

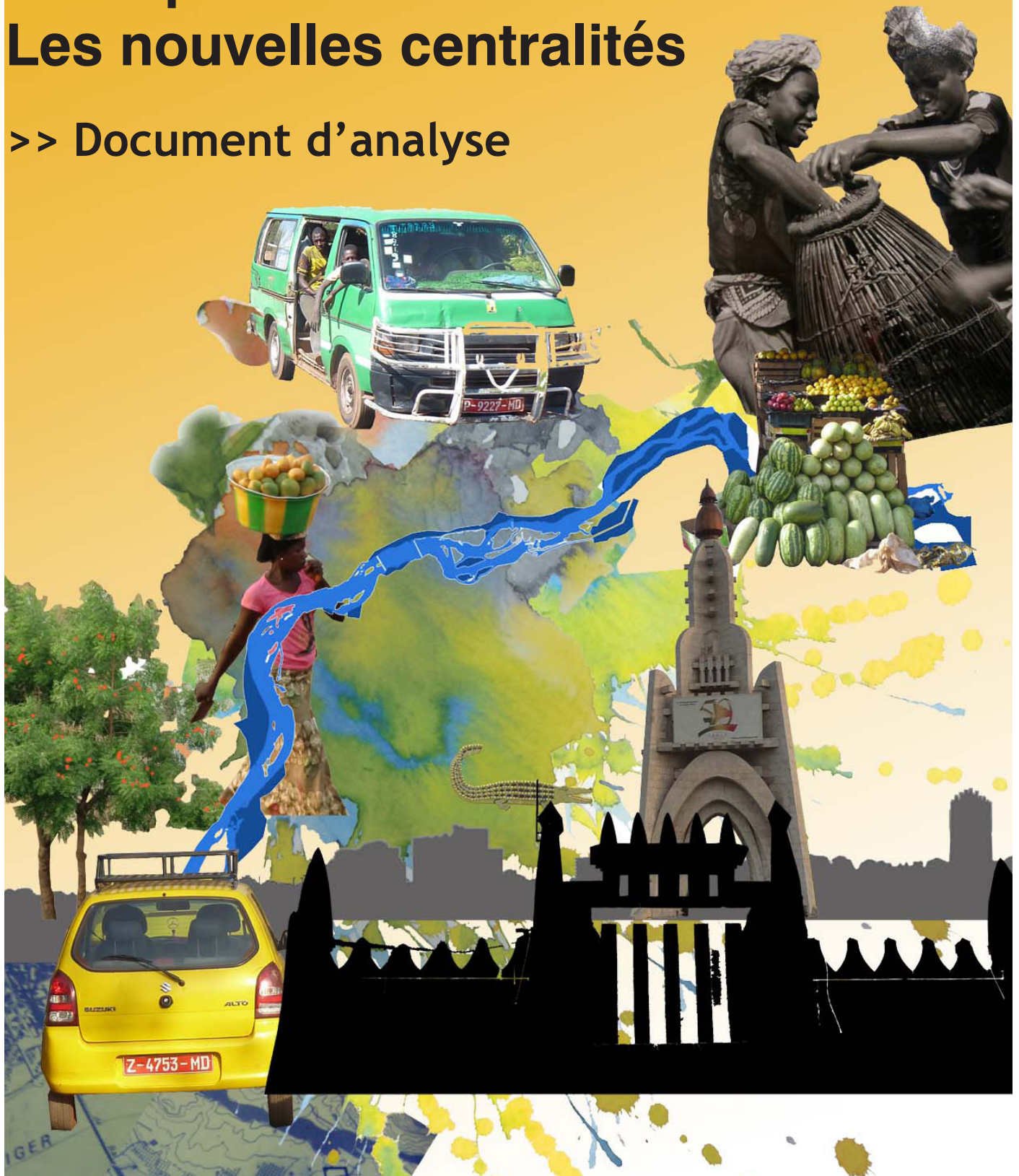


Atelier international de maîtrise
d'oeuvre urbaine
9-22 juillet 2011

α les ateliers
maîtrise d'oeuvre urbaine

Métropole de Bamako Les nouvelles centralités

>> Document d'analyse



/ Avant-propos

Dans le contexte de la préparation du quatrième Projet Urbain du Mali (PUM4) et dans l'élan du 1er «forum du développement urbain de Bamako» qui s'est tenu en février 2010, le Maire du District de Bamako, Monsieur Adama Sangaré, a sollicité, avec ses partenaires, l'association française Les Ateliers internationaux de maîtrise d'oeuvre urbaine de Cergy-Pontoise pour organiser à Bamako un atelier international de professionnels.

Comme la plupart de ses consoeurs africaines, Bamako doit aujourd'hui faire face à une urbanisation galopante, avec une croissance urbaine qui est la plus forte des capitales africaines, et qui va plus vite que la capacité des autorités publiques à installer les services, équipements et organisations de gestion de la ville nécessaires. Les enjeux auxquels elle est confrontée sont multiples.

L'un d'entre eux consiste à endosser et assumer ce statut de métropole de plusieurs millions d'habitants, et à se projeter dans une organisation urbaine qui se détache fonctionnellement et identitairement de son centre historique, qui reste aujourd'hui le seul point focal autour duquel l'ensemble de la ville s'organise. C'est cet horizon de statut de métropole que la session des Ateliers de juillet 2011 se propose d'investir, en posant la question des centralités de cette ville qui devient métropole. Aujourd'hui, les fonctions de centralité sont concentrées sur la rive Nord (rive gauche) alors que l'essentiel de la croissance urbaine de déroule en rive sud et que désormais la moitié de la population y réside.

L'atelier cherchera donc à proposer de nouvelles centralités, notamment sur la rive sud, articulées avec la centralité historique située en rive Nord, en lien étroit avec les infrastructures de déplacement existantes et projetées, et dans le souci d'un développement global équilibré de la métropole. Les équipes internationales devront produire des propositions opérationnelles de projets urbains à mettre en oeuvre. Les objectifs sous-jacents de ce travail sont :

- » une mise à niveau de la rive sud en termes de services et d'équipements,
- » la mise en valeur d'une qualité de vie urbaine bamakoise : accès facile aux services, + préservation de la nature en ville,
- » une densification en alternative ou au moins en frein à l'étalement,
- » le dessin d'un système de transport urbain intégré.

/ Présentation et crédits

Ce document d'analyse de Bamako est remis aux élus et aux techniciens du District, des villes et de leurs partenaires. Il est également destiné aux participants de l'atelier, afin de leur apporter les clés de compréhension qui leur permettront d'être opérationnels rapidement et de faire des propositions pertinentes et réalistes.

Rédaction : Charlotte Ménager et Laura Decary, assistantes pilotes sous la direction des pilotes de l'atelier de Bamako, Vincent Bourjaillat et Franck Charlin.

Sur la base des entretiens réalisés au cours de la mission de préparation, des documents ressources mis à disposition, des visites et des enquêtes de terrain, et de l'expérience personnelle des assistantes à Bamako.

Compléments et relecture : Madame Juliette Coulibaly-Paradis, conseillère du Gouverneur du District de Bamako, Monsieur Bassy Diarra, assistant de la Direction du Jumelage et de la Coopération Décentralisée de la Mairie du District et responsable du projet développement urbain, Monsieur Amidou Magassa, sociologue, Monsieur Sébastien Philippe, architecte historien et Monsieur Roland Boehler, consul honoraire du Mali à Strasbourg.

Date d'édition : 28/06/2011

Photos : Antoine Plane, Directeur Adjoint des Ateliers, et les assistantes pilotes.

Les schémas, cartes, dessins et photos dont la source n'est pas précisée sont des productions des Ateliers.

/ Remerciements

Nous remercions tous ceux qui nous ont reçu en confiance à Bamako au Mali, et ceux qui nous ont accompagné tout au long de la réalisation de ce cahier d'analyse, de la fin du mois d'avril 2011 à la fin du mois de juin 2011 :

Monsieur le Maire du District de Bamako, Adama Sangaré, pour son hospitalité et son accueil, pour son implication personnelle dans la réussite de la préparation de l'atelier,

L'équipe des Ateliers qui nous a soutenu et encadré depuis Paris, Lyon et Marseille, particulièrement les deux pilotes de l'atelier de Bamako Vincent Bourjaillat et Franck Charlin,

Monsieur Mahamadou Wadidié, conseiller du District en charge de l'atelier de Bamako,

Tous les membres du Comité Technique du Développement Urbain pour notre intégration au sein de leur coordination technique, pour le temps passé à nous orienter, à nous édifier, et nous dévoiler les mystères de Bamako et ses centralités, pour les documents et les plans mis à notre disposition, tout particulièrement Djibril Sidibe, Modibo Zerbo, Oumar Konate, Amadou Konake, Nianon Sanogo, M'Baye Ba, Brahim Mariko, Amadou Maïga, pour ses aiguillages et mises en contact, Mahamane Touré et tout le personnel de la Direction du Jumelage et de la Coopération Décentralisée de la Mairie du District pour son accueil au sein de ses locaux,

Bassy Diarra, pour son accompagnement et son soutien quotidien, sa disponibilité généreuse et endurante, et son accueil dans les locaux de la Coopération Décentralisée de la Mairie du District,

Madame Coulibaly Juliette Paradis pour son accompagnement quotidien, ses relectures attentives et ses précieuses corrections ainsi que pour ses encouragements et son soutien permanent,

Mansa Makan Diabaté, pour sa confiance et son accueil au Rectorat,

Le professeur Amidou Magassa, pour les clés de compréhension de la société bamakoise, et pour toute la documentation mise à notre disposition,

Sébastien Philippe, architecte historien, pour tout ce qu'il nous a appris, son amitié, ses conseils, sa relecture,

Moussa Touré, géographe, pour sa participation active et la mise à disposition de ses travaux,

Messieurs Ibrahim Touré, Sélou Keita, Malick Kassé, Mamadou Karambe, Adama Diarra, Mansa Makan Diabate, pour tout ce qu'ils nous ont appris et pour leur relecture technique du document,

Le Conservatoire des Arts et Métiers Multimédia Balla Fasseké Kouyaté et l'Ecole Supérieure d'Ingénierie d'Architecture et d'Urbanisme pour les échanges et l'accueil,

Nafo Ouattara et Amadou Ségou Nimaga, pour les visites et les plans du domaine universitaire actuel et futur,

Monsieur Yaya Coulibaly, artiste marionnettiste, pour son point de vue enrichissant sur la ville et sa disponibilité,

Tous les habitants dont nous avons pu croquer le portrait, pour leur joie et leur vitalité, Fatim, la vendeuse de mangue, Kassim, notre colocataire dévoué, Abdoul, stagiaire à la Mairie du District de Bamako, Adja, nièce de Bassy Diarra à qui nous souhaitons un «heureux ménage», Madita, assistante ressources humaines de la Mairie du District de Bamako, nos voisins, les étudiants de 4ème année de l'ESIAU.

P.5/ Le Mali

Situation géographique
Conditions bioclimatiques
Indicateurs démographiques et sociaux
Indicateurs économiques



P.9/ Aménager le territoire

La place des villes au Mali
Quelle politique urbaine pour le Mali ?
La planification urbaine à Bamako
L'aire urbaine de Bamako
L'expansion de l'urbanisation



P.17/ Portrait urbain de Bamako

L'histoire de Bamako
Données socio-économiques
Cartes thématiques
Le paysage de la ville



P.37/ Dynamiques urbaines à l'oeuvre

Bamako affirme son double statut : celui de capitale du Mali et celui de métropole à l'échelle de la Sous-Région.
Une appropriation des enjeux urbains par la Mairie du District



P.53/ Services urbains

L'assainissement et la distribution d'eau potable
La pollution atmosphérique
La distribution d'électricité
Les télécommunications
La mobilité urbaine



P.63/ Portrait des Bamakois

Famille, concession et fêtes
Naître et grandir à Bamako
La jeunesse étudiante
Bamako, ville de commerçants
Assis sous l'arbre dehors
Le fleuve, la pêche et les bozos



P.79/ Sites d'études

La gare routière de Sogoniko et les Halles de Bamako
La colline de Badalabougou et «la bande des 140 mètres»
Le Rail-Da



P.97/ Annexes

Organisation administrative et processus de décentralisation
Le système foncier à Bamako
Plans détaillés des sites d'étude
Abréviations
Bibliographie, entretiens réalisés et personnes ressources







“I bora a ka so, i nana i kaso” – Tu as quitté chez toi, tu es venu chez toi (proverbe bambara).



Le Mali

Situation géographique.
Conditions bioclimatiques.
Indicateurs démographiques et sociaux.
Indicateurs économiques.

Le Mali

/ Situation géographique

Le Mali est un des pays les plus vastes de l'Afrique, situé au sud du Sahara avec une superficie de 1 241 238 km², à 60% désertique. Totalement enclavé, il possède près de 7 000 km de frontières et 7 états voisins: Algérie, Niger, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée, Sénégal et Mauritanie.

Le pays est constitué à 90% de vastes plaines et de bas plateaux, entrecoupés de massifs montagneux tels que les Monts Manding au Sud-ouest, les dunes de sable de l'Adrar des Iforas à l'extrême Nord et la falaise de Bandiagara au Centre-est.



Le réseau hydrographique du pays est construit autour des bassins versants de deux grands fleuves et de leurs affluents :

» Le fleuve Niger qui traverse le Mali sur environ 1 700 km. Il est navigable sur 1 308 km entre juillet et janvier. Il se divise en plusieurs bras formant un véritable « delta intérieur » qui inonde les basses terres au centre du pays lors de la décrue de septembre à décembre. Ses affluents drainent un territoire de 50.000 km², soit environ 6% de la superficie totale.

» Le fleuve Sénégal qui traverse le Mali sur environ 700 km.

Situés dans la partie méridionale du territoire, ces deux cours d'eau expliquent le déséquilibre de la localisation des ressources en eau et par conséquent l'inégale répartition de la population.

Carte générale de la topographie. Source : Direction Nationale de la Topographie et de la Cartographie.

/ Conditions bioclimatiques

Le pays est caractérisé par trois régions climatiques :

» La région désertique du Sahara méridional, soit les deux tiers du pays au nord.

» La région sahélienne au centre, relativement sèche et couverte de steppe entrecoupée d'une vaste étendue constituée de marécages, dus aux nombreux bras du Niger.

» La région soudanaise au sud du pays connaît davantage de précipitations et est couverte de savane se transformant progressivement en forêt vers le sud.



La température varie entre 24°C en janvier et 38°C en mai et on distingue trois saisons :

» Une saison sèche de mars à juin.

» Une saison des pluies ou hivernage de juin à septembre.

» Une intersaison d'octobre à février avec un vent saharien desséchant, l'Harmattan.

Carte des régions climatiques. Source : Futura-sciences.com.

/ Indicateurs démographiques et sociaux

Le Mali se caractérise par une population très jeune et des indicateurs sociaux faibles à plusieurs niveaux.

En terme de population urbaine la croissance s'est accélérée entre 1987 et 1998 avec un taux compris entre 4,6% et 5,1% par an. Selon les perspectives réalisées par la DNSI*, le taux d'urbanisation devrait continuer à croître très rapidement pour atteindre 47,5% en 2024.

La densité de la population au niveau national est de 9,7 habitants au km² en moyenne mais les densités varient fortement entre les régions du pays : de 0,4 habitant au km² dans la région de Kidal au Nord à 18,2 habitants au km² dans la région de Sikasso au Sud, le maximum étant enregistré à Bamako qui compte en moyenne 76 habitants par hectare en 2010.

La population malienne est constituée de différentes ethnies, dont les principales sont les Mandés (les Bambaras, Malinkes et Soninkes) pour 50 %, les Peuls (17 %), les Voltaïques (12%), les Songhaïs (6%), les Touaregs et les Maures (10 %).

L'Islam est pratiqué par 90 % de la population, le reste étant animiste (9 %) ou chrétien (1 %).

Population totale : 13 010 209 habitants.

Taux d'urbanisation : 33%.

Taux d'accroissement de la population : 2,4% par an.

Age médian : 15,8 ans.

Espérance de vie à la naissance : 52,61 ans.

Fécondité moy. : 6,5 enfants.

Mortalité infantile : 111,35%.

Taux d'alphabétisation : 26%.

Population vivant sous le seuil de pauvreté : 64%.

Taux de séropositivité chez les adultes : 1,3% en 2006.

IDH en 2010: 0,309 (160ème/169).

Taux de migration : - 5,67%.

Sources : Banque Mondiale et PNUD, 2009 et 2011.

/ Indicateurs économiques

Le taux de croissance du PIB est important mais ne s'accompagne pas d'un développement social équivalent. Le niveau de pauvreté reste élevé et la répartition des richesses inégales.

L'informel représenterait environ 25% de la population active.

En terme de production agricole, le Mali est le premier producteur de coton de l'Afrique sud-saharienne. Il possède le premier troupeau de bétail de la Sous-Région, assure son autosuffisance alimentaire en année de pluviométrie normale et subvient à l'ensemble de ses besoins en céréales sèches. L'or occupe la première place dans les recettes d'exportation du Mali (75 % en 2009) suivi du bétail, du coton et du fer. D'autres produits comme l'arachide s'exportent fortement.

L'activité industrielle est peu développée et s'articule autour de l'agro-alimentaire, la construction (BTP) et l'extraction minière aurifère.

Le secteur des services s'articule principalement autour du commerce. Le secteur public n'occupe plus que 22% des effectifs salariés du pays suite au programme de privatisation engagé par le gouvernement.

L'économie reste peu diversifiée et vulnérable aux chocs extérieurs :

- » Les aléas climatiques (niveau et régularité de la pluviométrie)
- » L'évolution du cours des deux principaux produits d'exportation : le coton et l'or.
- » Les fluctuations du dollar par rapport à l'euro.
- » Les crises politiques dans les pays frontaliers (Côte d'Ivoire).

PIB : 8 996 454 787\$ en 2009 soit un PIB par habitant de 691\$.

Taux de croissance du PIB : 5% par an.

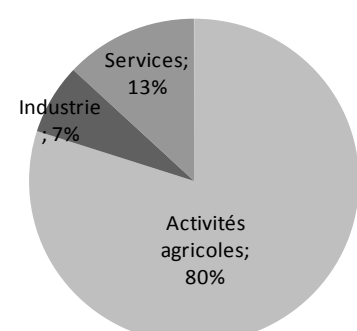
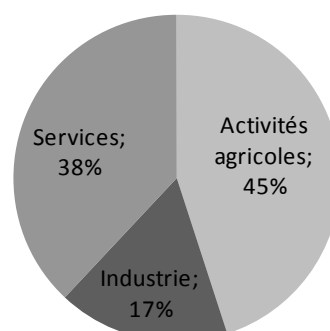
Taux d'inflation : 13,6%.

Taux de chômage : 8,8% (Banque Mondiale, 2004) mais la part de travail informel et précaire est très importante et difficilement mesurable.

Principal pays importateur : le Sénégal avec 13,1 % en 2008.

Principal pays exportateur : la Chine avec 26,7 % en 2008.

A gauche : contribution des secteurs d'activités dans le PIB.
A droite : structure de l'emploi.







“La Stratégie de Développement des Villes du Mali et le 4ème Projet Urbain du Mali nous poussent à relever le défi du développement urbain, une préoccupation de toutes les capitales africaines”.

(Adama Sangaré, Maire du District de Bamako, conseil municipal extraordinaire, 16/06/2011)

Aménager le territoire

La place des villes au Mali.

Quelle politique urbaine pour le Mali ?

La planification urbaine à Bamako.

L'aire urbaine de Bamako.

L'expansion de l'urbanisation.

Aménager le territoire

/ La place des villes au Mali

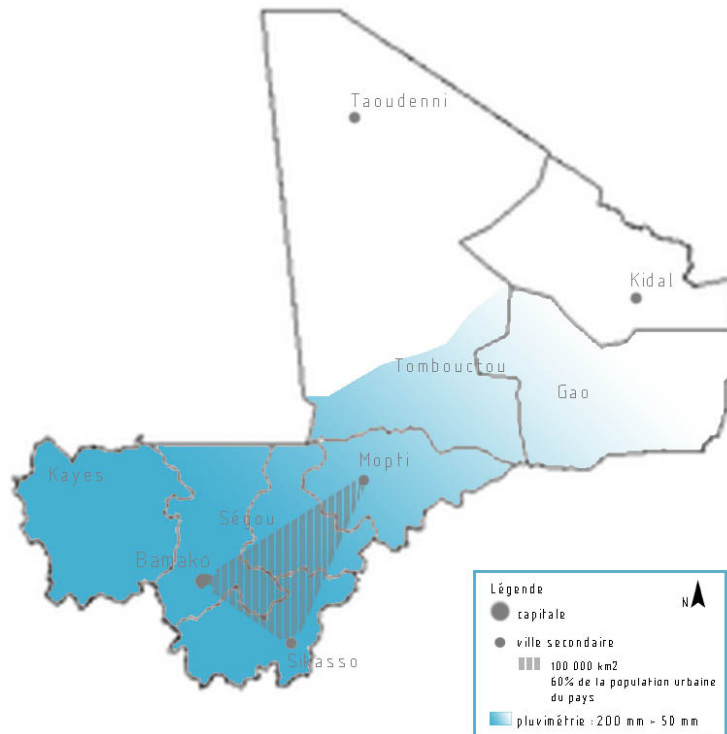
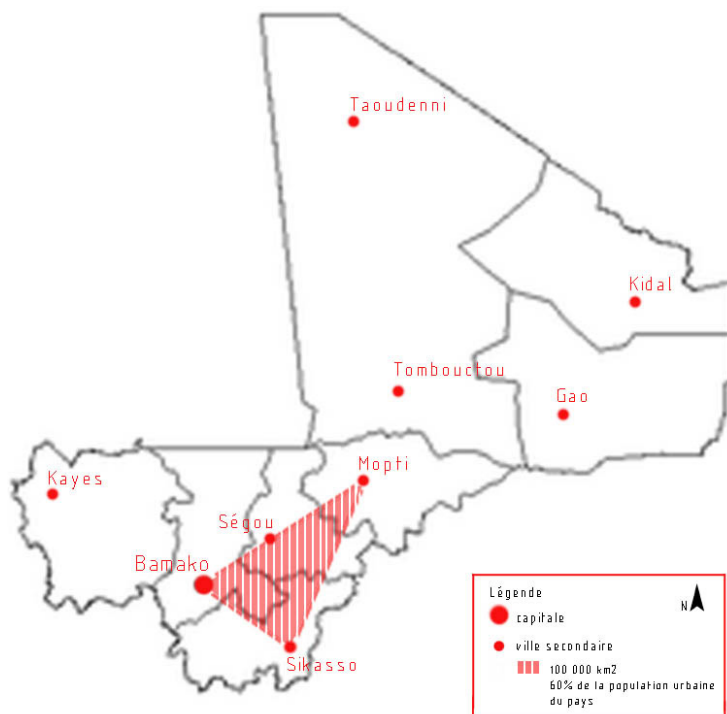
Répartition de la population

Il existe une longue tradition urbaine au Mali, qui date des grands empires sahéliens. Les villes du Nord (Gao, Tombouctou, Djenné,...) datent de l'opulence du commerce transsaharien.

Bamako n'était encore qu'un village. La colonisation a joué un rôle important dans le développement des villes, Bamako en particulier. Elle est devenue capitale en 1908 à la place de Kayes.

L'explosion récente des villes, spécialement Bamako, trouve sa raison dans la croissance démographique et l'exode rural. L'éclatement de la Fédération du Mali (1960) a ramené des personnes de l'actuel Sénégal vers la capitale. Les instabilités politiques des années 70, corroborées par les grandes sécheresses de ces mêmes années, ont accru ce phénomène.

Cartes du triangle de la concentration de la population au Mali, selon des données de répartition de la population et de climat.



Croissance des villes

Les villes du sud du Mali connaissent une croissance rapide, selon la tendance de l'urbanisation des villes du Sud. Bamako se démarque des autres villes du pays; elle compte une population dix fois plus importante que la deuxième ville du pays, Sikasso. On parle aujourd'hui de réseau urbain macrocéphale.

Tableau du nombre d'habitants des villes principales du Mali, et leur taux de croissance annuel. Les chiffres sont des estimations, le dernier recensement date de 1998.

	Bamako	Sikasso	Mopti	Ségou	Koutiala	Kayes	Kati
Population	1 016 296	134 774	80 472	105 305	76 914	67 424	52 714
Taux de croissance	4,8%	4,8%	3,2%	2%	5,5%	6%	7,3%
Distance avec Bamako	—	375 km	640 km	240 km	391 km	598 km	15 km

/ Quelle politique urbaine pour le Mali?

L'approche urbaine est encore avant tout sectorielle (eau potable, électricité, école, centres de santé, assainissement,...), et le développement encadré de la ville se fait par « projets », sans nécessairement s'inscrire dans une vision globale du devenir des villes maliennes. Depuis les années 1970, la Banque Mondiale a fortement marqué et structuré le développement urbain, avec quatre « Projets Urbains du Mali » (PUM), qui se sont beaucoup concentrés dans le passé sur Bamako et qui investissent à présent le développement urbain des villes secondaires. Les PUM 1, 2, 3, et 4 s'insèrent dans une politique nationale, mais celle-ci ne repose pas réellement sur une réflexion stratégique de développement urbain permettant de mettre en œuvre sur le terrain des opérations cohérentes entre elles. La connaissance et la vision d'ensemble de la ville sont insuffisamment partagées.

La fin des années 2000 annonce un changement à propos de la réflexion urbaine. Les Objectifs pour le Millénaire, lancés par l'ONU, invitent à questionner les réseaux urbains des pays du Sud, suite à la prise de conscience (au niveau mondial) de l'explosion du phénomène urbain.

Les collectivités locales maliennes commencent à saisir l'importance de l'enjeu urbain, et, en partenariat avec les coopérations étrangères, mettent en place le cadre d'une réflexion sur la ville. La Stratégie de Développement des Villes du Mali est adoptée en janvier 2009.

Les PUM, financés principalement par la Banque Mondiale et l'AFD, visent, dans le contexte de la décentralisation, à accompagner les collectivités territoriales dans la déclinaison opérationnelle des schémas directeurs tout en respectant les intentions de la SDVM. Le 4ème PUM (ou PACUM*) a été approuvé par la Banque Mondiale en juin 2011.

/ La planification urbaine à Bamako

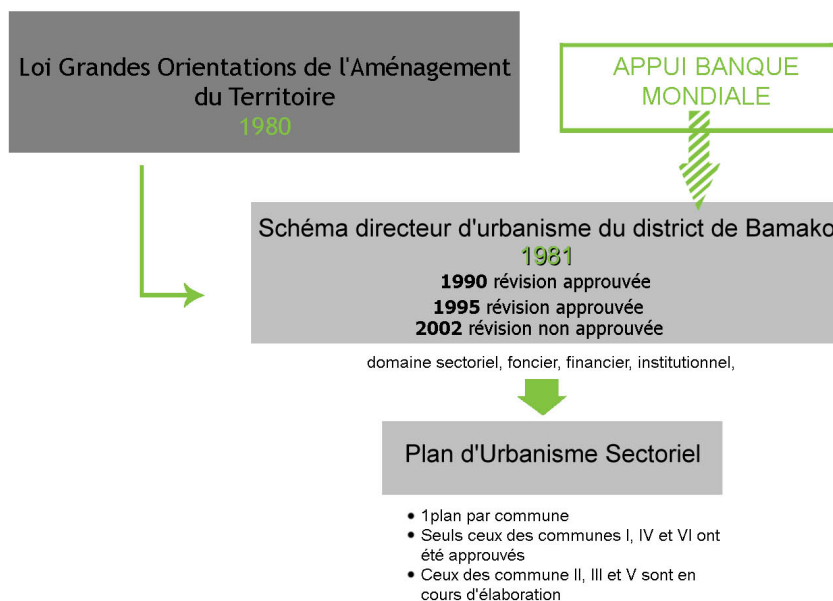
La gestion du développement urbain de Bamako est dévolue aux trois grandes structures ayant un pouvoir sur la ville : les six communes de Bamako, le District de Bamako (structure décentralisée de l'Etat), et le Gouvernorat de Bamako (structure déconcentrée de l'Etat). L'Etat intervient lui-aussi très souvent directement sur le territoire.

Aujourd'hui, en 2011, l'urbain est à l'agenda de l'Etat.

Plusieurs documents ont été élaborés pour accompagner ce développement : le Schéma Directeur d'Urbanisme et les Plans d'Urbanisme Sectoriel (PUS) qui sont la partie opérationnelle du Schéma Directeur. Les PUS sont élaborés par commune.

Les documents-cadres en matière d'urbanisme ont été largement appuyés par la Banque Mondiale, et traduisent une somme d'interventions destinées à pallier les manques de la planification urbaine de ces pays et le gaspillage de terrain datant des années 70 au début des années 2000. Ces documents sont mis en œuvre à 25% et n'ont ni pouvoir coercitif, ni pouvoir incitatif. Les programmes sont ambitieux, mais les raisons de leur inefficacité sont le manque de moyens techniques et financiers et le manque d'appropriation par les autorités chargées de les mettre en place. Seul l'Etat a un vrai pouvoir financier ; les collectivités sont vite arrêtées dans leurs programmes par le fait qu'elles ne sont pas maîtres de leur portefeuille.

Organisation des documents cadres d'urbanisme de Bamako.



Le projet politique pour l'avenir de Bamako n'invite pas à aller vers une planification stratégique. L'Etat, les collectivités, et les habitants ne partagent pas une vision globale de la ville. Les documents cadres recensent seulement des besoins sectoriels. La maîtrise du développement de Bamako échappe à ses décideurs, avec le risque de voir les initiatives privées ou sectorielles s'exprimer au dépend de l'intérêt général.

* Projet d'Appui aux Communes Urbaines du Mali.

Aménager le territoire

/ Aire urbaine de Bamako

La carte représentant le Schéma Directeur d'Urbanisme de 1981 dessine le périmètre de l'extension maximum de Bamako, qui déborde les limites administratives du District. Ce périmètre s'étend sur un rayon de 20 à 30 kms, incluant une partie du cercle de Kati. La surface qu'il recouvre fait 142 000 ha dont un peu moins de 20% sont constitués par les six communes de Bamako. Cette surface était sensée contenir l'urbanisation pour les trente années à venir. Les limites tracées sont purement formelles.

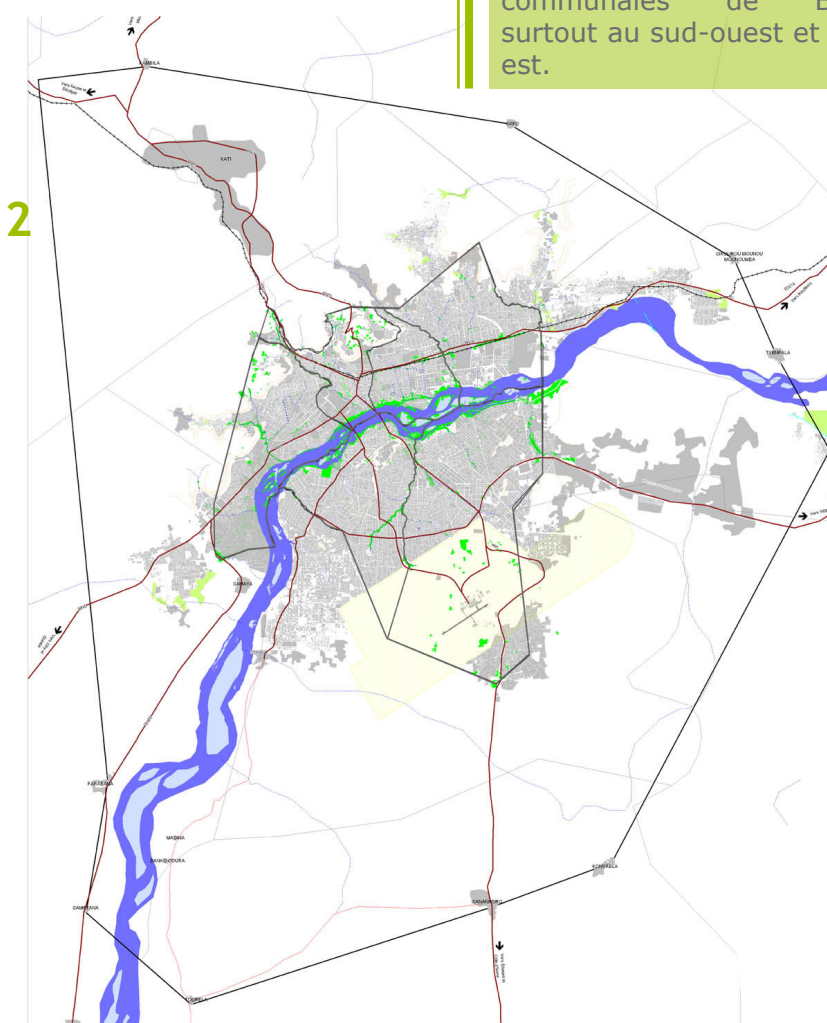
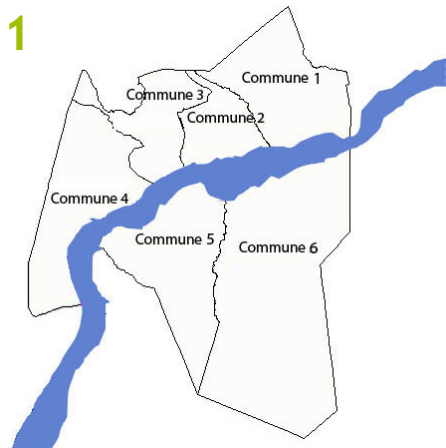
Ce périmètre comprend le District de Bamako composé de ses 6 communes (26 750 ha) et les communes riveraines du District, appartenant au cercle de Kati (115 250 ha). Malgré les révisions de ce SDU, le périmètre n'a pas été questionné. Les réserves foncières des communes du District attribuées par le SDU ont toutes été consommées. On constate une distribution anarchique des terrains, et sans vraiment parler d'illégalité, on remarque plutôt des arrangements entre le futur propriétaire et les responsables de la cession parcellaire. L'étalement de la ville se fait en priorité vers le sud et dans les vallées. La majeure partie de cet étalement est liée davantage à l'accès à la propriété sur les terrains de la périphérie des locataires du centre-ville qu'à l'exode rural. Si l'étalement reste le premier modèle d'expansion urbaine, en parallèle, le centre se verticalise lentement.

