

LA PROBLEMATIQUE DE LA MOBILITE DANS LA VILE DE BAMAKO.

Gaoussou Samaké
Mali
gaoussousamak@yahoo.fr

RÉSUMÉ

Dans le circuit économique, le transport est un facteur clé de fluidité. L'Etat et les collectivités territoriales ont la lourde responsabilité de créer les conditions d'une bonne mobilité dans une ville vaste de 23781M2, peuplée de 18millionen 2008 Aussi, exige la grande mobilité le secteur tertiaire en plein essor.

Cependant, la problématique de la mobilité s'explique par de multiples difficultés. Entre autres, nous pouvons dégager l'inadéquation entre l'étroitesse des routeset le rythme d'accroissement de la population ; l'occupation anarchique du domaine public, l'incivisme, l'imprudence et la recrudescence des accidents de circulation meurtriers.

Malgré ces handicaps majeurs, les perspectives d'une mobilité confortable existent. Elles sont liées aux actions de sensibilisation et de formation sur le code de la route, à la réalisation de grands chantiers routiers dans la ville de Bamako et à la reforme administrative prévoyant les nouvelles limites du District de Bamako. En plus, la Mairie du District de Bamako envisage de réfléchir au partenariat avec les universitaires, les chercheurs et les investisseurs. Elle préconise de mobiliser les ressources internes et de rechercher un financement complémentaire par le biais de la coopération décentralisée.

Abstract :

In the economic system, transportation is a key factor of fluidity. The state and local authorities have the onerous responsibility of creating for good mobility in a city of 23781m2 wide , populated by 1.809106million in 2009.Also requires high mobility in the service sector booming.

However, the problem of mobility due to many difficulties. Among others, we can identify the mismatch between the narrow road and the pace of population growth, uncontrolled occupation of public domain, antisocial behavior, recklessness and the resurgence of deadly traffic accidents .Despite these major handicaps, the prospects for a comfortable mobility exist. They rare related to awareness and training on the code of the road, the construction of major road works in the city of Bamako and administrative reform to provide the new boundaries of the District of Bamako. In addition, the mayor of Bamako District plans to reflect the partnership with academics, researchers and investors. She also advocates to mobilize internal resources and seek additional funding through the decentralized cooperation.

Our paper will show the difficulties in respect of traffic in Mali, through the case of the capital. It will allow us to see the mentality of users on the dangers and benefits of observing the rules of the road. She will answer several questions relating to the difficulties mentioned above.

To do this, in addition to the literature search, we will conduct interviews with those involved in managing the road sector; we also send a questionnaire to users of traffic.

Mots clés : Lamobilité, la mobilité pendulaire, l'urbanisation, la polarisation, l'incivisme, l'intolérance.

INTRODUCTION

Bamako, la capitale du Mali est située sur les rives du fleuve Niger. Elle est une ville carrefour à fonctions multiples. Sa population s'accroît rapidement passant de 658275 habitants (8,55% de la population totale) en 1987 à 1809106habitants (12,46% de la population totale) en 2009 de la population du Mali(1) .L'évolution démographique galopante favorise l'extension de la ville de Bamako .Elle exerce des pressions sur les infrastructures socio- économiques notamment sur le réseau routier. L'intérêt du thème nous amène à poser quelques questions de recherche

Quelles sont les difficultés à la mobilité pendulaire dans la ville de Bamako ?

Comment les différents acteurs doivent agir pour minimiser les difficultés ?

Objectifs

L'objectif principal vise à comprendre les difficultés à la mobilité afin de proposer des solutions

Les objectifs secondaires sont :

- analyser les types de difficultés à la mobilité,
- proposer des solutions aux difficultés à la mobilité.

Hypothèses :

L'hypothèse principale est que la mobilité dans la ville de Bamako est confrontée à des difficultés d'ordre naturel, humain , technique.

Hypothèses secondaires :

- la mobilité est confrontée à des difficultés naturelle, anthropique, technique
- des solutions existent aux difficultés à la mobilité pendulaire dans la ville de Bamako.

Résultats attendus

Notre communication montrera les difficultés à la mobilité dans les villes au Mali, a travers le cas de la capitale. Elle nous permettra de voir les pertes liées aux difficultés à la mobilité. Enfin, elle proposera des solutions aux difficultés citées ci- dessus.

Méthodologie

L'étude est centrée sur la mobilité pendulaire liée au travail, à des raisons sociales et aux loisirs.

Pour ce faire, en sus de la recherche documentaire ; nous procéderons à des entretiens avec les personnes impliquées dans la gestion du secteur routier et des observations de l'état des routes, du comportement des usagers de la route ; nous adresserons aussi un questionnaire aux usagers de la circulation.

Enquête quantitative : le questionnaire est structuré en deux sections principales.Lsection I porte sur les difficultés à la mobilité pendulaire.La section II porte sur les propositions de solutions. Le questionnaire est soumis à 120 personnes des six communes de bamako choisies au hasard en raison de 20 personnes par commune .L' enquête s'est déroulé durant le mois e janvier 2011, soit en moyenne quatre questionnaires par jour.

