

Urbanisation et nouveaux modes de transport urbain en Afrique de l'Ouest : cas de la ville de Bamako (Mali)

Issa Fofana,

Géographe, Enseignant-Chercheur, Maître Assistant,
à l'Université des Sciences Sociales et de gestion de Bamako, Mali

Issa Togola,

Géographe, Doctorant à l'Université Félix-Houphouët-Boigny d'Abidjan,
République de Côte d'Ivoire

Doi:10.19044/esj.2020.v16n17p206 [URL:http://dx.doi.org/10.19044/esj.2020.v16n17p206](http://dx.doi.org/10.19044/esj.2020.v16n17p206)

Résumé

Le transport collectif urbain de Bamako constitue de nos jours un problème de mobilité qu'il est important de mieux comprendre en vue de mener des actions collectives. L'urbanisation et la croissance démographique accentuent la demande de mobilité. Cet article se propose d'analyser la place qu'occupe les motos taxis dans le de transport dans la ville de Bamako. Les entretiens individuels ont été menés auprès des Les acteurs en charge de l'organisation du transport, les usagers, les syndicats et les conducteurs des motos taxis. Aussi, ces acteurs ont été observés sur le terrain. L'analyse a mis en exergue l'intégration des motos taxis dans le transport urbain de la ville de Bamako. Il résulte de l'enquête que l'évolution de ces modes de transport répond à la demande de déplacements quotidiens entre les différents secteurs de la ville. La croissance urbaine de Bamako suscite une forte demande en termes de mobilité. Cependant, le secteur de transport des motos taxis nécessite une meilleure organisation pour pouvoir répondre de façon durable à la demande de la population. Les autorités municipales se plaignent de l'inadaptation des infrastructures routières pour ces motos taxis. Les accidents provoqués par les conducteurs de moto taxi et la méconnaissance du code de la route le problème majeur de ce secteur de transport. L'augmentation du nombre de motos taxis aiguise la rivalité sur certaines lignes entre les conducteurs des motos taxis et de SOTRAMA. Cette rivalité serait mal gérée par les autorités locales selon les conducteurs de moto taxi. En répondant à cette demande, de nombreuses questions sont soulevées comme l'étalement urbain l'organisation du transport urbain.

Mots-clés : Inadéquation, Moto taxi, Urbanisation, Modes de transport urbain

Urbanization and New Modes of Urban Transport in West Africa: the Case of the City of Bamako (Mali)

Issa Fofana,

Géographe, Enseignant-Chercheur, Maître Assistant,
à l'Université des Sciences Sociales et de gestion de Bamako, Mali

Issa Togola,

Géographe, Doctorant à l'Université Félix-Houphouët-Boigny d'Abidjan,
République de Côte d'Ivoire

Abstract

Urban public transport in Bamako is nowadays a mobility problem that is important to understand better in order to take collective actions. Urbanization and population growth in the city are accentuating the high demand for mobility. This article analyses the place of motorcycle taxis in the transport system in the city of Bamako. Individual interviews were conducted with the actors in charge of transport organization, users, trade unions and motorcycle taxi drivers. In addition, these actors have been observed in the field. The analysis highlighted the integration of motorcycle taxis in urban transport of Bamako. It results from the investigation that the evolution of these modes of transport responds to the demands of daily travel between different areas of the city. Bamako's urban growth is creating a strong demand for mobility. However, the motorcycle taxis transport sector requires better organization to be able to meet the population's demand in a sustainable way. The municipal authorities complain about the inadequacy of the road infrastructure for the circulation of these motorcycle taxis. Accidents caused by motorcycle taxi drivers and lack of knowledge of the traffic regulations are the major problem in this transport sector. The increase in the number of motorcycle taxis is sharpening the rivalry on certain routes between motorcycle taxi drivers and SOTRAMA drivers. This rivalry is said to be poorly managed by the local authorities according to the motorcycle-taxi drivers. In responding to this demand, many questions are raised such as urban sprawl, the organization of urban transport.

Keywords: Inadequacy, Motorcycle taxis, Urban growth, Urban transport modes

Introduction

Le phénomène de motos-taxi a commencé en Afrique de l'Ouest vers 1976 dans la région de Porto-Novo au Bénin avant de se propager au Niger, au Togo, au Nigéria (Agossou, 2004). Une forte demande de transport public se fait sentir dans de nombreuses villes en Afrique de l'Ouest comme de Ouagadougou (Burkina Faso), Kaolack (Sénégal), Niamey (Niger). Plusieurs auteurs ont analysé le phénomène de moto taxi en Afrique notamment Godard et Ngabmen (2002), Agossou (2003 et 2004), Keutcheu (2015), Olvera et al. (2009), etc. La ville de Bamako connaît un développement du même phénomène. Toutes ces villes sont confrontées à un problème de structuration du transport collectif permanente.