Les deux réserves les plus importantes (Sotuba et l'ancien aéroport) ont été confiées à l'Agence de Cession Immobilière, à certains services étatiques et aux communes.

Il devient urgent aujourd'hui de réviser ce périmètre, car, s'il a pu contenir l'urbanisation jusque là, le rythme effréné de la croissance urbaine va très vite dépasser ses limites. Le nouveau périmètre doit prendre sérieusement en compte l'étalement urbain et la protection de la vocation de certains sols à ne pas être urbanisés, et inciter à la construction en hauteur.

(1) Les limites des 6 communes du District. Carte du SIG, avril 2011.

(2) Le District de Bamako et le périmètre d'urbanisation. Le tracé du périmètre relie les bourgs les plus importants des communes limitrophes. Carte du SIG, avril 2011.



La tache urbaine dépasse largement les limites communales de Bamako, surtout au sud-ouest et au sud-est.

Légende

- Limite périmètre d'urbanisation
- Limite district
- Limite commune
- Limite commune voisine
- Tissu urbain
- Espace vert
- Champs ou vergers
- Limite zone aéroportuaire
- Fleuve Niger
- Îles du fleuve Niger
- Canal
- Piste aéroport
- Route bitumée
- Route en terre
- Chemin de fer
- Cours d'eau et marigot

Aujourd'hui, la tache urbaine rattrape ses frontières administratives et physiques et s'étend sur les communes voisines. La question foncière est toujours vive, et ne fait que se déplacer sur la périphérie de Bamako. Les lotissements administrés débordent et les quartiers spontanés explosent.

L'accroissement exponentiel de la ville pose des problèmes d'accessibilité aux équipements et aux services, et cette accessibilité est devenue un critère de discrimination sociale.

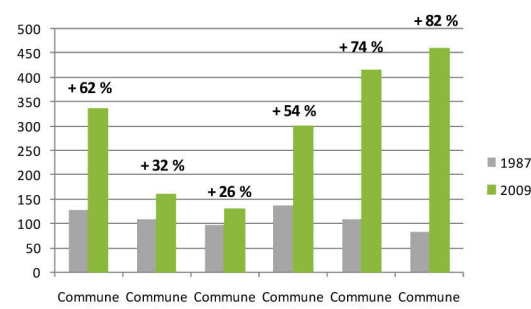
Lors du Forum Urbain de 2010, la question de l'accroissement de Bamako a été posée. Elaborer une stratégie d'aménagement du territoire devient incontournable pour les collectivités bamakoises. Il faut désormais arriver à mettre en oeuvre une stratégie globale, ainsi que le préconisent les partenaires de Bamako (bailleurs et coopérations décentralisées).

A l'horizon 2025, plus de 3 millions d'habitants résideront dans l'aire urbaine de Bamako.

Source : cahier du participant du 1er Forum sur le développement urbain de Bamako, février 2010.

Territoire	Nombre de quartiers	Dont quartiers spontanés	Nombre d'habitants en 1987	Nombre d'habitants en 2009	Superficie (ha)	Densité hab/ha
Commune I	9	4	126228	335 407	3432	98
Commune II	10	3	109352	159 805	1621	99
Commune III	23	3	95783	128 872	2325	55
Commune IV	8	4	137412	300 085	3768	80
Commune V	8	3	107383	414 668	3953	105
Commune VI	10	4	82117	470 269	8682	54
District de Bamako	68	21	658275	1 809 106	23781	76

Evolution du nombre d'habitants par commune. Source: cahier du participant du 1er Forum sur le développement urbain de Bamako, février 2010 (tableau) ; les Ateliers (graphique).



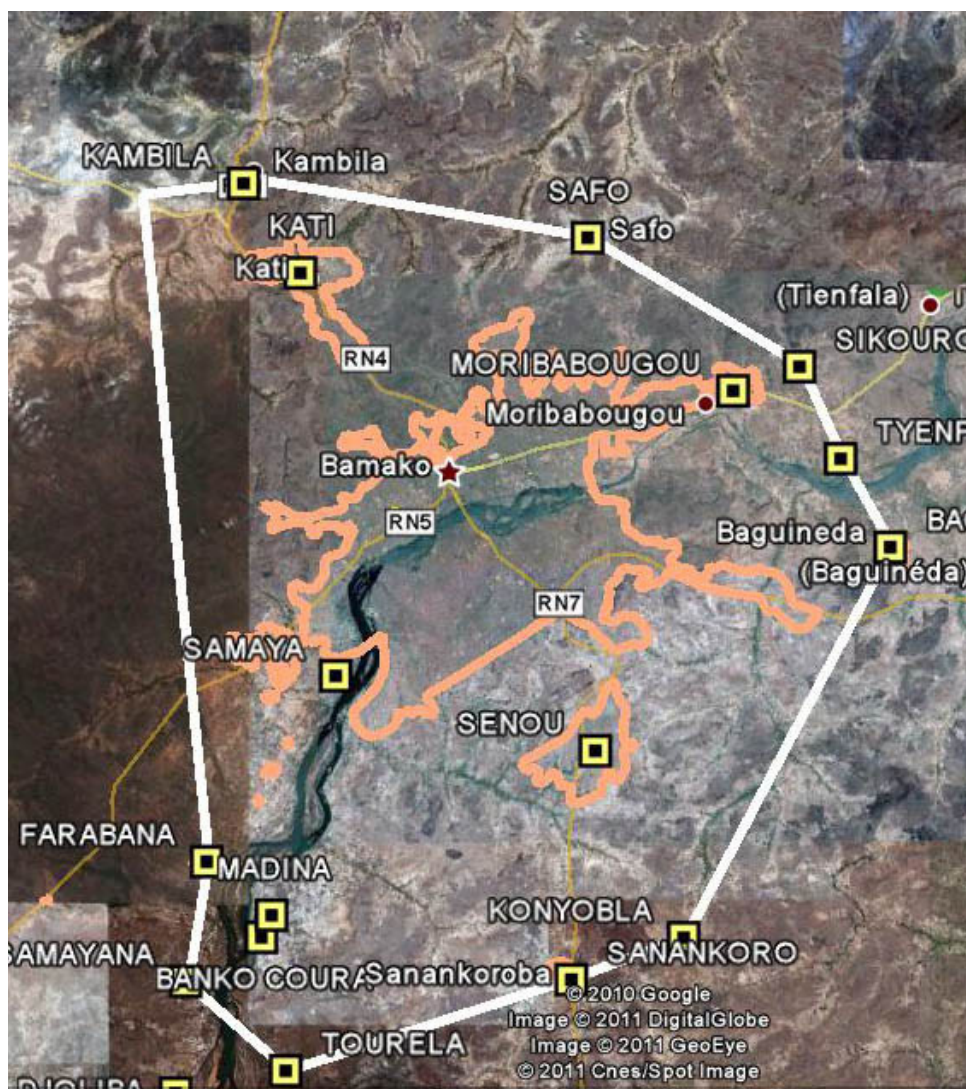
Aujourd'hui, le développement urbain se fait par une logique de corridors. L'urbanisation suit les voies et s'infiltré dans les vallées car l'expansion urbaine est limitée par le relief partout ailleurs. Les extrémités de ce développement ont atteint les limites du périmètre d'urbanisation préconisé par le SDU.

Sur la tache urbaine donnée par le SIG, on ne peut voir que l'espace bâti. Aucune donnée sur les parcelles vendues n'est accessible, l'état des lieux du foncier demeure confidentiel.

Photo aérienne du périmètre de Bamako. Source : Séminaire de rentrée des acteurs de la coopération française au Mali, Juliette Coulibaly-Paradis.

Légende

- périmètre d'urbanisation
- tache urbaine

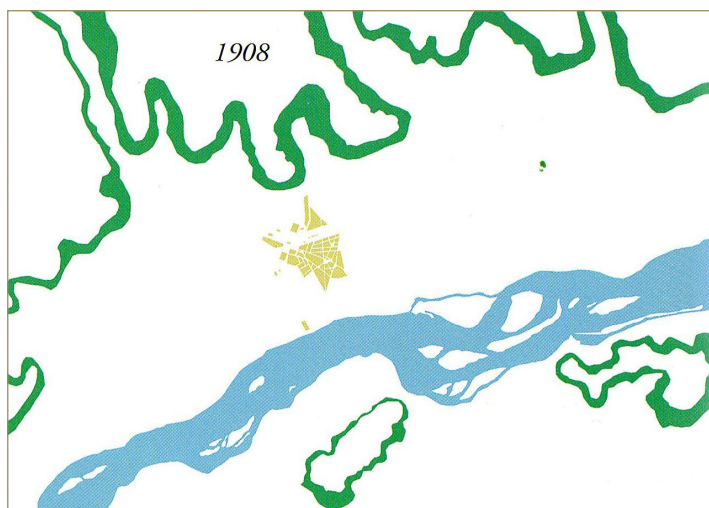
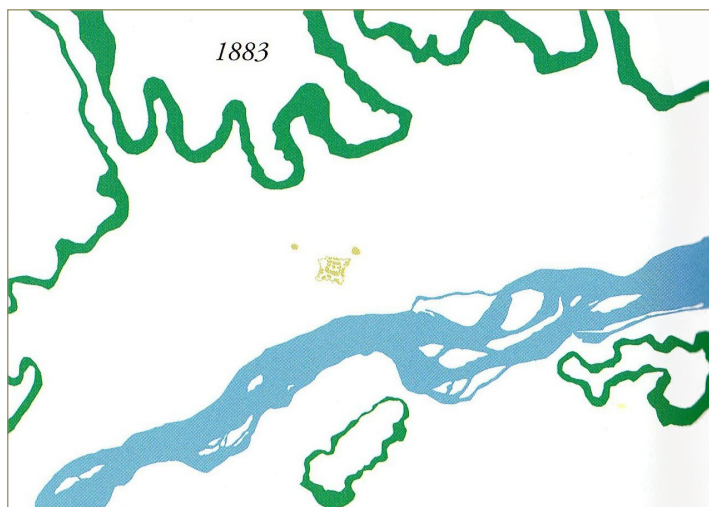


Aménager le territoire

/ Expansion de l'urbanisation de Bamako

Principaux repères de l'évolution de l'organisation administrative de Bamako :

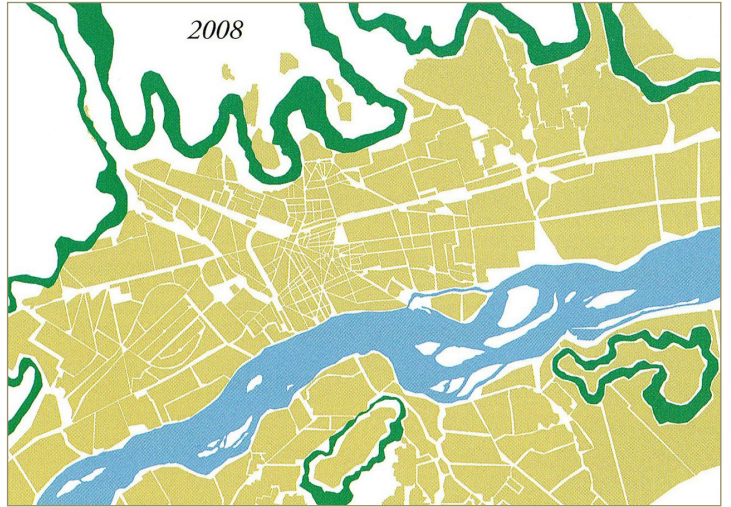
- » 1892 : le Soudan devient colonie autonome du Sénégal et dépend directement de la métropole ; Kayes en est la capitale.
- » 1895 : Bamako devient chef-lieu de cercle.
- » 1898 : Bamako devient commune mixte sous l'autorité d'un Administrateur-Maire.
- » 1908 : la capitale est transférée de Kayes à Bamako (6 000 habitants).
- » 1920 : Bamako devient capitale officielle du Soudan Français.
- » 1955 : Bamako est érigé en commune de plein exercice.
- » 1956 : 1ère élection du Maire de la ville en la personne de Modibo Keita.
- » 1960 : Bamako devient capitale de la République du Mali suite à l'Indépendance.
- » 1977 : Bamako devient un district, circonscription administrative décentralisée assimilée à une région.
- » 1978 : création des six communes du District.
- » 1993 : les lois de décentralisation accordent au District et aux communes le statut de collectivités décentralisées dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Le District dispose donc d'un statut particulier puisqu'il regroupe deux niveaux de collectivités sur un même territoire.



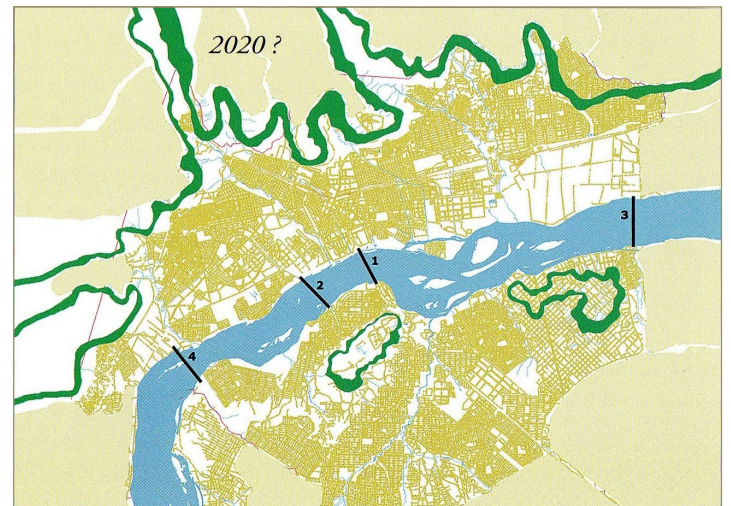
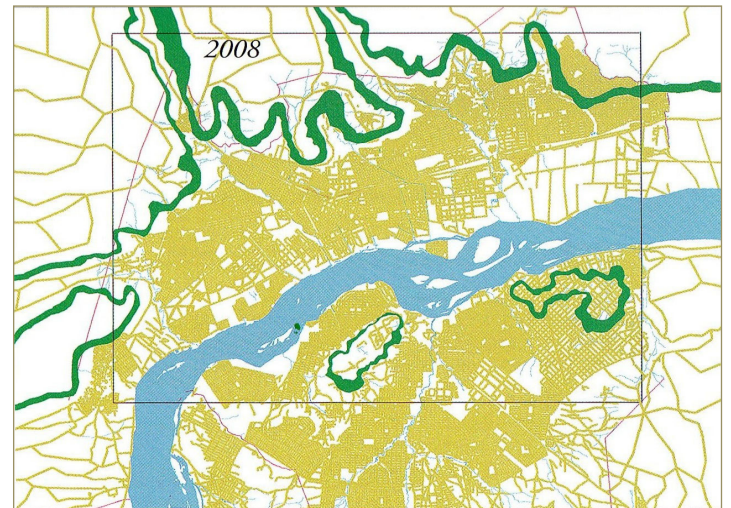
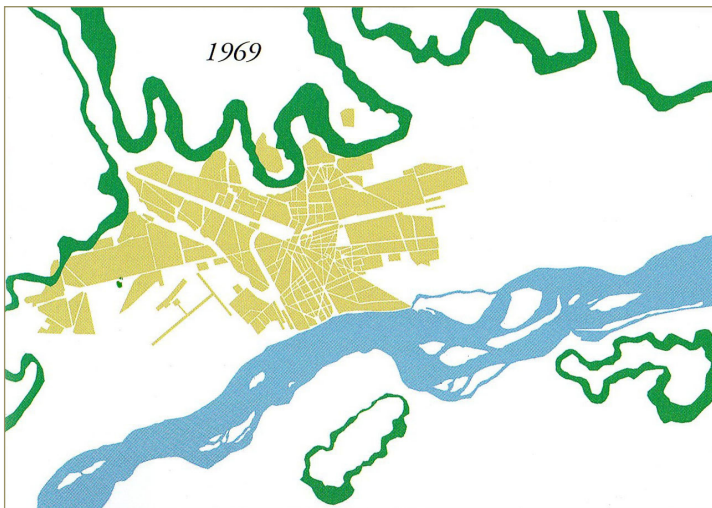
Années	Population	Densité
1883	800	20
1908	6 000	40
1918	10 000	36
1945	42 000	70
1960	130 000	80
1976	419 239	93
1987	658 275	101
1998	1 016 167	102

Evolution de la population et de la densité de Bamako, source : Ateliers d'après les données du recensement de 1998.

Les cartes de ces deux pages sont tirées de l'ouvrage *Une histoire de Bamako*, Sébastien Philippe, 2009.



Environ 1 600 000 habitants.



3 millions d'habitants ?





“La nature a horreur du vide” (Aristote).

“Bamako est une ville à ne pas regarder au premier degré” (étudiant de Bamako).

Portrait urbain de Bamako

L’histoire de Bamako.
Données socio-économiques.
Cartes thématiques.
Le paysage de la ville.

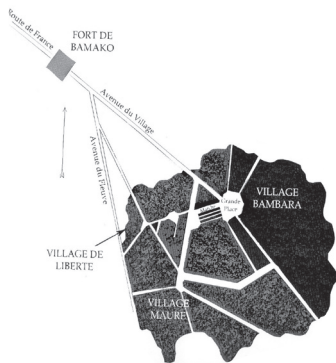
Portrait urbain de Bamako

/ L'histoire de Bamako

Quelle est l'origine de Bamako ?

Bama Kô «le marigot aux caïmans» ou Bamba Kâ Kô «le marigot de Bamba» du nom du premier chasseur, Bamba Sanogo, à s'être installé ?

« Nous ne sommes pas au Soudan pour parler mais pour agir. Nous devons aller au Niger, nous irons. Nous y sommes », Borgnis-Desbordes



Plan de Bamako en 1894



La plaine de Bamako en 1884: à gauche le fort, à droite le village et son tata

Premiers établissements

Pré histoire Le site de Bamako fût occupé dès le début du néolithique. Les premiers nomades trouvèrent refuge dans les grottes au pied des collines. Certains quittèrent les grottes pour s'installer près du fleuve Niger (Djoliba) dans des campements bozos (pêcheurs).

Explorations européennes et conquêtes

- 18ème s. Mungo Park, explorateur écossais, est le premier européen à entrer à Bamako
- 19ème s. Les explorations françaises se multiplient (mission Mage 1863-1866, mission Gallieni 1879-1881). L'objectif est d'accroître l'influence française dans le Haut-Niger en signant des accords avec les chefs locaux: les grandes familles de Bamako (les Niarés, fondateurs du village, et les Touré et Dravé, puissantes familles de commerçants) et les chefs des empires alentours (Samory et Toucouleurs).
- 1880-1881 Première mission de conquête menée par Borgnis-Desbordes; signature d'un traité faisant passer Bamako sous protectorat français.

L'implantation française à Bamako

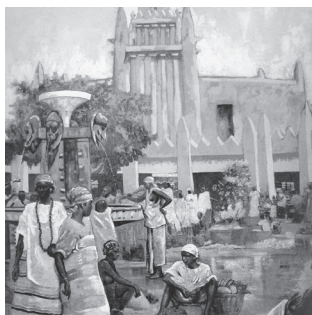
1883 Bamako compte entre 600 et 800 habitants et 4 quartiers : Dravéla, Niaréla, Touréla (Bagadadji) et Bozola. Le chef Niaré autorise les français à construire un fort près du village. La menace des chefs alentours est provisoirement repoussée et les français décident d'utiliser le fleuve Niger et de faire de Bamako un chantier naval pour poursuivre leurs conquêtes.

Le début de l'essor de Bamako

- 1887 L'empire Samory se place sous protectorat français. La rive gauche désormais pacifiée et l'occupation coloniale devenue effective, les Français entreprennent de changer en quelques années l'aspect de la ville par la création de quartiers européens séparés des quartiers indigènes et la mise en place d'une organisation administrative. Les comptoirs commerciaux s'installent, des ruelles et des rues bordées d'arbres sont tracées, des places érigées.
- 1904 Arrivée du chemin de fer permettant de relier Bamako à Kayes et au Sénégal. Début de la construction du palais du Gouverneur sur la colline de Koulouba (surnommée depuis «colline du pouvoir»).
- 1906-1913 Construction d'un hôpital sur la colline du point G.
- 1908 Bamako devient officiellement la nouvelle capitale de la colonie.
- 1918 Bamako est érigée en commune mixte dirigée par un administrateur-maire.

Les années 20 : Bamako devient une ville coloniale «moderne »

- 1924-1931 Terrasson de Fougères devient gouverneur du Soudan Français. Il veut faire de Bamako une ville agréable à travers notamment le lotissement de terrains, le traçage et l'empierrement des rues, la plantation d'arbres et la réalisation d'espaces vert.
- Début des années 30 La ville compte environ 15 000 habitants et est séparée en deux parties : Koulouba le quartier administratif et Bamako ville, quartier commercial et indigène.



Le marché de Bamako en 1935



Des années 30 à l'Indépendance : Bamako « la coquette »

- 1933 Célébrations du Cinquantenaire de l'arrivée des français.
- 1946-1952 Le Gouverneur Louveau poursuit les chantiers pour faire de Bamako une ville propre et administrée (assainissement, voirie, espaces verts...).
- 1952 Bamako compte environ 100 000 habitants.
- 1955-1956 En France la loi qui prépare les conditions de l'indépendance des territoires africains est votée. Bamako est érigée en commune de plein exercice et Modibo Keita devient le premier Maire de la ville.
- 1959 Création de la Fédération du Mali regroupant les colonies du Sénégal, du Soudan Français, de la Haute-Volta et du Dahomey. Le Dahomey et la Haute-Volta se retirent quelques mois plus tard et des dissensions entre le Mali et le Sénégal aboutissent à l'éclatement de la Fédération et à la création de la République du Mali dont Bamako devient la capitale.

Bamako, capitale du Mali indépendant

- 1960 L'Indépendance est proclamée le 22 septembre et Modibo Keita devient le premier Président de la République du Mali. Bamako grandit considérablement et s'étend peu à peu rive droite suite à l'ouverture du premier pont mais à un rythme cependant limité, l'activité économique restant concentrée rive gauche.

1968 : le coup d'état militaire

- Le Comité de Libération Nationale dirigé par Moussa Traoré met fin à la 1ère République par un coup d'état militaire. Moussa Traoré cumule les fonctions de chef d'Etat et de Gouvernement. Un parti unique est élu à la tête de l'Assemblée avec 99,85% des voix.
- 1968-1978 La ville connaît un essor urbanistique remarquable. Des logements sociaux sont construits, un nouvel aéroport ainsi qu'une nouvelle grande mosquée sont entre autres inaugurés.
- 1977 Bamako devient un District, collectivité décentralisée régie par un statut particulier et composé de six communes.
- 1985 Moussa Traoré est réélu à la Présidence; le multipartisme est de plus en plus revendiqué et le pouvoir fragilisé par le contexte international (chute du mur de Berlin) et les difficultés économiques du pays qui provoquent le mécontentement de la population.

Bamako au rythme de la démocratie

- 1991 Le 26 mars un coup d'Etat militaire met fin au régime répressif de Moussa Traoré. Le Comité de Transition pour le Salut du Peuple est créé sur la base d'un accord entre les militaires et les forces démocratiques.
- 1992 La Constitution de la 3ème République est promulguée à l'issue d'un référendum qui voit l'adoption du multipartisme et d'un nouveau texte constitutionnel. Alpha Oumar Konaré est élu à la présidence.
- 1992-2002 Les années Alpha sont marquées par l'émergence de monuments qui fleurissent et offrent des repères dans la ville. De nombreux projets d'aménagement sont également entrepris.
- 2002 Le Mali accueille la Coupe d'Afrique des Nations
- ATT est élu Président. Il est réélu en 2007 pour un second mandat; homme d'action ambitieux, il mène depuis 2002, une politique volontariste d'aménagement dans la capitale, à travers ses deux programmes intitulés «Demain le Mali» (1er mandat) et Projet pour le Développement Economique et Social (2ème mandat) : cité administrative, échangeur, 3ème pont, logements sociaux, embellissement des berges du Niger..
- Les prochaines élections présidentielles auront lieu en 2012. La Constitution limite le nombre de mandat présidentiel à 2 élections.



Le président Amadou Toumani

Portrait urbain de Bamako

/ Données socio-économiques

Superficie : 267 km².

Nombre d'habitants du District : 1 809 106 (2009), soit 12,5% de la population totale du Mali.

Nombre d'habitants de l'agglomération : 2 250 000 (2009).

Densité de population : environ 76 habitants par ha (2010).

Taux d'accroissement de la population : 5,4%, 6ème plus élevé du monde.

Part du secteur primaire, secondaire et tertiaire (2006) : 6%, 20%, 80%.

Part de l'emploi informel : 80%.

80% des entreprises industrielles du Mali (2006).

75% des importations et 10% des exportations du pays.

43% des bamakois a moins de 15 ans.

Taux d'accès à la santé (personnes vivant à moins d'1/2 heure d'un service de santé) : 77%.

Taux d'accès à l'éducation (enfants 7-12 ans vivant à moins d'1/2 heure de l'école) : 80%.

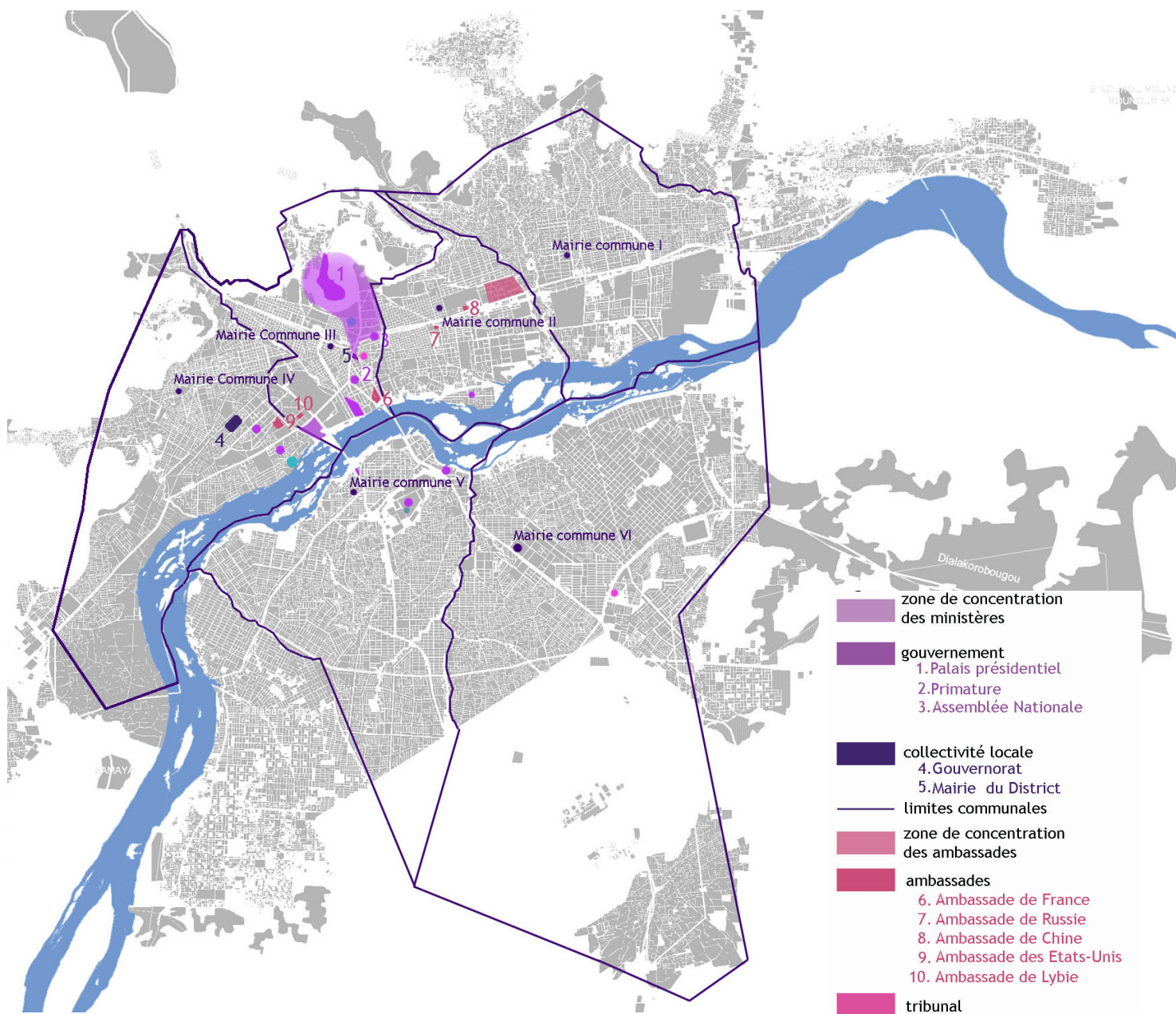
Taux d'accès à l'eau potable : 74%.

Taux de couverture de la population en électricité : 67%.

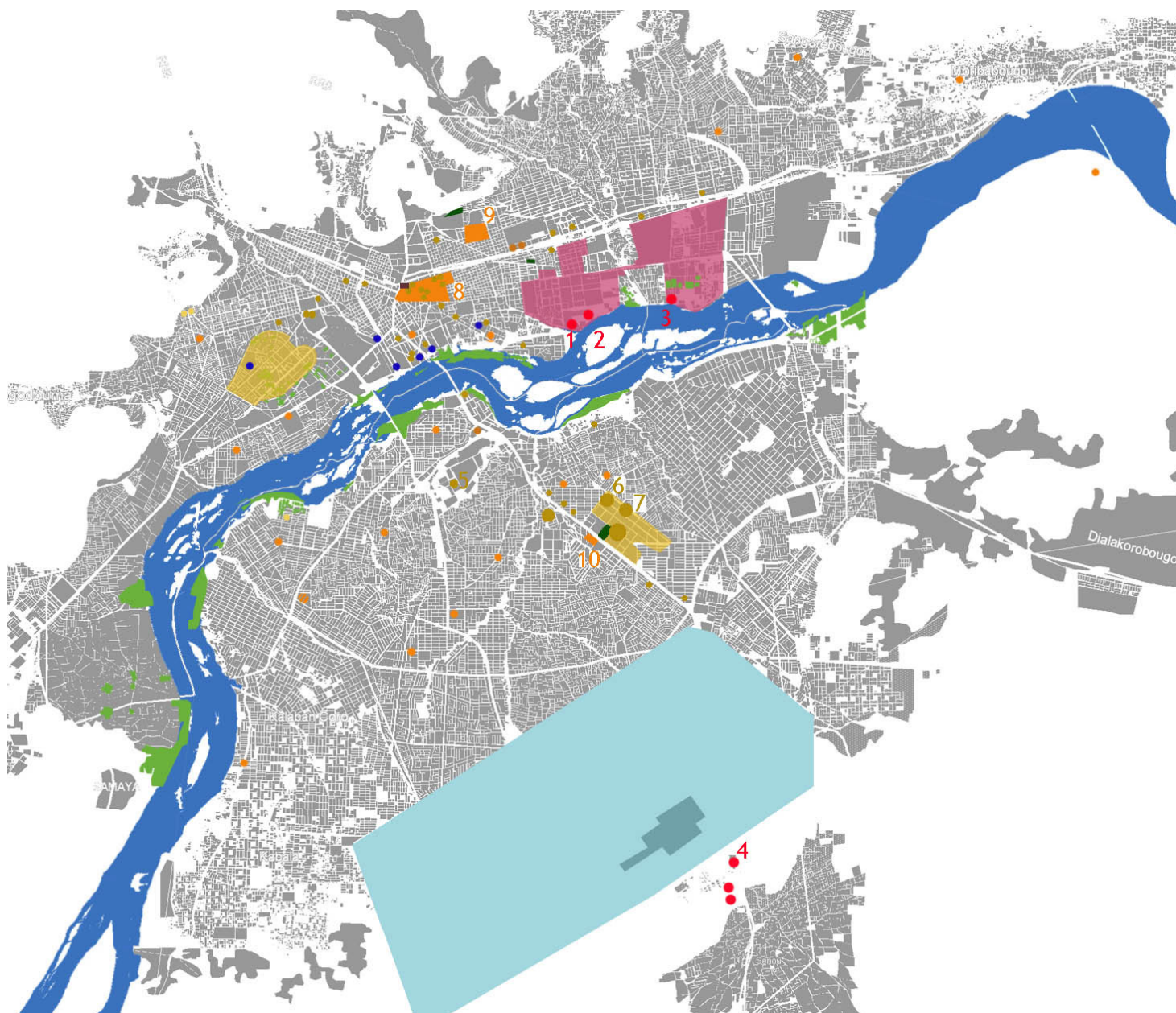
Taux de raccordement au réseau d'assainissement : 33%.