Le questionnaire a été traité au logiciel S P S S.

1 URBANISATION DE BAMAKO ET OFFRE DE TRANSPORT

1.1 Urbanisation

La population de Bamako est caractérisée par une croissance accélérée (cf.- Tableau 1). De 1998 à 2009, Bamako a eu un gain démographique de 792810 personnes. Ce qui représente un taux de croissance moyen de 5,4%. Cette augmentation entraîne une extension de la ville. Elle est formée de six communes comprenant 68 quartiers dont 21 quartiers spontanés. Les quartiers spontanés périphériques sont des dortoirs éloignés du centre-ville. Les communes I, IV, VI ont chacune quatre quartiers spontanés. De tous les quartiers surtout les quartiers dortoirs les populations convergent vers le centre-ville où sont concentrés les services, les marchés et les industries d'où la nécessité d'une offre de transport.

Tableau 1 - Population de Bamako

Communes	Nombre de quartiers	Quartiers spontanés	Pop en 1998	Pop en 2009	Sup en hectares	Densité ht/km ²
Commune I	9	4	195081	335407	3432	98
Commune II	10	3	126353	159805	1621	99
Commune III	23	3	99753	128872	2325	55
Commune IV	8	4	186200	300085	3768	80
Commune V	8	3	187567	414668	3953	105
Commune VI	10	4	221342	470269	8682	54
Total	68	21	1016296	1809106	23781	76

Source : I N S T A T : Recensement Général de la population et de l'Habitat du Mali (R G P H) avril 2009

1.2. Offre de transport

1.2.1 Parc de véhicules

Sur une période de trois ans le nombre de véhicules de Bamako représente 79,29 % du total des véhicules du Mali (cf. Tableau 2). A Bamako, les voitures particulières sont cinq fois plus nombreuses que les véhicules de transport collectifs.

Tableau 2 - Parc des véhicules routiers du 01 /01 / 1995 au 31 / 12 /2008

Véhicules	Bamako	Total national
Moto	6781	12431
Voitures particulières	81229	96743
Véhicules de transport collectifs	15316	18821
Camions	7262	11454
Camionnettes	11583	15806
Autres		
Total	142866	180171

Source : I N S T A T : Annuaire statistique du District de Bamako 2008

1.2. Lignes de transports collectifs

Le District de Bamako compte 103 lignes d'une longueur environ 200km. Elles partent de quatre axes principaux et leur terminus se situe dans les quartiers périphériques. Ces quatre axes sont la Zone Est, la Zone Ouest, la Zone Nord et la Zone Sud

1.2.3. Gestion des places

Les places sont gérées par le syndicat des transports privés, celui des chauffeurs, ou bien par la coopérative, ou toute combinaison des différentes associations. Chaque ligne est gérée par une organisation qui lui est propre, mais il est courant de voir pour une même ligne deux porteurs de cahier. Ce qui signifie qu'il y a deux organisations différentes. Les caisses d'entraide servent à aider les membres des syndicats en cas d'accident de maladie, de mariages de baptêmes et de décès

2 REPARTITION DE NOS PERSONNES INTERROGÉES SELON LES MODES DE TRANSPORT INDIVIDUELS ET COLLECTIFS

A Bamako, les activités socio-économiques sont au centre ville. Les quartiers périphériques et les communes rurales absorbées par la ville de Bamako sont des dortoirs. Les mouvements pendulaires convergent fondamentalement vers le centre. Ce qui nécessite des modes de transports individuels et collectifs (cf. Figure 1)

2.1 Marche à pied.

La marche à pied est le mode de déplacement le plus répandu 18,3% (Enquête personnelle). L'ampleur de la marche à pied tient aux déplacements des populations du centre-ville, des femmes pour des achats au marché du quartier et aux scolaires

2.2 . Engins à deux roues

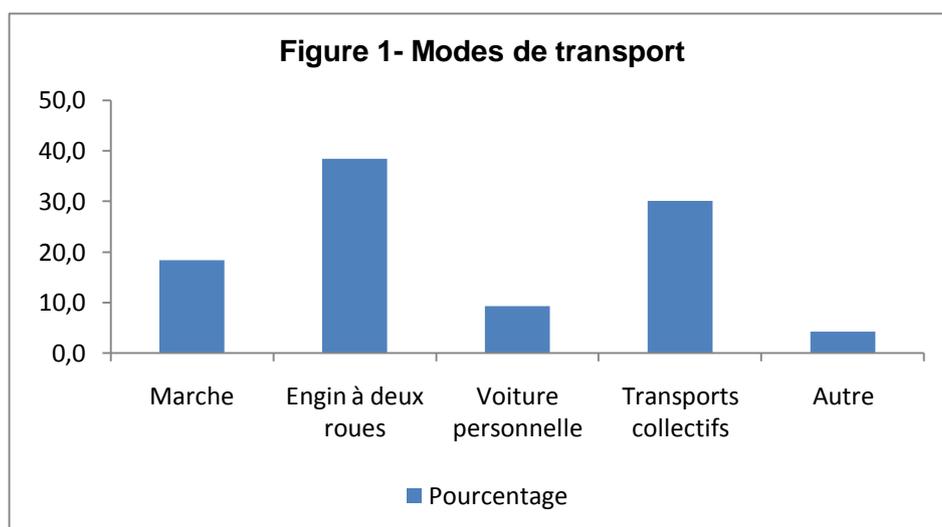
Les engins à deux roues 38,3% des modes de transports jouent un rôle très important dans les déplacements à Bamako. De 1994 à 2004, en dix ans, on les évaluait à 473500 répartis comme suit : les bicyclettes 3625, motocyclettes 215875, motocyclettes moyennes 218500, Grosse cylindée 3375 (source Traoré 2006).