Au Mali, dans le passé, de nombreuses compagnies de transport ont essayé de moderniser le transport urbain à Bamako afin de répondre à la demande de la population, mais ces projets de modernisation ou de restructuration ont échoué pour plusieurs raisons. Une de ces raisons est le refus de certains chauffeurs à se soumettre à des règles dépassant la simple gestion des lignes (Région Afrique, 2000). Le Transport Urbain de Bamako (TUB) a été créé par la loi N°64-101 du 30 décembre 1963. C'était une société nationale à autonomie financière. Elle avait pour objectif de transporter les fonctionnaires et les élèves (Ecole normale supérieure, 1993). Elle desservait Kati, Hôpital Point G, Koulouba et le centre-ville. Après la disparition des transports publics, les bâchés appelé *durunis*⁹ se sont installés. Les *durunis* sont apparus dans les années 1960. La Compagnie malienne des transports routiers (CMTR) de 1970 à 1975 a été aussi créée par l'ordonnance N°39/CMLN du 24 décembre 1970. Son statut fut approuvé par le décret N°5/PG-RM du 15 février 1971 (Kouyaté, 1990).

D'autres compagnies avaient essayé à leur tour comme Bani Transport, Diémé Transport, Zanga, Gana transport, Banimonotie, Diarra Transport, Mariko Transport, Sow Transport, Bamabus, Tababus. Ces expériences avaient entraîné un changement dans le transport urbain dans les années 1990 et 2000. Ces compagnies ont aussi été concurrencées par les SOTRAMA¹⁰. Ces dernières sont aussi concurrencées par les motos taxis actuellement.

La croissance de la ville de Bamako pose de nombreux problèmes dont le transport urbain. Le secteur de transport est confronté à la fois à une croissance démographique et du parc automobile. Durant les deux dernières décennies, on assiste à une augmentation du nombre des engins à deux roues

⁹ Les *durunis* sont les 404 ou 504 Peugeot bâchés. Au début, le transport était de 25 FCFA par passager d'où le nom *duruni*. Ils sont visibles de nos jours sur l'axe Missira-Badialan et Artisanat-Marché de Médine.

¹⁰ Société des transports du Mali (SOTRAMA) est la première à exploiter des véhicules minibus. Elle est Créée en 1978. Aujourd'hui, les muni bus sont communément appelés SOTRAMA par la population à Bamako.

et des motos taxis. Ils facilitent la mobilité des personnes dans l'espace urbain. Cette croissance crée une forte pression sur la capacité des infrastructures routières urbaines. La question centrale cherche à comprendre Comment le transport des motos taxis (*taxinis*¹¹) a occupé une place centrale dans la mobilité urbaine dans la ville de Bamako ? Le transport urbain est généralement assuré par les particuliers c'est-à-dire les exploitants individuels.

Cet article analyse l'intégration des motos taxis dans le transport de la ville de Bamako. Cette analyse souligne le lien entre le besoin de déplacement et l'émergence de nouveaux modes de transport dans la ville. Elle soulève aussi une question d'adaptation de la politique de transport à l'évolution des moyens de transport en milieu urbain. Nous nous sommes intéressés à l'usage des motos taxis comme mode artisanal de transport urbain.

I. Matériel et Méthode de collecte des données

Les données collectées dans ce travail sont issues d'une enquête qualitative réalisée entre le mois de janvier et mai 2018 à Bamako. Dans un premier temps, les lignes des motos taxis ont été identifiées. Ensuite pour collecter les données, un guide d'entretien a été utilisé auprès d'une quarantaine de personnes. Elles sont : quatre agents des collectivités territoriales, deux agents de l'Agence Nationale pour la Promotion de l'Emploi (ANPE¹²), cinq membres des syndicats des motos taxis, cinq conducteurs des motos taxis, cinq promoteurs et dix-neuf usagers. Parmi les usagers, treize sont les femmes. Ce qui signifie que les femmes empruntent les motos taxis plus que les hommes. Egalement, les comportements, des usagers et des conducteurs sur les lignes et les lieux de stationnement ont fait l'objet d'une observation pour mieux comprendre la dynamique de ce transport. Les contenus des presses quotidiennes portant sur les motos taxis ont aussi fait l'objet d'analyse. Les presses quotidiennes consultées sont entre autres : le Républicain, les Echos, l'Indépendant, et l'Essor. Les outils de collecte nous ont permis d'appréhender la place des motos taxis dans le transport urbain à Bamako. Les données collectées ont porté sur les lignes de transport (nom de la ligne), les horaires (heures de pointe et heures creuses), le coût du transport sur toutes les lignes et tous les arrêts, les routes,...

¹¹ Les *Taxinis* sont des motos taxis utilisés pour transporter les passagers et les bagages à la périphérie de Bamako. Le suffixe « ni » est un diminutif en langue Bamanan. *Taxini* signifie le petit taxi. Plusieurs noms seront utilisés dans ce texte pour désigner les motos taxis à savoir *taxini*, *katakatani*, et *motoni*. Ce sont des noms couramment utilisés par les acteurs sur le terrain.

¹² L'ANPE est créée en 2001. Elle a pour mission de contribuer à la mise en œuvre de la Politique Nationale de l'Emploi.

