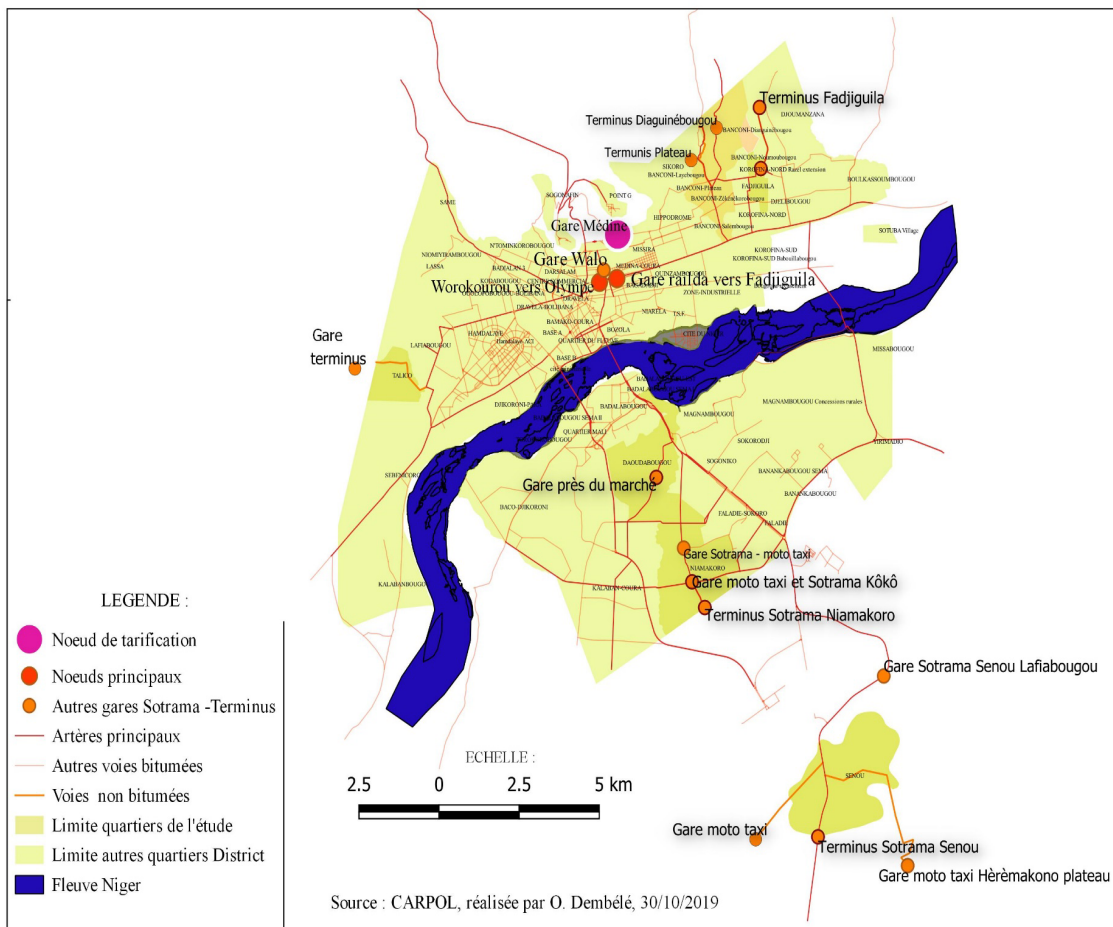
## ❑ HYPOTHESE I

❑ **Vérification de l'hypothèse 1** : Le développement des quartiers périphériques résidentiel accentue les besoins de mobilité et favorise l'introduction des transports informels

Une augmentation de la population des quartiers de l'étude et une faiblesse d'équipement des ménages en moyen de transport individuel.

Les quartiers de l'étude avaient une population de 394 599 en 2009 (RGPH, 2009) contre 633 463 en 2018 soit 60,53% selon nos estimations. Cette situation est renforcée par des ménages (5 à 9 individus) insuffisamment équipés en véhicules particuliers. 84.6 % sont équipés d'une moto et 16,9 % d'une voiture selon nos résultats. L'indisponibilité de ces engins pour certains membres du ménage surtout les femmes les rendent dépendants des SOTRAMA (90 % de nos enquêtés) voire les moto-taxis pour leur mobilité vers les marchés et les établissements universitaires.