2.3 Voiture personnelle

La voiture personnelle, utilisée par 9,2 % des personnes interrogées, sert pour les déplacements domicile-travail de propriétaire, et quelques fois pour ceux des autres membres de la famille et occasionnellement par solidarité ceux des voisins et proches connaissances.

2.4 Transports collectifs

Le retrait de l'Etat du secteur des transports a favorisé la multiplication des modes de transports collectifs représentant 30,0 % de l'ensemble des modes de transport. Il s'agit des Pick-up bâchés appelées durunis << Tarif de 25F >> des minibus connus sous le nom de Sotrama (Société des Transports du Mali, des bus, les taxis et les taxis-location. Ces véhicules desservent la ville sur 103 lignes longues environ de 200km à partir de quatre axes principaux : Zone Est, Zone Ouest, Zone Nord et la Zone Sud. Les places sont gérées par le syndicat des transports privés, celui des chauffeurs, ou bien par la coopérative, ou toute combinaison des différentes associations. Chaque ligne est gérée par une organisation qui lui est propre, mais il est courant de voir pour une même ligne deux porteurs de cahier de deux organisations différentes. Les caisses d'entraide servent à aider les membres des syndicats en cas d'accident de maladie, de mariages de baptêmes et de décès. Les tarifs du transport collectif, surtout des S O T R A M A sont fonction de la zone. Il en existe cinq (5) qui sont :-Zone 1 dont le tarif est de 125 F ; Zone 2 : 150F ; Zone 3 : 175F Zone 4 : 200F ; Zone 5 et Kati : 250. Les minibus sillonnent toute la ville



Source : Enquête personnelle 2011

3. LES CONTRAINTES A LA MOBILITE DANS LA VILLE DE BAMAKO

Les réponses des enquêtes ont mis en avant un ensemble de problèmes qui peuvent être regroupés en trois types : problème naturel, humain, technique.

3.1. Difficultés naturelles

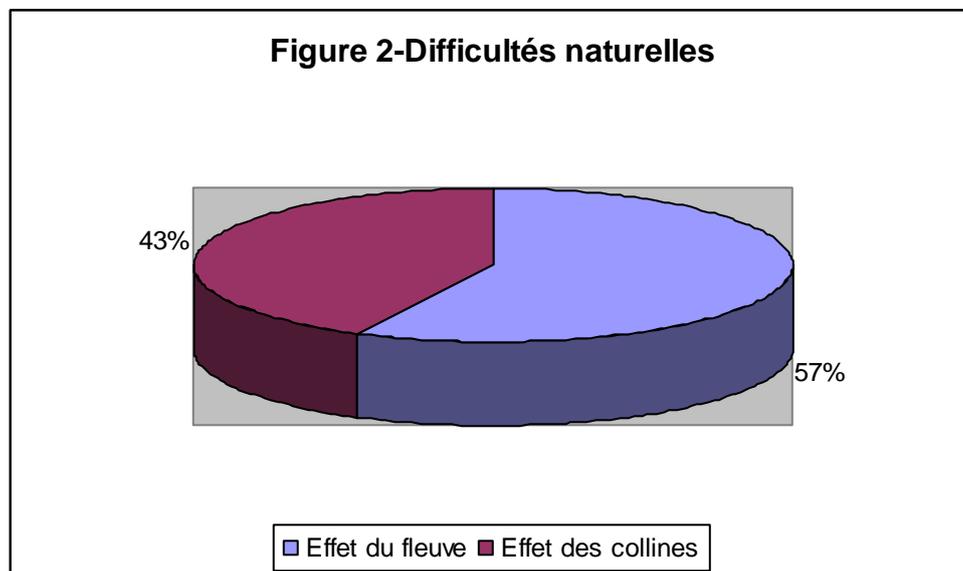
La ville de Bamako se structure rapidement sur les deux rives du fleuve Niger. Le fleuve Niger et les collines entourant presque Bamako constituent des obstacles à la mobilité (cf. Figure 2).