II. Résultats

Les résultats s'articulent autour de quatre points à savoir les conditions d'émergence des motos taxis, le transport collectif, l'étalement de Bamako et la mobilité quotidienne des citoyens, et l'état des infrastructures routières et l'utilisation des motos taxis.

a) Condition d'émergence des Motos Taxis à Bamako

Le transport individuel a commencé dans les années 1970. L'augmentation rapide du taux de motorisation, la croissance urbaine et la déficience dans le transport collectif sont les raisons de son avènement. Les moyens de déplacement dans la ville de Bamako aujourd'hui sont : la marche, le vélo, les SOTRAMA, les taxis, l'automobile et la moto. Depuis 2000, la croissance urbaine de Bamako a été marquée par un développement des moyens de transport individuel, les motos en particulier. De nombreuses personnes se sont procuré des motos en raison de son prix relativement abordable pour les classes moyennes maliennes.

Le nom des motos fait allusion parfois à des gestes de conduites ou au rythme du déplacement. Par exemple, *Bend Skin* provient du Pidgin qui signifie « penche-toi pour t'accrocher. Elle correspond aussi à une danse populaire au Cameroun. La danse du *Bend-Skin* a été popularisée dans les années 1990 par André Marie Tala et le groupe Kouhouam Mbada. Cette danse ressemble à celle de *Gonibala* de Habib Koité qui est le nom des motos taxis au Mali. *Gonibala* et *Bend-Skin* sont des danses pendant lesquelles le danseur se courbe vers l'avant. C'est la même posture que font les conducteurs en conduisant les motos taxis. Un informateur explique en disant que :

« *Quand la moto vient on entend Kata kata kata. Bon, ils ont dit que cette moto produit un bruit (kata kata kata). Bon les gens ont continué à dire (Kata kata kata) jusqu'à donner le nom katakatanis.* » Sanogo K., président du syndicat des conducteurs des motos taxis à Faladié UJA (Union des jeunes aveugles), entretien réalisé le 11 février 2018.

Selon Traoré I., commerçant de moto au grand marché de Bamako depuis 2000,

« *Les premières motos introduites dans les années 2000 étaient de fabrication indonésienne d'où le nom éponyme de la capitale. Elles sont un peu différentes de l'actuelle moto fabriquée en Chine qu'on retrouve au Mali. Jakarta est le nom de la moto KTM Power K de fabrication chinoise communément appelé Jakarta.* », entretien réalisé le 30 avril 2018 au grand marché de Bamako.

Le marché malien fut envahi de motos de marque chinoise dans les années 2000. Elle consomme peu de carburant. Au Mali et au Sénégal, elles

sont appelées *Jakarta*. Cependant, à côté des King Town Tian Ma (KTM) Power K, d'autres types de motos existent comme : les Crypton, les X-one, les Lifan, les Sanili et les Sanya sans oublier les motos taxis qui sont aussi importés de la Chine.

Le prix varie entre 300.000f CFA et 400.000f CFA pour les engins à deux roues motorisés. Pour les motos taxis, il oscille entre 700.000 et 1.300.000f CFA. Les moyens les plus utilisés sont les SOTRAMA, la marche, les motos. Les motos *Jakarta* favorisent le déplacement d'un quartier à un autre. Elles ont commencé à se multiplier à partir des années 2000 à Bamako. Au Mali, les taux de possession de moto estimés au niveau national entre 2001 et 2015 s'élèvent à 17,0 % et 52,2 % respectivement. Par contre à Bamako, ce taux est passé de 27,7% en 2001 à 63,8 % en 2015 (Institut National de la Statistique, 2016). L'évolution des moyens de transport est un aspect important dans l'analyse de la mobilité urbaine. Les modes de transport constituent un des principaux facteurs de transformation de la trame urbaine. Quand la mobilité urbaine est assurée dans de bonnes conditions cela est un indicateur d'adaptation.

Les engins à deux roues sont généralement utilisés pour assurer la mobilité individuelle. Ils ne sont pas utilisés pour le transport d'autre personne moyennant une somme comme nous le constatons dans les autres villes comme Koalack (Sénégal), Conakry (Guinée), Cotonou (Bénin) et Lomé (Togo), Douala (Cameroun), etc. Ils sont appelés *zémidjan*¹³ au Bénin, *oléyia*¹⁴ au Togo, *kabou-kabou* au Niger, *okada* au Nigeria, *bend-skin* au Cameroun, etc. (Leite, 2010, Keutcheu, 2015, Tublu, 2010). La commercialisation des engins à deux roues motorisés a été accompagnée par une croissance du nombre d'accidents dans les villes africaines (Kumar, 2011).

b) Transport collectif

Le transport collectif urbain assure les liaisons entre les quartiers et le centre-ville en général. C'est pour cette raison que plusieurs axes bitumés restent embouteillés presque pendant toute la journée. Il existe d'autres explications comme la concentration de la plupart des activités administratives, commerciales, culturelles, d'accessibilité dans le centre-ville (Fofana, 2017). En plus, la surcharge dans les SOTRAMA et le comportement des apprentis chauffeurs souvent désobéissants découragent de nombreuses personnes à les emprunter. Le réseau de transport public est aménagé autour d'un noyau central appelé "places" à partir desquelles s'organise la desserte des autres quartiers. Ces places se trouvent au niveau du Cinéma vox, Railda, de l'Assemblée, de la Grande Mosquée, du Nouveau Marché Médine (Région

¹³ *Zémidjan* désigne « emmène-moi vite ou emporte-moi » en fon, une langue du Bénin.