**Figure 6 : La distribution spatiale des gares des quartiers de l'étude**





**Photo 3 : l'état de la route à l'intérieur de Baconi Plateau et à Taliko**



Les infrastructures routières bitumées n'ont pas progressé suffisamment pour permettre de faire face à des croissances démographiques et spatiales aussi rapides. L'état de ces routes favorisent l'introduction des transports informels pour répondre à la demande de mobilité d'une population en croissance continue.

Hypothèse I Le développement des quartiers périphériques résidentiel accentue les besoins de mobilité et favorise l'introduction des transports informels est confirmée.

#### **HYPOTHESE II**

- Vérification de l'hypothèse 2 :** Les dysfonctionnements dans la régulation officielle favorisent l'émergence d'organisations et d'acteurs parallèles qui assurent les déplacements des populations dans l'espace urbain de Bamako.
- Un système de transport peu encadré par les acteurs institutionnels favorise la primauté du syndicat dans l'organisation du transport.

Les syndicats à travers le comité de base déterminent les conditions de fréquentation des lignes des chauffeurs, les conditions de chargement dans les gares. Alors que cette mission est du ressort de la mairie du District.

Ils fixent le droit d'adhésion variant de 15 000 FCFA à 75000 FCFA.

**Tableau 14 : Le montant journalier payé par un chauffeur au syndicat**

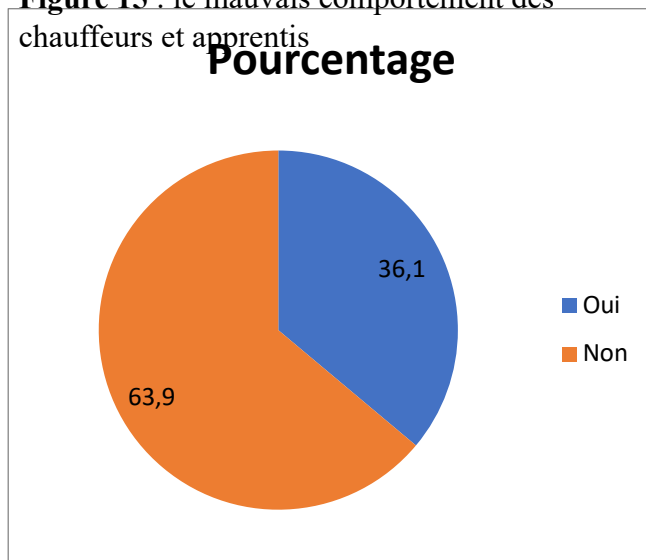
Les charges	Sotrama
Ticket journalier	500 FCFA
Montant par chargement	100 FCFA
Nombre de voyage par jour	15

*Source : Issa Togola, septembre – Décembre, 2018.*

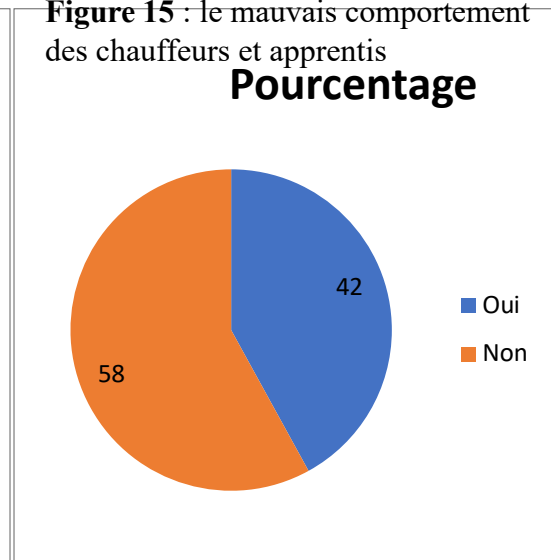
*Les charges de fonctionnement et les taxes du syndicat augmentent les charges d'exploitation du véhicule pour le chauffeur.*