3.1.1 Contrainte du fleuve

Le fleuve Niger coupant la ville en deux parties constitue un frein à la mobilité pour 57,5% des 120 personnes interrogées. Sur à peu près trente kilomètres dans la ville les deux rives sont reliées par deux ponts et une chaussée submersible. CE qui oblige les usagers de la route à faire des longs détours pour l'une des deux rives.

3.1.2. Contrainte des collines

Quant aux collines, leur effet représente 42,5% des handicaps naturels. La rive droite un relief marqué par des hauteurs tels que le plateau de Badalabougou qui se prolonge à Daoudabougou et Sabilibougou. Sur la rive gauche, les prolongements du plateau manding contribuent à allonger les déplacements.



Source : Enquête personnelle

3.2. Difficultés anthropiques

Les difficultés anthropiques se traduisent par l'incivisme 35,8%, la méconnaissance du code de la route 35,8%, la polarisation de la ville de Bamako 17,5%, l'intolérance 17,5% et autres 3,3% (Figure 3)

3.2.1. Incivisme.

L'incivisme représente 36% des difficultés anthropiques soulevées. Elle se manifeste de plusieurs manières.

L'occupation anarchique du domaine public résulte d'un déséquilibre notoire entre les aménagements et l'essor des activités tertiaires surtout les informelles. Les équipements marchands sont limités. En dehors de l'Artisanat ils n'existent pas d'autres espaces artisanaux. Les acteurs des activités informelles envahissent les voies publiques. Il s'agit de petits commerçants, de mécaniciens de menuisiers etc. Les aires de stationnement sont réduites aux abords des routes. Les conducteurs sont obligés dans la plus part des cas de garer sur les voies publiques, réduisant les passages.

La violation flagrante du code de la route et de celles des mesures visant à rendre fluide la mobilité sont des comportements préoccupants. A partir de quelques exemples l'incivisme est illustré ici. Les chauffeurs de gros porteurs violent la réglementation. Un arrêté du 20 octobre 2009 de la Mairie du District de Bamako interdit aux porteurs de circuler le jour. Sur le pont Fahd et le pont des Martyrs, leur passage n'est autorisé qu'entre 00h et 6h du matin. A l'intérieur de la ville, ils ne peuvent circuler que de 10h à 13 h sur les deux rives du fleuve sans possibilité d'emprunter les deux ponts. Malheureusement le syndicat des chauffeurs et conducteurs routiers du Mali (Synacor) et la coordination nationale des chauffeurs et conducteurs routiers du Mali ne respectent pas l'arrêté. Par conséquent, les gros porteurs provoquent des accidents causant des pertes humaines et des dégâts matériels. Mardi, le 1^{er} juin 2010, un camion remorque d'immatriculation étrangère L G 3024-B a fait deux morts, des blessés et six voitures endommagées. Les embouteillages liés aux accidents sont aggravés par les chauffeurs indisciplinés des minibus, des taxis.

Enfin, l'excès de vitesse et les dépassements forcés constituent des actes de violation flagrants du code de la route. Ils sont à l'origine d'accidents meurtriers. A titre illustratif, en excès de vitesse, Mohamed Koné chauffeur d'un minibus a tué le maréchal de logis Ibrahima Fané âgé de 22 ans (L'Indépendant N°2542 du 10 /10 /2010).

Les difficultés de la mobilité sont liées à 26 % à la méconnaissance du code de la route par beaucoup d'usagers

On observe fréquemment des piétons qui ne respectent pas les passages marqués au sol. Parfois ils se jettent sur la voie en toute allure s'exposant à des accidents. Aussi, les piétons souffrent de l'occupation des trottoirs par les détaillants et de l'insuffisance des passerelles

3.2..2. Polarisation de la ville de Bamako

La polarisation de la ville de Bamako est évoquée par 18% des cent vingt personnes interrogées. Les justifications sont simples. Bamako est le nœud toutes les routes nationales reliant le Mali aux pays voisins. De par ses fonctions socio économique, politico administrative, Bamako est le principal pôle de convergence des populations des autres régions