¹⁴ *Oléyia* signifie « Où veux-tu aller ? » en éwé, une langue du Togo.

Afrique, 2000). Les embouteillages sont constatables tous les jours ouvrables pendant des heures de pointe¹⁵. Ils représentent un enjeu majeur pour la ville de Bamako. La photo ci-dessous montre la circulation à la descente du pont Fahd.



Photo 1 : Embouteillage sur l'autoroute,
Source : I. Fofana, le 4 avril 2018

Cette photo a été prise entre 12 heures et 13 heures. La voie allant au centre-ville (à Gauche) est plus dense que celle qui parte vers l'aéroport (à droite). Le matin entre 7 heures et 10 heures cette voie reste congestionnée et le soir c'est le contraire. Toutes les voies allant au centre-ville sont concernées par ce phénomène.

La ville s'agrandit tandis que le transport reste inorganisé. Face à cette situation désastreuse, l'ex gouverneur de Bamako a dit en 2006 :

"Aujourd'hui, plus que jamais, nous devons réfléchir à l'amélioration, sinon à l'innovation des conditions de transport public dans le District de Bamako. Ces conditions, au lieu d'être un cauchemar pour le Bamakois moyen à cause de l'inobservation délibérée des règles élémentaires de sécurité dans le transport, doivent plutôt constituer un espoir pour lui" (Théra, 2006).

La croissance urbaine n'a pas été accompagnée par un système de transport collectif bien organisé.

La photo ci-dessous montre comment les motos taxis transportent les passagers depuis leur lieu de stationnement.

¹⁵ Les heures de pointe sont des moments de travail et descente des travailleurs. Les principaux axes routiers sont reliés par trois ponts pour permettre de passer de part et d'autre du fleuve Niger.



Photo 2 : Départ des passagers,
Source : I. Togola, 15 Février 2018

Les conditions de transport sont très difficiles. Le nombre de passagers peut dépasser 12 personnes au lieu de 10 personnes. Ce sont des facteurs qui encouragent le développement des moyens de transport individuel. Dans le reste de la ville, la mobilité est assurée par les moyens individuels (motos, automobile, la marche, etc.) Les motos taxis constituent une solution au problème de déplacement. Depuis quelques années, ils facilitent le déplacement collectif de la population dans les quartiers limitrophes de Bamako. Les conducteurs des motos taxis sont des transporteurs des passagers dans ces ils sont qualifiés de prestataires (Bamba et Koffié-Bikpo, 2019).

C'est un projet qui a été initié par l'ANPE. De nombreux jeunes se sont procuré des motos taxis. Parmi eux, il y a des jeunes diplômés et des sans diplômés. Même ceux qui n'ont pas les moyens de s'en acheter un, peuvent le louer. La condition est liée à l'obtention d'un contrat journalier avec un patron c'est-à-dire un propriétaire. Le conducteur s'engage à payer une somme de 4000f CFA au propriétaire en contrepartie ce dernier lui donne la moto et la vignette. Cette situation explique l'augmentation du nombre des motos taxis dans la circulation à Bamako.

Les motos taxis assurent le déplacement entre deux quartiers (Niamakoro et Faladiè). Selon Sogona M., le président du syndicat national des conducteurs des motos taxis,

« Il y a 25 000 Katakatanis à Bamako qui sont en train de circuler à Bamako. [...] Les Katakatanis sont arrivés depuis 2006. C'est l'ANPE

qui les a apportés. ANPE l'a apporté. C'est Iba N'Diaye qui a initié le projet. C'est Iba N'Diaye. C'est lui qui a amené le projet dans le but de lutter contre le chômage. Il a apporté 120 Katakatanis au Mali. 70 ont été donnés à Ségou Pélangana. Le reste était placé à Bamako dans les périphéries pour prendre la relève des SOTRAMA » entretien réalisé le 3 février 2018 à Bamako.

Avec 50 motos taxis en 2006, le nombre a atteint 25.000 douze ans plus tard. L'augmentation du nombre des motos est tributaire de la croissance de la population et de la ville. La croissance urbaine de Bamako est horizontale synonyme de l'étalement.

c) Etalement de la ville et mobilité quotidienne des personnes

Depuis deux décennies, il a été constaté une forte évolution de la mobilité individuelle. La mobilité urbaine englobe l'ensemble des mesures qui inclut l'accessibilité garantie, la mobilité durable, la réalisation, le maintien et l'adaptation des réseaux de transports aux modes de déplacements de la population. Bamako s'agrandit de jour en jour avec une superficie de 267 km². Elle compte aujourd'hui plus de 66 quartiers repartis entre six communes avec plus de 2 millions d'habitants. Son taux d'accroissement est de 5,4 % supérieur à la moyenne nationale (Institut National de la Statistique, 2011).

Plusieurs phénomènes sont à l'origine de ces questions de mobilité notamment la pression démographique, la défaillance en matière de transport bien structuré et l'urbanisation horizontale de la ville de Bamako.