Une mobilité pénible pour les usagers du transport informel à Bamako

**Figure 15 : le mauvais comportement des chauffeurs et apprentis**

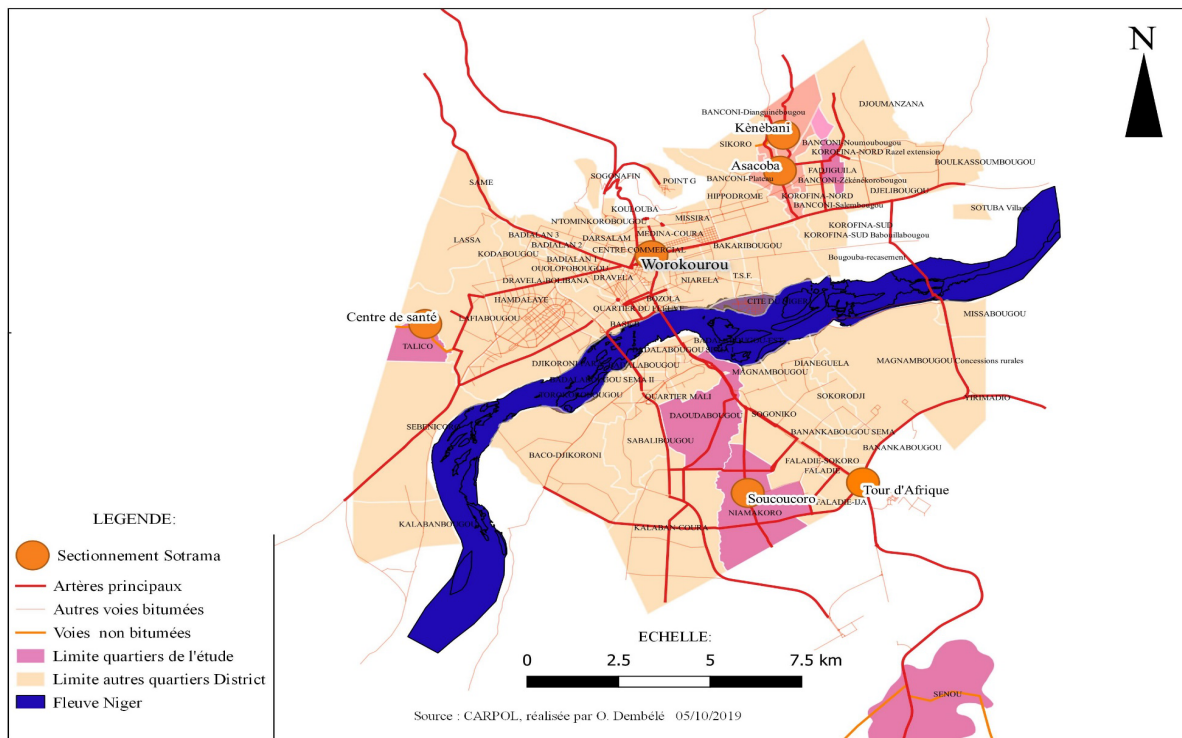


**Figure 15 : le mauvais comportement des chauffeurs et apprentis**



*Source : Issa Togola, Septembre – Décembre, 2018.*

Carte : le sectionnement du trajet entre les quartiers de l'étude et le centre-ville.



L'hypothèse 2 : Les dysfonctionnements dans la régulation officielle favorisent l'émergence d'organisations et d'acteurs parallèles qui assurent les déplacements des populations dans l'espace urbain de Bamako est confirmé

### ❑ HYPOTHESE III

- ❑ **Vérification de l'hypothèse 3 :** La ségrégation spatiale à Bamako impacte de manière différenciée les déplacements quotidiens des individus au sein des quartiers périphériques.
- ❑ Une mobilité différenciée selon les espaces fréquentés à Bamako. Selon nos résultats un seul individu a une mobilité vers Hamdallaye-ACI, le quartier administratif et centre des affaires à Bamako.