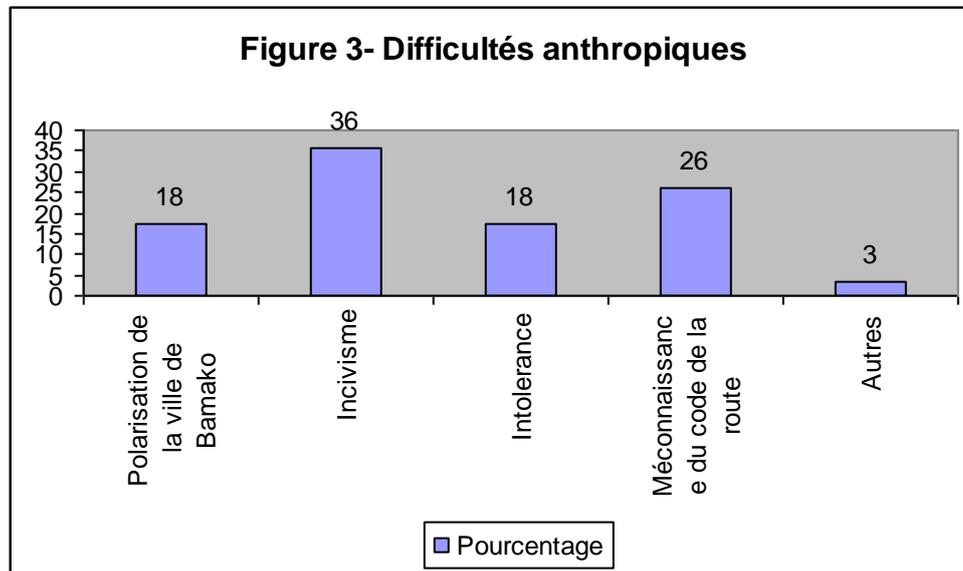
Bamako abrite les 70% des unités industrielles et importe 75,29 % des marchandises solides du Mali (INSTAT . 2008) En plus il y a un déséquilibre entre le centre de Bamako et les quartiers périphériques. Tous les services centraux, les institutions, le grand marché, le marché et la zone industrielle sont localisés au centre ville précisément en communes II, III. Ce déséquilibre amène les gens à converger vers le centre ville.

3.2.3 Intolérance.

L'intolérance (18%) se manifeste sous plusieurs formes. Les agressions verbales et physiques sont devenues courantes dans la circulation de Bamako. Usant mal de la priorité, des conducteurs intolérants refusent de céder le passage surtout aux piétons.

3.2.4 Autres difficultés

Les autres difficultés sont relatives la charrette poussée par des hommes, à la divagation des animaux et à l'imprudence de certains conducteurs le brigandage en plein jour.



Source : Enquête personnelle 2011.

3.3 Difficultés techniques

Nos enquêtes ont révélé que les difficultés techniques relatives à l'état des routes et à l'état des véhicules le nombre élevé des motos et autres (cf. Figure N° 4).

3.3.1. Insuffisances des véhicules

Dans la ville de Bamako, les insuffisances des véhicules représentent 24, 2% des difficultés techniques. Elles s'expriment par l'âge des véhicules. Du 01 /01 /1995 au 31/12 /2008, Bamako comptait 142866 véhicules routiers sur un total national de 180171 véhicules routiers soit 79,29 %(INSTAT.2008). Ces véhicules sont majoritairement fatigués. Au 31 /12 / 2008, 14,76%des véhicules de Bamako sont âgés de 11 à 15 ans, tandis que les 16ans et plus représentent 71,53%.

L'âge avancé des véhicules s'explique par le faible pouvoir d'achat à les renouveler et par la prédominance des véhicules d'occasion importés d'Europe Ces véhicules d'occasion appelés <<France au revoir>> représentent 85,97des véhicules immatriculés sur l'ensemble du pays (INSTAT 2008).

Les véhicules majoritairement âgés sont sur des routes qui ne suivent l'évolution de la population.

3.3.2 . *Insuffisances des routes de Bamako.*

Les insuffisances des routes (39,%) sont notoires. Sans suivre l'évolution de la population, les routes sont restées étroites.

3.3.2.1 . *Insuffisance de pont sur le fleuve Niger à Bamako*

Deux ponts seulement enjambent le fleuve Niger. A ceux-ci s'ajoute la chaussée submersible. Les jours ouvrables, sur le pont des martyrs, le passage est autorisé à un sens unique aux heures de pointe, de sept heures à neuf heures et de quinze trente minutes à dix neuf heures trente. Cette mesure crée malheureusement des embouteillages monstres au niveau du pont Fahd.

3.3.2.2 . *Insuffisance d'échangeurs simples*

Aussi les routes se caractérisent par l'insuffisance d'échangeurs simples. Ceux existants ne sont pas tous à des grands carrefours. C'est pourquoi, leur impact sur la fluidité de la circulation est très limité.

3.3.2.3 *Etat des caniveaux*

L'aménagement routier pêche par l'état des caniveaux. Il existe des routes sans caniveaux. Le long de certaines routes les caniveaux sont comblés. Après les fortes pluies, les rues se transforment en rivières temporaires laissant des étendues de boues. Le cas de la rue marne passant devant de la radio Mali est illustratif.

3.3.2.4. *Construction des ralentisseurs*

Une insuffisance particulière des routes de Bamako est la construction des ralentisseurs appelés les gendarmes couchés. Les ralentisseurs expriment les réactions de la population et des autorités à l'excès de vitesse de certains mauvais conducteurs. Partout dans la ville, les populations en réalisent sans respecter les normes techniques. Dressés pour obliger à ralentir, les gendarmes couchés peuvent provoquer des accidents et casser le cratère du véhicule.