Comme le disait Traoré A. « *Pour l'extension de la ville de Bamako, il y a tellement de projets, chaque fois, on vient, on reprend. L'État projette souvent ça peut prendre des années avant d'être réalisés. Tout est Bamako maintenant. Tout est Bamako. [...] Le grand Bamako est un projet en cours d'étude au niveau du département. Parce qu'il y a beaucoup de gens qui n'arrivent pas à faire la différence entre Bamako et les environnants. Alors que les environnants, ils sont tous à Bamako.* », entretien réalisé le 5 mars à la DRCTU. La photo ci-dessous montre un stationnement des motos taxis dans le quartier de Faladiè.



Photo 3 : Stationnement des motos taxis.
Source : I. Togola, le 10 Février 2018

Le développement de ces nouveaux modes de transport à Bamako est la réponse à un manque de politique de transport collectif et de l'étalement incontrôlé de la ville. La ville de Bamako a dépassé les limites territoriales administratives. Cette croissance urbaine favorise ainsi, la multiplication des motos *Jakarta* et les motos taxis à travers la ville. Les deux moyens de transport dans la ville de Bamako ont commencé à intégrer les habitudes de déplacements au cours des deux dernières décennies. En 2006, le lancement des *Taxinis* a été fait à Ségou à travers l'ANPE sous le nom de l'« *Opération Taxini*¹⁶ ». Il s'agit des motos taxis. Elles sont facilement reconnaissables à leurs couleurs bleues et leurs porte-bagages. Les motos taxis transportent de 5 à 12 passagers. Nous avons trouvé que de nombreux informateurs disent que « *Yɔrɔ tɛ janya Bamako la* » qui veut littéralement dire qu'aucune localité n'est loin de Bamako. Face à la croissance de la population et de la ville, l'intervention publique fait défaut en matière de déplacement de la population dans les périphéries.

¹⁶ Un autre projet d'«*Opération taxi* » a vu le jour en novembre 2009 qui impliquait l'ANPE et la Banque Régionale de Solidarité du Mali (BRS) l'actuel Orabank. Ce projet au n'a pas marché. Ce projet est différent de celui de l'«*opération taxini* ». L'opération *taxini* désigne une opération des motos taxis. L'ANPE fait partie des initiateurs des deux projets : «*Opération taxini* » et «*Opération taxi* ». L'un des objectifs est la promotion de l'emploi et renouveler le parc taxis de Bamako en vue d'améliorer le cadre de transport urbain. Certains acteurs estiment que c'est la crise survenue au Mali en 2012 a provoqué la faillite de cette opération.

Tout comme Ségou et Kayes, Bamako est confronté aux problèmes de déplacement. Ce contexte a favorisé le développement des motos taxis comme moyens de transport entre le centre et la périphérie. A Bamako, elles assurent la relève entre les arrêts de transport collectif et les lieux à l'intérieur des quartiers.

« Tous les endroits fréquentés par les SOTRAMA, jamais vous ne verrez les motonis dans ces lieux, ou bien quand tu vois un conducteur de motoni, parce que parfois, les groupes de femmes peuvent demander de les transporter pour un mariage. Par exemple, elles peuvent demander de les transporter pour mariage en ville. Elles donnent le nom d'un quartier, je les amène et ramène. Bon, Nous pouvons nous entendre sur un prix, cela ne veut pas dire que je suis en train de transformer cela comme lieu de destination permanent. C'est comme une location. Tu les amène et ramène. Si ce n'est pas ce cas, partout où les SOTRAMA sont nombreux, nous ne prenons pas les passagers sur ces routes. » Sanogo K., président du syndicat des conducteurs des motos taxis à Faladié UJA (Union des jeunes aveugles), entretien réalisé le 11 février 2018.

Les motos taxis assurent la connexion sur une courte distance qui varie entre 3 et 7 kilomètres. Le tarif varie en fonction de la distance entre 100 et 200 f CFA. L'évolution des tarifs est tributaire de celle du prix du carburant. A cause de la souplesse de ces motos, elles sont utilisées dans les entreprises comme véhicules de livraison aussi. L'attraction de ces motos taxis semble être due à sa souplesse mais aussi à son prix abordable.

L'accord entre l'administration, les propriétaires de taxis et les syndicats divise Bamako en 10 zones entre lesquelles les tarifs varient de 500 à 2500 francs CFA pour les limites de Bamako avec, un tarif spécial de plus de 10.000 francs pour l'aéroport. L'évolution du nombre de zones tarifaires est liée à la croissance horizontale de la ville de Bamako. Les taximen essaient de fixer les prix le plus souvent, mais les clients négocient toujours en fonction de leur pouvoir d'achat. Très peu de clients sont au courant des tarifs fixés par zone. La mobilité urbaine est une question économique en matière de dépense quotidienne du citoyen mais aussi pour la construction des infrastructures routière qui relève des autorités.