/ Cartes thématiques

Des fonctions administratives concentrées sur la rive gauche



Répartition des activités primaires, secondaires et tertiaires



Secteur primaire

■ maraîchage

Secteur secondaire

■ zone industrielle

■ usine

1. Abattoir
2. Station de traitement des eaux usées industrielles.
3. Stockage de carburant
4. Brasserie du Mali

Secteur tertiaire

■ concentration d'entreprises

● entreprise importante
 5. Covec -travaux- entreprise chinoise
 6. Imabat- travaux
 7. Industries agro-alimentaires

■ marché
 8. Grand Marché
 9. Médine
 10. Halles de Bamako

● supermarché

● établissement financier

Lieux de transport

■ gare routière

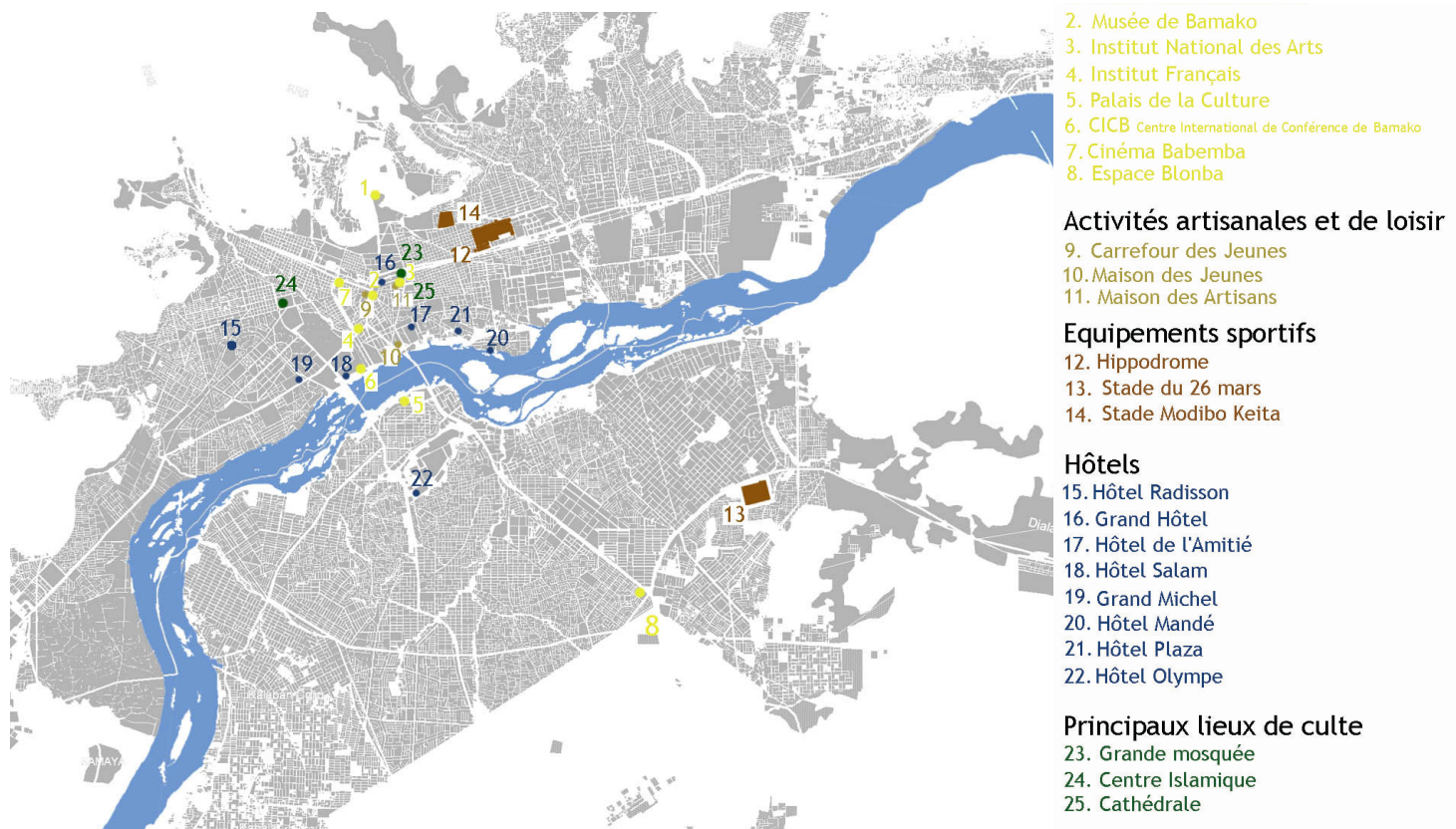
■ gare ferroviaire

■ zone aéroportuaire

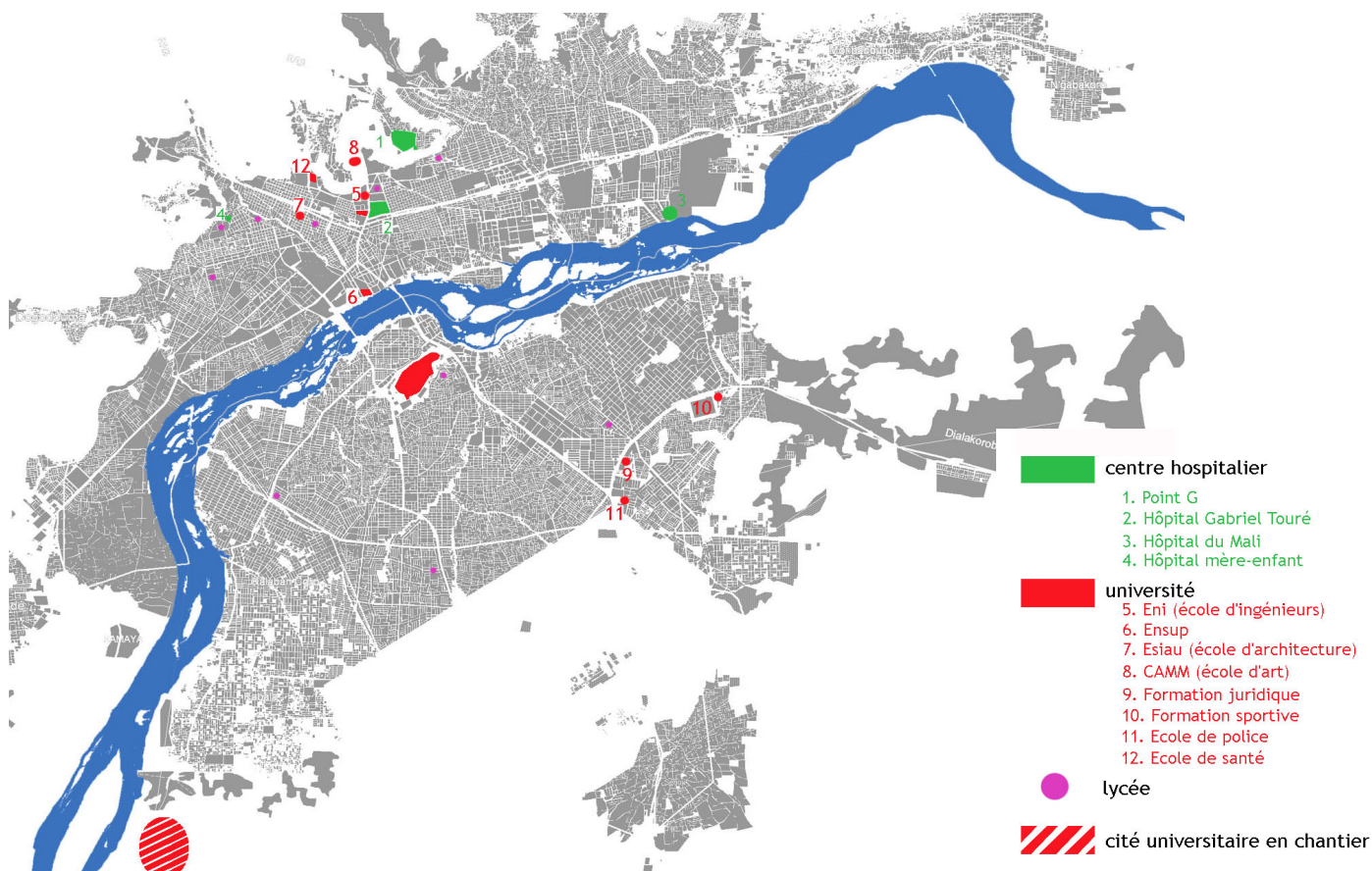
— piste aéroport

Portrait urbain de Bamako

Des espaces culturels et touristiques essentiellement concentrés sur le centre-ville et ses environs



Des fonctions éducatives éclatées, des structures de santé exclusivement situées rive gauche



Densité de la population et du bâti

Bamako :

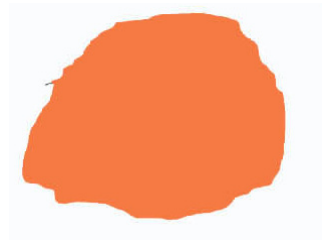
1,8M d'habitants.
267 km².
7 600 hbts/km².



Bamako, comme la plupart des villes sahéniennes enclavées (Ouagadougou, Niamey), se caractérise par une densité de population relativement faible par rapport à ses homologues africaines côtières (Abidjan) et aux capitales occidentales.

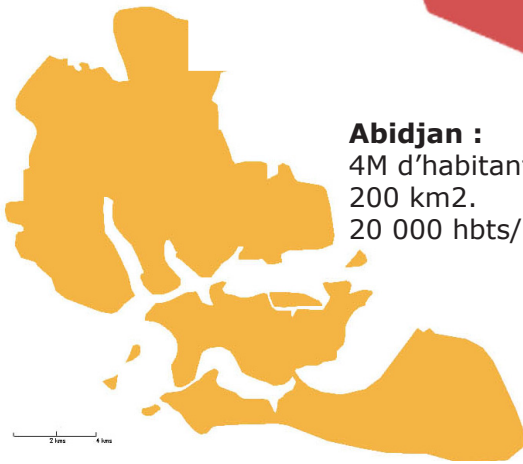
Paris :

2M d'habitants.
105 km².
20 000 hbts/km².



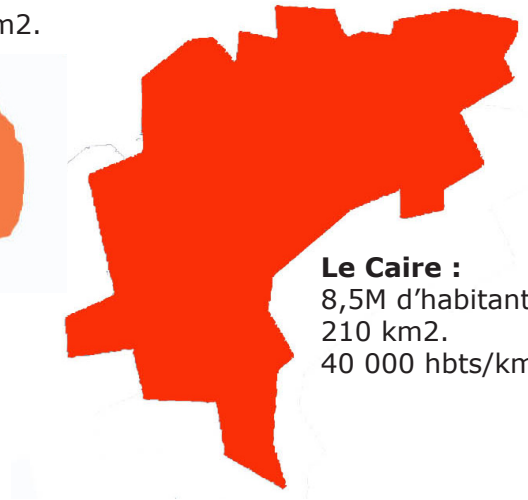
Abidjan :

4M d'habitants.
200 km².
20 000 hbts/km²

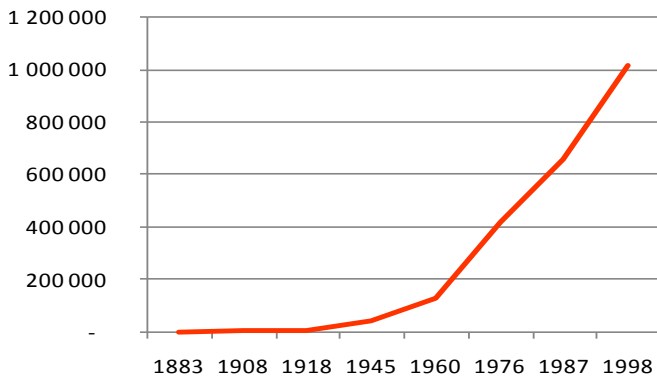


Le Caire :

8,5M d'habitants.
210 km².
40 000 hbts/km².



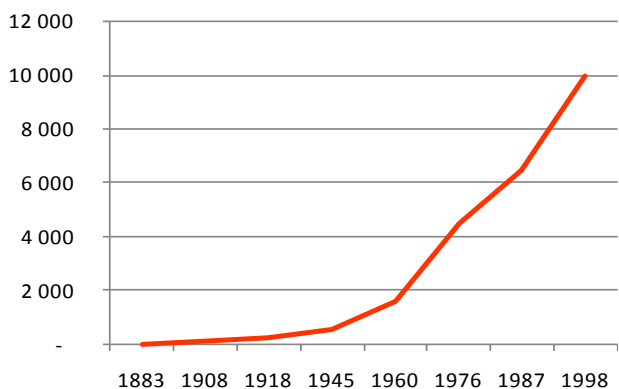
Population du District de Bamako



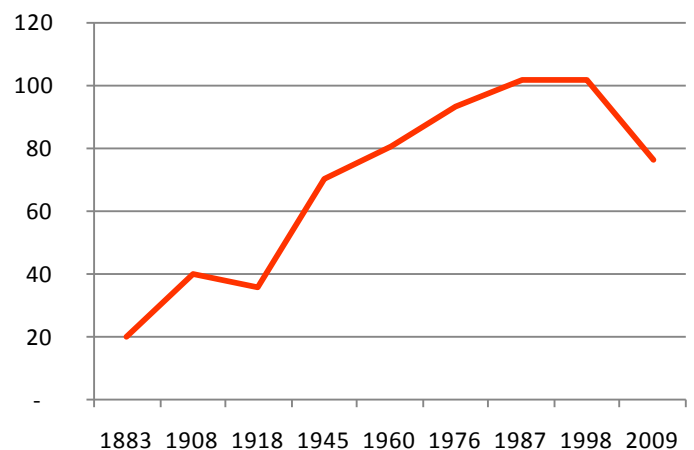
Les graphiques ci-dessous montrent que la forte croissance de la population dans le District de Bamako depuis les années 50 s'est accompagnée d'un étalement urbain. La ville continue de croître sans se densifier : la densité de population moyenne a même chuté entre 1998 et 2009 et s'est établit aujourd'hui à environ 7 600 hbts par Km² en moyenne*.

Source : Moussa Touré et Ateliers, d'après les données du recensement de 1998 et les résultats provisoires du recensement de 2009.

Superficie urbanisée en ha



Densité (nombre d'habitants par ha)

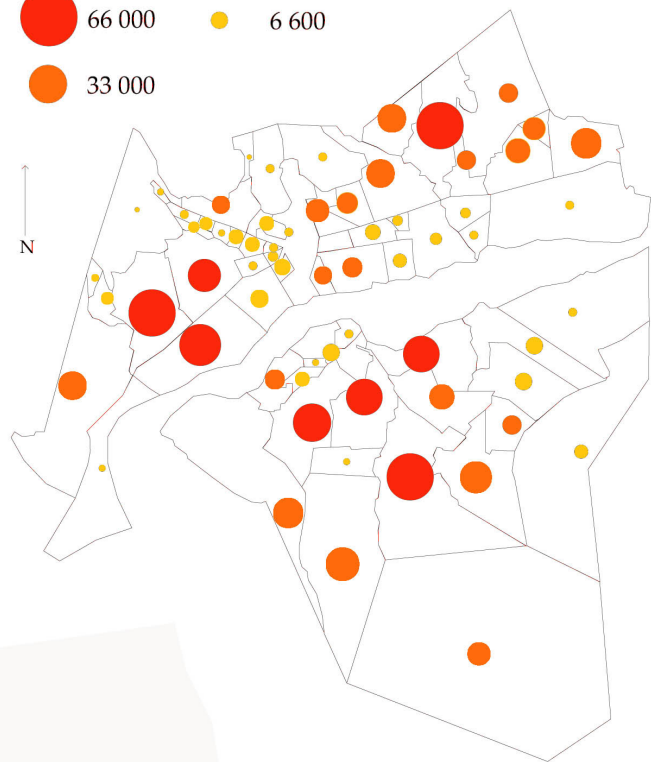


Les données sur la superficie urbanisée et les densités de population dans le District de Bamako sont fluctuantes en fonction des sources et des méthodes de calcul utilisées. Les chiffres présentés ici se réfèrent aux analyses de Moussa Touré, géographe et enseignant à l'ENS de Bamako. D'autres sources confirment la baisse de la densité moyenne entre 1998 et 2009 mais dans une moindre proportion que celle présentée sur ce graphique. **23**

Portrait urbain de Bamako

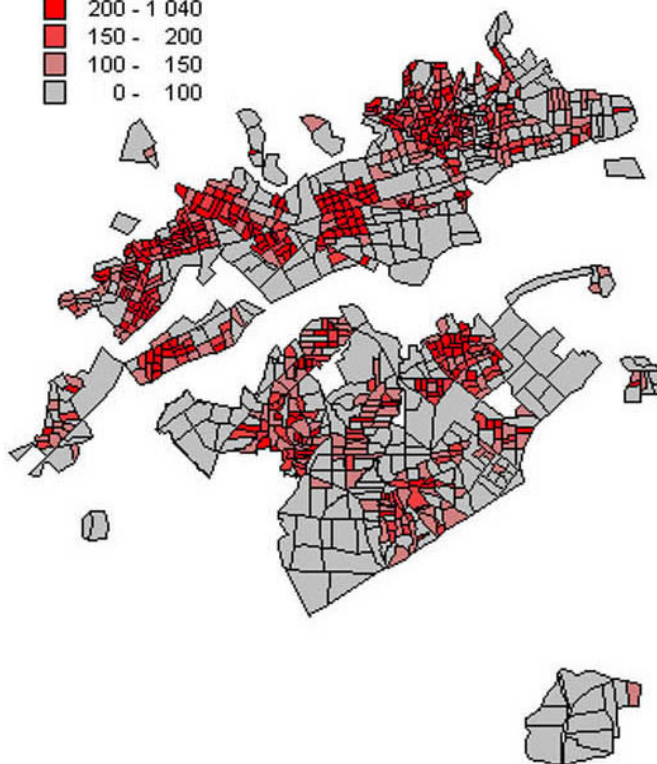
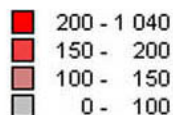
Nombre d'habitants

1

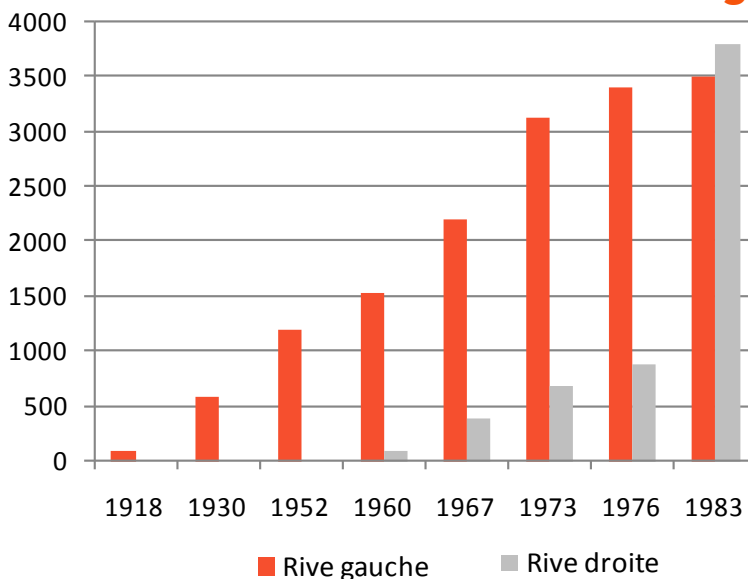


Densité de population par secteur

2



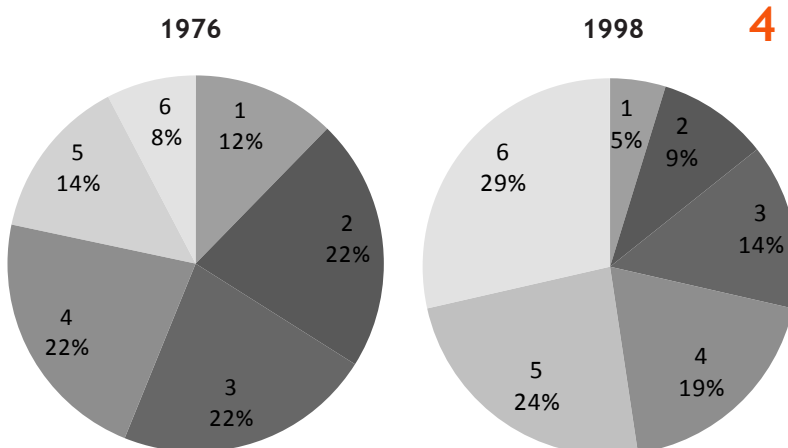
Les deux cartes ci-dessus ont été établies à partir des données du recensement de 1998 (les données du recensement de 2009 sont encore provisoires). A cette époque, Bamako comptait tout juste 1 million d'habitants. Historiquement la population s'est installée rive gauche (communes 1 à 4), où les densités de population sont aujourd'hui les plus fortes et qui arrive à saturation, contenue entre le fleuve et les collines au Nord. La carte des densités de population par secteur traduit déjà la force de l'étalement urbain, les nouvelles populations s'installant principalement rive droite (communes 5 et 6) sur les terrains disponibles et les moins chers de la périphérie : les densités y sont pour le moment moins fortes. Le centre de gravité de la ville se déplace donc progressivement sur la rive sud.



(1) Carte de répartition de la population par quartier, source : Moussa Touré d'après le recensement de 1998.

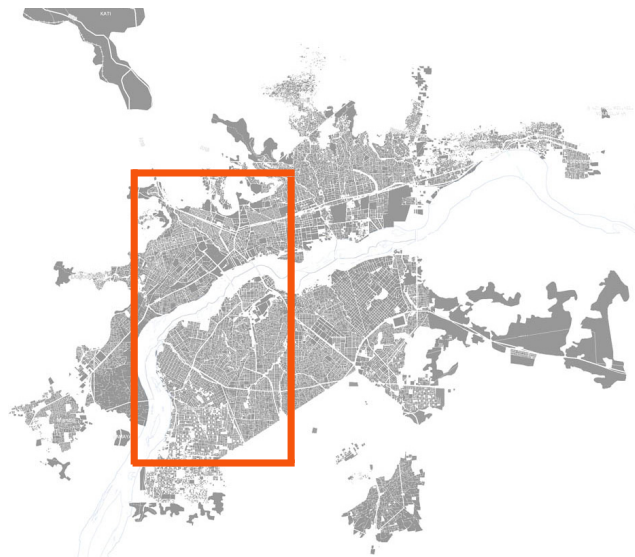
(2) Carte de densité de population par secteur, source : SIG.

(3) Evolution de la superficie de la rive droite et de la rive gauche en ha et (4) répartition de la population par commune en 1976 et en 1998, source : Ateliers d'après le recensement de 1998 et les résultats provisoires du recensement de 2009.



Ce transect montre les différents types d'îlots et leur organisation :

- » Les îlots réglementés qui se distinguent par une trame orthogonale (1).
- » Les nouveaux quartiers (ACI 2000, lotissements de logements sociaux) qui se caractérisent par des parcelles plus grandes et une trame très dessinée (2).
- » Les quartiers spontanés où le bâti y est beaucoup moins rectiligne (3).

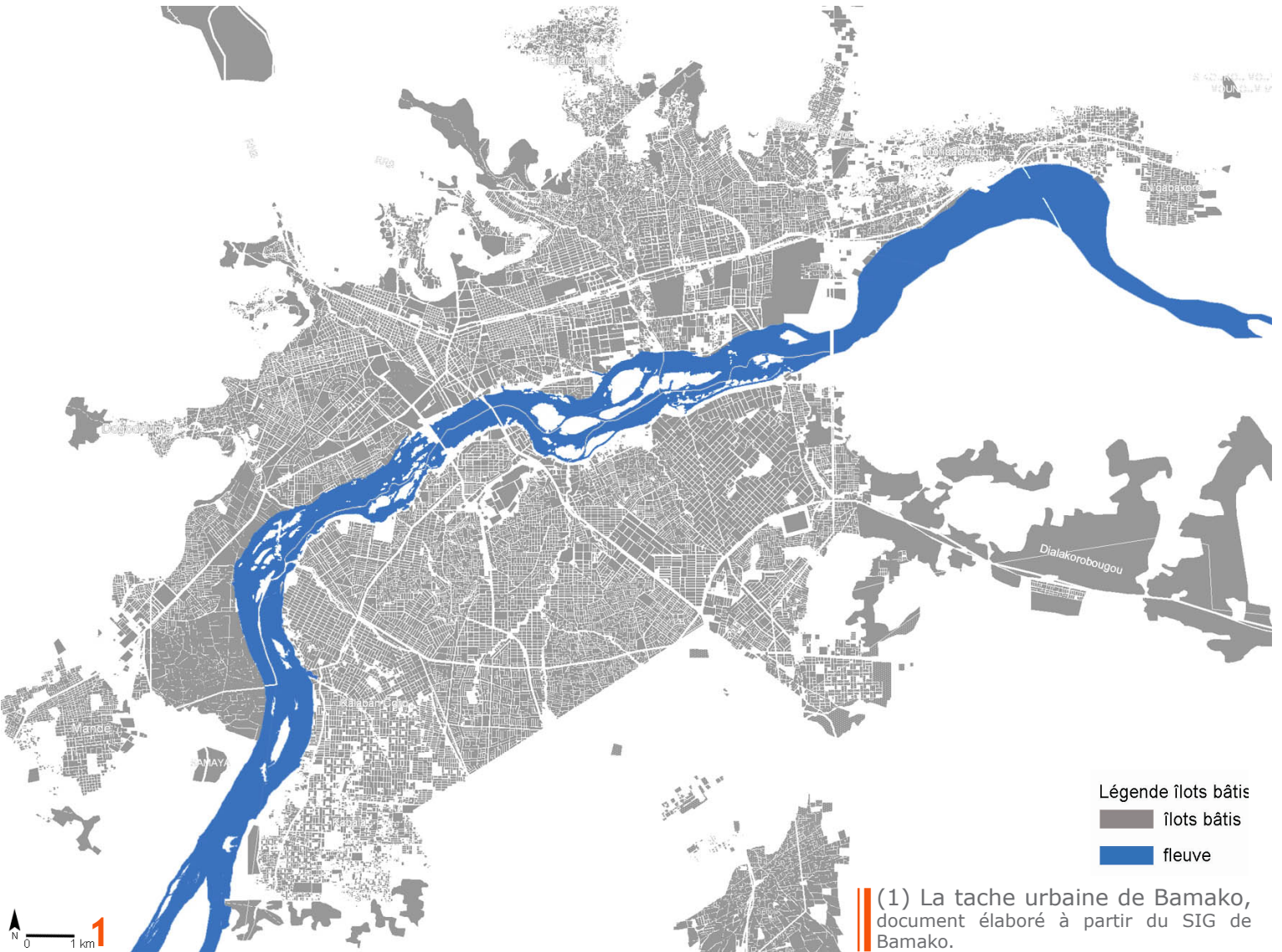


- (1) Photo du quartier de Badialan en commune 3.
- (2) Photo du nouveau quartier de l'ACI 2000 en commune 4.
- (3) Photo du quartier de Flabougou, au sud de la colline de Badalabougou en commune 5.

Portrait urbain de Bamako

/ Le paysage de la ville

Occupation de l'espace



L'expansion urbaine de Bamako est retenue par les collines qui environnent la ville. Au nord, la ligne des monts marque l'horizon. La plaine s'étend du fleuve jusqu'aux premiers reliefs (Koulouba, point G).

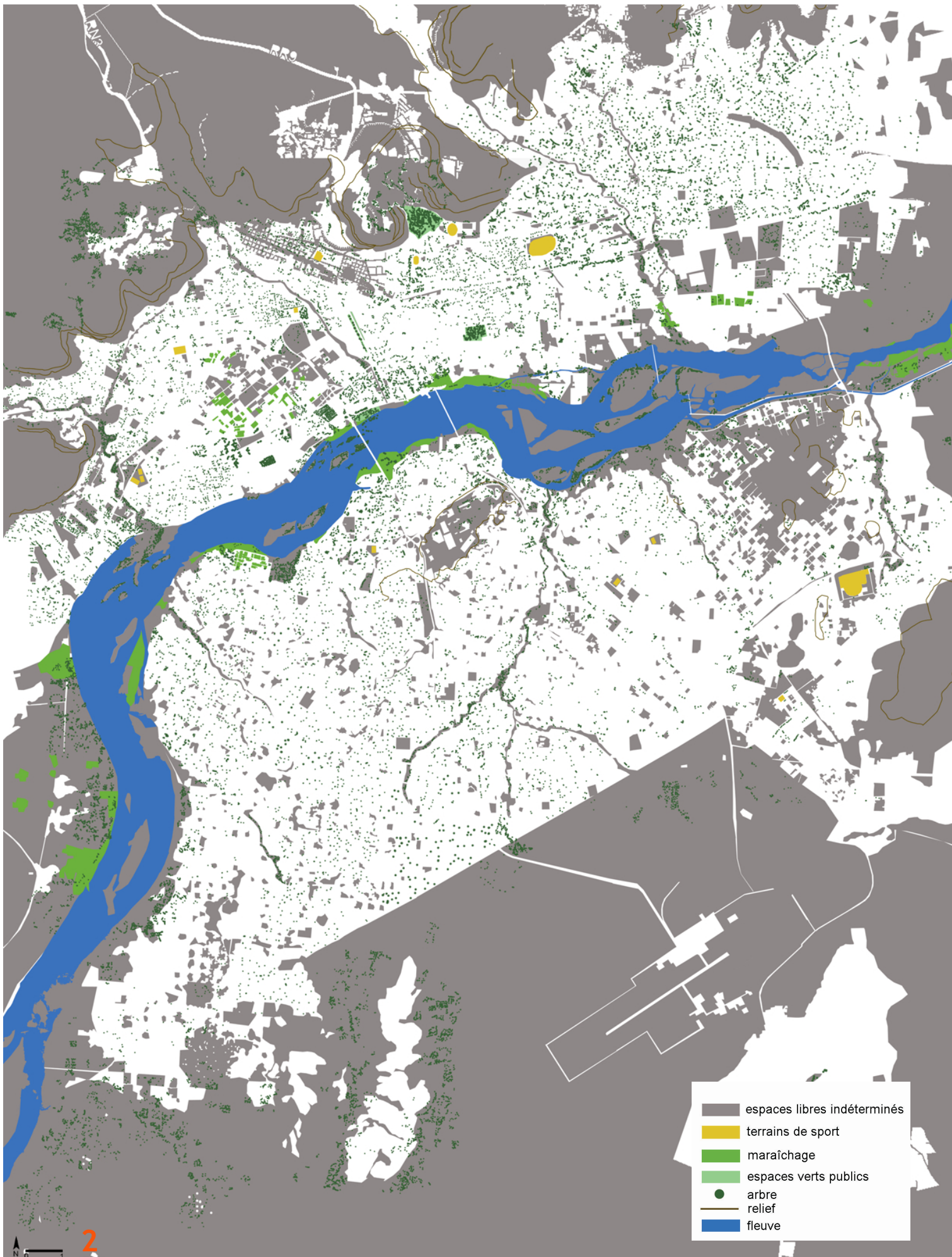
La rive sud présente un relief plus varié. Plusieurs collines, comme Badalabougou, ponctuent la plaine et offrent alors un beau point de vue sur la ville.

(2) Les espaces libres de Bamako: comment la ville se dessine par ses vides, document élaboré à partir de la photo aérienne de Bamako.

La ville, vue du ciel, semble très lâche, et ponctuée de nombreux espaces libres, plus ou moins grand, de forme et d'usage varié, qui émergent tout à coup au milieu d'un groupe de concessions.

La canopée recouvre les bâtiments; ceux-ci dépassent rarement un niveau. Cela est frappant rive gauche, un peu moins visible rive droite. Globalement, il n'y a pas de tracé de plantation des arbres. Ils sont plantés çà et là, sauf de rares alignements dans le centre historique datant de l'époque coloniale et sur l'avenue du Mali (ACI 2000).