3.3.2.5. *Manque de pistes et de bandes cyclables sur l'ensemble des grandes artères*

Quant aux pistes cyclables, il n'en existe que le long de l'avenue de l'Organisation de l'Unité Africaine. En dehors, la circulation est un mélange de voitures, de motos, de vélos et de charrettes poussées par des hommes. Les piétons en souffrent.

3.3.2.6 *Gestion des feux tricolores*

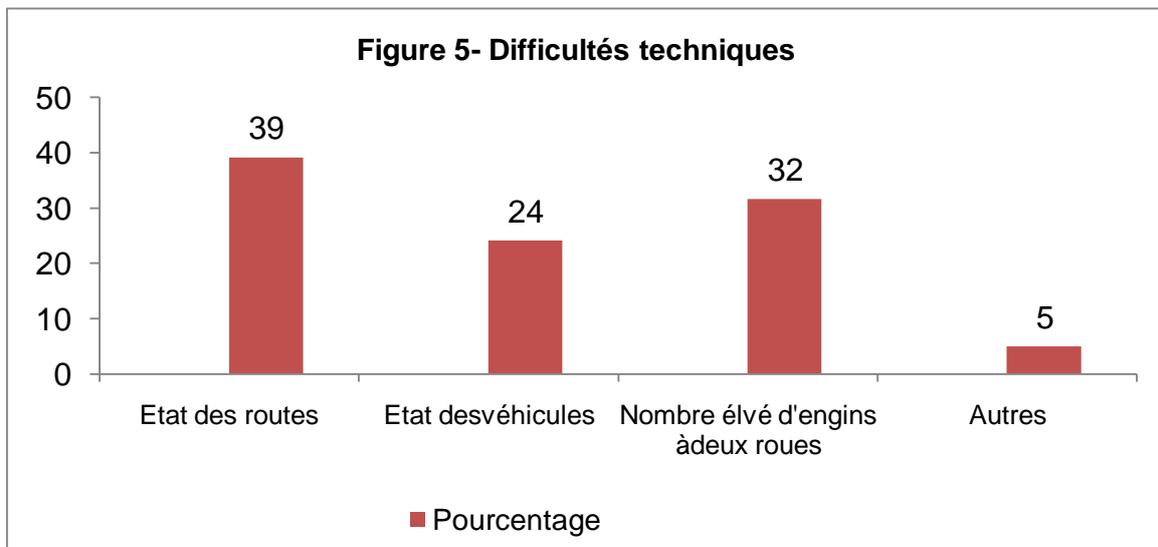
Enfin, la gestion des feux tricolores pose problème. Souvent des vendales détruisent des feux tricolores. A certains carrefours, les pannes des feux tricolores perdurent. Tandis qu'à d'autres, la signalisation inadéquate des feux tricolores amène les véhicules à se croiser. C'est les cas du carrefour de Badalabougou, de celui de Daoudabougou et celui de Magnambougou.

3.4 Nombre élevé des engins à deux roues

La population de Bamako s'augmente rapidement. La ville s'est étendue. Les transports collectifs sont insuffisants. Ces éléments obligent l'achat d'une moto. Grâce au faible coût des motos de marque chinoise surtout la marque K T M appelée JAKARTA appelées Jakarta,

3.4. Autres difficultés

Les autres difficultés sont relatives à l'encombrement provoqué par les charrettes les vélos

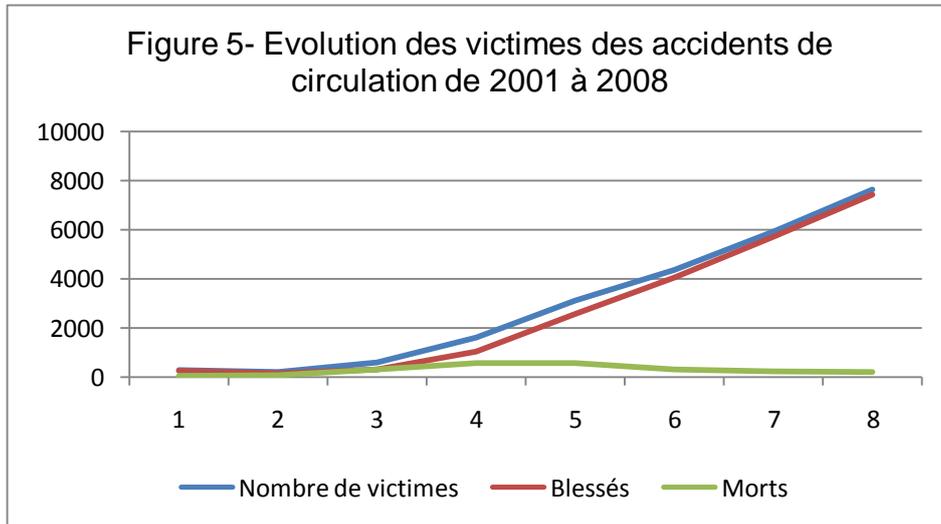


Source : Enquête personnelle 2011.