Les passagers préfèrent les services des motos taxis en raison du coût moins élevé. En plus, les motos taxis ont l'avantage de pouvoir acheminer des marchandises dans des endroits difficiles d'accès. C'est ainsi que peu à peu, ils ont commencé à remplacer les pousse-pousse communément appelés *Wotoroni* en bamanan et les charrettes dans la ville.

d) Infrastructures routières et utilisation des motos taxis

Le problème d'infrastructures routières se pose à Bamako surtout dans les périphéries. Les routes sont généralement composées de deux fois deux à l'aller et au retour, cependant, il est fréquent de voir trois lignes de véhicules pendant les heures de pointe. Les piétons et les engins à deux roues motorisés n'ont pas parfois de passage. Les principaux axes routiers sont majoritairement étroits surtout les chaussées. Selon le Directeur de la Régulation de la circulation du transport urbain (DRCTU),

« Il y a des problèmes au niveau de la circulation à cause de ces nouveaux engins, car, dit-il, c'est un nouveau mode de transport qui n'a pas un cheminement propre sur la chaussée. Ils sont souvent confondus aux deux roues. Et souvent même aux voitures particulières. Il y'a aussi le problème des gabarits, certains de ces véhicules prennent des bagages hors gabarits. Cela pose un problème de sécurité vis-à-vis du conducteur et vis-à-vis de l'environnement routier. A ces obstacles, il faut ajouter que ce sont des genres de véhicules qui dérangent les trafics routiers. » (Dembélé, 2015).

A la lumière de cette citation, il ressort que l'inadaptation des infrastructures routières fait allusion à la circulation des engins à 2 et 3 roues motorisés. Dans les pays où ce phénomène se développe les motos taxis, les engins sont généralement perçus comme une gêne par les autorités locales. Ils sont décriés pour être la source de plusieurs accidents par contre leur nombre ne cesse d'augmenter. Le développement des infrastructures ne suit pas le rythme d'augmentation de ces engins.

L'analyse des réalités sur le terrain est largement dominée par le jeu des acteurs qui n'ont pas forcément les mêmes intérêts. La divergence entre les groupes sociaux, les couches populaires et secteurs étatiques autour de l'organisation du secteur de transport des motos surtout les motos taxis est un problème (Akoudad et Jawab, 2018).

Il est difficile de mettre en place une action commune à cause des rivalités entre les différents syndicats des transporteurs (SOTRAMA, taxis, et moto taxis). Du coup, certains conducteurs des motos taxis ressentent les interventions des autorités locales comme une forme d'injustice.

« Les conducteurs des sotramanis n'ont pas accepté. Les conducteurs de taxi n'ont accepté que nous travaillions ensemble. C'est pour cette raison que nous avons décidé de créer un syndicat pour nous même, les motos taxis au Mali. Nous avons dépensé de l'argent nous-mêmes pour aller au Togo en vue de connaître ce que c'est la moto taxi. Nous sommes allées à Dakar aussi Kaolack pour apprendre à connaître ce que c'est la moto taxi. Nous avons fait tout ceci pour essayer de structurer le secteur de la moto taxi. » Bagayogo K., Président du syndicat des

conducteurs de motos taxis à Kalaban-Coro entretien réalisé le 17 février 2018.

La photo ci-dessous montre le chargement d'une moto taxi.



Photo 4 : Chargement d'une moto taxi
Source : I. Togola, 3 Avril 2018

Le transport dans ces conditions serait très risqué du fait que le conducteur transporte en même temps les passagers et les bagages qui dépassent la capacité du gabarit de l'engin. Les bagages sont chargés au-dessus des passagers. Les lignes de transport de ces motos taxis ne sont généralement pas goudronnées. Les accidents se multiplient pendant les saisons des pluies. Pendant ces périodes, les infrastructures routières sont dégradées par les eaux pluviales.

Discussion

Les expériences de structuration du secteur de transport collectif ont malheureusement montré leur limite. Les compagnies ont fini par abandonner d'assurer les services de transport inter-quartier progressivement (Région Afrique, 2000 ; Fofana, 2017). Elles reprochent aux autorités le paiement des Taxes sur la valeur ajoutée (TVA) qui semblent inexistantes dans les autres pays. En plus de cela, elles sont aussi confrontées à une concurrence déloyale par d'autres transporteurs comme les SOTRAMA (Kammas et Zandal, 2014). Le manque de clients et la mauvaise gestion des recettes, l'augmentation du prix du carburant, l'état défectueux des routes, la négligence du transport urbain par les autorités, la prolifération des motos *Jakarta* sont les raisons avancées par les acteurs rencontrés sur le terrain. Au regard de ces reproches, il ressort de l'analyse qu'il manque une politique de transport cohérente pour

mieux organiser ce secteur. Ainsi, se développe une offre privée artisanale des motos taxis (Coulibaly, 2010). Le développement des motos taxis comme nouveau mode de transport est constaté dans plusieurs villes en Afrique par d'autres chercheurs. Fodouop estime qu'au Cameroun, la puissance publique devrait interdire la forme actuelle de l'activité des conducteurs de moto taxis (cité par Kalieu, 2016). Pour lui, la moto taxi est un problème pour la circulation, les motos taxis exercent dans l'illégalité, sans permis et sans immatriculation et dans le mépris de la réglementation régissant cette activité ... Traoré (2015) constate les mêmes externalités négatives à Bouaké. Mais il juge nécessaire l'intégration des motos taxis dans le transport public. Pour lui, la moto taxi est un secteur pourvoyeur d'emploi pour les ex combattants. En plus, il est visible dans le paysage urbain de Bouaké et assure l'essentiel des déplacements dans une ville de plus en plus étalée. Kalieu (2016) défend le maintien des motos taxis malgré les externalités négatives. A Lagos, les promoteurs privés sont les principaux fournisseurs de service de transport public. Parmi ces promoteurs privés, 200.000 motocyclettes à usage commercial fournissent un emploi direct à plus de 500.000 personnes (Kumar, 2011). Comme démontré ici, les informateurs surtout les conducteurs, les promoteurs, les syndicalistes des motos taxis (tricycles), estiment que les services offerts par les motos taxis semblent mieux répondre aux attentes des citoyens dans le cadre du transport des personnes et des marchandises. Les raisons des dépenses qui y sont liées sont : la facilité de circuler dans des endroits accidentés, les motos taxis comme source de revenu pour les particuliers (commerçants et fonctionnaires).