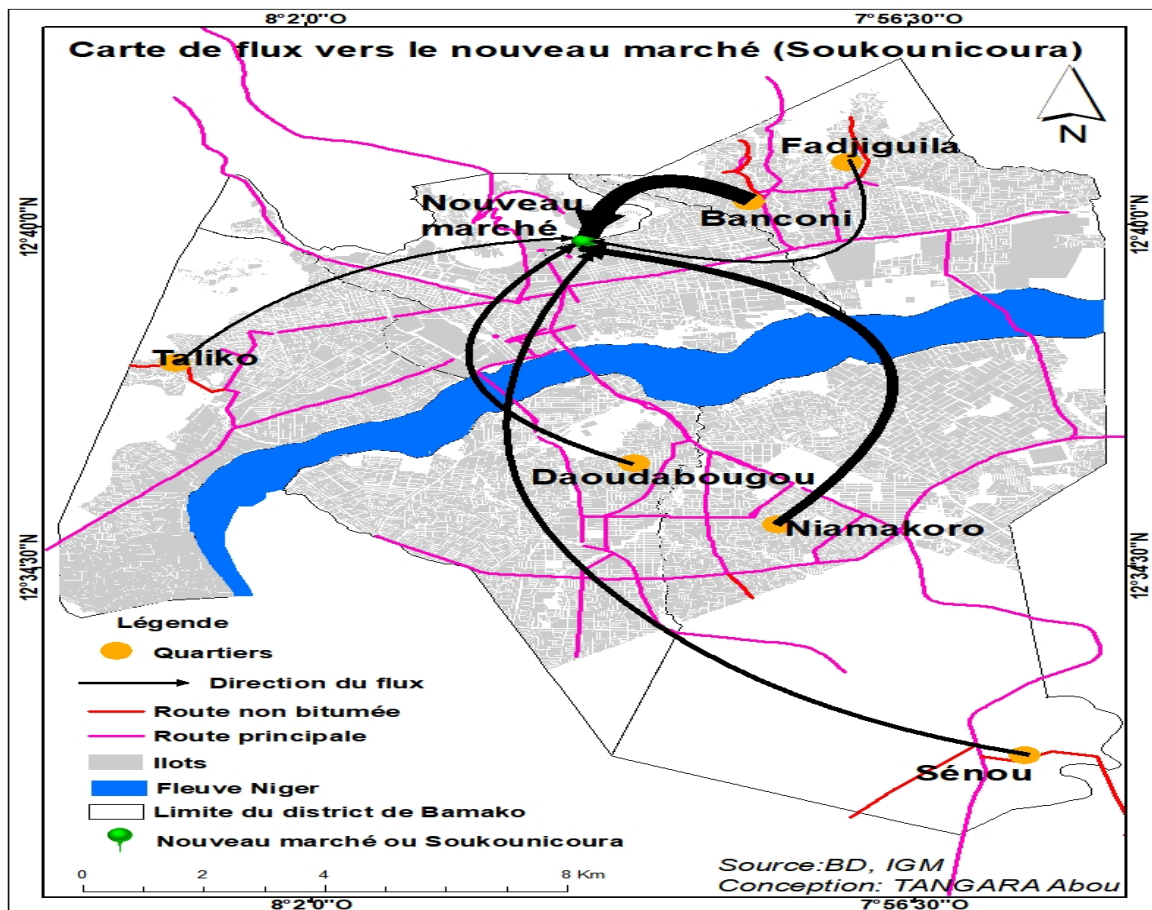
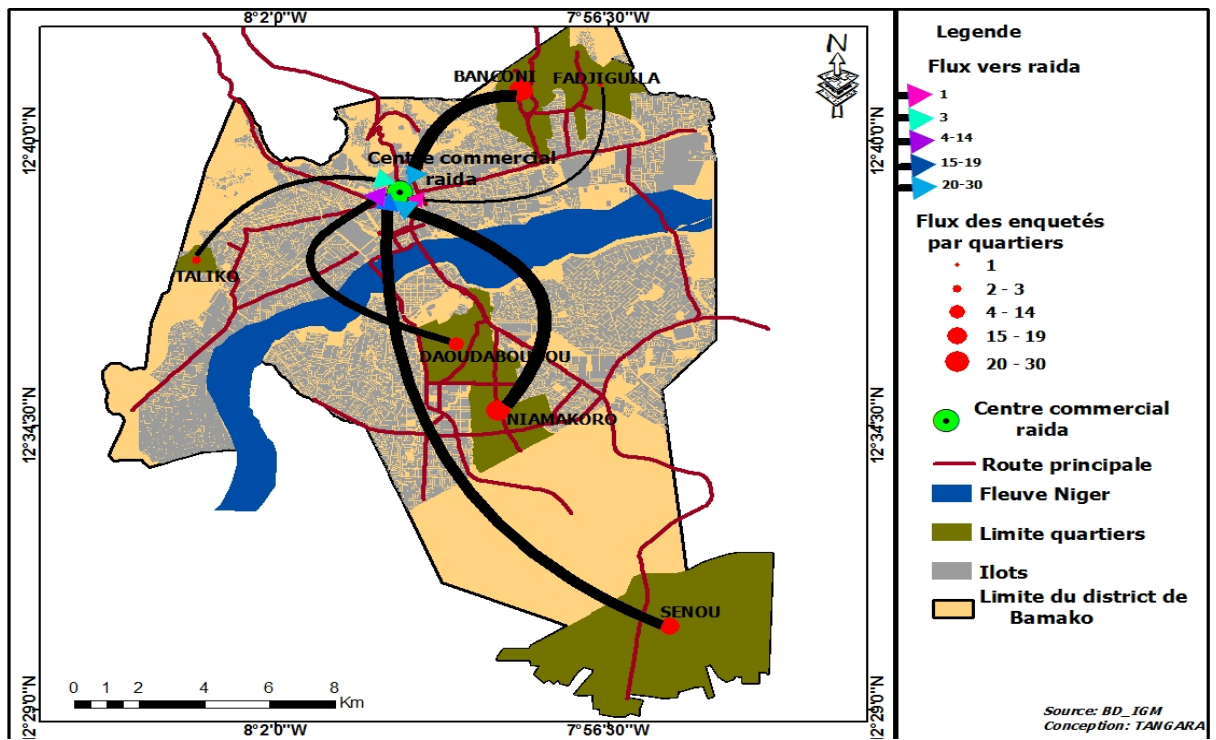