Toutes ces difficultés combinées favorisent la recrudescence des accidents de circulation lourds de conséquences.

4. LA RECRUDESCENCE DES ACCIDENTS DE CIRCULATION

L'ampleur de la gravité des accidents de circulation sur une période de huit ans donne à réfléchir (Figure N°5). De 2001 à 2008, l'évolution des victimes de la circulation est à la hausse. En huit ans (8), le nombre de victimes a augmenté de 7347. L'année 2008 a connu le nombre le plus élevé avec 7637 victimes. En perte en vie humaine les années 2004, 2005 ont enregistré plus de 500 morts respectivement avec 565, 560 morts. Ces accidents mobilisent certains services centraux en occurrence la Direction Nationale de la Protection Civile qui a effectué la protection civile a mené 24161 interventions.



Source : I N S T A T : Annuaire statistique du District de Bamako Année 2008

En somme, la problématique de la mobilité préoccupe tout le monde. L'Etat, les autorités des collectivités territoriales tentent d'apporter des solutions

5. SOLUTIONS AUX PROBLEMES DE LA MOBILITE DANS LA VILLE DE BAMAKO

5.1 . Propositions de solutions aux contraintes à la mobilité.

Les propositions de solutions tirées de nos enquêtes auprès de 120 personnes interrogées se résument à quatre. Il s'agit d'élargir les grandes artères du District de Bamako, poursuivre la sensibilisation, introduire le code de la route dans les programmes d'enseignement primaire et secondaire et construire un quatrième pont sur le fleuve Niger (cf. Figure 6).

La proposition de solution relative à l'élargissement des grandes artères représente 39,2 %. Elle consistera à réaliser des bandes et des pistes cyclables et des trottoirs, à faire des parkings et à multiplier les échangeurs simples aux principaux carrefours

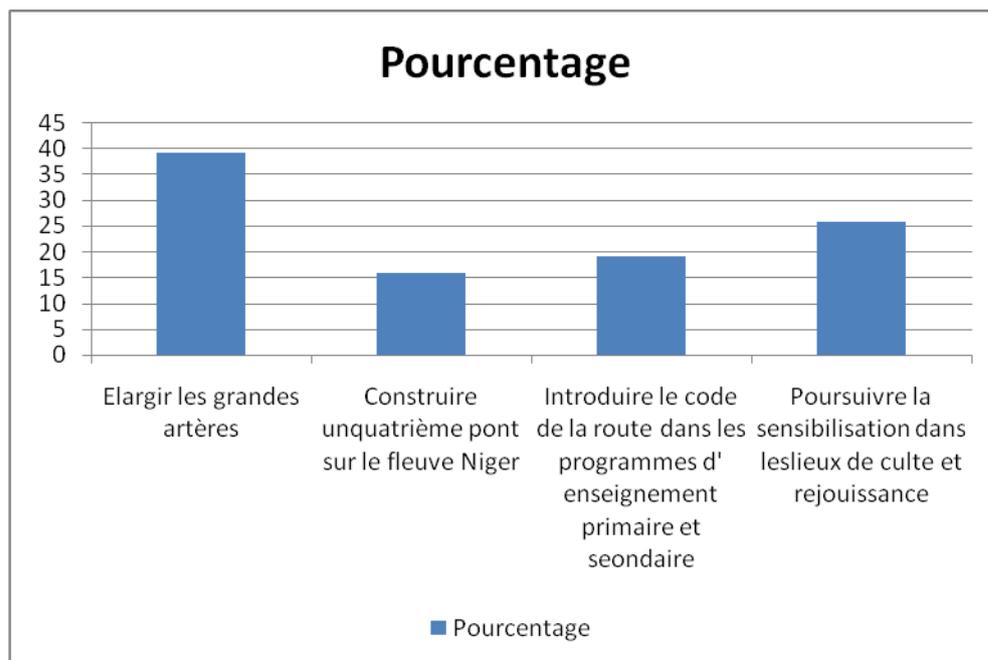
La poursuite de la sensibilisation est évoquée par 25,8% de nos personnes interrogées .Elle doit se poursuivre dans les lieux de mariages, de baptêmes dans les mosquées et les églises. Aujourd'hui, la recrudescence des accidents exige l'enseignement du code de la route dans nos écoles primaire et secondaire, car les élèves et les étudiants sont les principaux conducteurs de moto de marque K T M, appelée Jakarta.

Ces différents créneaux de sensibilisation vont renforcer l'émission Circulation et Prévention routière radiotélévisée préparée et présentée par Seydou Timbely.

Enfin, la construction d'un quatrième pont sur le fleuve Niger est suggérée par 15,8 % des personnes interrogées va réduire énormément les distances entre les deux rives.

Une fois ces propositions prises en compte par l'Etat et les autorités des collectivités renforceront les aménagements déjà réalisés, ceux en cours et ceux préconisés.