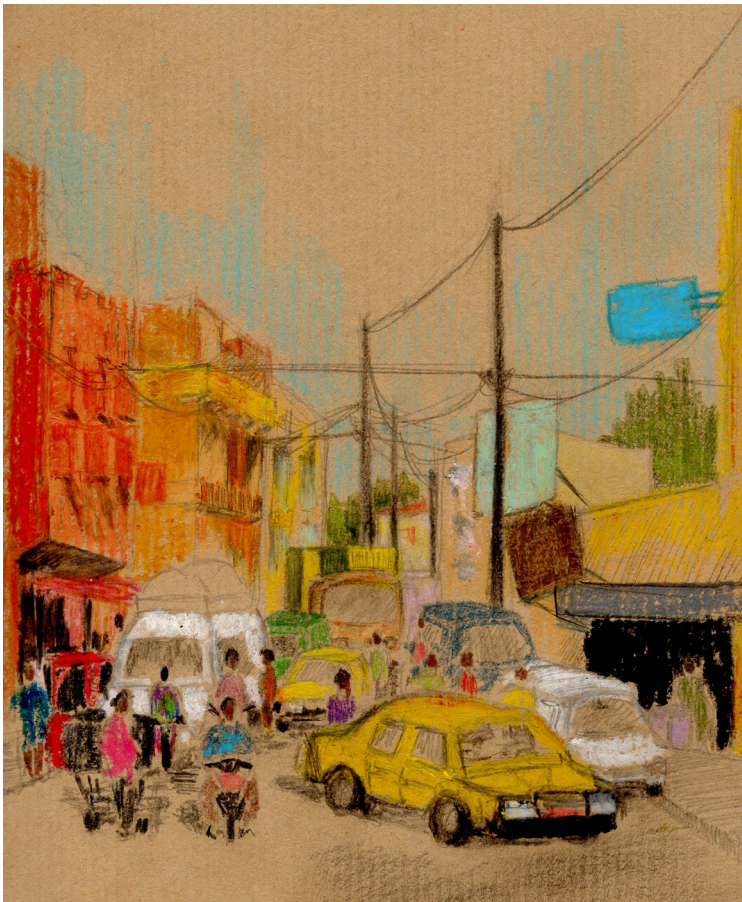




Portrait urbain de Bamako

Occupation de l'espace

1



A Bamako, il est difficile de parler d'espace public. C'est sans doute un héritage du droit musulman qui considère qu'il n'y a pas d'espace public, que l'espace est donc de moins en moins privé. Les rues sont envahies par les marchands en tout genre. L'absence ou la très mauvaise qualité du trottoir oblige le piéton à circuler sur la voie, les motos s'infilrent partout, le moindre espace public est occupé. Cela se traduit par une joyeuse anarchie et un vrai danger pour le distrait. Aux heures les plus chaudes, les rues se vident un peu dans le centre-ville, ainsi que le soir à la nuit, et cela offre une vision radicalement nouvelle de ces rues.

(1) Rue du centre à 17h.
(2) Rue des quartiers anciens du centre à l'heure de la sieste .

On ne perçoit jamais le dimensionnement des rues tant elles sont encombrés. La force coercitive de la police est très insuffisante pour fluidifier les voies. On observe plutôt un laisser-faire, qui conduit à cette situation et aux dangers qu'elle suppose. Les voies du centre-ville n'ont jamais été redimensionnées depuis l'époque coloniale, époque d'un Bamako de quelques 100 000 habitants.

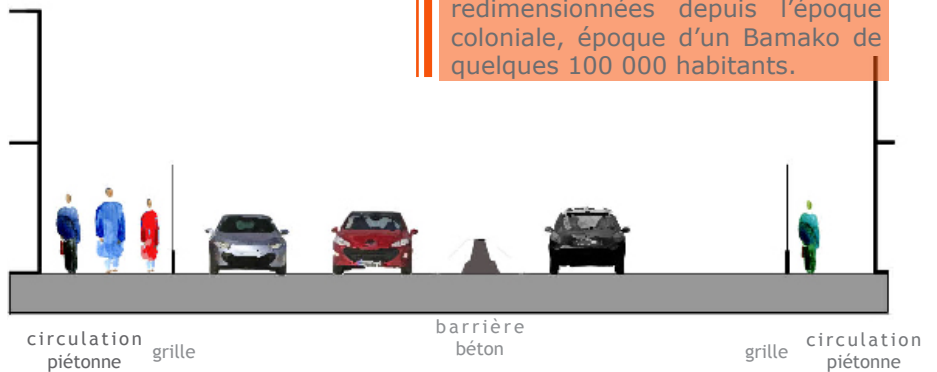


4



5

3



Le dernier moyen envisagé pour contrôler l'envahissement du boulevard du Peuple fut de poser des grilles destinées à contenir les marchands en dehors de la voie. Le résultat n'y est pas...

(3) Coupe du boulevard du Peuple, tel qu'il a été conçu. (éch:1/200).
(4) Une rue du centre historique.
(5) La circulation à Bamako.



1



Arbres épars

2



Plus d'espace, plus d'arbres

3

- (1) «Place» à Lafiabougou.
- (2) Coupe d'une rue rive gauche.
- (3) Coupe d'une rue rive droite.

De nombreuses places jalonnent la ville. Sans forme précise, sans revêtement, elles se prêtent à tous les usages. On y voit souvent des terrains de foot improvisés ou du bétail.

Les rues se divisent en trois classes: les goudrons, grandes dessertes goudronnées; les rues pavées, et les latérites, voies de terre non aménagées. Ces dernières sont l'extension de la maison. On y fait à peu près tout. Les rues sont balayées par les femmes pour enlever les déchets; il n'y a pas de caniveau. Leur absence de revêtement les fragilise, et la période de l'hivernage rend toute circulation impossible.

Portrait urbain de Bamako

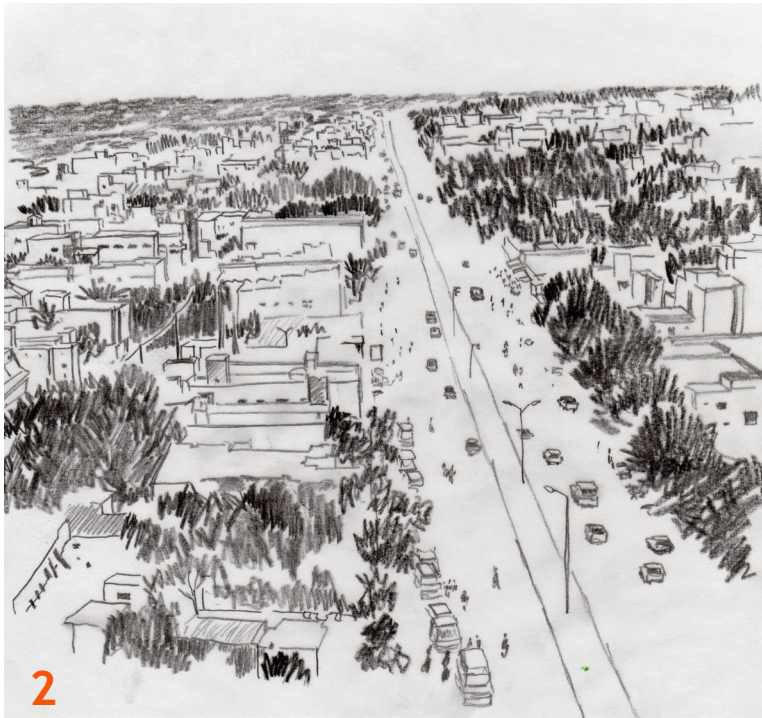
La ville et l'arbre

Bamako a une culture de l'extérieur. Mais pour pouvoir vivre dehors, il faut de l'ombre! La ville est ponctuée de nombreux arbres qui apportent l'ombre nécessaire au confort des habitants. La période coloniale a contribué à la plantation de la ville, rive gauche dans le centre-ville (alignements de caïcédrats). Hormis cela, la plantation d'arbres n'a pas été planifiée, les arbres sont donc plantés çà et là, dans les cours et dans les rues.

(1) Photo des alignements d'arbres dans le quartier colonial, à proximité du centre-ville. Cliché Antoine Plane, décembre 2010.

(2) Croquis de la route de Ségou depuis la tour de l'Afrique, rive droite.

(3) Aquarelle : le thé sous le flamboyant.



L'arbre a une place fondamentale dans la culture malienne. Les nouveaux lotissements sont construits en commençant par la voie, puis le bâti. Les arbres sont plantés bien après et arrivent donc très tard à maturité. Les rues sont écrasées de soleil, et la vie de s'y installe pas. Pourquoi ne pas préplanter ces rues?

Lotissement de logements sociaux, sur la route de Ségou, rive droite. Cliché Antoine Plane, décembre 2010.

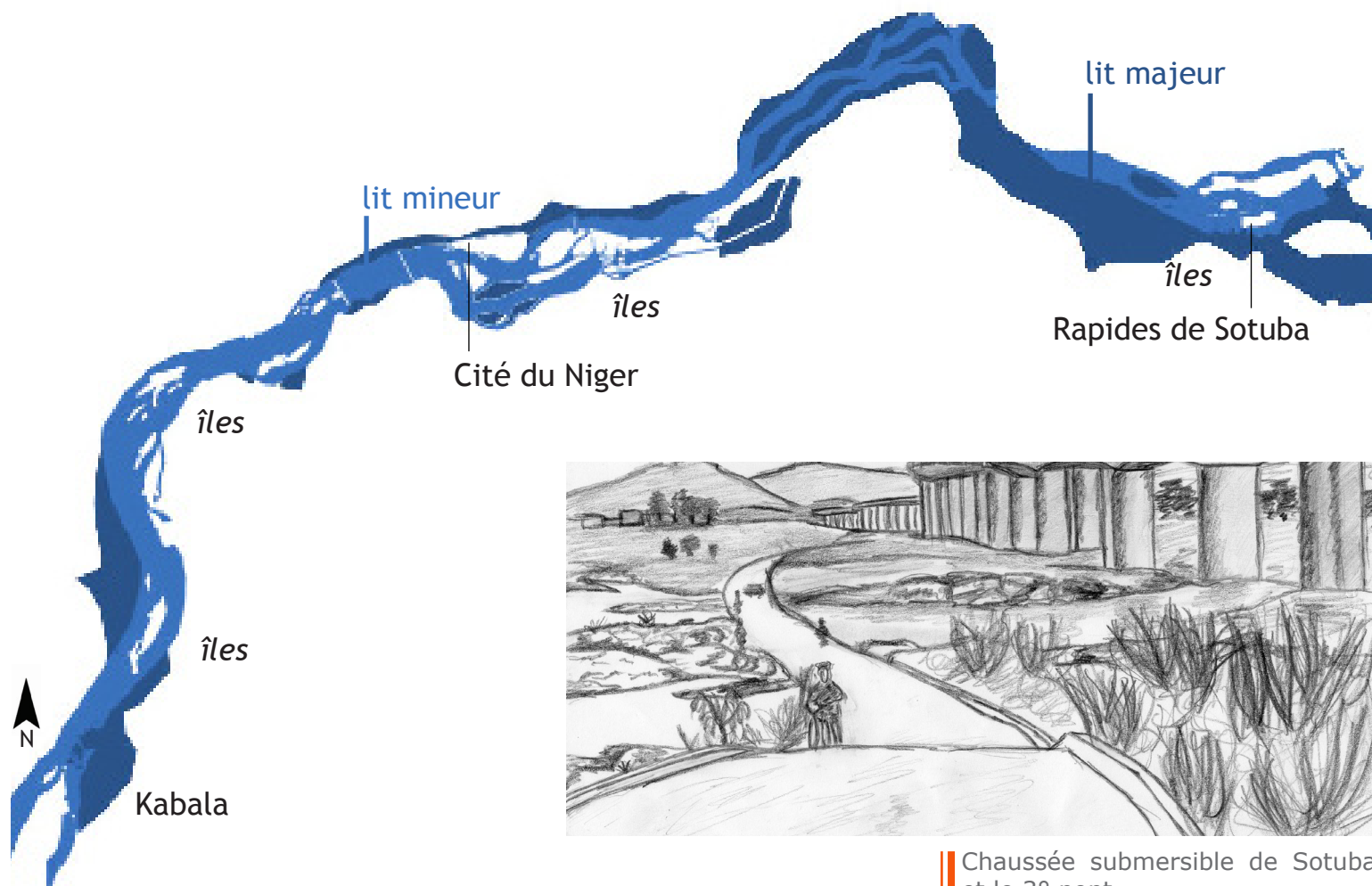


Le fleuve Niger

Le fleuve constitue un élément fort du paysage bamakois. Large de plus d'un kilomètre par endroits, il n'est aujourd'hui franchi que par deux ponts, le pont des Martyrs (1960) et le pont Fahd (1992). Une chaussée submersible est praticable en saison sèche à Sotuba. Au-dessus de cette chaussée, un troisième pont est en construction. Le fleuve est en débat. Difficile à franchir, obstacle redoutable pour les uns, potentiel de projets pour les autres, sa place dans la ville est une vraie question aujourd'hui. Le problème des inondations se fait crucial pendant l'hivernage car les quartiers se sont installés jusqu'au bord du lit mineur. Les berges proposent également une économie maraîchère au service de la ville. Le fleuve est jalonné d'îles, et il n'est praticable que par les pêcheurs (bozos) car le fond n'est pas dragué.



Inondations. Source : bordeauxetbamako.canalblog.com.



Chaussée submersible de Sotuba et le 3^e pont.

Le fleuve depuis la cité du Niger.



Portrait urbain de Bamako

Une ville uniforme

Le premier sentiment que l'on éprouve quand on arrive à Bamako est de trouver la ville tentaculaire et uniforme. La plaine, large, semble saturée de maisons à un niveau, disposées en carrés et bordées par les rues en latérite. Ce modèle semble reproduit à l'identique dans chaque quartier de Bamako. De grands goudrons, relativement rares, permettent de désenclaver ces quartiers. Les quartiers qui se distinguent sont marqués par des caractéristiques historiques ou géographiques (quartiers anciens en banco, comme Bozola, ou le centre historique colonial, ou encore les quartiers construits sur les premiers contreforts des reliefs, etc). Hormis cela, il faut un temps assez long pour parvenir à se repérer et distinguer les transitions entre les différents quartiers.



- (1) Grande rue à Lafiabougou.
- (2) Rue de Babouillabougou.
- (3) Rue vers Hamdallaye.
- (4) Carrés de Sabalibougou.





1



2

Traditionnellement, les bâtiments n'ont qu'un niveau. Cela leur permet de rester sous la canopée et de mieux réguler la température des maisons. Cependant, cette façon de construire se transforme, dans le centre-ville plus particulièrement. La ville voit pousser des centres commerciaux de moyenne hauteur (R+6 environ) et de facture grossière. Étonnamment, il n'y a pas de problème de foncier, du fait des baux d'utilisation qui courent sur 50 à 70 ans, pour construire ces immeubles qui viennent encore saturer le centre-ville. Ces bâtiments sont utilisés comme des rues, les couloirs sont envahis par les marchands ambulants et ils sont très sales. Depuis peu, les constructions intègrent des niveaux de parkings qui sont sensés minimiser l'encombrement des voies en centre-ville. Ces parkings sont mal dimensionnés car les voitures particulières ne représentent que 8% des déplacements automobiles, et le centre souffre davantage de la prise d'otage de la rue par les étals des marchands que de véhicules particuliers stationnés en excès. Dans les quartiers anciens, rive gauche, les propriétaires rajoutent des étages pour y habiter et louer le rez-de chaussée à des commerçants. La construction en hauteur s'étend aussi rive droite, si les constructeurs en ont les moyens. Ces bâtiments s'installent surtout près des goudrons.

- (1) Bâtiment R+7 dans le centre.
- (2) Bâtiment en construction au pied de la colline de Badalabougou.



1



2



3



4

La façon de se repérer privilégiée des Bamakois, ce sont les monuments, souvent érigés au milieu des ronds-points. Les premiers ont été installés au moment de l'Indépendance. D'autres sont en projet. C'est une vraie façon de penser la ville. La ville n'est pas lisible par la clarté de son organisation mais par les points qui émergent de sa nappe uniforme. C'est le monument qui fait ville.

- (1) Monument du Cinquantenaire.
- (2) Rond-point de l'Hippopotame.
- Source: everythingpossible.wordpress.com.
- (3) Monument de la Paix.
- (4) Monument Guerre 14-18.

Portrait urbain de Bamako

La ville se transforme

La ville se transforme en fonction des événements et des différents partenariats financiers qu'elle convoque. Le Cinquantenaire de l'Indépendance du Mali (septembre 2010) a été un moment-clé pour l'embellissement de la ville. Le programme de campagne d'ATT a lancé des aménagements disparates, mais qui changent considérablement la façade de la ville. Entre autres, le nouvel échangeur du pont Fadh, la Cité administrative destinée à recevoir nombre de ministères, et la nouvelle quatre-voies qui relie l'ouest de la ville au 2ème pont.

Ces grosses infrastructures installent un nouveau rapport à la voie, qui est traditionnellement un milieu de vie. Deux rythmes se superposent : celui de la vie quotidienne et celui de la mobilité (des déplacements). Ces échangeurs, ces voies, signes de la modernité ici, montrent bien qu'on entre dans l'ère de la mobilité.

Ce sont les prémices du «paysage de la voiture». Ces nouveaux équipements divisent la ville en plusieurs niveaux. Sur les lieux de ces équipements, on quitte le niveau commun où toutes les structures se mêlent (habitation, rue, goudron), et on voit apparaître un étage (habitation, échangeur, quatre-voies).

La surrenchère de ce type d'équipement ne résoud pas les difficultés liées au déplacement. Au contraire l'absence de pensée globale du système de circulation bamakois fait que la capacité de ces équipements est vite dépassée. Certains quartiers emblématiques (environs du fleuve notamment) passent imperceptiblement d'un espace vécu à un espace traversé.



Construction de l'échangeur. Cliché tiré du site Internet du journal L'Essor, www.essor.ml.

Croquis de l'accès au nouvel échangeur, en bord de fleuve. La luxuriance de ces abords en ferait un endroit agréable, si ce n'était ces voies autoroutières et l'intense circulation qui y règne.





1



2



3

(1) La route de l'aéroport, au pied de la colline de Badalabougou. Cliché Antoine Plane, décembre 2010.

(2) La Cité Administrative.

(3) Le marigot Diafarana Kô, réaménagé pour le Cinquantenaire de l'Indépendance du Mali.

Cette route de l'aéroport comprend une portion en déblai, ce qui l'isole de la ville. On perçoit sur ce cliché l'écart qui se creuse entre la ville mobile (au niveau de la voie) et la ville habitée (au niveau du sol).

Ce marigot, initialement destiné à la collecte des eaux usées, a été réaménagé de façon étendue. Non seulement le lit du marigot a été reformé, mais le périmètre d'intervention s'étend au-delà du lit, et vient offrir deux berges publiques, agréablement aménagées. C'est un des rares espaces publics aménagés pour le piéton à Bamako.





“Notre rêve pour Bamako est que la ville devienne un ensemble fonctionnel et cohérent où il fait bon vivre. Nous devons envisager des solutions plus globales et plus cohérentes”.

(Adama Sangaré, Maire du District de Bamako, 1er Forum de développement urbain de Bamako, avril 2010)

➤ **Dynamiques urbaines à l’oeuvre**

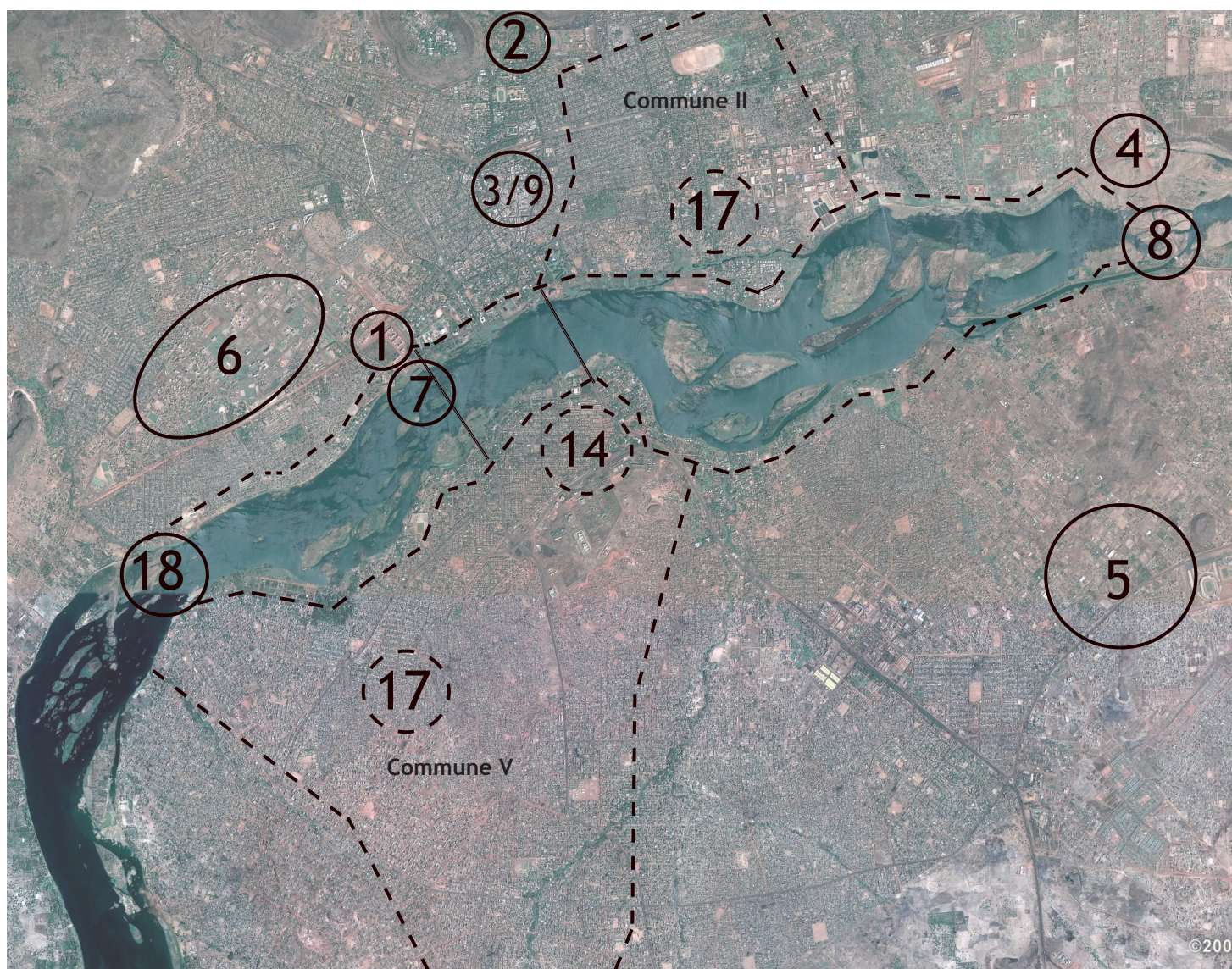
Bamako affirme son double statut : celui de capitale du Mali et celui de métropole à l’échelle de la Sous-Région. Une appropriation des enjeux urbains par la Mairie du District.

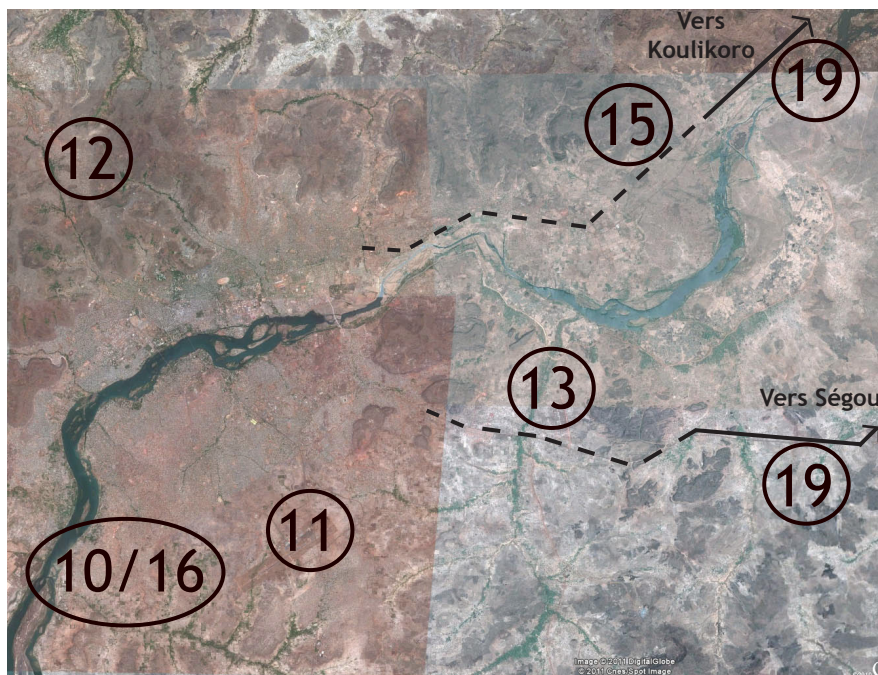
Dynamiques urbaines à l'oeuvre

/ Bamako affirme son double statut : celui de capitale du Mali, et celui de métropole à l'échelle de la Sous-Région

A l'image du Président de la République, Bamako est une ville ambitieuse. Elle se veut attractive et compétitive. Les projets d'aménagement et d'équipement ont fleuri depuis l'élection d'ATT. Ses deux plans d'action, "Demain le Mali" et le Projet pour le Développement Economique et Social (PDES), visent à donner à la population une lisibilité sur les évolutions positives en termes d'aménagement et de développement urbain de la ville depuis son élection en 2002. Cette dynamique a été renforcée en 2010 par les célébrations du Cinquantenaire de l'Indépendance qui ont été l'occasion de projets d'embellissement et d'équipement. Néanmoins ces projets relèvent davantage d'un urbanisme au coup par coup lié à un projet politique que d'une véritable vision globale du développement de la ville.

Cartes récapitulatives des principales réalisations urbaines réalisées, en cours et futures





A l'échelle des 6 communes, les projets sont encore majoritairement concentrés sur la rive gauche du fleuve bien que l'espace soit déjà saturé. La volonté de créer de nouvelles centralités rive droite n'a pas été le leitmotiv de ces dernières années.

La carte ci-contre présente les projets localisés à une échelle plus large. Elle met en évidence la tendance à rechercher des emprises libres en périphérie de la ville et traduit la nécessité de dialoguer et travailler avec les communes environnantes.

Principales réalisations depuis 2002

Equipements

1 || La Cité administrative

Date de construction : 2003-2012.

Maîtrise d'ouvrage : Ministère de l'équipement et des transports.

Maîtrise d'oeuvre : entreprise libyenne General Company for Construction (GCC).

Coûts : plus de 50 milliards de FCFA (27 milliards prévus initialement) financés par un prêt libyen.

Descriptif : située près du pont Fahd sur la rive gauche du Niger, et d'une superficie de 80 ha, elle est destinée à regrouper tous les départements ministériels, à faciliter les formalités administratives et les relations entre les départements. Le chantier de la 1ère phase (construction de 12 ministères, de la primature et de 14 villas) a accusé un important retard. Le déménagement est en cours et la mise en service prévue pour la rentrée gouvernementale en septembre 2011. La mise en oeuvre de la 2ème tranche est pour le moment compromise à cause du manque d'emprise foncière disponible à proximité de l'emplacement actuel. La Cité s'impose en bordure du Niger par son architecture remarquable et sa surface monumentale. Baptisée du nom de Mohamar Khadafi, la Cité est considérée par de nombreux bamakois comme un immense cadeau fait par le chef lybien au Mali.



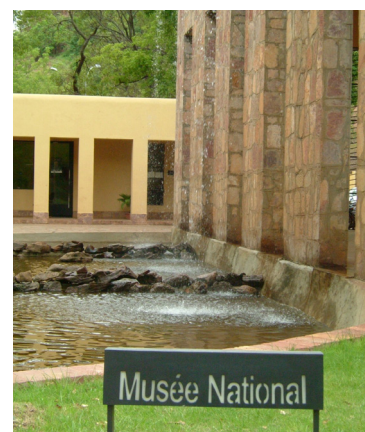
Le Parc National du Mali

Début de la construction : 2003.

Financement et maîtrise d'oeuvre: Trust Aga Khan pour la culture.

Descriptif: le projet relie le Musée National, lui-même réhabilité en 2003, le jardin botanique et le jardin zoologique dans une aire de plus de 100 ha. Remarquablement aménagé entre tradition et modernité ce parc constitue le nouveau (et le seul!) poumon vert de la capitale et offre des espaces de loisirs et d'éducation associant nature et culture. Très fréquenté le week-end, l'entrée y est néanmoins payante et donc réservée à une certaine population.

|| 2



Dynamiques urbaines à l'oeuvre

Nouveau centre commercial ultramoderne du Grand Marché de Bamako

Début de la construction : avril 2010-mai 2011.

Maîtrise d'ouvrage : Ministère du logement, des affaires foncières et de l'urbanisme et ACI.

Maîtrise d'oeuvre : bureau d'étude malien et l'entreprise chinoise CHECHEC.

Coût : 7,6 milliards de FCFA pré-financés par CHECHEC.

Descriptif : bâtiment commercial de 6000 m² (R+3) et parking à étages d'une capacité d'accueil de 211 voitures. L'objectif est de moderniser le commerce en fournissant aux opérateurs économiques un espace fonctionnel adapté à leur activité. Le projet vise également à désengorger le centre-ville en augmentant les espaces de stationnement. Enfin il traduit une certaine volonté de densification du centre-ville.

|| 3



L'Hôpital du Mali à Missabougou

Inauguration : septembre 2010.

Maîtrise d'ouvrage : Ministère de la santé.

Maîtrise d'oeuvre : société chinoise Qilu.

Coût et financement : 10 milliards FCFA financés à 50% par la Chine sous forme de don et à 50% par l'Etat malien.

Descriptif: La réalisation de L'Hôpital du Mali fait partie des mesures annoncées par le président chinois Hu Jintao lors du Forum de coopération sino-africaine tenu à Beijing en 2006. Situé sur la rive droite du fleuve Niger près du 3ème pont, l'Hôpital du Mali est bâti sur une superficie d'environ 7 000 m², sur un terrain de 20 ha et peut accueillir pour le moment 150 lits. L'établissement devrait être prochainement érigé en Centre Hospitalier Universitaire (CHU) et doit accueillir à terme 400 lits. Il fait figure de modèle de modernité et d'ingénierie hospitalière au Mali.

|| 4



Aménagements



5 || Logements sociaux à Yirimadio

Début de la construction : 2004.

Maîtrise d'ouvrage : l'Etat via le Ministère du logement.

Maîtrise d'oeuvre : Etat et promoteurs privés.

Coût : 10 milliards de FCFA financés par l'office malien de l'habitat.

Descriptif : principalement à Yirimadio à l'est de la ville rive droite. L'objectif est de faciliter l'accès au logement en proposant des maisons clé-en-main sur des terrains entièrement viabilisés à travers des prêts sans intérêt. Le remboursement est étalé sur 25 ans et les mensualités varient de 26 000 à 35 000 FCFA selon la nature du logement. Des équipements publics et des voies d'accès sont prévus. Au total 3 154 logements sont sortis de terre depuis l'élection d'ATT et la demande explose. Les nouveaux quartiers sont surnommés « ATTboucou ». L'aménagement proposé est parfois critiqué pour son uniformité et la rupture qu'il représente avec les modes d'habitat de cour traditionnels de Bamako. Aussi ces logements pavillonnaires en rez-de-chaussée, relativement éloignés du centre, contribuent à l'étalement urbain.

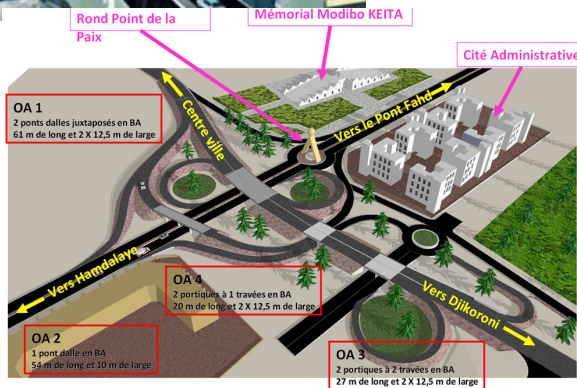
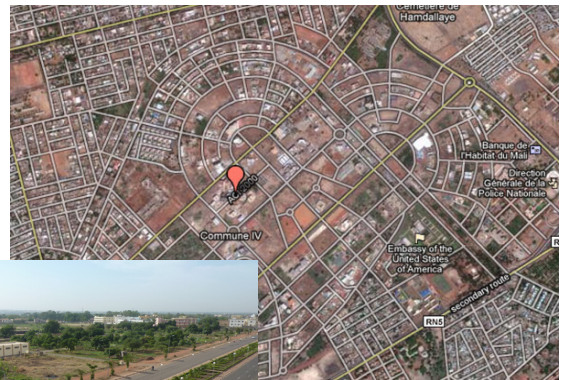
ACI 2000

Début des travaux : 1998.

Maîtrise d'oeuvre : bureau d'études marocain et Agence de Cessions Immobilières (ACI) pour la viabilisation et la vente des terrains.

Descriptif: réalisé à partir d'un plan de rue très dessiné et situé sur l'emprise de l'ancien aérodrome, ACI 2000 est le nouveau quartier d'affaires de Bamako. Il accueille déjà de nombreux bâtiments administratifs, et les sièges de grandes firmes internationales. Les terrains ne sont pas encore tous occupés mais plusieurs bâtiments sont en construction.