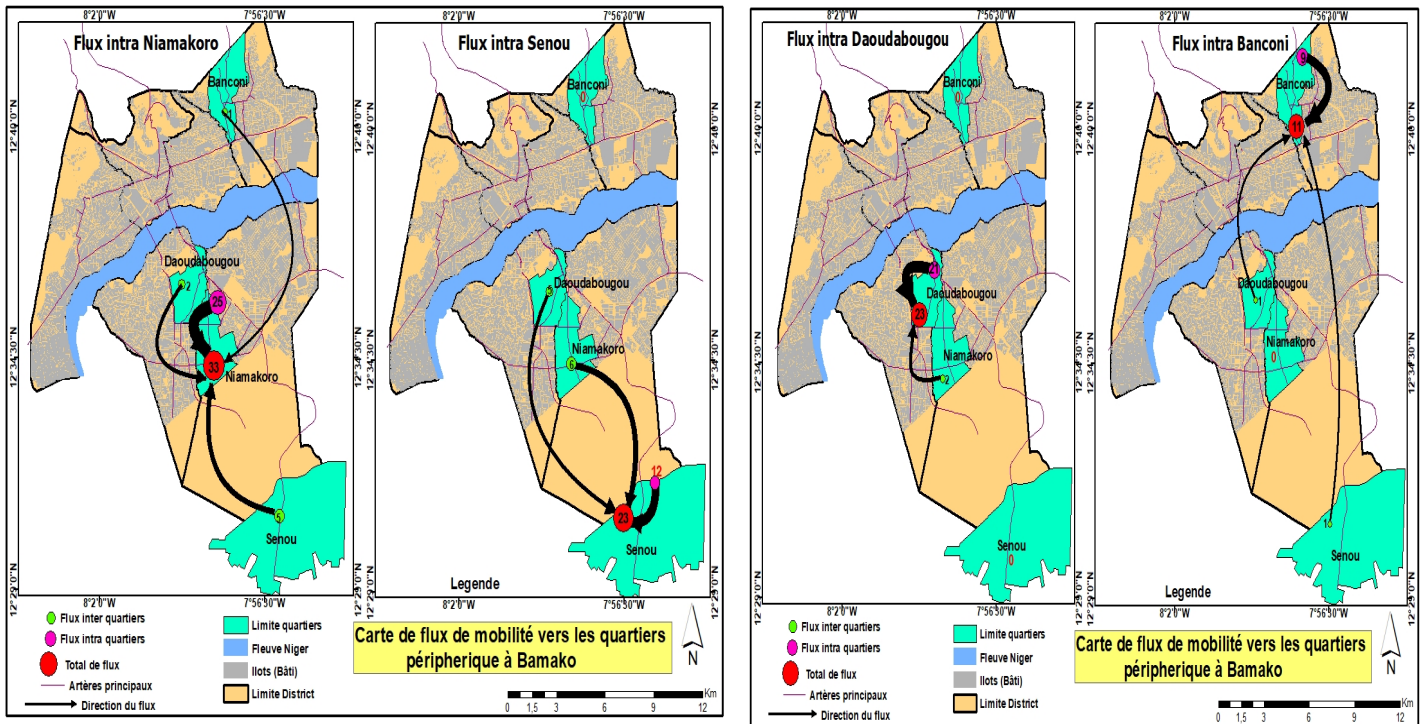
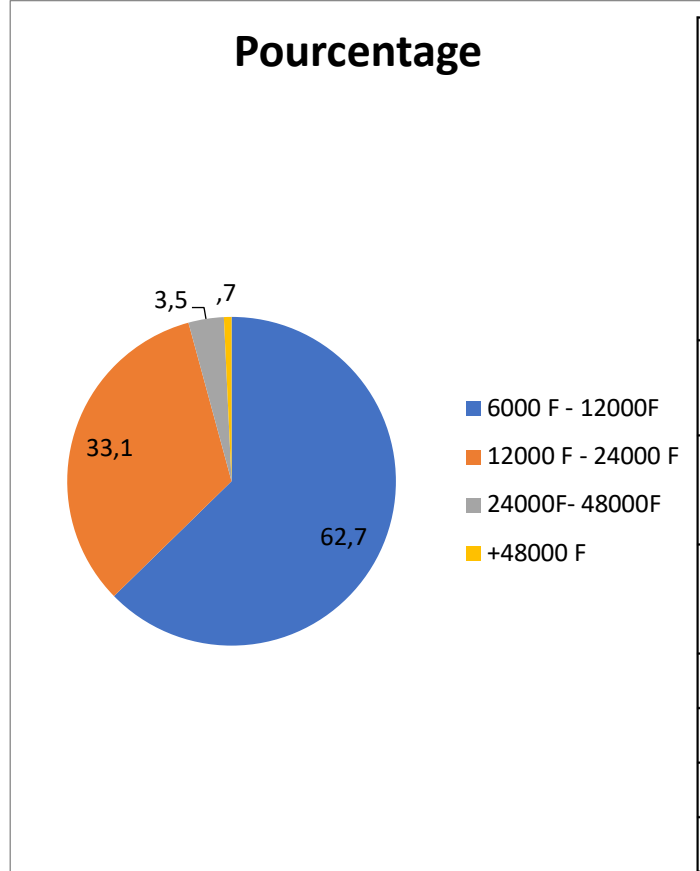