Ces raisons expliquent le développement de moto *Jakarta* qui a favorisé l'émergence d'un nouveau mode de se déplacer dans la ville de Bamako, un déplacement qui est assuré par les motos taxis. Cependant à Bamako, la moto taxi génère d'énormes externalités négatives. Ces engins enregistrent le nombre d'accident le plus élevé de la ville de Bamako. Le nombre d'accident avec les engins à deux roues motorisés est 3177 en 2016 (Mairie du District de Bamako, 2016). En effet, les informateurs ont des avis divergent sur les accidents de ceux-ci. A cela s'ajoute : le comportement des usagers des engins à deux ou trois roues à savoir le non-respect des panneaux de circulation et des feux tricolores, l'utilisation du téléphone sur la moto, les excès de vitesse, la discourtoisie sur la route, les motocyclistes qui faufilent entre les véhicules, les conducteurs qui circulent sans un permis ou en état d'ivresse...

Ils sont introduits dans le système de transport comme un palliatif à ces difficultés de mobilité quotidienne. Plusieurs personnes reprochent aux conducteurs des motos d'occasionner de nombreux accidents à cause du manque de maîtrise des conducteurs, de leur méconnaissance du code de la route, des excès de vitesse sur les voies où elles ne sont pas adaptées. Pour

certain, les motos taxis doivent circuler dans les grandes artères et non dans la voie réservée aux piétons ou les engins à deux roues motorisés. En effet, les accidents s'expliquent parfois par une combinaison de facteurs liés aux conducteurs, aux véhicules, à la route, aux conditions de circulation, etc. Malgré ces externalités, la moto taxi nécessite d'amples analyses pour son intégration dans le système de transport collectif à Bamako.

Les motos taxis ont encouragé de façon indirecte à l'étalement de la ville. Elles rapprochent les quartiers éloignés du centre-ville. En parlant des problèmes liés au transport urbain, Ouédraogo (2018) explique le caractère informel des *Gbaka* en Côte d'Ivoire. Le manque de moyens de transport est un facteur de découragement de certains de s'installer dans la ville ou aux environs. Les résultats de cette recherche montrent que les motos taxis sont les moyens de transport flexible dans la mobilité urbaine au Mali aujourd'hui.

Conclusion

La congestion du trafic urbain à Bamako est le résultat d'une absence de politique de transport adaptée à la mobilité de masse. La concentration des activités et du commerce sur la rive gauche organise le mouvement de la population entre les rives gauche et droite du fleuve. Pour assurer la mobilité urbaine quotidienne, les motos jouent un rôle important. Cependant, le secteur est toujours confronté à un problème d'organisation. Les acteurs qui interviennent dans le transport public à Bamako sont nombreux. En effet, la croissance économique d'une ville dépend d'un système de transport efficace. Toutefois, les autorités locales peinent à développer un mode de transport collectif permettant de mieux structurer ce secteur. Entre temps, les motos continuent d'augmenter en nombre. La situation difficile de l'utilisation des motos taxis serait liée au manque de rigueur politique en matière de régulation du transport urbain.

Malgré les critiques envers les motos taxis, la réalité urbaine montre une adaptation parfaite de celles-ci. Ils suscitent de l'engouement chez beaucoup de gens dans la mesure où ils constituent une solution en partie aux problèmes de mobilité urbaine. Le développement de l'usage des motos taxis est lié à plusieurs facteurs à savoir : le besoin croissant de déplacement de la population, l'absence d'une politique cohérente de transport collectif, l'état des voiries. De nombreuses expériences de transport collectif qu'elles soient publiques et/ou privées ont échoué au profit des motos taxis pour le transport collectif et les *Jakarta* pour le transport individuel. Les services offerts par les motos taxis semblent mieux répondre aux attentes des citoyens dans le cadre du transport des personnes et des marchandises. Les raisons des dépenses qui y sont liées sont : la facilité de circuler dans des endroits accidentés, les motos taxis comme source de revenu pour les particuliers (commerçants et fonctionnaires).