6



7 || L'échangeur

Date de construction : 2009-2010.

Maîtrise d'ouvrage : Ministère de l'Équipement et des transports.

Assistance à maîtrise d'ouvrage : AGEROUTE.

Maîtrise d'oeuvre : entreprise chinoise.

Coût : 21 milliards de FCFA.

Financement : 49 % par l'État, 51% par des banques africaines (BIDC et BOAD)

Descriptif : positionné à la sortie du 2ème pont sur la rive gauche, cet échangeur et ses bretelles multiples ont pour objectif de fluidifier la circulation. Il s'agit d'une réponse ponctuelle à un problème d'engorgement devenu urgent, sans référence à un schéma directeur des déplacements ou aucune autre vision d'ensemble. Le problème est-il résolu ou déplacé ?

3ème pont à l'est de Bamako

Date de construction : 2009-2012.

Maîtrise d'ouvrage : Ministère de l'Équipement et des transports.

Maîtrise d'oeuvre : CGGC, entreprise d'État chinoise.

Coût : environ 30 milliards de FCFA financés par la Chine (don).

Descriptif : l'ouvrage presque achevé, est constitué d'un pont de 1 627 m de long d'une hauteur de 15 m (le plus long du pays), et d'un échangeur sur chaque rive du fleuve. L'objectif est de faciliter la traversée du fleuve et de limiter les phénomènes de transit en hypercentre. Il s'agit en fait du 4ème pont prévu au schéma directeur d'urbanisme. Il a eu la préférence sur celui devant relier Baco Djicoroni à Djicoroni Para pour des raisons de coût et de plus grande facilité de conception. L'impact sur la circulation est discutable : éloigné du centre-ville le pont dessert des secteurs peu denses sur la partie sud; seuls le trafic poids lourds et une partie du trafic interurbain devraient être reportés à court terme.

Se référer aux cartes p.38/39 pour la localisation géographique des projets.

8



Dynamiques urbaines à l'oeuvre

Zoom sur le projet «Anneau Sotrama»

Le projet a pour objectif de réduire la pression créée par les véhicules en circulation et en stationnement dans l'hypercentre, tout en favorisant la fluidité de la circulation des transports collectifs aux abords du centre-ville en réalisant un site propre contournant l'hypercentre réservé aux mini-bus (Sotrama), ainsi qu'un site propre réservé aux bus traversant cet hypercentre du nord au sud (Boulevard du peuple). 97% des travaux ont été réalisés. La fin des travaux est prévue pour août 2011.

Problèmes rencontrés :

L'occupation anarchique de l'espace public a compliqué les travaux. Des mesures répressives ont été prises (opérations de déguerpissement, mise en place de grilles en bordure du Boulevard du Peuple) mais leur portée reste très limitée : elles ne permettent pas d'engager un travail de sensibilisation avec la population. Des réflexions plus profondes sur un aménagement des rues adapté aux modes de vie locaux seraient nécessaires.

Les actes de vandalisme commis relèvent davantage d'une incompréhension que d'une réelle opposition face au projet. La plupart des commerçants considèrent le projet positif pour la ville et attendent les mesures de recasement de la Mairie pour partir.

Date de réalisation : initialement prévu pour le Cinquantenaire de l'Indépendance, le projet est encore en cours de réalisation.

Maîtrise d'ouvrage : la mairie du District pour les études préliminaires; le Ministère de l'Équipement et des Transports depuis que le projet a été inscrit au PST2.

Assistance à maîtrise d'ouvrage : AGEROUTE.

Maîtrise d'œuvre : bureaux d'études canadien et malien, entreprise chinoise COVEC.

Coût du projet : 8 milliards de FCFA financés majoritairement par la Banque Mondiale, la part restante revenant à l'État.

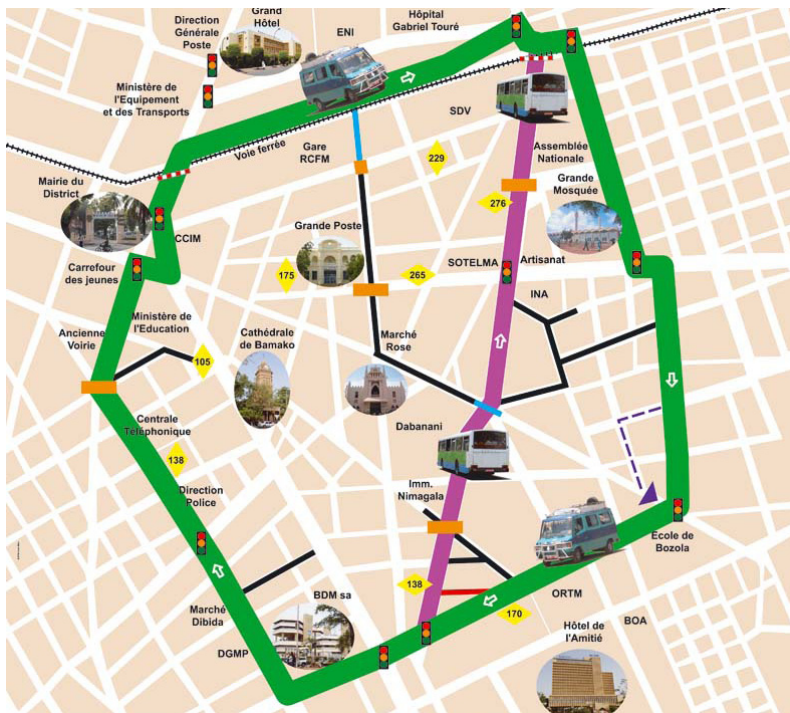
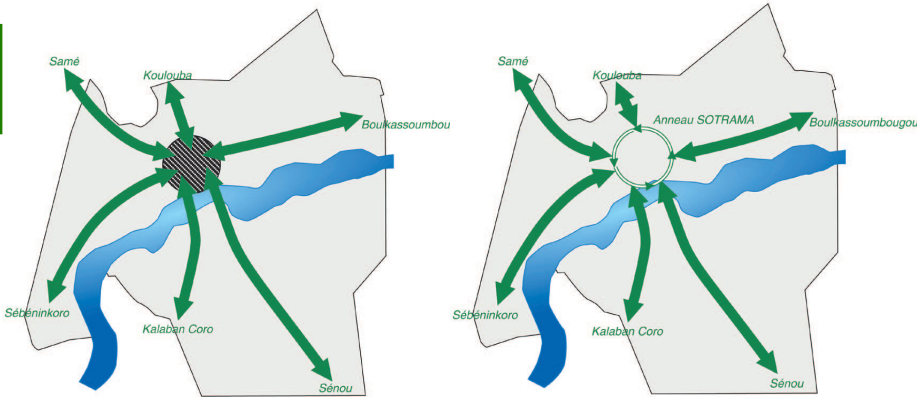


Schéma du projet «anneau Sotrama». Source : DRCTU.

Schémas de circulation actuelle et projetée dans le centre ville. Source : étude de faisabilité de Strasbourg pour le projet de Tramway.



Les futures réalisations prévues à Bamako

10 || La Cité universitaire de Kabala

Date de construction : Sept. 2010-févr. 2012.

Maîtrise d'ouvrage : Ministère de l'enseignement supérieur.

Conception et maîtrise d'œuvre : cabinet d'architecture malien et 3 entreprises (2 maliennes et 1 chinoise).

Coût : 23 milliards de FCFA.

Financement : 100% par l'Etat.

Descriptif : en complément des 3 000 logements étudiants situés à Badalabougou, création d'une cité universitaire de 4 000 places sur la rive droite à Kabala (hors District). Le programme, réparti sur 102 ha, dont 22 ha de bâti, se compose de 4 bâtiments de logements étudiants (R+4), d'un bâtiment administratif et d'annexes (cafétaria, terrains de sport, boutiques, infirmerie). Des extensions (amphitéâtres et logements pour les professeurs) sont envisagées. Le projet prévoit la réalisation d'une voie d'accès bitumée, une station de traitement des eaux usées et des réseaux d'adduction d'eau et d'électricité. Une seconde cité universitaire pouvant accueillir 2 000 nouveaux logements est aussi prévue à Kati. Bien qu'ambitieux ce projet ne permettra pas de combler la demande de logements à Bamako qui s'élève à 15 000 places. On peut par ailleurs s'interroger sur la pertinence du site choisi, relativement éloigné de la colline de Badalabougou où se concentrent les universités : de quelle stratégie de structuration et de développement urbain participe ce projet d'équipement structurant ?



Extension et modernisation de l'aéroport Bamako-Sénou || 11

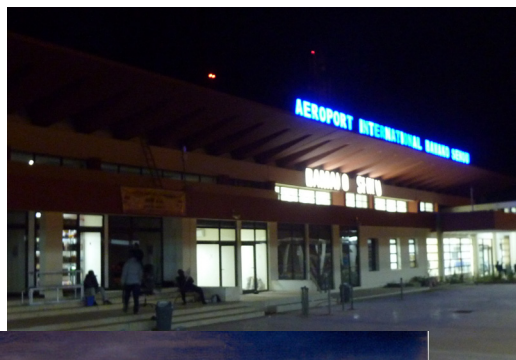
Début de la construction : 2009.

Maîtrise d'ouvrage : Ministère de l'Équipement et des Transports dans le cadre du PDES.

Maîtrise d'œuvre : entreprise chinoise.

Coût : 93 milliards de FCFA financés par le fond américain Millenium Challenge Account.

Descriptif : le projet comprend d'une part l'extension et le renforcement de la piste d'atterrissage et d'autre part, la construction d'un nouveau terminal de 15 000 m² pouvant recevoir à terme 1,5 millions de passagers par an. L'objectif est de faire de l'aéroport une plate forme du trafic aérien dans la sous région et au-delà, en permettant d'accueillir les avions gros porteurs en vols long courrier. Il s'agit également de contribuer au désenclavement du pays grâce à l'accroissement des liaisons aériennes entre le Mali et les autres pays du monde et à l'augmentation des flux commerciaux.



Dynamiques urbaines à l'oeuvre

Siège de l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine sur la route de Kati

|| 12

Dates de construction prévues : 2010-2013 environ.

Maîtrise d'ouvrage : UEMOA.

Coût : 15 milliards de FCFA, financé par l'UEMOA.

Descriptif : ce projet prévoit la construction d'un ensemble de bâtiments devant accueillir le futur siège du Parlement de l'UEMOA. La Commission de l'institution est située à Ouagadougou, il n'existe pas encore de parlement à l'heure actuelle. D'une superficie de 4,8 ha, le site choisi est situé au nord-ouest de Bamako, sur une colline entre Kati et Koulouba (26 mètres de dénivelé). Le programme est composé du parlement (espaces d'accueil, salles de conférence), d'un restaurant, d'un hôtel des députés de 500 chambres environ, d'une bibliothèque, de parkings... Le bâtiment du parlement est conçu selon un concept architectural fort : 8 supports, représentant les 8 pays membres de l'Union, soutenant unealebasse renversée, symbole de la culture africaine. Le projet en est à la phase d'études, les premiers travaux de terrassement ont tout juste commencé.



13 || Gare routière gros porteurs («port sec»)

Début du projet : suite à l'étude réalisée en 2001 par la Mairie du District sur les échanges routiers de marchandises et des activités de stockage, de transit et de distribution de Bamako, la DRCTU a entrepris en 2005 une étude d'avant projet relative à la réalisation d'un «port sec», identifié comme un enjeu prioritaire.

Descriptif : il ne s'agit pas seulement d'un projet de régulation de la circulation, mais aussi d'un projet économique qui pourrait apporter des ressources considérables pour le District. Environ 300 camions entrent et sortent chaque jour de la ville et aucun espace de circulation, de stationnement et de stockage n'a été prévu.

Un site figurant dans le schéma directeur d'urbanisme a été identifié à l'est de Yirimadio, sur la route de Segou rive droite. Par sa position stratégique à l'est de la ville, ce site permettra de drainer la quasi-totalité du trafic venant des ports d'Abidjan, Lomé et des autres grandes villes de la Sous-Région. D'une superficie de 117 ha le site doit accueillir notamment des parkings et des zones de déchargement. Mais les difficultés du District pour acquérir ce terrain, situé en dehors de son périmètre administratif, bloquent la poursuite du projet.

Les berges du Niger

De 2005 à 2007, les berges situées rive gauche entre les deux ponts ont été aménagées pour la promenade et la détente.

En 2009 le Conseil des Ministres a approuvé le « Plan d'aménagement des servitudes du fleuve Niger dans le District de Bamako » qui vise à réduire le lit du fleuve, à travers la réalisation de digues et le remblai des espaces obtenus. Une consultation de bureaux d'études pluridisciplinaires est actuellement menée par l'ACI. Sont envisagés : l'aménagement d'espaces de promenade et de détente, la création d'une voie de circulation sur toute la longueur des berges de manière à former une «ceinture» autour du fleuve, la mise à disposition de parcelles de haut standing afin d'autofinancer le projet.

Dans le cadre du Cinquantenaire une plate-forme, aujourd'hui appelée Place du Cinquantenaire, a été aménagée en remblayant le lit du fleuve. Elle devait accueillir le monument de l'Indépendance d'une hauteur de 100 mètre, symbolisant l'enracinement des diverses communautés le long du fleuve. Le projet n'a jamais abouti.

|| 14



Décharge finale à Noumoubougou**|| 15**

Le projet a été lancé par l'Etat à travers la «Stratégie des déchets solides» de 2003. Il s'agit de construire une décharge finale de 50 ha à Noumoubougou en commune de Tienfala, à 35 km de Bamako. Les travaux sont en cours, une alvéole a été construite.

A peine engagé, le projet a suscité des critiques des populations locales qui s'inquiètent des conséquences environnementales. Par ailleurs il ne résoud pas le problème de la collecte des déchets et la nouvelle localisation risque d'accroître les coûts de transport depuis les dépôts de transit.

Projet d'Assainissement et de Développement Urbain de Bamako (PADUB)**|| 17**

Inscrit dans le cadre de la lutte contre la pauvreté, le projet vise à développer les services sociaux de base et l'accès à l'eau et à l'assainissement. Il a bénéficié en mars 2011 d'un financement de l'AFD de 13,2 milliards de FCFA, pour permettre la réalisation, dans les communes 2 et 5, d'un réseau de mini-égouts et d'un système décentralisé de traitement des eaux, l'aménagement d'un collecteur pluriel, la couverture des caniveaux existants, le pavage et le dallage complet du linéaire de voirie non revêtu, la collecte des déchets solides et la réalisation d'un dépôt de transit.

16 ||**Station de production d'eau potable à Kabala**

Ce projet constitue l'élément structurant de la stratégie d'intervention établie en 2001 suite à la validation du Schéma Directeur d'Assainissement. Il vise à résoudre le problème d'alimentation en eau potable assurée pour le moment par l'unique station de Djicoroni (140 000 m³/j), située rive gauche, alors que la ville continue de s'étendre principalement rive droite. Des mesures d'urgence ont été prises avec l'installation de trois stations compactes sur la rive droite (54 000 m³/j rive droite). L'usine d'eau de Kabala produira 144 000 m³/j en phase 1, et encore 96 000 m³/j en phase 2. On estime que les besoins seront ainsi couverts jusqu'en 2030. Au cours d'une table-ronde organisée en 2010, les partenaires financiers se sont engagés à financer le projet, estimé à 113 milliards FCFA, à condition que l'Etat améliore sa gestion en matière de production et de distribution d'eau et d'électricité.

4ème pont à l'ouest de Bamako**|| 18**

Initialement inscrit en tant que 3ème pont dans le Schéma Directeur, ce projet avait pour objectif de relier la route de Kati à celle de Kalaban en passant par les quartiers de Baco Djicoroni et de Djicoroni Para. Il reste d'actualité même si sa réalisation n'est pas encore programmée.

**19 ||****Les projets autoroutiers visant à connecter Bamako aux régions alentours**

» Autoroute Bamako-Ségou : considéré comme l'un des plus grands chantiers autoroutiers du pays (227 km), le projet, de 182 milliards de FCFA, est financé par un prêt de la Chine (75 milliards de FCFA) et par la BOAD. Il est commandé par le Ministère de l'Équipement et des Transports et géré par une entreprise chinoise.

» Autoroute Bamako-Koulikoro et construction d'un pont à l'entrée de Koulikoro (28 milliards de FCFA)

Ces deux projets visent à la fois le désengorgement de la ville de Bamako, le désenclavement intérieur du pays, et le développement des villes situées sur les tracés.

Dynamiques urbaines à l'oeuvre

Zoom sur le projet Tramway

Ce projet, fortement soutenu par la Présidence, a été initié dans le cadre de la coopération entre Strasbourg et Bamako. La phase d'étude de 2 ans environ, financée et pilotée par la ville de Strasbourg, est désormais achevée et a permis de mettre en évidence la faisabilité du projet ainsi que les tracés potentiels.

Conclusions de la première étude de faisabilité

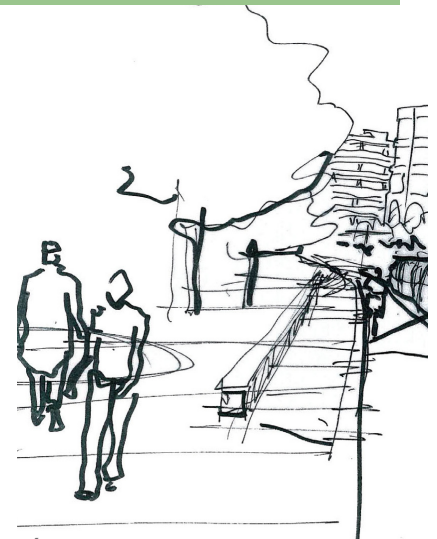
- » La mise en service d'un transport de masse pour répondre à la demande actuelle et anticiper la demande future est une solution pertinente.
- » La densité de population est globalement faible sur le District. Le maillage des transports collectifs et la gestion des points de correspondance constitueront donc un enjeu majeur.
- » Deux axes structurants sont retenus pour leur densité de population et d'équipements desservis, ainsi que pour la demande de déplacements :
 - ◇ Un axe Nord-Sud permettant de relier la rive droite et la rive gauche en passant par le pont des Martyrs, qui sera réservé au tramway, aux motos et aux piétons. Ce tracé s'inscrit dans les réflexions et réalisations en cours liées au PDES. La desserte du quartier de la Mairie et de certains ministères est complétée par celle de la gare ferroviaire, offrant l'opportunité de créer un nouveau centre urbain, véritable pôle d'échanges multimodal au niveau du centre historique de Bamako. Le tramway assurerait environ 50% du trafic de voyageurs actuel, soit entre 80 000 et 130 000 voyages/jour.
 - ◇ Un axe Est-Ouest sur la rive gauche qui croiserait l'axe Nord-Sud au niveau de la gare ferroviaire du centre-ville. Ce tracé offre une meilleure desserte que le premier car la densité des équipements et de la population y est plus élevée. Il n'implique pas a priori la fermeture de voies de circulation aux autres modes. Le tramway assurerait 50% du trafic Sotrama, soit entre 50 000 et 75 000 voyages/jour.

Maîtrise d'ouvrage : Ministère de l'équipements et des transports.

Coût d'investissement pour 1 ligne: entre 130 et 160 millions d'euros.

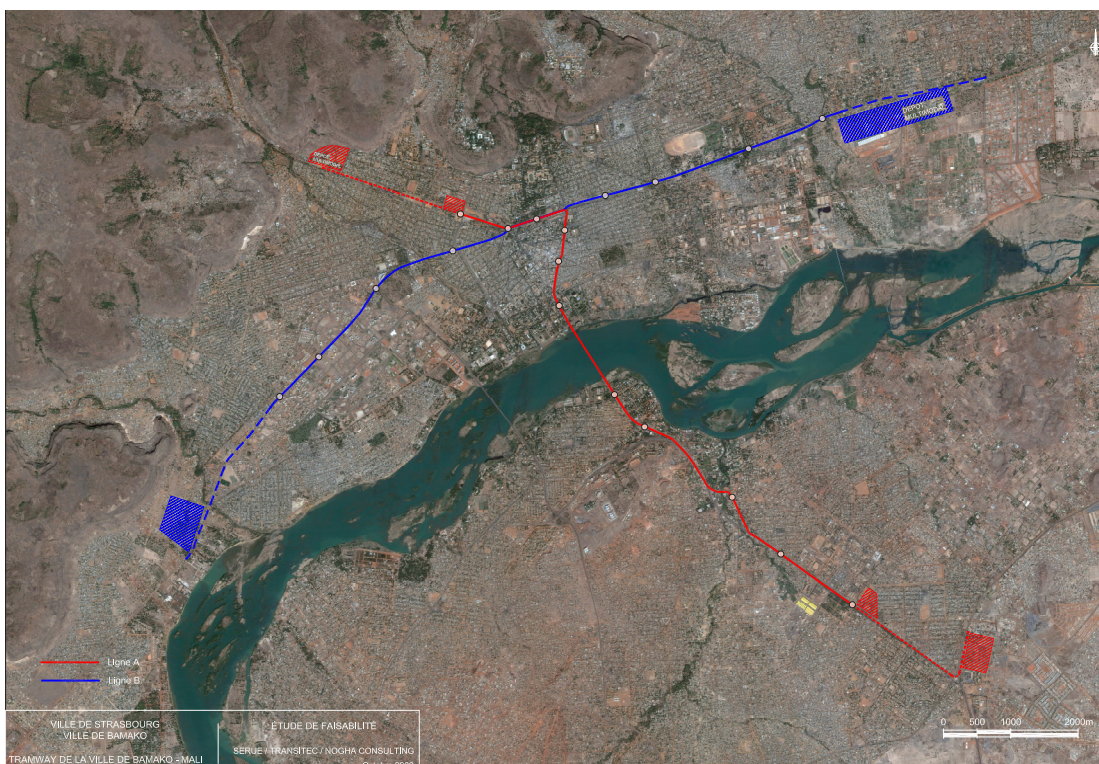
2009-2011: réalisation de la 1ère étude de faisabilité et identification du tracé potentiel.

Partenaire du projet : la ville de Strasbourg.



Vue aérienne des deux lignes de tramway.

Source : étude de faisabilité de Strasbourg pour le projet de tramway.



Le tramway, point d'ancrage d'une stratégie de développement de Bamako

La planification du développement de Bamako doit permettre de :

- » Assurer la complémentarité du tramway avec les autres modes de déplacement selon le concept de multimodalité.
- » Adapter le plan de circulation du centre-ville et privilégier les connections entre les quartiers périphériques.
- » Mettre en place une politique de stationnement cohérente.
- » Maîtriser le développement urbain à travers la requalification urbaine et la réintroduction d'espaces publics le long des tracés.
- » Anticiper les modifications de trafic liées aux nouveaux aménagements et intégrer une réflexion sur la modification de la hiérarchie du réseau et du plan de circulation à l'échelle de l'agglomération, et pas seulement le long du corridor du tramway.

Le nombre de voyageurs annuel est estimé entre 15 millions (Est-Ouest) et 40 millions (Nord-Sud).

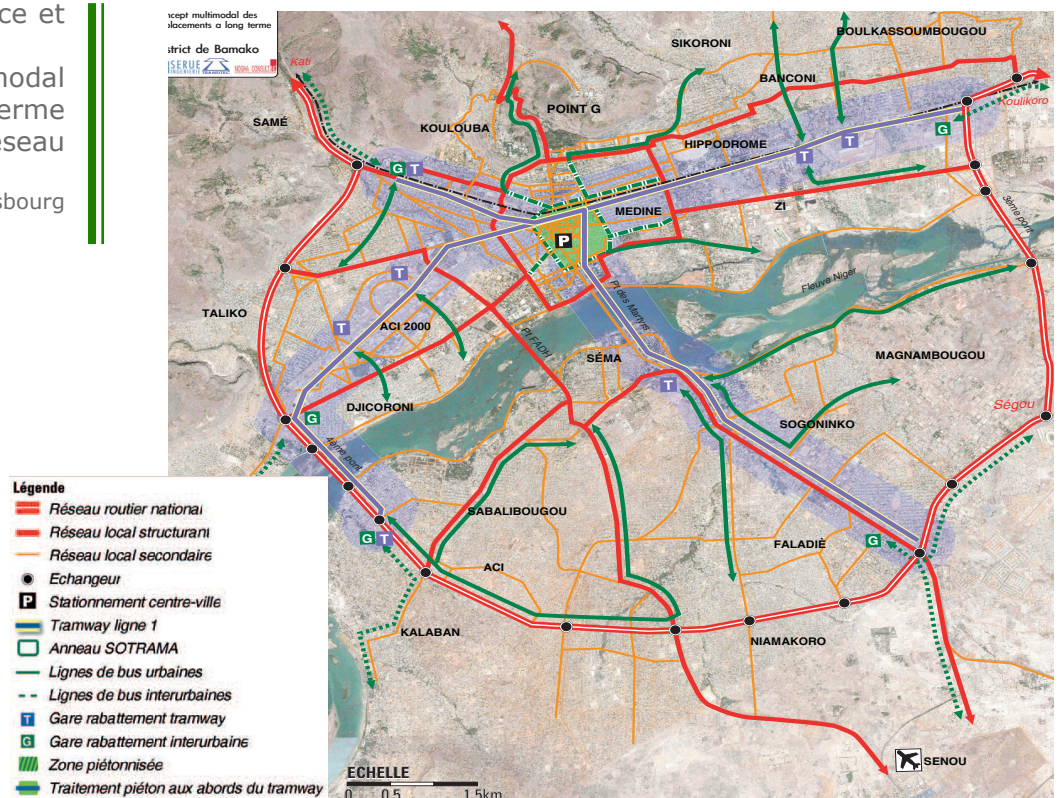
Les deux axes permettront d'assurer 90% de la demande à destination du centre-ville.



Ci-dessus : dessin d'ambiance et photomontage.

A droite : concept multimodal des déplacements à long terme dans une perspective de réseau tramway.

Source : étude de faisabilité de Strasbourg pour le projet de tramway.



Dynamiques urbaines à l'oeuvre

/ Une appropriation des enjeux urbains par la Mairie du District

Alors que la ville connaît une évolution spectaculaire, l'urbain n'a pendant longtemps pas été un sujet essentiel pour les politiques et les bailleurs, dont les projets ont eu tendance à être menés sans coordination et sans référence à une vision stratégique partagée. La nouvelle organisation administrative issue de la décentralisation a accentué l'éclatement du pouvoir local au niveau de Bamako.

Le contexte actuel, marqué par une prise de conscience partagée d'un besoin de coordination à l'échelle de l'agglomération, et caractérisé par les projets de réforme du statut du District et par l'organisation du premier Forum du développement urbain par la Mairie du District de Bamako en février 2010, semble néanmoins favorable à l'appropriation de la démarche de projet urbain par les acteurs locaux.

La décentralisation a accentué l'éclatement du pouvoir local à Bamako

La décentralisation lancée en 1991 a accordé à la Mairie Du District et aux 6 communes, qui disposaient auparavant de très peu d'autonomie, le statut de collectivités territoriales indépendantes*. La Mairie du District, placée directement sous la tutelle du Ministère de l'Administration Territoriale et des Collectivités Locales (MATCL), a hérité d'une part significative des missions attribuées autrefois au Gouvernorat.

Deux types de collectivités territoriales autonomes et décentralisées cohabitent donc à Bamako : le District (équivalent d'une région en terme de compétences) et les 6 communes (assimilables à la fois à des communes et à des cercles).

L'Etat reste par ailleurs très présent et continue d'intervenir par l'intermédiaire du Gouverneur qui représente le MATCL au niveau déconcentré. Le rôle du Gouvernorat est double :

» Faire respecter la réglementation élaborée au niveau national (par les ministères) au niveau local (via des directions régionales) et coordonner l'application des politiques sectorielles nationales sur le territoire du District entre les 6 communes, la Mairie du District, et les directions régionales.

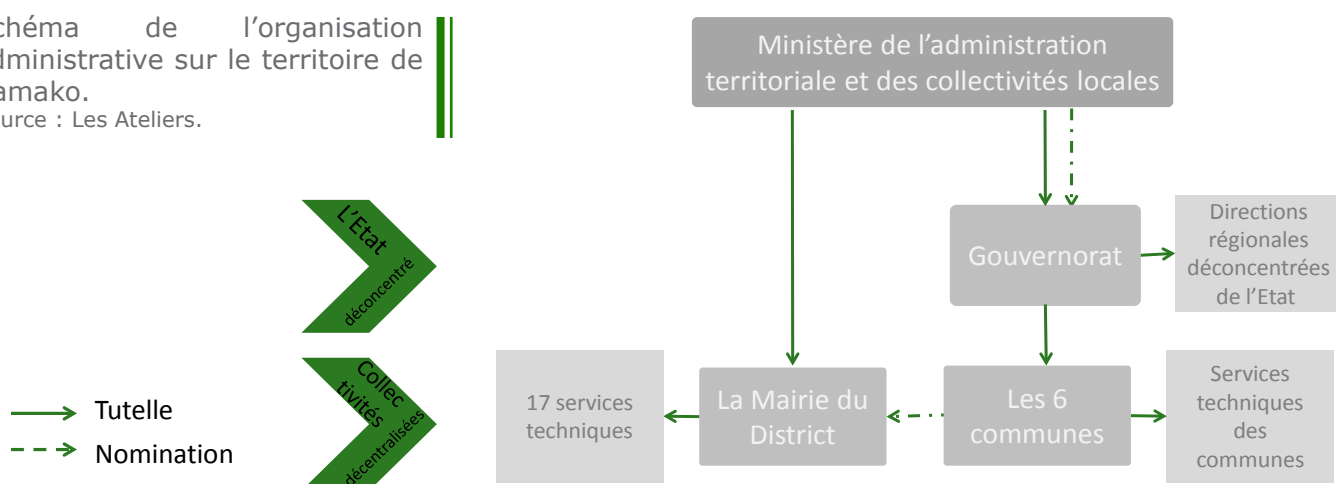
» Assurer la tutelle sur les 6 communes.

Le Gouvernorat et le District ne sont donc pas liés hiérarchiquement mais ils sont tous les deux placés sous la tutelle du MATCL et ont des relations étroites de partenariat. Par ailleurs ce sont les représentants élus des communes qui élisent le Maire du District.

Le statut particulier du territoire de Bamako, sur lequel cohabitent deux types de collectivités territoriales autonomes et décentralisées, le District et les communes, ne facilite pas la lecture de l'organisation administrative. Les compétences ont été réparties entre la Mairie du District et les 6 communes avec certains chevauchements et le manque de relation hiérarchique entre ces deux niveaux de collectivités complique la coopération et la capacité à faire émerger des projets communs.

Schéma de l'organisation administrative sur le territoire de Bamako.

Source : Les Ateliers.



*Pour plus de détails sur l'organisation administrative et institutionnelle du territoire de Bamako et le processus de décentralisation, voir l'annexe p.98

10 ans après son lancement, la décentralisation est loin d'être achevée

Les collectivités territoriales se trouvent dans une phase transitoire, où elles ont une maîtrise d'ouvrage partielle de leur développement, et où les ressources humaines et financières sont encore majoritairement au niveau de l'Etat ou de l'Etat déconcentré par l'intermédiaire du Gouvernorat. Le manque de moyens financiers les empêche d'exercer correctement leurs compétences et les empêche de rémunérer et de former suffisamment leurs agents et leurs cadres. De ce fait, la fonction publique territoriale n'attire pas.

La gestion de la capitale est encore très centralisée. Il n'est pas rare de voir les différents départements ministériels intervenir en direct sur le territoire du District, de manière insuffisamment coordonnée avec l'Etat déconcentré et décentralisé.

Des structures administratives ad hoc peuvent être spécialement créées pour assurer le suivi technique de la maîtrise d'ouvrage de projets à la place de la collectivité (ex : AGETIPE, AGEROUTE, AGETIER, ANGESEM, ...). Ces structures constituent des solutions pragmatiques mais empêchent l'appropriation des projets par les élus et les agents.

Le projet urbain en gestation

Des projets de réforme

Des réflexions sont actuellement en cours sur un projet de double réforme :

» La réforme du statut particulier du District, qui a fait l'objet d'un projet de loi présenté en conseil des ministres, vise à faire de la Mairie du District la mairie centrale de Bamako, et des 6 mairies communales des arrondissements. Les communes, qui ne seront plus autonomes, perdraient considérablement de leurs compétences actuelles, pour devenir des relais de mise en œuvre des politiques locales, assurant les services de base à la population. Ceci pourrait entraîner un changement de tutelle : le Gouverneur du District de Bamako devenant la tutelle de la Mairie du District à la place du MATCL. Cette option, qui vise à résoudre le problème de l'organisation administrative bicéphale dénoncé par le Président de la République depuis 2003, est contestée par certains maires et partis politiques, qui y voient une manière pour l'Etat central de reprendre la main.