Figure 25 : des quartiers périphériques dynamiques



Des coûts de mobilité différenciée selon les individus, les quartiers et les communes



	Le coût du transport par mois				Total
	6000 F - 12000 F	12000 F - 24000 F	24000 F - 48000 F	+48000 F	
Quartier	12000F	F	48000F	F	
Banconi	63	41	1	1	106
Niamakoro	79	33	8	1	121
Daoudabougou	64	14	1	1	80
Senou	32	34	1	0	67
Fadjiguila	9	6	2	0	17
Taliko	5	5	1	0	11
Total	252	133	14	3	402

Source : Issa Togola, Septembre – Décembre, 2018

Rebouha et Pochet (2018) ont fait le même constat à Oran en Algérie ainsi que Kassi (2007) dans la ville d'Abidjan.

**Tableau 16** : la mobilité des individus selon le genre

Sexe	Fréquence	Pourcentage
Masculin	86	21,4
Féminin	316	78,6
Total	402	100,0

*Source* : Issa Togola, *Septembre – Décembre, 2018*.

Cependant, notre résultat montre une mobilité dominée par les femmes. Ce qui est contraire au résultat de Saidou (2014). Ce résultat est aussi contraire à celui de Sacko et al (2018).

Une mobilité variant de 30 mn à 1 heure pour un aller simple. Ce qui est contraire à la théorie de Zahavi.

**L'hypothèse 3** : La ségrégation spatiale à Bamako impacte de manière différenciée les déplacements quotidiens des individus au sein des quartiers périphériques est confirmé

## ❑ CONCLUSION GENERALE

❑ **Objectif général** : Montrer l'impact de l'étalement urbain dans la pratique de la mobilité des individus dans l'espace urbain de Bamako ;

- Le développement des quartiers périphériques résidentiel accentue les besoins de mobilité et favorise l'introduction des transports informels ;
- Les dysfonctionnements dans la régulation officielle favorisent l'émergence d'organisations et d'acteurs parallèles qui assurent les déplacements des populations dans l'espace urbain de Bamako
- La ségrégation spatiale à Bamako impacte de manière différenciée les déplacements quotidiens des individus au sein des quartiers périphériques.

❑ **Hypothèse générale** « L'étalement urbain non maîtrisé augmente les déplacements, les coûts, la durée et la pénibilité des déplacements dans l'espace urbain bamakois. » *est confirmée*

## II. Discussions et observations sur le sujet exposé

Sous la conduite de NIANG, les discussions ont commencé avec l'intervention de Nana KIMBIRI d'abord par notifier l'absence d'une introduction pour expliquer le sujet ; elle souligne la nécessité d'expliquer le terme étalement urbain. A la suite de ces suggestions, elle à poser trois questions à savoir :

- S'il y a une réelle difficulté dans la mobilité quotidienne des populations des quartiers ;
- Comment expliquez l'écart entre les populations des quartiers ?
- Pourquoi les élus laissent-ils la gestion des transports aux syndicats ?