Figure 6 : Propositions de solutions aux problèmes de mobilité



Source : Enquête personnelle 2011

5.2. Actions réalisées :

Le souci de l'Etat à réduire la souffrance de la population se concrétise avec l'appui des partenaires financiers. L'échangeur multiple est réalisé. Sur la rivière diafaranako de six kilomètres des petits ponts sont construits pour réduire les distances. Ensuite, la Direction Nationale de la Gendarmerie a reçu cinq radars de surveillance de la circulation. Onze (11) auto écoles ont reçu le Brevet pour l'Exercice de la Profession d'Enseignement de la Conduite Automobile et de la Sécurité Routière. Enfin, dans le même ordre, la Chaîne Taxi pro est créée par des hommes d'affaires, la banque internationale du Mali, Prizé auto concessionnaire italien de véhicule, la Coopérative des chauffeurs de Taxi, l'Agence Nationale pour la Promotion de l'Emploi et le Fonds d'Appui à la Formation professionnelle et à l'Apprentissage. La Chaîne Taxi pro vise à créer des emplois, à faciliter l'accès à la propriété pour les chauffeurs, favoriser la bancarisation de leurs avoirs et améliorer l'image touristique du Mali.

5.3. Aménagements en cours d'exécution

Les aménagements en cours sont la relecture du Code de la route en cours, la réalisation du troisième pont sur le fleuve Niger et d'un anneau de minibus de transport collectif, la construction de deux passerelles à Sogoniko et à Kalaban-coura.

Enfin, le partenariat établi entre la Mairie du District et l'Université de Bamako participe au diagnostic réel des problèmes et à des propositions de solutions appropriées. Ce partenariat a permis la participation des Professeurs de l'Université au premier forum sur le développement urbain de Bamako du 23 au 25 Février 2010.

5.4. Actions envisagées

Les actions envisagées sont relatives à l'élargissement à 4(2*2) voies de la section urbaine de la RN5 sur quatre kilomètres à Sebenikoro en Commune I V et à l'exécution des recommandations du premier forum sur le développement urbain de Bamako tenu du 23 au

25 Février 2010. Les recommandations sont : réhabiliter et renforcer les arrêts de transports collectifs, réhabiliter et créer les pistes cyclables, mettre à niveau et renforcer la signalisation routière, adapter le fonctionnement des feux tricolores suivant l'évolution du trafic, moderniser l'autogare de Sogoniko et étudier la réalisation d'un Tramway. Par rapport à leur mise en œuvre, la Mairie du District n'a pas les ressources suffisantes. Elle est obligée de chercher l'appui de l'Etat et d'exploiter soigneusement la coopération décentralisée.

CONCLUSION

La ville de Bamako se structure sur les deux rives du fleuve Niger. Le fleuve Niger constitue une contrainte naturelle à la mobilité de la grande majorité des déplacements. Ce qui est confirmé par 57,5 % de nos personnes interrogées et le fleuve Niger allonge les déplacements d'une rive à une autre du fleuve. Les hommes dans leur mobilité créent des difficultés confirmées par le problème d'incivisme soulevé par 35,8 %, la méconnaissance du code de la route (25,8 %) et par l'intolérance (17,5 %). Aux contraintes naturelle et anthropique s'ajoutent les difficultés techniques confirmées à travers les insuffisances de la route évoquées par 39,2 %

A ces différents problèmes, nos enquêtes ont débouché sur quatre propositions de solution telle que l'élargissement des grandes artères proposé par 39,2 %.

En fin, la prise en compte de nos propositions renforcera les aménagements déjà réalisés et ceux en cours de réalisation dans le cadre de la coopération décentralisée

BIBLIOGRAPHIE

1. Institut National de la Statistique. (Avril 2010). Le Mali en chiffres de 2004 – 2008.
2. Institut National de la Statistique. (2008). Annuaire Statistique du District de Bamako 2008.
3. Institut National de la Statistique. (2009). Recensement General de la population et de l'Habitat.. Résultats provisoires.
4. Ministère de l'Équipement et des transports.(2010). Programmes d'activités 2011 de la Direction Nationale des Transport ,Terrestres, maritimes et Fluviaux.
5. Binta T. (2006). Problème de mobilité sur la rive droite du fleuve du Niger à Bamako et à Kalaban-coro (chef lieu de commune).Mémoire de D E A en Géographie Economique, I S F R A, Bamako.
6. Mariam k. (2010).Problematique de l'insécurité routière des jeunes écoliers de moins de 15 ans dans la commune I du Dstrict de Bamako : cas des groupes scolaires de Bougouba et de Djelibougou.Memoire de Diplôme Superieuren Travail Social (D S T S).OPTION : Développement Social de l' Institut National de Formation des Travailleurs sociaux.
7. Essor N° 16708 du 08 /juin /2010 ; N°16752 du 09 /Août/ 2010 ; N°16810 du 03 /11 /2010
8. L' Independent N°2517 du 12 / 07 / 2010 ; N°2542 du 10 /08 / 2010
9. Les Echos N° 3614 du 25 Janvier 2011