» La deuxième réforme, encore en cours d'élaboration, porte sur la création d'une autorité métropolitaine de Bamako, aussi appelée « Grand Bamako », par le rattachement de certaines communes périurbaines au District (plusieurs scénarios sont envisagés, voir le descriptif en annexe p.101). Les communes rattachées deviendraient des arrondissements de la mairie centrale au même titre que les 6 communes actuelles. Le projet vise à instaurer une réflexion entre la ville centre et sa périphérie et permettrait de répondre aux besoins fonciers des équipements prévus dans le Schéma Directeur. En revanche il impliquerait des charges nouvelles considérables pour le District si l'objectif est de mettre à niveau les communes environnantes en termes d'équipement. Cette question de l'émergence d'un acteur fort et d'une autorité unique sur le territoire prend aujourd'hui de l'importance dans le cadre du 4ème Projet Urbain du Mali et dans la mesure où la Banque Mondiale demande à ce que le contrat de ville ne soit signé que par une seule autorité locale et ne souhaite pas conventionner avec les 6 communes.

Le cas du Schéma Directeur de 1995

Dans le domaine de la planification urbaine, la maîtrise d'ouvrage est clairement dévolue aux collectivités territoriales. Dans les faits, la dernière révision du SDAU de Bamako en 2005 a été réalisée par appel d'offre de la Direction Nationale de l'Urbanisme et de l'Habitat, et suivie par la Direction Régionale de l'Urbanisme et de l'Habitat. La maîtrise d'œuvre a été confiée à une agence d'urbanisme privée (La Soudanaise). L'Etat s'est substitué à la collectivité territoriale dans l'exercice de la maîtrise d'ouvrage et le District n'a eu qu'un rôle d'approbation.

Le début de l'intercommunalité ?

Créée en 2009 avant les élections municipales, l'ACRIDEN (Association des Communes Riveraines du District et du Niger) visait à regrouper 16 communes environnantes de Bamako. Elle a depuis beaucoup perdu de sa vigueur au profit de trois nouvelles associations de communes, regroupant de manière géographique la périphérie de Bamako. Un projet de SIVOM (Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple) devait également se constituer en 2010 pour coordonner les actions de 8 communes (les 6 communes du District, Tienfala et Koulikoro) autour de la gestion des déchets. Cette initiative de la SNV (ONG Néerlandaise du secteur de l'assainissement) n'a pas abouti à ce jour.

Dynamiques urbaines à l'oeuvre

Février 2010 : la Mairie du District reprend la main avec l'organisation du premier Forum du Développement Urbain

Cet événement, soutenu par l'AFD, a rassemblé pendant 3 jours plus de 300 participants, issus des services de l'Etat, de la Mairie du District, des communes de Bamako et des communes riveraines, des élus locaux, de la représentation diplomatique, de la coopération décentralisée et du jumelage, des institutions financières et de la société civile.

Le Forum visait à anticiper les dysfonctionnements de la capitale dans 20 ans en agissant dès maintenant et en élaborant une stratégie globale et partagée. Il s'agissait aussi de réfléchir à la mise en place d'un cadre juridique et institutionnel et à la création d'outils de planification et de gestion permettant de décliner opérationnellement cette stratégie.

Suite au Forum, un plan d'action a pu être élaboré, articulé autour de 4 grands thèmes eux-mêmes-déclinés en projets et fiches-projet opérationnelles : l'assainissement et l'environnement, la mobilité urbaine, l'aménagement urbain, la mobilisation des ressources financières.

Schéma récapitulatif des thèmes et des projets identifiés dans le plan d'actions du premier Forum de Développement Urbain du District de Bamako, avril 2010.

Source : document «Plan d'actions du premier Forum de développement urbain», Mairie du District, avril 2010

Assainissement et environnement

- »» Création d'un cadre de concertation permanent pour l'assainissement
- »» Aménagement d'espaces verts
- »» Amélioration de la qualité de l'air
- »» Mise en œuvre du Schéma directeur de drainage et d'assainissement
- »» Equipement des GIE et de la DSUVA

Mobilité urbaine

- »» Réhabilitation et aménagement de voies dans le District
- »» Réhabilitation et création de pistes cyclables et signalisation adaptée
- »» Réalisation d'une étude sur la mobilité dans le périmètre d'urbanisation de Bamako
- »» Renouvellement du parc, matérialisation et aménagement des arrêts de transport collectif
- »» Aménagement de six parkings payants dans le centre-ville
- »» Réalisation d'un transport collectif par tramway
- »» Rénovation des gares routières de Sogoniko et Médine et réalisation de 3 ports secs

Aménagement urbain

- »» Amélioration de la gestion urbaine
- »» Renforcement des capacités des collectivités (accès aux documents d'urbanisme facilité et participation à leur élaboration, formation)
- »» Densification des anciens tissus du District

Mobilisation des ressources financières

- »» Pas de recommandations précises

Le bilan est positif puisque le Forum a permis une prise de conscience partagée de la situation et des enjeux de Bamako et est apparu comme un signal fort de la volonté de la Mairie du District de piloter et d'encadrer le développement urbain de la capitale.

Parmi les actions engagées on note la mise en place au niveau de la Mairie du District d'un « comité technique du développement urbain », pour la coordination et l'aide à la décision en matière de gestion urbaine. Il offre chaque semaine à tous les directeurs des services techniques de la Mairie du District un espace d'information, de discussion et de concertation sur les projets urbains en cours de la métropole. L'organisation de l'atelier international d'urbanisme par les Ateliers de Cergy et de la plate-forme des partenaires de Bamako qui a eu lieu à Angers du 25 au 28 mai 2011, sont deux événements majeurs autour de la problématique du développement urbain issus directement du plan d'actions de ce forum.

Néanmoins, au-delà de ces quelques réalisations, la plupart des projets identifiés doit encore être priorisée et mise en oeuvre : si un plan d'actions sommaire a été amorcé, il conviendrait de bâtir un réel plan stratégique de développement fondé sur une connaissance du territoire améliorée et un diagnostic partagé ainsi que de détailler les fiches actions, les budgets, les mesures et les services compétents.

Bientôt une agence d'urbanisme pour la métropole de Bamako

Après un an et demi d'application et de succès, le comité technique montre aujourd'hui ses limites. Dans le cadre des réformes envisagées et de la création de l'autorité métropolitaine du «Grand Bamako», la Mairie du District envisage de mettre en place, en coopération avec l'agence d'urbanisme de Lyon et l'AFD, une cellule de préfiguration qui sera chargée pendant 18 mois de déterminer les missions d'une future agence d'urbanisme et de préparer sa mise en oeuvre opérationnelle.

Photos du Forum : discours du Maire du District de Bamako, Adama Sangaré, conférences et photo officielle.

Source : Mairie du District.







“Le manque d’ infrastructures et de services de base est au coeur de la problématique de l’ urbanisation au Mali”.

(Banque Mondiale, développement des villes maliennes – Enjeux et priorités, 2007)

Services urbains

L’assainissement et la distribution d’eau potable.
La pollution atmosphérique.
La distribution d’électricité.
Les télécommunications.
La mobilité urbaine.

Services urbains

/ L'assainissement et la distribution d'eau potable

Cet aspect de la gestion urbaine occupe une place déterminante en posant un triple enjeu de salubrité, d'environnement et d'attractivité.

A cause du décalage entre la croissance urbaine et l'évolution des infrastructures d'assainissement, Bamako souffre d'un dispositif de collecte, de stockage et de traitement des déchets solides et liquides (eaux usées et pluviales) insuffisant, sous-dimensionné et partiel. Une prise de conscience des collectivités et des partenaires financiers semble néanmoins émerger.

Constat

Eaux usées

Bamako ne dispose pas d'un système centralisé d'assainissement. On estime que seulement un ménage sur trois dispose d'un système d'assainissement convenable individuel (latrine, fosse sceptique, puisard) ou collectif (réseau d'égouts conventionnels formant un système « décentralisé » d'environ 29 km). Au total 62,6% des eaux usées sont rejetées sur la voie publique.

La production journalière de déchets liquides est de l'ordre de 36 000 m³ d'eaux usées à Bamako. Elle est essentiellement résidentielle (32 000 m³). Les conséquences environnementales des rejets liés à l'activité économique sont dramatiques : les 300 teintureries de Bamako et les industries rejettent leurs eaux usées chargées de polluants chimiques et de métaux lourds directement ou indirectement dans le Niger, les collecteurs ou à même le sol (infiltration) et alors que les nappes phréatiques sont utilisées pour la consommation domestique.

Eaux pluviales

A cette production urbaine, s'ajoute la problématique des eaux pluviales, très forte en période d'hivernage, et dont l'écoulement n'est guère favorisé par un réseau sous-dimensionné de caniveaux et de collecteurs, le plus souvent obstrué de déchets solides, qui se jettent directement dans le fleuve Niger.

Adduction en eau potable

74% de la population de Bamako utilise un puits privé dont 8% l'utilisent aussi comme eau de boisson.

La ville est caractérisée par un taux moyen d'accès à l'eau potable de 74%, 39% de la population étant desservie par des bornes fontaines et les 35% restant par branchement individuel.

Les branchés sont alimentés par la Société Malienne de Gestion de l'Eau Potable (SOMAGEP S.A.) grâce à une unique station de traitement, dont la capacité actuelle est de 170 000 m³/jour, contre un besoin de plus de 370 000 m³/jour, située à Djikoroni (rive gauche). Le transfert de l'eau vers la rive droite se fait par deux canalisations dont la capacité est limitée à environ 50 000 m³/j.

Déchets solides

La ville produit environ 839 500 m³ de déchets par an dont 65% sont des ordures ménagères. Seul 54,7% sont évacués. Sur les 150 dépôts d'ordures de la ville, seule une vingtaine sont officiels et un seul est aménagé. Faute d'espace adéquat les citoyens se sont rabattus sur les caniveaux d'eaux pluviales pour y jeter leurs ordures ménagères.

Un schéma directeur élaboré en 2008 mais toujours pas financé

Maîtrise d'ouvrage : Direction Nationale de l'Assainissement.

Mise en œuvre : ANGESEM (Agence Nationale de Gestion des Stations d'Épuration).

Coût : 207 milliards.

Programme : couvrir 35% de la population par un réseau d'égouts conventionnel séparatif en 2010 et 55% en 2017 + construction de 2 stations d'épuration des eaux usées domestiques de part et d'autre du fleuve.

La mise en œuvre de ce schéma a été bloquée par deux facteurs:

» Le manque de concertation notamment avec les élus, rend ce document difficilement appropriable par les acteurs de l'assainissement des collectivités.

» Le programme est trop coûteux et n'attire pas les bailleurs.



Certains collecteurs de la ville sont obstrués de déchets solides.

Les équipements structurants

» Une décharge finale située à 10 km de la ville, peu entretenue et qui a subi un incendie dernièrement.

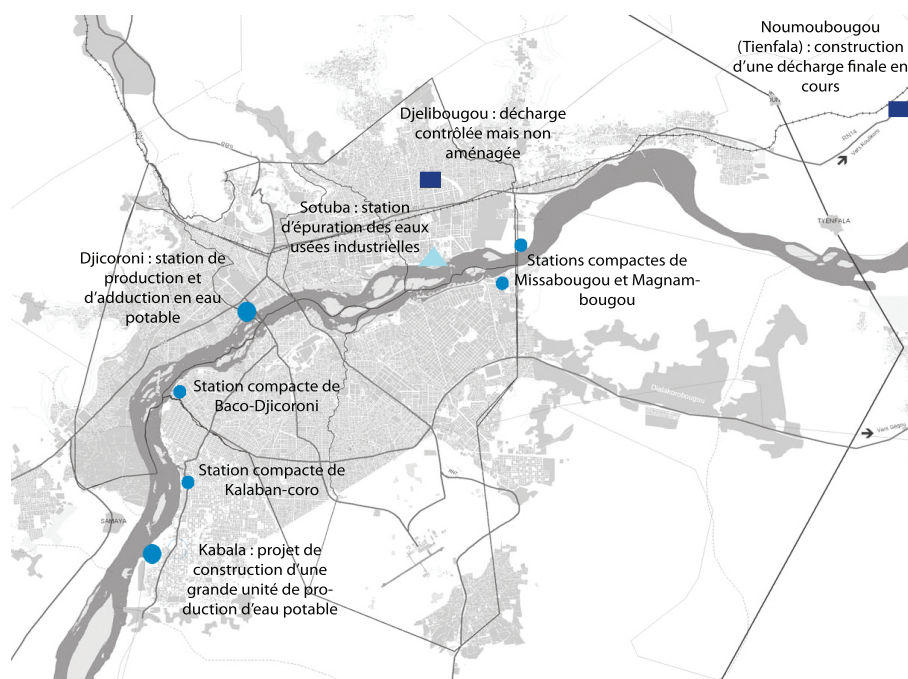
» Construction en cours d'une décharge finale de 50 ha à Noumoubougou à 35 km de Bamako. Projet lancé par l'Etat à travers la «Stratégie des déchets solides» de 2003.

» 1 station d'épuration à Sotuba pour les eaux usées de la zone industrielle. Pas de station de traitement des eaux usées individuelles.

» 1 station de production et alimentation en eau potable située à Djicoroni sur la rive droite.

» 1 projet de grande unité de production d'eau potable à Kabala.

» 4 stations compactes de production d'eau potable pour répondre aux besoins urgents à Baco-Djicoroni, Magnambougou, Missabougou et Kalabancoro.



Une multiplicité d'acteurs et des compétences mal définies

La décentralisation a réparti les compétences en termes d'assainissement au niveau local : si la réalisation et l'entretien des infrastructures de voirie et d'assainissement relèvent du District, celui-ci partage avec les communes les impératifs de protection de l'environnement. Aussi les communes sont compétentes dans les domaines de l'hygiène publique, l'assainissement et l'hydraulique urbaine.

Faute de service propre, les municipalités confient la collecte auprès des ménages à des GIE (Groupement d'Intérêt Economique).

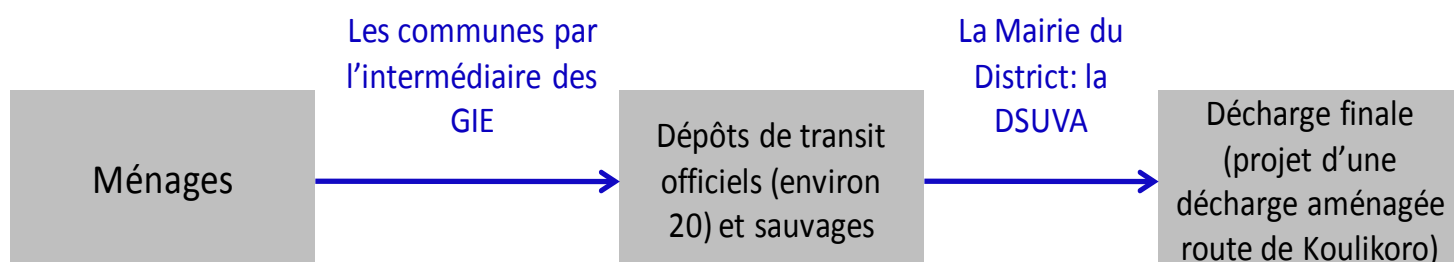
Le District s'appuie quant à lui sur trois services propres :

» La Direction des Services Urbains de Voirie et d'Assainissement (DSUVA) : conception des programmes d'assainissement, gestion des caniveaux, des égouts et des collecteurs d'eau, transport des déchets des dépôts de transit jusqu'aux décharges finales.

» La Cellule Technique d'Appui aux Communes (CTAC) : curage des caniveaux et balayage des rues, suivi des GIE, travaux d'entretien des ouvrages d'assainissement, réalisation de travaux d'égoûts...

» La Brigade Urbaine de Protection de l'Environnement (BUPE) : respect de la réglementation.

Schéma de répartition des compétences en matière de collecte des déchets solides et d'acheminement vers la décharge finale : la multiplication des acteurs ne facilite pas leur responsabilisation et la mise en place d'une gestion concertée.



Services urbains

La faiblesse des capacités de collecte des GIE (des charrettes tirées par des ânes), la faible adhésion des familles à un GIE, ou encore l'inadaptation de la réglementation expliquent qu'au final, entre 41% et 47% seulement des ménages de Bamako seraient desservis par les GIE.

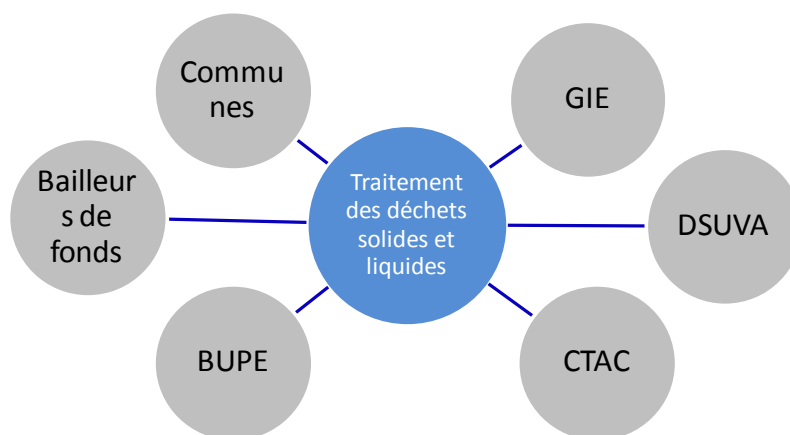
La vétusté et l'insuffisance du parc de véhicules et la faiblesse des ressources humaines nuisent à la capacité de gestion et de collecte des ordures de la DSUVA, qui ne peut à l'heure actuelle se concentrer que sur la gestion des déchets solides.

L'absence de relation hiérarchique entre les communes et la Mairie du District entraîne des problèmes de coordination et de concertation. Le manque de transfert des ressources financières de l'Etat vers les collectivités territoriales tend à favoriser la multiplication de dépôts sauvages. La construction d'une nouvelle décharge finale est menée par l'Etat sans concertation avec la DSUVA : si l'initiative est louable, la localisation à 50 km de Bamako entrainera des coûts d'acheminement supplémentaires que la DSUVA n'est pas en mesure d'assumer.

Aux acteurs locaux s'ajoutent les bailleurs de fonds, tels l'AFD ou la Banque Mondiale, qui interviennent pour financer et apporter un soutien technique sur les projets. Le Projet d'Assainissement et de Développement Urbain de Bamako (PADUB) en commune 2 et 5 est par exemple financé par l'AFD (cf p.45)



Le traitement des déchets solides et liquides s'organise entre plusieurs acteurs publics, privés et associatifs, en un système où le rôle de chacun nécessite d'être clarifié et synchronisé.



Perspectives

En attendant le financement du Schéma Directeur d'Assainissement de 2008, les communes tentent de se mobiliser : aménagement d'un dépôt de transit en commune 2 financé par la coopération décentralisée d'Angers (et projet identique en cours en commune 4), création de stations compactes de production d'eau potable... Mais ces mesures sont ponctuelles et insuffisantes.

Il reste à voir si les réformes en cours peuvent pallier les insuffisances et permettent une véritable gestion concertée de l'assainissement. Il est évident que les solutions à apporter ne se limitent plus aux frontières administratives du District et qu'une réflexion avec les communes périurbaines est nécessaire.

Des réflexions sur de véritables projets de valorisation des déchets ainsi que sur la sensibilisation de la population à de nouveaux modes de consommation (tri sélectif, réduction des sacs plastiques) sont nécessaires et restent à engager.

Tout comme la question de l'occupation anarchique de l'espace public provoquée par la transposition des manières de vivre villageoises dans la cité (la vie sociale s'exerce devant la maison) qui constitue un blocage à l'efficacité des infrastructures d'assainissement.

/ La lutte contre la pollution atmosphérique

Constat

La ville ne dispose pas encore à l'heure actuelle d'outil de mesure performant de la pollution et de chiffres précis permettant d'établir un diagnostic fiable. Le bilan carbone n'a pas encore été réalisé.

Quelques études ont néanmoins montré que la pollution à Bamako est essentiellement due au trafic automobile, à la poussière en suspension, aux foyers domestiques utilisant du bois et au brûlage anarchique des pneus, des ordures ménagères et des déchets de toute sorte. En revanche la part de la pollution liée à l'activité industrielle reste faible, du fait de la place relativement faible du secteur secondaire dans la capitale.

La pollution liée au trafic automobile est la plus préoccupante : elle s'explique par le nombre important de deux roues, l'âge avancé de la majorité des véhicules à quatre roues, l'augmentation rapide de l'usage de véhicules d'occasion et l'augmentation de la population alors que le service de transport en commun est pour le moment quasi-inexistant. La circulation sur des voies poussiéreuses entraîne la mise en suspension de particules bien au-delà des recommandations de l'OMS et qui sont responsables de la forte augmentation du nombre de consultations médicales ou d'hospitalisations liées à des maladies respiratoires.

Un marché de la finance carbone à Bamako ?

La finance carbone représente une véritable opportunité pour le pays d'accéder à des financements à travers l'échange de crédits carbones. C'est à l'heure actuelle un potentiel peu exploité en Afrique (2 à 3 % des projets seulement) et un champ totalement vierge pour la ville de Bamako.

Le Réseau Carbone, association créée en 2006, vise à soutenir les pays de l'Afrique de l'Ouest dans leur lutte contre le réchauffement climatique et à développer la finance carbone. Au Mali le réseau a obtenu un mandat du Gouvernement pour accompagner les porteurs de projets dans leur accès à la finance carbone et leur participation à un développement propre en mettant en place une charte de compensation volontaire, un portefeuille de projets et un fond d'investissement.

Au niveau de Bamako, l'association intervient pour aider les communes à identifier les projets socialement et environnementalement responsables. Les projets seront ensuite financés en vendant les volumes de CO2 économisés aux villes étrangères partenaires dans une logique d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial.

La compréhension et l'appropriation du mécanisme par les autorités locales ne sont cependant pas acquises et les communes doivent encore identifier les projets, les prioriser et mettre en œuvre un plan d'actions à moyen terme.

Un état des lieux de la situation est par ailleurs nécessaire : dans le cadre de la mise en place de ce dispositif, un cabinet de conseil a été désigné pour accompagner la ville dans la réalisation de son premier bilan carbone, financé par l'ADEME.



La poussière et les rejets de gaz enveloppent en permanence la capitale, d'autant plus que Bamako est une cuvette logée dans une plaine et est entourée de collines qui empêchent sa ventilation.

De manière générale, on considère qu'un être humain ne doit pas consommer plus de 2 tonnes de CO2 par an. La consommation atteint 7 tonnes en moyenne pour les pays occidentaux et 0,4 tonnes à l'échelle du Mali.

Services urbains

/ La distribution de l'électricité

La fourniture d'électricité est gérée par Energie du Mali (EDM).

Le District possède deux centrales thermiques à Dar-Salam (38 MW) et Balinqué (31 MW) et deux centrales hydroélectriques (Sotuba 5 MW et Selingué 44 MW). L'ensemble de ces installations a permis de stabiliser la fourniture d'électricité et de diminuer les coupures intempestives de courant qui existaient au début des années 2000.

Le taux de raccordement au réseau d'électricité de l'EDM est d'environ 67% à Bamako (50% pour le Mali en 2004).

Deux projets de centrales thermiques à fuel lourd de 40 MW chacune sont sur le point d'être livrées à Sirakoro et Sotuba.

Néanmoins, la production actuelle ne permettrait pas le développement d'une industrie lourde à Bamako. L'ensemble de la production énergétique du Mali s'établit autour de 1000 MW, ce qui représente la plus petite capacité d'une centrale nucléaire.



/ Les télécommunications

Internet et téléphone

Les réseaux téléphoniques et internet sont gérés par deux sociétés privées :

» Malitel, premier opérateur historique de téléphonie mobile et d'Internet, est une filiale de la Société des télécommunications du Mali (SOTELMA), entreprise d'Etat créé en 1989. La SOTELMA a été privatisée en 2009 suite au rachat de 51% des parts par Maroc Telecom (Groupe Vivendi).

» Ikatel, née en 2002 de la volonté du Gouvernement de libéraliser le secteur des télécommunications, est une filiale de la Société nationale des télécommunications du Sénégal (SONATEL) appartenant au groupe France Télécom. La société a été renommée Orange Mali en 2006. C'est le leader de la téléphonie mobile au Mali.

Même si Malinet fût le premier fournisseur d'accès à Internet dès 1994, le lancement officiel fût réalisé en 1997 grâce à l'installation d'un noeud national Internet de 300 millions de francs FCFA financés par la SOTELMA et l'Agence des Etats-Unis pour le Développement International (USAID). Le Mali fût ainsi ainsi le premier pays à bénéficier de l'initiative Leland dont l'objectif était d'assurer une connectivité à Internet dans une vingtaine de pays africains à la condition de libéraliser le marché de la fourniture d'accès. Le pays compte aujourd'hui plus de 10 fournisseurs qui sont arrivés sur le marché suite à un appel d'offre national en juin 1997 où des agréments de commercialisation ont été offerts par la SOTELMA.

La plupart des abonnés Internet se concentre à Bamako où l'on trouve aussi la majorité des cybercafés.

La télévision

La télévision nationale est gérée par l'Office de Radiodiffusion Télévision du Mali créé en 1983 grâce à une subvention de 2,5 milliards de FCFA et le soutien technique du gouvernement libyen.

La chaîne diffuse des programmes relatifs à l'information, la culture, l'éducation et le divertissement du public dans les 10 principales langues nationales du pays et en français.

Les télécommunications au Mali, quelques chiffres

Taux de couverture du réseau téléphonique fixe et mobile : respectivement 40% et 67%

Population couverte par la radio : 98%

Population couverte par la Télévision Nationale (2010) : 96%

Nombre de lignes téléphoniques pour 1000 habitants : 7

Nombre de téléphones mobiles pour 1000 hbts : 270

Utilisateurs internet pour 1000 habitants : 10

Données 2008 sauf indication contraire
Source : ORTM, OrangeMali, www.statistiques-mondiales.com



/ La mobilité urbaine

Bamako connaît actuellement un étalement urbain non maîtrisé et un desserrement des besoins sur les territoires limitrophes qui conduisent à accroître l'étendue des transports urbains et génèrent des inégalités sociales.

Même si des projets ont vu le jour ces dernières années sous l'impulsion de l'Etat (3ème pont et échangeur notamment) l'émergence d'une stratégie globale de déplacements urbains et périurbains n'est pas encore acquise.

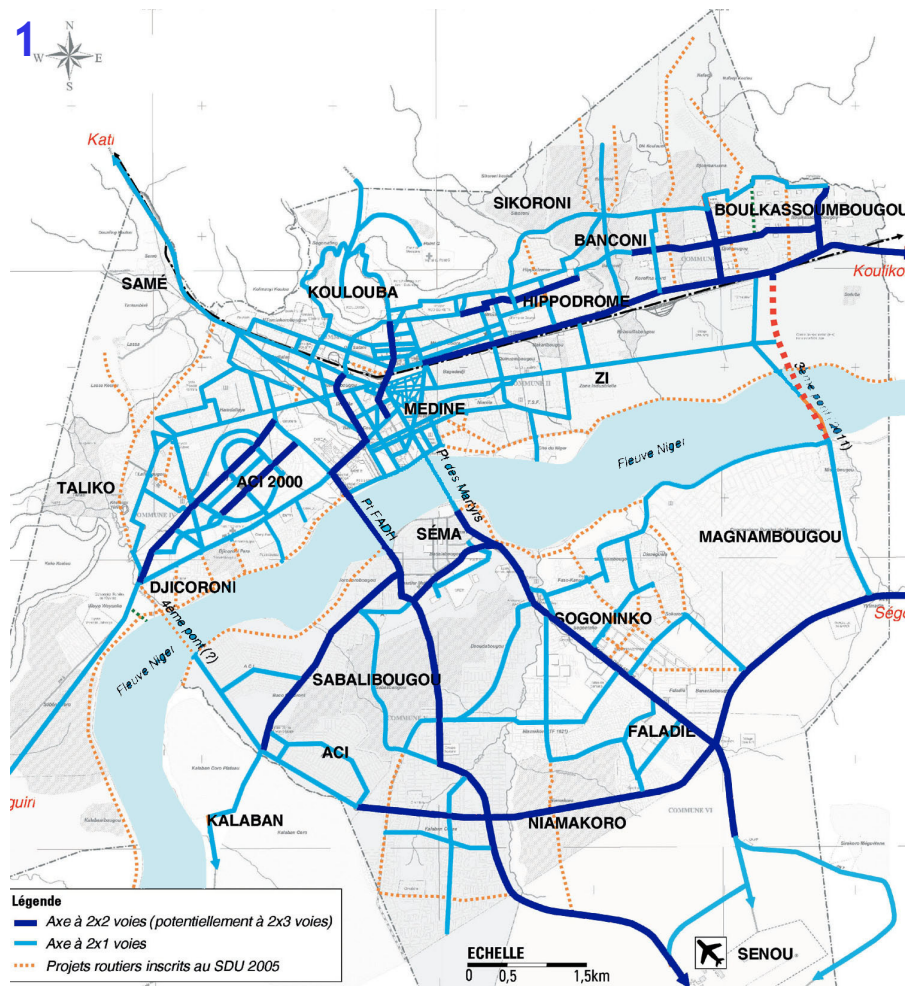
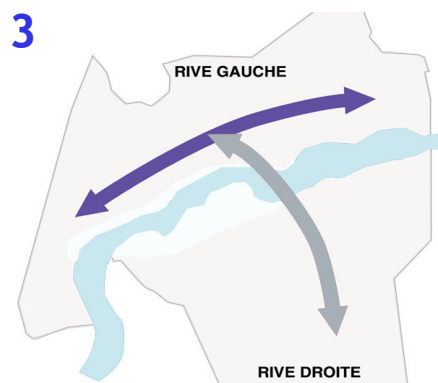
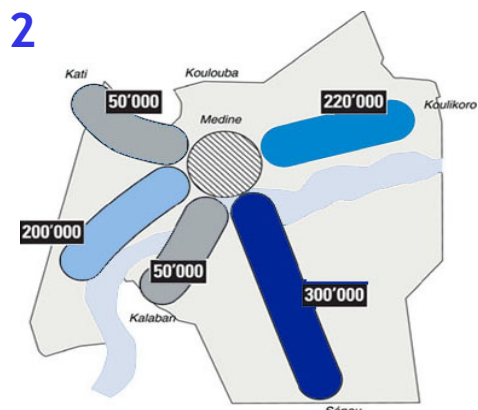
La demande des déplacements à Bamako

- » Forte polarisation des déplacements au niveau du centre-ville, qui sert de transit pour relier les quartiers.
- » Déséquilibre de densité du réseau structurant entre les deux rives.
- » Prééminence des déplacements rive droite – rive gauche et est-ouest au niveau de la rive gauche.
- » Les déplacements se font toujours sur les mêmes axes structurants mais en sens inversé le matin et le soir.

- (1) Carte du réseau routier.
 - (2) Schéma de répartition de la population dans un corridor de 1000 mètres autour des axes de voirie principaux.
 - (3) Schéma de structure globale des flux.
- Source : DRCTU.

Les chiffres de la mobilité

- » 1 500 000 déplacements motorisés par jour, 500 000 déplacements piétons.
- » 1 déplacement motorisé sur 2 par transport collectif (Sotrama, bâchés, taxis).
- » 64% des véhicules sont des deux roues.
- » 50% des déplacements entre les deux rives (40 000 à 60 000 échanges en heure de pointe).
- » La rive droite génère 37% des déplacements vers le centre-ville, mais n'attire que 13% du total des déplacements.
- » Dans 48% des cas le centre-ville n'est qu'une zone de transit.
- » 22% du réseau routier revêtu.
- » Dans les villes africaines, 15% du budget des ménages est consacré à la mobilité, jusqu'à 30 à 40% pour les ménages les plus démunis.



Services urbains

Les transports collectifs

Les transports collectifs sont assurés par différents types de véhicules : duruni (mini-bus bâchés de 8 places environ), sotrama (mini-bus de 18 à 22 places) et bus. L'exploitation du réseau est assurée par des transporteurs conventionnés et des transporteurs individuels « informels » :

» La maîtrise du service par l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) est extrêmement réduite puisque seules 3 sociétés, qui ne représentent que 75 véhicules de type bus urbains (35 places et plus), sont conventionnées.

» C'est donc surtout le secteur informel qui a investi le service de transport collectif laissé « vacant ». Ces entreprises individuelles opèrent avec les Sotrama et les duruni d'une capacité limitée de 8 à 21 places. Bien que proposant une offre attractive en termes de prix, d'amplitude d'horaires et de fréquences, les conditions de transport sont plus que précaires et sont sources de nombreuses nuisances et de risques.

Le réseau de transports collectifs urbains répond à une demande essentiellement radiale et est structuré en conséquence. Pratiquement toutes les lignes convergent au niveau du Rail Da, ce qui fait qu'aucun pôle de centralité secondaire n'est concurrentiel au centre historique en matière d'accès. Le projet d'anneau sotrama cherche à résoudre les problèmes de congestion en centre-ville causés par cette situation (cf p.42). La couverture territoriale est relativement limitée, notamment en périphérie sud, où les infrastructures routières sont minoritairement revêtues : les transporteurs évitent les pistes afin de limiter les dégradations d'un matériel roulant vétuste.

Difficultés actuelles

» L'absence de mixité des fonctions entraîne une forte pression sur quelques secteurs stratégiques et des migrations pendulaires quotidiennes rive gauche - rive droite.