Selon TOGOLA, on parle d'étalement urbain lorsque l'expansion de la ville dépasse l'augmentation de la population de la ville. Pour le cas de Bamako, ce phénomène trouve son explication dans les politiques de mobilité des populations. Il souligne que sous le régime communiste, le Mali a connu un certain contrôle des mouvements avec l'encadrement de l'exode rural. Ce contrôle obligeait un retour obligatoire des ruraux dans leurs localités pour les travaux champêtres auprès des parents pendant l'hivernage. Le changement de régime à partir de 1968, occasionne une certaine liberté, favorisant la création et le développement des quartiers comme Banconi, Niamakoro, Fadjiguila, Daoudabougou. TOGOLA a continué son explication en ajoutant que ces quartiers ont connu cette expansion grâce à la motivation des gens à avoir un chez soi dans une logique de construction horizontale. Cela fait que l'expansion échappe au contrôle de l'état et que les personnes installent avant la réalisation des infrastructures.

Au sujet de la question de difficulté de mobilité des populations, TOGOLA avance la question de théorie moyenne de 30mn à 1heure avancé par certains auteurs pour se déplacer d'un point à un autre. Pour le cas du Mali, elle est plus longue et laborieuse. Les usagers marchent beaucoup avant d'arriver aux arrêts des SOTRAMA. A cela s'ajoute des longues temps attentes, des arrêts incessants jusqu'à la destination.

Une autre difficulté a été l'absence de liaison entre certains quartiers périphériques comme le cas de Niamakoro, Senou. Cet état de fait, explique TOGOLA, occasionne plus le frais de transport avec un double voire triple empreint des moyens de transport pour arriver à la destination finale. A ces questions s'ajoute aussi le sectionnement du trajet. Par sectionnement, il faut comprendre le refus d'un chauffeur de continuer avec les passagers jusqu'à la destination

finale. Les raisons évoquées sont entre autres : les embouteillages, l'avancement de la nuit. Cela influe non seulement sur la coût, la durée du trajet.

### **Question méthodologique**

Pour la question relative à l'écart entre le nombre de personne enquêté dans les quartiers, TOGOLA explique que cela est proportionnel au poids démographique et ne réponds pas à une logique de répartition par quartier. C'est une méthode de calcul de pourcentage sur la population par quartiers. Abordant dans le même sens, NIANG souligne l'absence de variable dans la méthodologie qui doit apparaître pour faciliter la lecture en plus de l'échantillon et l'échantillonnage. Il souligne également, la non justification de la différence de résultats par rapport aux autres études. Pour TOGOLA, la différence s'explique fondamentalement par le contexte socioéconomique de la ville étudiée, mais aussi la méthodologie.

Au sujet de la gestion du transport par les syndicats, TOGOLA souligne qu'au Mali, avec la décentralisation, cela est du ressort de collectivité décentralisé notamment les mairies. Il se trouve qu'il y a un manque de transfert de fond qui devrait suivre le transfert de compétences. Il soutient que cette gestion du transport par les syndicats remonte depuis les premières luttes démocratiques. Leurs implications dans ces mouvements leurs ont donné un certain poids pour une appropriation du secteur pour desservir la ville Bamako et les nouveaux quartiers. Cela passe par la création de nouvelle ligne, la définition des arrêts et une place pour le syndicat avec l'accord du chef de quartier. Ce syndicat organise non seulement le transfert dans la ville et gère aussi une somme importante générée à partir des frais d'adhésion syndicale comprise entre 15 000f à 75 000F ; les frais mensuels de stationnement dans les gars (2000F) et les frais de chargement de 100f par SOTRAMA.

Ces explications de TOGOLA amène NIANG à poser une question sur la conformité du statut et du règlement intérieur de ce syndicat en rapport avec ceux qui fond. TOGOLA souligne que tout ce que ce syndicat fait est contraire à son statut et règlement. D'ailleurs, c'est un facteur d'enrichissement dans la mesure où chaque secrétaire de section est payés à 20 000FCFA/jour.