References :

1. Agossou Noukpo San. (2004). « Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou ». In Lombard J et Steck, *Transports aux Suds : pouvoirs, lieux et liens*, Paris, Armand Colin, pp.135-148.
2. Agossou Noukpo San. (2003). « La diffusion des innovations : l'exemple des zemijan dans l'espace béninois ». *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 47, n° 130, p. 101-120.
3. Akoudad, Kawtar et Jawab, Fouad. (2018). « Difficultés De transport international de marchandises : Proposition d'un cadre d'étude : Cas du Maroc ». *European Scientific Journal* May 2018 edition Vol.14, No.14. 137-151.
4. Bamba Vakaramoko et Koffié-Bikpo Céline Yolande. (2019). « Les Acteurs Du Transport Des Produits Vivriers Au Marche De Gros De Bouake (Côte d'Ivoire) ». *European Scientific Journal* January 2019 edition Vol.15, No.2. 169-183.
5. Banque Africaine de Développement. (2014). *Mali : Note sur le secteur des transports*. Abidjan, Rapport, 68 p.
6. Ecole Normale Supérieure (Mali). (1993). *Bamako*. Presses Universitaires de Bordeaux, Vol. 6, 308 p.
7. Fofana Issa. (2017). « Pression démographique et gestion durable du centre-ville de Bamako ». *Revue malienne des Sciences juridiques, politiques et économiques de Bamako (REMASJUPE)*, vol. 4, pp. 267-284.
8. Godard Xavier et Ngabmen, Hubert. (2002). « Z comme Zemindjan, ou le succès des taxis motos ». In Godard Xavier (dir.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Paris Kathala, pp 397-406.
9. Institut National de Statistique, (2011), *Recensement général de la Population et de l'Habitat, RGPH*, Bamako, Résultat définitif, 126 p.
10. Institut National de Statistique. (2016). *Consommation, pauvreté, Bien-être des ménages avril 2015-mars 2016*. Bamako, Rapport, 102 p.
11. Kalieu Christian. (2016). *–Surgissement, prolifération et intégration des motos-taxis dans les villes camerounaises : Les exemples de Douala et Bafoussam*. Thèse, Université de Bretagne Occidentale, 411p.
12. Kammas Said et Zandal Sohaib, (2014). « Transport sûr et durable : concepts, état des lieux au Maroc et proposition d'une réflexion innovante en système de management de transport sûr et durable (TSD) ». *European Scientific Journal*. January 2014 édition vol.10, No.2. 458-482.

13. Keutcheu Joseph. (2015). Le « « fléau des motos-taxis ». Comment se fabrique un problème public au Cameroun ». *Cahiers d'études africaines*, 3, (N° 219), p. 509-534.
14. Kouyaté Haoua. (1990). *La localisation des activités dans la ville de Bamako et son impact sur le transport urbain*. Mémoire, Ecole d'architecture et d'urbanisme, Sénégal, 220 p.
15. Kumar Ajay. (2011). *Understanding the emerging role of motorcycles in African cities: A political economy perspective*. SSATP Discussion Paper No. 13, Urban Transport Series, 32 p.
16. Leite Emma-Christiane. (2010). « Evaluation et communication des risques environnementaux liés au transport informel en Afrique ». In Fodouop Kengne, Tape Bidi, Jean, *L'armature du développement en Afrique : Industries, transports et communication*, Paris, Karthala, pp. 189-200.
17. Mairie du District de Bamako. (2016). *Bilan des Accidents Corporels de la Circulation Routière dans le District de Bamako*. Bamako, Rapport, 20 p.
18. Olvera Lourdes Diaz, et al., (2009). « La double vie de la moto au Sud du Sahara, Usages privés, offre publique ». In Fumey G., Varlet J., Zembri P., *Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports*. Paris, Ellipses, pp.117-126,
19. Région Afrique. (2000). *Mobilité urbaine : Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique sub-saharienne : le cas de Bamako*. Rapport pour la Banque Mondiale-SSATP, SITRASS, 70 p.
20. Tublu Komi N'kégbé Fogâ. (2010). « Le taxi-moto : un nouveau mode dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie ? ». Actes de la Codatu XIV, Bénin, 12 p.
21. Presse
22. Coulibaly Mariam. (2018). « Amélioration du transport urbain : les taximen s'engagent ». *Les Echos N°4996* du 19 mars.
23. Demba Coulibaly. (2010). « Transport urbain à Bamako : Les taxis motos ont trouvé leur voie ». *L'Essor*, <http://bamanet.net/actualite/essor/transport-urbain-a-bamako-les-taxis-motos-ont-trouve-leur-voie.html>, consulté le 23 février 2018.
24. Dembélé Sidiki Adama. (2015). « Les motos taxis à Bamako : un moyen de transport peu couteux, mais risqué ». *Le Républicain* du 8 Juillet,
25. <http://www.afribonemali.net/spip.php?article67237>, consulté le 21 mars 2018.

26. Ouédraogo Alice. (2018). « Côte d'Ivoire-Transport : au revoir «Gbaka» d'Abidjan et bienvenue aux « Grand Taxi » ». <http://www.afrikipresse.fr/societe/cote-d-ivoire-transport-au-revoir-gbaka-d-abidjan-et-bienvenue-aux-grand-taxi>, consulté le 24 avril 2018.
27. Théra Kassoum. (2006). « Transport urbain de Bamako, Félé Koné lance la guerre aux anarchistes ». *L'Indépendant*, <http://www.afribone.com/spip.php?article3681>, consulté le 19 mars 2018.