» La traversée du fleuve est rendue difficile par la structure des flux et le manque de ponts (2 à l'heure actuelle, un 3ème en construction et un 4ème en projet).

» L'état des infrastructures routières et des équipements génère des points de congestion et une vitesse moyenne de circulation très faible :

- ◇ Mauvaise qualité des voies, les efforts se concentrant sur la réalisation d'artères principales.
- ◇ La structure du réseau en convergence radiale inadaptée aux besoins quotidiens des usagers.
- ◇ Une occupation anarchique des voies par d'autres activités.
- ◇ L'absence ou l'insuffisance de signalisation routière.
- ◇ La dégradation rapide des équipements, en raison du manque d'entretien.

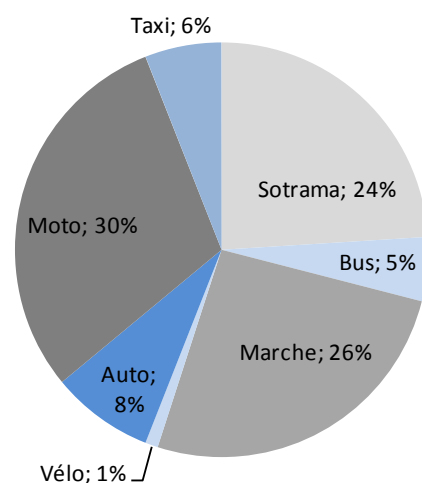
» Les carences de l'offre en transport collectif ont développé les comportements individuels. Les petites motos chinoises Djakarta, peu consommatrices d'essence et bon marché, ont envahi la ville et les comportements peu prudents de leur conducteur ont accru le nombre d'accidents. La place du piéton dans la ville est totalement niée et reléguée aux maigres espaces laissés libres par les autres usagers.

» La ville souffre de l'absence d'une réelle planification au service du développement global de la ville. L'organisation de la circulation sur le District est définie par un plan de circulation élaboré en 1988, restreint au centre-ville et qu'il est urgent d'adapter.



Les Sotramas (entre 3000 et 4000 véhicules) et les motos Djakarta ont envahi la ville, la place du piéton est complètement niée.

Répartition modale des déplacements.
Source : DRCTU



Les chiffres de la sécurité routière à Bamako

2 500 accidents corporels, 150 morts et 3 000 blessés par an.

Le comportement des conducteurs, première cause de la violence routière.

Les 2 roues et les piétons sont les 1ères victimes, ils sont impliqués dans 65% des accidents.

Quelle stratégie de planification de la mobilité urbaine pour Bamako ?

La Direction de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains du District a mené en 2001 une étude prospective d'amélioration des conditions de circulation financée par l'AFD. Dans le même temps le ministère de l'Équipement et des Transports a élaboré le Projet Sectoriel des Transports 2 lancé en 2007 pour 5 ans, financé par la Banque Mondiale, qui porte sur l'ensemble des projets de transport du pays. L'anneau Sotrama et l'aménagement du Boulevard du Peuple pour les bus (cf p.42) y sont regroupés en un seul et même projet «Transports urbains à Bamako».

Au delà de ces projet, il est urgent selon la ville de Strasbourg, partenaire de Bamako pour le projet tramway, de mettre en place un véritable schéma directeur pour Bamako. Ce projet de tramway pourrait d'ailleurs constituer un signal fort en Afrique de l'Ouest et pourrait être l'occasion pour la ville d'élaborer une réelle stratégie cohérente et à long terme de mise en valeur des transports en commun. Il s'agit de pouvoir anticiper et non plus subir la croissance en demande de transport en privilégiant le concept de multimodalité.

Néanmoins, les actions concrètes restent limitées : les études complémentaires à la première étude de faisabilité du tramway, qui devaient permettre d'engager une réflexion plus globale sur l'évolution des transports à Bamako, n'ont finalement jamais été lancées et les études en cours ne portent que sur l'adaptation du plan de circulation de 1988.

De nouveaux modes de transport pourraient aussi être envisagés notamment via le fleuve, vecteur naturel et historique de communication et qui aujourd'hui représente davantage un obstacle qu'une opportunité.

Un renforcement de la réglementation (le port de la ceinture et du casque en moto, bien qu'obligatoire, n'est pas sanctionné), une sensibilisation de la population à la sécurité routière et aux dangers de la route et une réflexion sur une réorganisation du commerce de détail pour empêcher l'encombrement des voies, sont d'autres pistes à explorer.

Circulation aux abords du Grand Marché : l'occupation anarchique de l'espace public par les commerçants complique la circulation automobile et piétonne dans ce quartier qui polarise une grande part des déplacements.



Les structures compétentes

La décentralisation est plus effective pour la mobilité urbaine que dans d'autres domaines. Par exemple, le plan de circulation est approuvé par le District. Au niveau de la Mairie du District, la Direction de la Régulation de la Circulation et des Transports urbains (DRCTU) a pour mission l'élaboration et le suivi de l'application du plan de circulation, la sécurité routière, la signalisation, la gestion des gares routières et des équipements de transport, le contrôle de la perception des taxes de transport.

La CTAC (Cellule Technique d'Appui aux Communes), service propre du District, intervient également pour des travaux d'aménagement et d'entretien des voiries.



“Bamako n’a pas une image unique, Bamako c’est un rêve”

“A Bamako, on vient et on s’accroupit mais on ne s’assoit pas”

(Etudiants de Bamako)



Portrait des Bamakois

Famille, concession et fêtes.
Naître et grandir à Bamako.
La jeunesse étudiante.
Bamako, ville de commerçants.
Assis sous l’arbre dehors.
Le fleuve, la pêche et les Bozos.

Portrait de Bamakois

/ Famille, concession et fêtes

Portrait d'Adja Diarra

- » 26 ans.
- » Habite dans la concession familiale à Tomikorobougou.
- » Sans emploi.
- » A une petite fille de 2 ans et demi, appelée Madja.
- » Se marie dans 15 jours et quittera alors sa famille pour vivre dans la concession de son mari.



6h

Le réveil de la famille Diarra.

La famille constitue le nœud de toutes les questions sociétales. Le nom (*Dja*) joue un rôle primordial : il permet de situer les individus dans un espace public et privé et, tel un rappel identitaire, offre la stabilité psychique à chaque individu.

C'est donc est un concept fondamental de l'identité en Bamanan. Il signifie «l'homme», «l'individu» mais aussi «l'image». Plus puissant que la personne physique, le *Dja* renvoie à l'idée que l'homme n'est pas toujours ce que l'on voit car il possède un double. Atteindre le *Dja* d'une personne permet à la fois de la connaître véritablement, mais aussi de la détruire. Les attaques contre le nom sont donc très puissantes. Les griots (musiciens, chroniqueurs, généalogistes et pitres qu'on rencontre dans toutes les sociétés africaines et en particulier au Mali qui a développé une culture de l'oralité très puissante) sont spécialisés dans les louanges aux noms.

C'est donc le nom qui fait la famille et la famille qui fait le nom : c'est un nom d'espace, de temps et de classification sociale.

*Djamun Ouna ?
Quel est ton nom ?*

Origines de la concession

La concession est le nom donné aux terrains cédés par l'État à des Bamakois pour un usage privé dans la périphérie rurale de la ville. Le terme a pris une connotation de regroupement familial en s'intégrant au tissu urbain.

7h

Adja débute ses activités quotidiennes dans la concession.

La concession est organisée en carré, épousant ainsi la forme des lotissements créés à l'époque coloniale. Les pièces n'ont pas d'étage, sont mitoyennes et entourent la cour principale où cohabitent plusieurs générations liées par la parenté. Il peut y avoir jusqu'à 100 personnes sous le même toit car le père de famille peut habiter avec 2 ou 3 ménages dans la même cour. La polygamie est encore une pratique coutumière au Mali, sauf chez les Touaregs et les Arabes pour qui la monogamie est la règle. La maison est comme un vêtement et il y a une relation très forte entre l'homme et les murs. La vie ne s'arrête pas aux murs de la concession, elle se poursuit dehors, devant la porte, qui reste toujours ouverte, et sur la route.

Les maisons au Nord du Mali

Elles possèdent généralement un étage et le vestibule, lieu d'accueil de l'étranger, y est beaucoup plus développé qu'à Bamako, où il est peu à peu remplacé par le garage. Aussi au nord du pays, ce sont les femmes qui ont plusieurs maris: le modèle familial y est matriarcal contre patriarcal à Bamako.

10h

Visite d'Awa, une amie d'enfance, qui a quitté sa concession et a choisi l'habitat individuel.

Paradoxalement le mode de vie est la fois très communautaire et fortement individualisé. La famille est la contrainte existentielle principale de tout individu en même temps qu'elle est l'élément stabilisateur essentiel de la société. Le rapport à l'autorité est extrêmement fort et plus on est vieux plus on est respecté. De ce fait, la solidarité intergénérationnelle est très forte. Parallèlement les nouvelles générations cherchent de plus en plus à se détacher de la pression familiale ce qui se traduit par de nouvelles façons d'habiter (habitat individuel).

12h

Le rituel du repas collectif.

Préparé par les femmes, le repas est collectif et se déroule dans la cour de la concession. Il est très codifié. Les hommes et les femmes mangent séparément et un chef est désigné pour chaque plat. La viande et le poisson, situés au milieu, sont découpés et distribués par le chef du plat et chacun doit manger sur le côté qui lui est proche. Le chef de famille plonge le premier la main droite dans le plat, la main gauche sert uniquement à tenir le plat. Au-delà du simple fait de se nourrir le repas est un acte de communion et de bénédiction. La pression humaine sur le plat liée à la peur de la pénurie fait que le repas est souvent expéditif. C'est aussi pour cela que l'on ne doit ni boire ni parler et que les enfants, moins rapides, mangent parfois séparément. A la fin du repas, on bénit le plat, on remercie le chef du plat, et celui-ci remercie Dieu.

La femme a 3 tutelles : ses parents lorsqu'elle est jeune, son époux lorsqu'elle est mariée, ses enfants lorsqu'elle est vieille.

Les griots sont aussi appelés Djélis, « sang de la société »

17h

Adja retrouve ses amies pour terminer les préparatifs du mariage.

On se marie à Bamako le jeudi et le dimanche.

Le mariage n'engage pas seulement les deux individus mais les deux communautés tout entières. En fonction du nom, il n'est pas possible de se marier avec n'importe qui. Par exemple les Dogons et les Bozos ne peuvent pas se marier ensemble. Le divorce est autorisé et c'est le mari qui obtient normalement la garde des enfants (société patriarcale). Au-delà de l'acte lui-même, la fête est le moment où les mariés testent leur degré de socialisation. Des listes de présence et de contribution à la tontine sont parfois établies. La journée commence par le mariage civil puis vient la cérémonie religieuse. Les deux époux, accompagnés de la procession d'invités, de musiciens, de griots et parfois de danseurs, se rendent ensuite dans les concessions des deux familles qui leur offrent des cadeaux. La fête se poursuit toute l'après-midi autour d'un repas collectif et de musique et en fin de journée le mari enlève la mariée pour l'emmener dans la chambre nuptiale.

Bazin et bogolan

Le bazin est un tissu cher dont le côté satiné plaît particulièrement pour la confection des boubous de fêtes. Après la teinte, le tissu est séché et trempé par les femmes. Aux hommes revient la tâche de battre le tissu amidonné afin de lui redonner toute sa souplesse. Les femmes de Bamako portent aussi le bogolan, résultat de la réaction chimique provoquée par l'application d'une boue sur le support textile. Les nuances de couleurs, de l'ocre au noir, sont obtenues à partir de matériaux minéraux et végétaux.

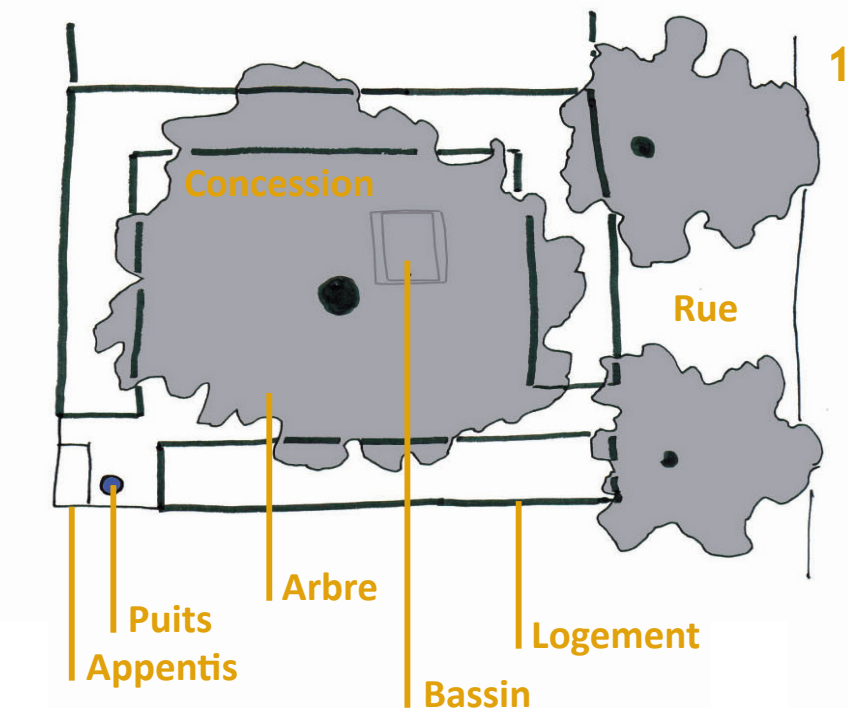
21h

Séance de coiffure au marché de Médine.

Les bamakoises sont connues pour leur élégance nonchalante. Art de s'habiller, de se coiffer, de se parfumer, chaque femme a ses secrets, qu'elle accepte parfois de partager avec d'autres, lors de réunions hebdomadaires organisées à tour de rôle. C'est au marché de Médine que l'on trouve les meilleures coiffeuses de Bamako. D'innombrables modèles sont proposés aux clientes, dont certains demandent jusqu'à seize heures de travail, pour une coiffure qui durera deux mois environ. Le maquillage est également très important et les femmes utilisent beaucoup le henné pour décorer les mains et les pieds, particulièrement à l'occasion des mariages.

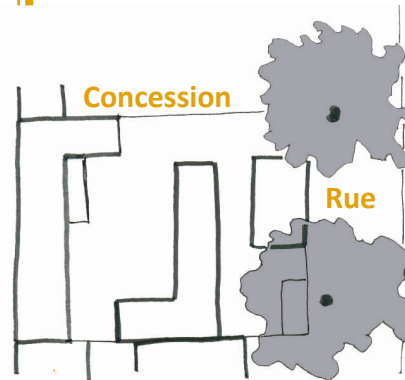


Portrait de Bamakois



1

- (1) Schémas de deux types de concession.
- (2) Coupe schématique du passage entre la concession et la rue.
- (3) Elévation schématique de l'entrée d'une concession.



2



3



La porte est toujours ouverte.

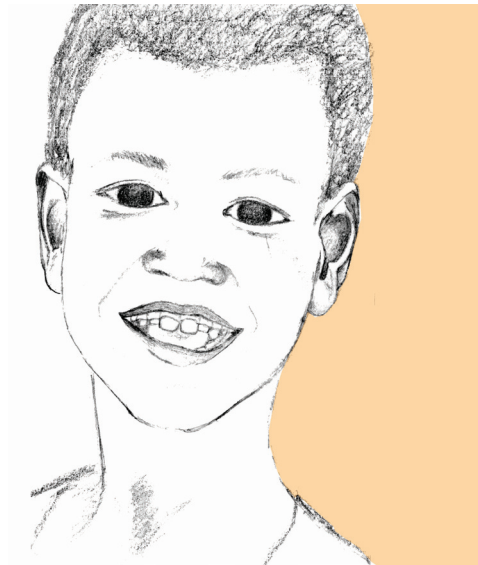




Portrait de Bamakois

/ Naître et grandir à Bamako

Portrait de Kassim



- » 7 ans.
- » Vit dans la quartier spontané de Sabalibougou.
- » Sa mère est vendeuse de pagne au Grand Marché, son père est chauffeur de taxi.

La jeunesse, très puissante en nombre, n'a cependant aucun pouvoir contrairement aux personnes âgées, moins nombreuses mais qui détiennent l'autorité et suscitent le respect.

Les enfants héritent d'ailleurs souvent du prénom de leur grand-parent. Ils sont traditionnellement élevés par leur grand-mère au sein de la concession, ce qui permet de laisser la mère libre pour ses occupations quotidiennes. Néanmoins l'éducation d'un enfant est considérée comme l'affaire de tous. Ainsi un enfant peut se faire gronder en public par quelqu'un qu'il ne connaît pas si cette personne estime qu'il a commis une faute. L'enfant se trouve par ailleurs à tout moment et en tout lieu sous la surveillance permanente des habitants du voisinage qui s'estiment responsables de son éducation. Les mères entretiennent une relation souvent très fusionnelle avec leurs enfants, qu'elles considèrent comme la prunelle de leurs yeux. Elles les allaitent directement dans la rue, sur le trottoir, ou en marchant.

8h30

La journée commence, entre école, travail et mendicité.

Kassim a la chance d'être scolarisé. En 2002 le taux brut de scolarisation au Mali était de 64% mais le quart seulement d'une classe d'âge bénéficiait d'un cycle primaire complet. A Bamako, le taux de scolarisation est plus élevé mais la population urbaine croît plus vite que la capacité d'accueil, ce qui conduit à un engorgement des écoles. Il existe aussi de fortes disparités de l'offre éducative entre les différents quartiers.

Ceux qui ne vont pas à l'école aident leur famille pour les activités quotidiennes. Il n'est pas rare de voir des garçons porter des marchandises ou pousser d'énormes brouettes. Les filles aident leur mère sur les étals de fruits ou s'occupent de la lessive.

Par ailleurs les enfants sont les premiers touchés par l'urbanisation galopante de la ville et l'école n'est pas capable de prendre le relais lorsque la famille ne parvient plus à gérer la situation. Les enfants de la rue sont ainsi de plus en plus nombreux à faire l'aumône ou à proposer de nettoyer les pare-brise aux feux rouges. Ils sont parfois issus des écoles coraniques (medersa), de plus en plus présentes à Bamako, et dans lesquelles l'aumône, un des piliers de l'islam, fait partie des valeurs enseignées. D'autres enfants sont envoyés par des personnes qui ont une autorité sur eux. Les jumeaux et les jumelles sont particulièrement exploités pour mendier car ils sont réputés pour porter chance à celui qui leur donnera de l'argent.

L'interdiction du travail des enfants et la lutte contre la mendicité

restent des priorités affichées, mais les actions concrètes sont limitées. La situation démographique crée un réel problème : pratiquement la moitié de la population a moins de 15 ans et certaines personnes considèrent qu'interdire tout travail aux enfants de moins de 15 ans priverait le Mali d'une grande partie de sa main d'œuvre, particulièrement pendant la saison des cultures. D'ailleurs les campagnes de sensibilisation visent surtout à lutter contre les formes les plus dures de travail des enfants.

14h

Réunion d'une association de lutte contre l'excision.

La circoncision et l'excision sont pratiquées à Bamako (90% de la population), mais l'excision n'existe pas au Nord du pays. La valeur accordée à l'excision est essentiellement d'ordre culturel.

Comptine populaire

O Pipipi

O Papapa

Bacouma be finiko la (Bacouma
lave le linge)

Papou be negaso boli la (Papou
passe à vélo)

Nye kise be araba araba (ses yeux -
de Bacouma - scrutent l'horizon)

Bobara be arabou kan fo (ses
fesses - de Bacouma - bougent
façon «danse arabe»)

Un, deux, trois !

Selon un concept Bamanan l'homme naît androgyne et cet acte permettait de séparer les éléments mâle et femelle. D'autres considèrent que cette pratique est d'essence divine et liée à l'Islam. Même si le Mali a signé des conventions internationales qui l'obligent à abolir l'excision, celle-ci est toujours autorisée contrairement à d'autres pays comme le Burkina Faso et le Sénégal (interdiction respectivement en 1996 et 1999).

Traditionnellement le rite était effectué à l'adolescence par une exciseuse issue de la caste des forgerons et de préférence ménopausée. Dans les zones rurales, les fillettes sont encore excisées en groupe de classe d'âge, alors que l'acte est individuel en zone urbaine. L'opération peut aujourd'hui être réalisée dans un hôpital par des sages-femmes ou des infirmiers.

16h30

Sorties d'école.

Les enfants rejoignent leur famille et aident parfois à quelques travaux quotidiens.

Pendant leur temps libre, les garçons investissent les petites places pour jouer au football et aux billes ou s'en vont chasser le margouillat (petit lézard). Le football est le sport national. Les jours de match tout le monde, grands et petits, mais surtout les hommes, se rassemble dans la rue autour d'une télé et les commentaires et cris d'encouragement se font entendre. Les filles sautent à l'élastique et chantent des comptines que l'on entend à tous les coins de rues et dans les maisons.

Les enfants prennent leur bain vers 18h : les plus grands font la toilette aux petits dans la cour de la concession ou directement dans la rue pour faciliter l'écoulement de l'eau.



/ La jeunesse étudiante

Portrait de Moussa, étudiant en droit

7h

Moussa se lève, il doit balayer la cour de la maison qu'il garde avant de partir pour l'université.

Cet étudiant incarne un paradoxe : il a besoin de sa famille, pour des raisons sociales et financières, mais veut s'en extraire pour échapper à la pression qu'elle incarne. Moussa a trouvé, sans le vouloir, la bonne solution, puisque son grand-oncle lui confie la garde (en plus du gardien déjà payé par l'oncle !) d'une maison qu'il possède à Hamdallaye. Ceci lui offre en fait la liberté de recevoir qui il veut, sans le regard de ses aînés. A Bamako, les relations amoureuses avant le mariage ne sont pas stigmatisées, les jeunes sont libres de mener leur propre expérience avant de se marier, souvent avec une personne de leur choix.

7h45

Il quitte la maison. Les cours sont à 9h mais il faut anticiper les bouchons. Moussa a pu acheter une Jakarta, une de ses petites motos chinoises qui fleurissent à Bamako, car elles sont bon marché et consomment peu d'essence. La liberté offerte par ce mode de transport n'est pas sans danger car les accidents sont fréquents, et ne feront qu'augmenter avec le nombre croissant de motos.

Il peut se rendre sans problème à l'université de Bamako, quand toutefois il y a cours car l'université est régulièrement en grève depuis 1991, année de la démocratisation du Mali. En 2010-2011, l'année scolaire a commencé en avril au lieu de septembre.



- » Moussa Keita.
- » 22 ans.
- » Etudiant.
- » Né dans la région de Sikasso.
- » Vit à Hamdallaye, dans une maison appartenant à son oncle.

Portrait de Bamakois

18h

Il passe chez son grand-oncle qui lui a demandé de faire une course.

Il est envoyé chez son grand-oncle (qu'il appelle grand-père), qui est son *dja-tigui* ici à Bamako. Le *dja-tigui*, c'est le point d'ancrage, le référent familial pour quelqu'un qui s'installe dans la grande ville et la première pierre du réseau social que l'on va se construire. Celui qui arrive à Bamako n'est pas forcé d'habiter dans la cour de son référent, mais il doit le visiter très régulièrement.



18h45

Sa grand-tante en profite pour lui toucher deux mots d'un éventuel mariage.

Une de ses tantes, émigrée à Paris, voudrait qu'il épouse sa fille Aminata, âgée aujourd'hui de 10 ans, pour permettre à la petite de retourner au pays. Pour l'instant, il répond oui à la personne qui fait l'intermédiaire, pour éviter le conflit... Adviennent que pourra quand la petite sera nubile. Au-delà des aspects pratiques et du rôle joué par les relations familiales et le cousinage, le mariage est dans certains cas avant tout une question d'argent : il faut économiser pour pouvoir offrir à sa femme bijoux et bazins. Il n'est pas rare de voir des hommes célibataires à 40 ans, alors que les mariées sont parfois très jeunes. Et l'argent file vite à Bamako, « c'est comme l'eau, il faut le boire ». D'autant plus que le chômage est réel et accentue la difficulté pour les étudiants de se projeter dans l'avenir. Par ailleurs les relations sociales et la pression familiale amènent parfois les jeunes à se lancer dans des professions complètement déconnectées des études suivies et du diplôme obtenu.

Les grins

Le soir, Moussa peut rejoindre ses amis à son grin, sorte de cercle de discussion où les amis se retrouvent. Les grins concernent toutes les générations de la société et presque tout le monde en possède un à Bamako. Les gens installent des chaises, devant leur porte le plus souvent, et préparent le thé qui accompagnera la soirée.

22h

Moussa sort retrouver ses amis rue Princesse.

Le week-end, ou le soir, les jeunes se retrouvent en nombre dans les quartiers festifs de Bamako : l'hippodrome rive gauche, et la rue Princesse rive droite. La rue Princesse se trouve au pied de la colline de Badalabougou. Le jour, c'est une rue insignifiante, en latérite. La nuit, en particulier le vendredi et le samedi, cette rue est envahie par les véhicules en tout genre qui cherchent désespérément à se garer, en tâchant d'éviter les jeunes endimanchés qui rejoignent boîtes et maquis en circulant entre les flaques de boue.

Dans les boîtes, très occidentalisées, c'est la musique ivoirienne remixée par les Djs qui a le plus de succès. La musique traditionnelle malienne est réservée aux concerts proprement dit. Quant à la nouvelle scène musique urbaine, elle cherche ses propres lieux d'expression.

Vie nocturne à Bamako

La nuit permet à beaucoup de gens, aux jeunes en particulier, d'avoir des attitudes qu'ils ne se seraient jamais autorisés en plein jour, devant le regard de leurs aînés.

Il n'est pas rare de croiser des filles en boîte habillées de façon très légère, ce qu'elles ne se seraient jamais permis en plein jour. Elles ont un pagne dans leur sac pour se couvrir et sortir dans la rue, espace qu'elles ne maîtrisent pas.



A mi sogoma ! Era sira ?

I ka kene ?

Somago bedi ?

Les jakartas stationnées devant la faculté de droit à Badalabougou.



Portrait de Bamakois

/ Bamako, ville de commerçants

Portrait de Fatim

- » 33 ans.
- » Vend des mangues et des bananes sur un petit étal en bois dans le quartier de Lafiabougou.
- » Installée ici depuis 6 ans.
- » Habite seule dans un appartement du quartier de l'ACI.



6h30

En route pour le travail.

Fatim se rend tous les matins à pied au marché de Djicoroni où elle achète ses mangues et ses bananes. Chargée de sa corbeille de fruits, elle part ensuite en direction de l'avenue Cheick Zayed. Comme Fatim, les vendeurs fixes ou temporaires n'habitent généralement pas là où ils vendent. Ils viennent souvent à pied ou en Sotrama, et parfois de très loin, pour rejoindre le lieu de vente qu'ils ont choisi. Quitte à devoir payer le transport plus cher..

9h30

Installation de l'étal.

Fatim s'est installée ici de manière informelle. Elle est située devant une petite cabane en bois dans laquelle sont installés un matelas, des pagnes et des coussins. Une pancarte sommaire indique qu'il s'agit d'un stand de photographie d'identité. Près d'elle il y a un restaurant et un kiosque qui vend des objets divers. A côté des magasins et des étals informels, des vendeurs ambulants portent des marchandises à la main ou tirent des brouettes chargées de bric et de broc. Ils sont présents à tous les coins de rues et se placent près des lieux de grande fréquentation, tels le Grand Marché et les feux rouges des carrefours où stationnent les voitures. Ils proposent de tout : essence en bouteille, cartes de téléphone, mouchoirs, bananes, réveils, ustensiles de cuisine, serviettes...et de plus en plus de produits asiatiques appelés «chinoiseries».

Pancartes et «divers»

Tous les magasins et les échoppes possèdent une pancarte. Peinte à la main, elle permet d'illustrer les produits vendus pour ceux qui ne savent pas lire. Il est souvent écrit « divers » pour susciter la curiosité du passant. Mais alors que les lieux changent souvent de fonction (une épicerie devient une boulangerie et se transforme quelques années plus tard en rotisserie), les pancartes ne sont pas toujours actualisées. A Bamako il vaut donc mieux demander à quelqu'un que de se fier aux pancartes...

12h30

Pendant la pause du déjeuner, les clients affluent.

Fatim n'a pas choisi son endroit par hasard : près d'un restaurant elle récupère les clients qui viennent y manger. Non loin d'une autre vendeuse de fruits, elle se rend visible aux passants qui savent immédiatement où ils doivent aller pour trouver des fruits. En effet à Bamako la stratégie de vente n'est pas de se différencier mais de copier. Si un produit marche, tout le monde se met à le vendre et se concentre au même endroit. Ainsi certaines rues ne sont occupées que par des vendeurs de quincaillerie, d'autres que par des vendeurs de pagnes...Cela crée une concurrence mais offre aussi des repères aux acheteurs. Ces derniers choisissent leur vendeur par habitude ou cousinage. La vente est une affaire de communauté et le degré de connaissance entre deux personnes joue un rôle fondamental dans la négociation.

16h

Fatim ne peut pas abandonner son étal et envoie sa nièce faire une course au Grand Marché.

Il existe à Bamako plusieurs marchés. A commencer par le Grand Marché qui encercle le Marché Rose, dont l'architecture d'inspiration soudanaise en fait un lieu emblématique de la ville. Il attire des populations venues de très loin car les produits y sont soi-disant moins chers ou parce-que l'on y trouve des produits introuvables ailleurs. La concentration des vendeurs et l'intense circulation automobile y créent un joyeux capharnaüm. Le marché de Médine, également l'un des plus grands de la ville, est sans conteste le moins cher. Il est d'ailleurs assez rare d'y croiser des touristes. Le marché de N'Golonina est réservé à l'artisanat tout en étant plus calme que la Maison des artisans. Il est surtout réservé aux professionnels et les prix y sont donc beaucoup plus intéressants. Chacun a plus ou moins son caractère propre mais tous ont en commun une ambiance aussi colorée que bruyante. Du plus inattendu à l'indispensable, on trouve dans ces marchés une foule d'objets dont les prix varient en fonction des clients, mais qu'il serait de toute façon inconvenant de ne pas négocier.

Djoli djoli ?



23h

Dernières ventes.

Les marchandes de fruits restent souvent installées très tard le soir et certaines dorment même sur place. Fatim rentre chez elle généralement vers minuit, sauf pendant l'hivernage lorsqu'il pleut ou qu'elle a un peu trop froid. Elle n'a pas de famille qui l'attend chez elle explique-t-elle, donc pas de raison de rentrer plus tôt.

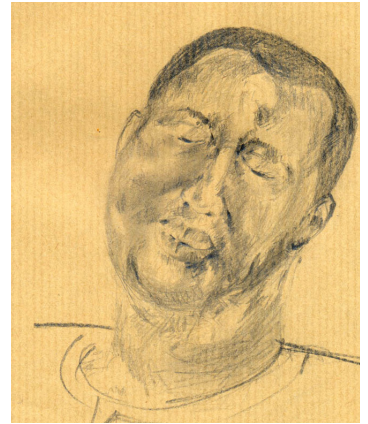
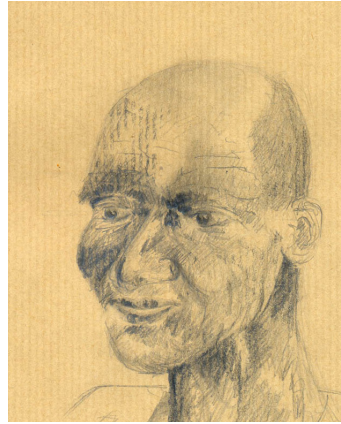


Portrait des Bamakois

/ Assis sous l'arbre dehors

Portrait de nos voisins

- » Diallo et Sidibe.
- » La cinquantaine.
- » Difficile d'identifier les activités de chacun. L'un d'eux serait un gros propriétaire.
- » Vivent à côté de chez nous, à Lafiabougou.



8h

Les voisins sont assis dehors et discutent.

Nous les croisons tous les jours lorsque nous quittons la maison. Ils sont toujours à la même place, sur leur chaise métallique.

9h

Un des voisins part faire la tournée de ses locataires.

Les voir ainsi, à chaque fois qu'on passe nous laisse le sentiment qu'ils sont inactifs. On se demande alors comment l'argent rentre. Et pourtant, il rentre, mais certainement pas de la même façon que dans les pays occidentaux. Une fois par mois, le propriétaire que nous voyons tous les jours fait le tour de ses locataires à Bamako pour récupérer ses loyers.

Pour plus de sécurité, il prend le sotrama, et ne se promène qu'avec un sac plastique noir pour déplacer incognito son pactole sans attirer les regards. Tout le monde prend le sotrama, mini-bus informels qui desservent assez bien la ville. C'est pourquoi il est facile de se déplacer discrètement en les empruntant.

18h

Comment gérer l'argent?