YALCOUYE dans son intervention a souligné sur l'actualité du sujet avec l'avènement des moto-taxi. Il a ensuite avancé une série d'interrogation sur :

- le rapport mato-taxi avec les SOTRAMA et les Taxi ;
- l'expansion de la ville et le nombre de SOTRAMA ;



- l'attractivité et la rentabilité du domaine de transport urbain à travers les discours des chauffeurs et les autres acteurs de ce domaine.

TOGOLA dans sa réaction par rapport à la première question souligne que par Moto-taxi, il fait référence au tricycle dans le cadre de ses recherches. Il a souligné l'antériorité de ses recherches de terrain par rapport au moto-taxi qui s'observe actuellement dans la ville de Bamako. Ce point doit être compris comme une perspective d'études à envisager pour en faire un article. Toujours est-il que la relation entre moto-taxi et les autres du secteur est parfois sources de conflit. Les autres voient les moto-taxi comme une menace. Les chauffeurs de SOTRAMA et de Taxi pensent que les tricycles doivent être interdits. Le fait que la vignette des tricycles est à 55 000 FCFA est en partie une imposition des syndicats des transporteurs de SOTRAMA et de Taxi de la ville de Bamako.

Par rapport à la préoccupation de YALCOUYE sur l'expansion de la ville et le nombre de SOTRAMA, TOGOLA affirme qu'en générale, les propriétaires de SOTRAMA ont entre une à plusieurs véhicules et qui sont gérés par le syndicat. En plus de cette gestion syndicale, il y a la gestion du chauffeur, qui, chaque jour doit au propriétaire une somme. Les pannes d'un certain niveau sont à la charge du chauffeur et cela fait qu'il n'emprunte pas certaines routes de mauvais état dans le souci de ne pas se retrouver en chômage.

SOGODOGO dans son intervention a porté son interrogation sur l'appellation SOTRAMA (Société de Transport du Mali) qui semble dire que c'est une entité bien organisée ou une usurpation de nom. TOGOLA explique à travers un rappel historique que la SOTRAMA était une société appartenant à une personne. Au fur et à mesure que la ville s'agrandissait, il avait commencé à céder certaines lignes à d'autres personnes. La société n'existant plus, l'appellation SOTRAMA a continué. Ce moyen de transport a existé au même moment que les DURUNI qui ont remplacé les chariots à motricité animale (Cheval, Ane). De la gestion par la société dans le temps, on a actuellement la gestion syndicalisée des moyens de transport collectif dans la ville de Bamako. TOGOLA avance l'expression « Walon » pour désigner ceux qui n'adhèrent pas à des syndicats de transporteur. Dans leur travail, ils ne sont pas autorisés pour le stationnement dans les gares. Cela est propre aux SOTRAMA et au Taxi et ces « walon » ont souvent de problèmes avec les syndicats.

TOGOLA souligne la préconisation de l'organisation du transport dans les politiques urbaines et notes par contre le non renouvellement de ces politiques. Cela fait que les taxis dans cette politique étaient organisés suivant la distance avec un prix fixe. Aujourd'hui à Bamako, cela s'applique seulement au taxi de la place point G reliant le centre-ville, derrière le stade Omnisport Modibo Keita ; la ville de Kati et le marché de Médine à Bamako. Par rapport à la

question de rentabilité, TOGOLA évoque que c'est un secteur qui profite à tous les acteurs et en particulier le Syndicat.

MAIGA a profité pour poser deux questions :

- Quelle définition du quartier périphérique ?
- Quelle explication de la prédominance des femmes dans les transports en commun.

TOGOLA dans ses réponses souligne un certain nombre de critères que sont :

- La position géographique du quartier ;
- La présence des infrastructures ;
- La domination des activités socioéconomiques pour les populations (service administratives, marché) ;
- Le développement des voies routières

La commune II, III et Hamdalayes sont considérées comme des quartiers centraux de par les positions et la convergence de déplacement vers ces quartiers pour des activités commerciales et administratives. Cette centralité s'explique également par l'évolution historique de la ville qui a commencé par cette partie.

Par rapport à la seconde question de MAIGA, TOGOLA affirme que les femmes sont dans des activités à faible barrière d'entrée et le mode d'organisation des familles font que les moyens de déplacement sont à la disposition du chef de ménage.

## **Conclusion**

Cette séance a été riche en questionnements, en discussions mais aussi en suggestion pour améliorer le travail. Elle a permis aux uns et aux autres de s'imprégner dans l'univers de la mobilité urbaine à travers les moyens de transports collectifs. La séance a été levée avec les mots de remerciement du modérateur Amadou NIANG.