De retour sur sa chaise, le voisin palpe sa fortune dans sa poche et, riche de ses loyers, peut retrouver paisiblement sa tranquillité et son thé. Pourtant, il serait mal-aisé de croire que les riches sont riches car les relations structurant la société malienne codifient un certain nombre de droits et de devoirs qu'ont les uns envers les autres. Le rapport à l'argent est un rapport de circulation : l'épargne est rare et l'homme fortuné doit redistribuer son argent à ceux qui en ont besoin parmi ses relations. Par conséquent, le riche ne l'est pas vraiment car il doit toujours se délester d'une partie de ses recettes, mais le pauvre n'est pas pauvre non plus car il peut toujours bénéficier d'un don de la part de son frère plus aisé.

Le rapport à l'argent est aussi ludique : l'essentiel est de garder les apparences. Si on est très riche, ne pas avoir l'air de l'être de trop. S'habiller sobrement. Si on est pauvre, cela vaut aussi. S'habiller avec des vêtements corrects pour donner de soi une image respectable.

Les sotrama

Bien plus qu'un simple moyen de transport, le sotrama est un lieu important de socialisation. On dit souvent que «les rumeurs se font dans les grins et s'écoutent dans les sotrama». A l'arrière, des bancs en bois sont disposés le long des parois pour gagner un peu d'espace. Chacun se fait face et la discussion peut donc facilement s'engager. On y rentre normalement 18 personnes à l'arrière. Peu importe la corpulence, c'est 18 et le chauffeur fera tout pour rentabiliser son trajet. Les enfants ne payent pas tant qu'ils sont sur la mère. Côté passager un apprenti (*prantiké*) gère les montées et descentes des passagers et récolte l'argent. Le prix est forfaitaire : 125 FCFA la course, bien moins cher que le taxi dont la course minimum est entre 750 et 1000 FCFA, même si l'état du véhicule laisse à désirer, comme c'est souvent le cas !



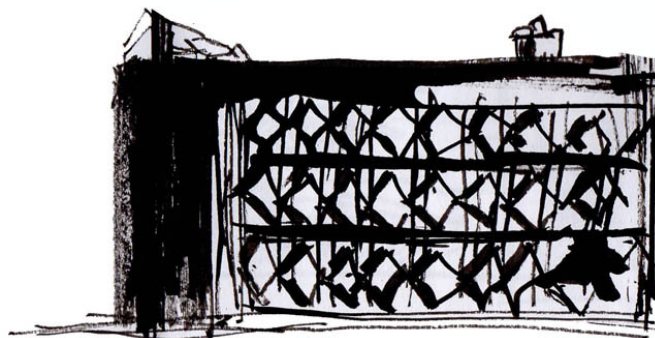
Prantike ! Cinquième !

18h30

La voisine lance un reproche au voisin.

Mieux vaut instituer une limite plutôt que courir le risque d'un conflit de voisinage. La porte d'entrée de la concession est toujours ouverte et la vie quotidienne se déroule aussi sur le pas de la porte. Tout le monde se voit et tout le monde est vu dans un espace qui devient commun, ce qui garantit l'équilibre social par un contrôle tacite des gens entre eux. Il faut toujours « avoir l'air de », a fortiori devant ses voisins, car ce sont eux qui peuvent faire et défaire notre réputation. Et qui peuvent aussi intervenir le plus rapidement en cas de problème.

Il y a certes des limites (entre l'espace public et privé, entre les espaces privés...) mais notre regard neuf de jeunes Bamakoises a du mal à les percevoir. Il y a bien un mur entre les concessions, mais comme tout le monde fait ses petites activités dans la rue, difficile d'intégrer l'existence de la barrière. D'autant que tout le monde peut entrer et sortir d'une concession librement. Notre manière occidentale de concevoir l'espace dessine une limite entre ce que nous considérons comme espace public et espace privé (marquée par le seuil de la concession). Nous n'osons pas rentrer, pourtant la limite n'est que dans notre tête. Où s'arrête l'espace privé puisque les enfants se lavent dans la rue ? Où commence l'espace public, puisqu'il y a de très nombreuses rues où la collectivité n'intervient jamais ?



Mieux vaut une petite clôture qu'une petite paroi.

19h10

Les voisins préparent le thé et insistent pour que nous le buvions avec eux.

Il vaut mieux se fâcher avec sa propre famille qu'avec son voisin : « Il vaut mieux chasser son propre fils pour pouvoir accueillir l'enfant de l'autre ». Le voisinage est sacré. Dans l'Islam, il faut accueillir l'étranger, c'est un devoir. L'étranger prend la place du chef de famille. C'est lui qui entame le repas et il prend parfois la chambre du maître de maison.

Toute la journée ils préparent le thé malien. Les Touaregs disent de ces trois thés, cuits et recuits sur le brasero, que le premier thé est amer comme la mort, le deuxième est doux comme la vie, le troisième sucré comme l'amour. Ce thé vert à la menthe prend un goût particulier avec la longue cuisson sur le feu. Il est un rituel incontournable, un rituel qui prend son temps. Les voisins le boivent très vite, dans de petits verres qu'ils ont préalablement rincés dans l'eau fraîche.

Nos voisins tiennent donc à ce qu'on vienne prendre le thé chaque jour avec eux, pour nous manifester le sens inouï de l'accueil qu'on les gens ici.

Pourquoi pas ?



A ye ma te mi?

Portrait des Bamakois

/ Le fleuve, la pêche et les Bozos

Portrait de Kalapo, pêcheur

5h

Bokary Kalapo part pour la pêche.

Les Bozos sont des *Djitigui*, les maîtres de l'eau. Ce sont les premiers habitants de Bamako. Quand les chasseurs Bambaras sont arrivés, ils ont troqué leurs poissons contre leur mil. Les Bambaras, porteurs de fusil, les protégeaient des guerriers sofas. Aujourd'hui encore les autres ethnies « craignent » les Bozos car ils accomplissent des rites mystiques pour se concilier les bonnes grâces du fleuve (ils n'en sont pas moins tous musulmans). Les femmes sont les gardiennes du *Djoliba* (le Niger), d'ailleurs les divinités du fleuve sont surtout des figures féminines.

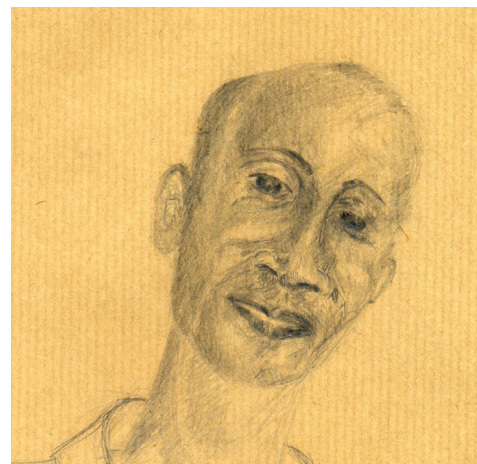
La pirogue de Kalapo, sa *kuru*, est comme une extension de lui-même. Il pêche le capitaine que sa femme, Bozo comme lui, s'occupe de fumer et de vendre en ville. C'est difficile pour les Bozos d'épouser une femme d'une autre caste car leur vie est rude et les autres femmes sont trop « fragiles » !

10h

Les femmes s'installent sur la berge de Magnambougou pour faire la lessive.

Ce n'est pas tant le fleuve que ses rives qui sont très convoitées. Plusieurs usages se superposent, en fonction de la saison et de la découverte de terres alluviales. Les berges sont à la fois un territoire d'élevage et de maraîchage. Les femmes viennent y faire la lessive (*finiko*).

Les bords du fleuve sont peu fréquentés, en dehors de quelques rares lieux aménagés pour la promenade. La nuit en revanche, le fleuve attire les jeunes qui viennent y tenir leur grin.



- » Bokary Kalapo.
- » 28 ans.
- » Pêcheur.
- » Appartient à l'ethnie Bozo, peuple de pêcheurs.
- » Vit à Bozola, un des plus vieux quartiers de Bamako.

14h

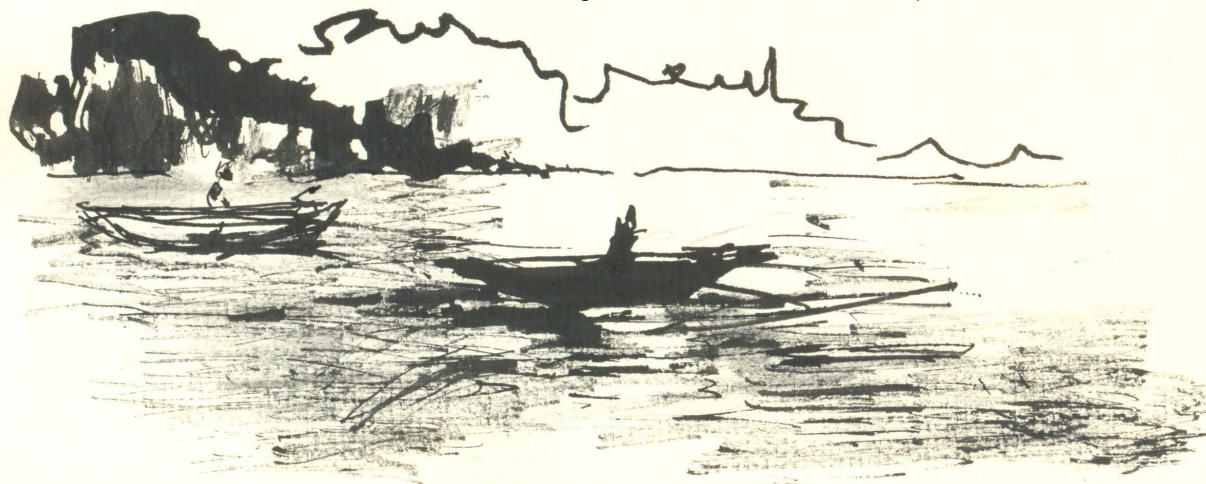
Kalapo quitte sa pirogue et rentre se reposer au frais.

Sa maison est à Bozola, le quartier historique des Bozos. C'est une maison en terre, comme il n'y en a presque plus à Bamako.

16h30

C'est la descente. Les Bamakois quittent leur bureau et boutiques rive gauche, pour rentrer chez eux, en périphérie de la rive droite. Commence le cauchemar quotidien de la traversée du fleuve, en particulier sur le pont des Martyrs, qui n'a que 2 voies.

Depuis sa pirogue, Kalapo ne perçoit qu'un lointain brouhaha. Quand on est sur le fleuve, on est comme exclu du tumulte urbain.



17h

Les femmes quittent la teinturerie de Torokorobougou.

Des usines de teinturerie se déplacent de plus en plus au bord du fleuve pour pouvoir y rejeter directement les eaux usées. Le fleuve reçoit la majeure partie des eaux usées de la ville, y compris les égoûts, qui s'y desservent sans traitement préalable, ou bien avec une filtration réduite au strict minimum.

Que devient le poisson du fleuve ? Que deviennent nos estomacs ? Le fleuve aurait encore aujourd'hui la capacité de se régénérer, mais si la ville continue à croître comme elle le fait, la pollution va finir par étouffer le Niger.

22h

Les berges s'animent un peu du côté du quartier du fleuve.

Le fleuve est une question politique. Quelle place a-t-il dans la représentation de la ville pour les habitants ? N'est-il qu'une contrainte, comme certains l'affirment ? Un obstacle difficile à traverser pour rentrer chez soi ? Est-il un lieu qui attire, qui est, en tout cas, fécond en terme de projets ? Est-il trop grand ?

Lors de la préparation de la célébration du Cinquantenaire de la République, une partie du fleuve a été remblayée pour pouvoir accueillir un monument qui n'a pas été réalisé. Suite à cela, les réactions ont été nombreuses dans la presse. La population est donc sensible à l'action des politiques sur le fleuve et fait connaître son mécontentement. Toutefois, il demeure peu courant de voir les gens se promener ou se détendre au bord du Niger.

L'origine ethnique est très importante pour les Maliens. Cette origine implique souvent une langue, mais aussi une activité. Ainsi, les Bozos sont pêcheurs, les Bambaras cultivateurs, les Peuls éleveurs. «Si tu cherches la vache, cherche le Peul», dit le proverbe. Ce qui signifie, si tu cherches quelque chose, va au bon endroit. Cela montre bien que chaque groupe est cantonné dans une image, à laquelle les Maliens se réfèrent encore aujourd'hui, même si elle n'a plus nécessairement de réalité, a fortiori dans une métropole telle que Bamako.

Les activités du fleuve :

- (1) La toilette des chevaux.
- (2) La lessive.
- (3) L'activité maraîchère près du barrage des Aigrettes.
- (4) La pêche.



2

4





“Le futur c’est là-bas”, en parlant de la rive droite.

(Yaya Coulibaly, artiste bamakois)

“La tête des bamakois est rive droite mais leur ventre est rive gauche” (Amidou Magassa, sociologue)

Sites d'études



La gare routière de Sogoniko et les Halles de Bamako.
La colline de Badalabougou et la bande des 140 mètres.
Le Rail-Da.

Sites d'étude

Comme d'autres villes dans le monde, Bamako se trouve face aux défis extraordinaires d'une urbanisation rapide et subie. L'atelier ne pourra résoudre la question de l'étalement et des migrations, qui par ailleurs relèvent moins ou autant des politiques urbaines que des politiques nationales d'aménagement du territoire. L'objectif est d'aider les autorités locales à structurer la ville en proposant un développement multipolaire équilibré, basé sur les centralités existantes et sur de nouvelles à faire émerger, en particulier sur la rive sud du Niger, qui accueille depuis plusieurs années et probablement pour celles à venir, l'essentiel de la croissance urbaine. L'émergence de nouvelles polarités en rive sud ne signifie pas pour autant qu'il faille délaisser le centre ville historique, qui continuera de jouer un rôle déterminant tant par les fonctions qu'il abrite que dans la représentation collective des bamakois.

Les équipes internationales de l'atelier devront se prononcer sur la pertinence des trois sites pré-identifiés, et déterminer les axes directeurs d'aménagement urbain, de conception architecturale, de programmation urbaine et d'articulation avec les infrastructures actuelles et projetées de déplacement urbain, afin de répondre à la problématique suivante :

Trois sites d'émergence de nouvelles centralités urbaines ont été pré-identifiés :

» Un site en rive nord (Rail Da), situé en greffe du centre-ville historique et participant, à ce titre, à son renforcement.

» Deux sites en rive sud (Halles de Bamako et gare routière de Sogoninko - Colline de Badalabougou), répondant ainsi au besoin de rééquilibrage des fonctions de centralités entre les deux rives.

Quel système de centralités urbaines adapté à l'extraordinaire croissance de la ville, articulé à un réseau de transports collectifs performant, et encourageant la densification comme alternative à l'étalement ?



/ La gare routière de Sogoniko et les Halles de Bamako

Le quartier de Sogoniko est situé en commune 6 sur l'avenue de l'Unité Africaine, en rive droite, à égale distance du fleuve Niger et du carrefour de l'Afrique, par lequel partent les routes de Segou à l'est et de Sikasso au sud. Il accueille aujourd'hui comme équipements principaux une gare routière et les Halles du nouveau marché au sein d'un tissu urbain assez tenu et tramé mais incluant de nombreuses parcelles non bâties. L'environnement proche comporte quelques logements mais surtout des entreprises, sans être classé zone industrielle dans le SDAU, ainsi que plusieurs établissements tels l'Office de la Haute Vallée du Niger, l'Office des Produits des Agriculteurs Maliens...Ce site présente donc une configuration assez propice pour y développer une nouvelle polarité urbaine, relancer le fonctionnement des Halles et rénover une gare routière qui est devenue ces dix derniers années une zone improbable où s'entremêlent dans une grande confusion des activités de toutes natures, dont un marché.



La gare routière de Sogoniko

Historique et fonctions

La gare routière, d'une superficie de 4 ha, est située au bord de l'avenue de l'Union Africaine et est reliée à celle-ci par un goudron. Il s'agit de la première gare routière de la ville, créée en 1975 par le Gouverneur de l'époque. Elle sert de lieu de départ et d'arrivée pour les liaisons interurbaines entre Bamako, les autres villes du pays et les autres pays de la Sous-Région africaine. Les bus partent et arrivent de Sikasso, de Cotonou, de Dakar, de Lomé, d'Abidjan...

Plusieurs types de sociétés sont implantées :

» Des transporteurs individuels : regroupés au sein de l'Union Nationale des Transporteurs Maliens, ce sont les premiers occupants de la gare, installés depuis 1975. Avant l'arrivée des bus les liaisons étaient assurées grâce à des véhicules bâchés ou des véhicules familiaux.

» Les compagnies de bus privées : elles sont entre 10 et 15 et se sont implantées dans les années 80 lorsque certains transporteurs individuels ont fait faillite.



Photo des destinations et des prix proposés par une compagnie de bus à Sogoniko.

Sites d'étude

Ces compagnies sont sous contrat de location avec la Mairie du District de Bamako depuis 1993, date de la première opération de rénovation de la gare (réalisation des voiries et construction de kiosques, entre autres). Il n'existait pas de contrat proprement dit avant cette date, les compagnies payaient seulement une redevance. Selon les termes du contrat, une parcelle de terrain était offerte à la compagnie de bus, en échange de quoi celle-ci était chargée d'aménager les lieux selon un plan type prédéfini par la Mairie. Toutes les parcelles sont aujourd'hui attribuées et ont été aménagées.

Au-delà de cette fonction de pôle d'échange des liaisons interurbaines, la gare accueille également depuis sa création des commerçants. D'abord contenus à quelques endroits prévus spécialement pour eux, ils ont envahi tous les espaces non-occupés, transformant le lieu en un véritable marché. Il existe 3 types d'équipements marchands : les magasins, les kiosques métalliques ou en béton et les étals.

On trouve également au sein de la gare : des aires de stationnement pour les taxis, un hôtel, des restaurants, des buvettes, des gargottes, des stations essence, des bureaux de gestion.

Des chambres de passage, situées à la limite est de la gare, existaient mais ont été démolies en 2005 par la Mairie du District. Néanmoins des articles de presse antérieurs à cette date mentionnent encore ce lieu comme étant un refuge de voleurs et de prostituées.

La gestion de la gare routière

La gare appartient à la Mairie du District et la DRCTU s'occupe de collecter les loyers et redevances des compagnies de bus, des transporteurs et des commerçants présents sur le site. 9 agents sont chargés du recouvrement. En 2010 les recettes totales se sont élevées à environ 32 millions FCFA. Néanmoins il semble que le contrôle de la gare a échappé aux autorités : le taux de recouvrement reste limité du fait de la présence de nombreux vendeurs informels et de la pratique de la sous-location. Par ailleurs certains bus stationnent dans la gare ou juste devant sans payer aucune redevance, et participent ainsi à son engorgement.



Photos de la gare routière : les commerçants se mêlent aux autobus.

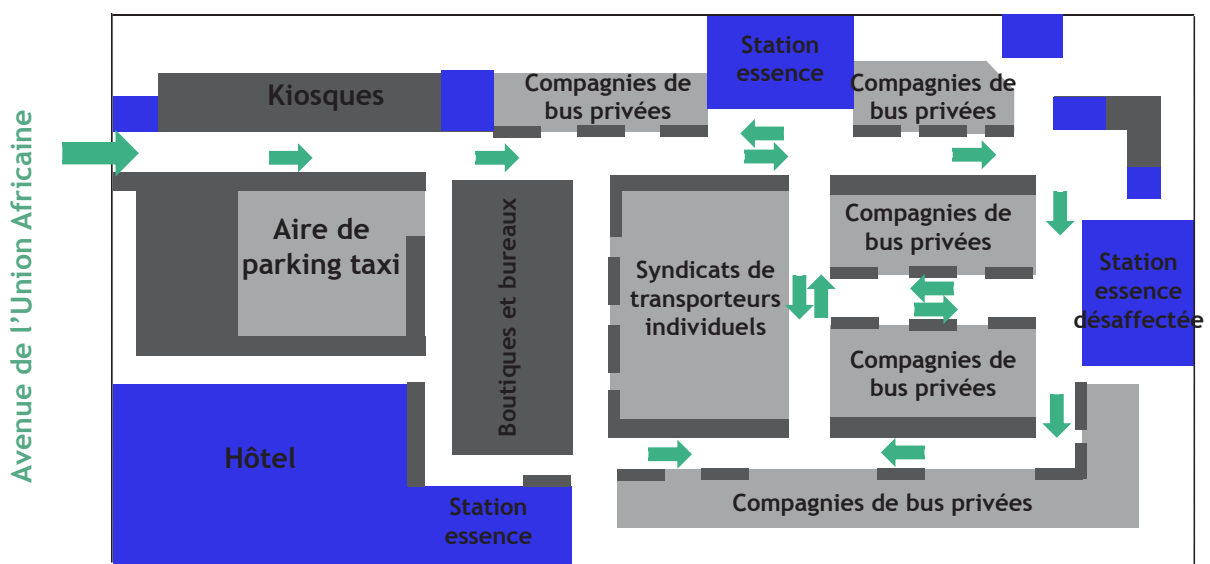
Ci-dessous : schéma de fonctionnement actuel de la gare routière.

Source : Ateliers à partir d'un fond de plan de la DRCTU.

Légende :

- Espaces occupés par la fonction de gare routière.
- Espaces marchands formels et informels et bureaux.
- Services : hôtel, restaurants, poste de police, mosquée.

Rue en latérite



Rue en latérite

Les plans détaillés sont présentés en annexe p.103/104

Le projet de rénovation et d'extension de la gare routière

La gare routière ne donne actuellement satisfaction ni aux usagers, ni aux responsables du District de Bamako : les différentes zones d'activité ne sont pas bien distinctes les unes des autres et la plupart des infrastructures ne répondent plus aux fonctions d'une gare routière moderne et sont dans un état de vétusté avéré. La Mairie du District a donc décidé en 2007 d'entreprendre des travaux d'extension et de rénovation en confiant une étude d'avant projet à un cabinet d'architecture malien (ALDI).

Le projet réalisé, estimé à 5 milliards FCFA, permettait d'accueillir 15 aires pour compagnies de transport avec quai d'embarquement et de débarquement, 52 aires de stationnement de bus, 80 aires pour les taxis, 240 boutiques et 30 modules de bureaux. Le principe d'aménagement retenu était de séparer les différentes fonctions en zones distinctes tout en garantissant un fonctionnement complémentaire. Ainsi la fonction principale, arrivée et départ des marchandises et des voyageurs et stationnement des véhicules, devait être organisée dans la partie centrale de la gare tandis que les activités commerciales (boutiques et bureaux) seraient regroupées en périphérie, de manière à éviter l'envahissement de la gare par les vendeurs informels. 15 modules types devaient être construits selon l'organisation suivante :

- » Au rez-de chaussée : la compagnie de bus et ses activités (guichets, salle d'attente, quai de chargement et déchargement...).
- » Au 1er étage : deux groupes de bureaux destinés à la location.

Un promoteur privé malien résidant au Gabon avait été approché pour financer les travaux et exploiter la gare routière. Deux sites de recasement avait été identifiés pour la durée des travaux : à proximité de la Tour de l'Afrique pour les transporteurs, et sur le site des Halles de Bamako pour les commerçants.

Le projet est bloqué depuis que cette personne est décédée en septembre 2010. En attendant qu'une décision soit prise sur une potentielle reprise des affaires par la famille du promoteur, l'avenir de la gare routière, qui sert de porte d'entrée au Mali au même titre que l'aéroport de Bamako-Sénou, est incertain...

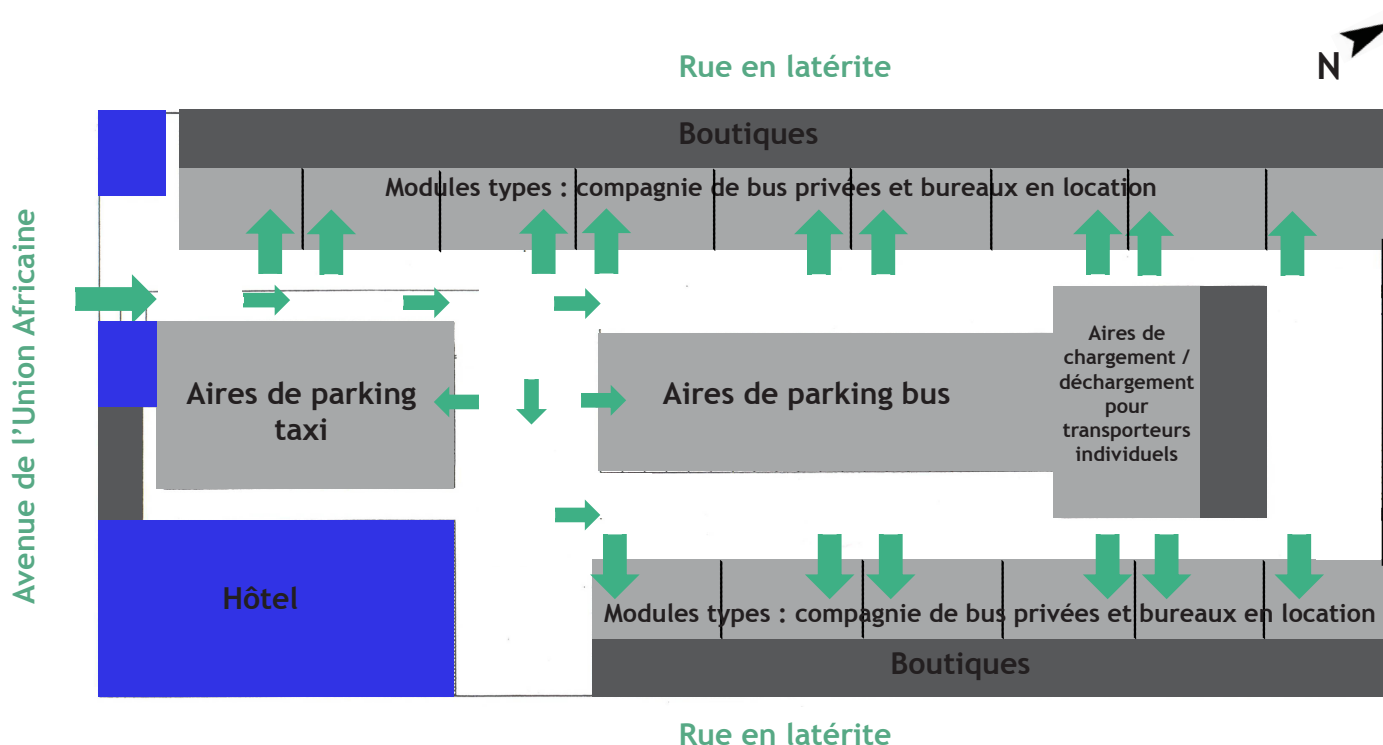
Les objectifs du projet

- » Maintenir la fonction première de gare routière de Sogoniko.
- » Améliorer les conditions des usagers : accueil, attente, transit...
- » Offrir des services et des prestations plus accessibles et de meilleure qualité.

Schéma de fonctionnement du projet de nouvelle gare routière.
Source : Ateliers à partir d'un fond de plan de la DRCTU.

Légende :

- Espaces réservés à la fonction de gare routière.
- Espaces réservés à la fonction commerciale et de bureaux.
- Services : hôtel, restaurant, poste de police.



Les plans détaillés sont présentés en annexe p.103/104

Sites d'étude

Les Halles de Bamako

Historique et acteurs du projet

Inaugurées en 2001, les Halles sont situées à 300 mètres de la gare routière, de l'autre côté de l'avenue de l'Union Africaine et sont accessibles par une route en goudron et des rues en latérite perpendiculaires à l'avenue. Elles sont immédiatement remarquables, et même de très loin, par leur hauteur et leur structure métallique jaune.

Sous maîtrise d'ouvrage de la Mairie du District, la Société Ivoirienne de Conception et de Gestion (SICG) et a été chargée de la conception architecturale du bâtiment, de sa construction et de sa commercialisation en concession jusqu'en 2019, date à laquelle la propriété des Halles doit revenir à la Mairie. Suite à un contentieux entre la Banque d'Habitat du Mali, établissement prêteur, et la SICG, lié à des défauts de remboursement, la banque a récupéré la propriété et la commercialisation des Halles. Aujourd'hui les Halles de Bamako appartiennent donc à la BHM.

En plus du loyer, les locataires payent une taxe à la Mairie du District, afin de pouvoir exercer légalement leur activité commerciale.

Nom : Halles Félix Houphouët Boigny, père de l'indépendance de la Côte d'Ivoire.

Inauguration : 2001.

Maître d'ouvrage : Mairie du District.

Maître d'œuvre : la Société Ivoirienne de Conception et de Gestion (SICG) et la BHM.

Coût : 10 milliards FCFA financés par la SICG via un prêt auprès de la BHM.

Objectif du projet : désengorger le Grand Marché du centre-ville, moderniser et densifier l'activité commerciale à Bamako.



1



2

(1) Rue en latérite menant aux Halles: les garages et les voitures et bus en attente de réparation ont investi les lieux.

(2) Collecteur d'eau en bordure du site, à l'est du bâtiment A.

(3) Des commerçants ont construit eux mêmes leur kiosque et se sont installés dans les allées.

Fonctions des Halles de Bamako

D'une superficie totale de 5,67 ha, les Halles sont constituées de 4 bâtiments. Elles comprennent 2 492 magasins et 2 273 étals répartis comme suit :

» Bloc A (R+1): 1 006 magasins de 3, 4 et 8 m². Les magasins accueillent principalement des quincailleries, des ferronneries et des kiosques d'objets divers au rez-de-chaussée. Ils sont répartis le long d'une allée centrale et d'allées secondaires perpendiculaires. L'étage est presque vide, on y trouve quelques couturiers mais le lieu est globalement laissé à l'abandon. Pour ne pas avoir à payer de loyer, certains commerçants ont construit eux-mêmes leur kiosque en tôle dans les allées. Ils ne payent alors que la taxe à la Mairie du District.



3

» Bloc B (R+1): 814 magasins de 3 à 20 m². On y trouve des vendeurs de quincaillerie, de pièces mécaniques et de frigos. L'étage est également laissé à l'abandon

» Bloc C : marchés de gros constitués de 48 magasins de 24 m² et 104 magasins de 48 m² et stationnement pour les camions gros porteurs. Certains locaux sont des chambres froides occupées par des poissonneries et des boucheries, on trouve également quelques restaurants et un marché à la viande couvert. La plupart des magasins étaient fermés lors de notre visite.

» Bloc D : marché de vivriers comportant 476 magasins allant de 3 à 40 m² et 1 977 étals. Ce bâtiment comprend au rez-de-chaussée une halle aux condiments couverte, constituée d'étals en bois alignés sur plusieurs rangées, et des boutiques, principalement de vêtements et de chaussures. L'étage est presque désert.

Les magasins des Halles, souvent de petite taille, n'offrent pas une grande capacité de stockage. Les grossistes sont donc très peu présents et ont préféré rester au Grand Marché et dans le quartier historique attenant : Niaréla.

Profil des acquéreurs locataires

Les commerçants individuels ne détiennent qu'une petite part des magasins loués.

Des sociétés et des associations ont acquis des magasins en vue de les sous-louer ou pour les utiliser pour leur activité :

» Associations féminines et pour l'insertion professionnelle des jeunes : 55% des magasins et 44% des étals.

» Ecobank, Office National des Postes, SOTELMA, MALITEL: 6% des magasins.

» BHM / SICG : 28% des magasins.

Plan masse des Halles de Bamako
Source : Ateliers.



Des plans, des coupes et des élévations sont présentés en annexe (p.105).

Sites d'étude

Un « poumon d'acier » déserté

Malgré quelques efforts des pouvoirs publics pour inciter les commerçants à s'y installer (notamment à travers la gratuité du courant électrique), les Halles ne sont jamais devenues attractives (33% seulement des magasins ont trouvé acquéreurs en mars 2011) du fait de plusieurs difficultés :

» La conception architecturale du bâtiment n'est pas adaptée à la fonction de marché : le système d'échantillonnage (magasins de très petite dimension) ne permet pas de stocker les marchandises, la construction en étage complique l'acheminement des marchandises et l'accès pour les acheteurs.

» Le faible taux d'occupation et la proximité avec la gare routière de Sogoniko encouragent la criminalité et le vol. De nombreux bars et restaurants ont investi les étages laissés vides. Le petit poste de police ne permet pas d'assurer la sécurité du site.

» 70% des acquéreurs-locataires ne sont pas des commerçants. Ce sont généralement des fonctionnaires, souvent de nationalité camerounaise, ivoirienne et togolaise, qui sous-louent les espaces à des commerçants à des prix souvent exorbitants et génèrent des effets spéculatifs.

» Alors que l'objectif était de créer un nouveau lieu de centralité, beaucoup d'acheteurs et de vendeurs ne sont pas encore prêts à traverser le pont et à délaisser le Grand Marché.

» La gestion administrative du marché par la Mairie du district et la commercialisation des magasins qui relève de la BHM, créent une dichotomie qui empêche la Mairie de proposer des solutions à long terme pour ce site. Des négociations sont en cours pour que la Mairie puisse récupérer la propriété et la gestion des Halles avant 2019.

» Les Halles ne sont pas directement desservies par les sotrama et les duruni, qui s'arrêtent au niveau de l'avenue de l'Union Africaine.

L'actualité des Halles : entre espoir et difficultés de reconquête

» 2007 : suite au projet de rénovation et d'extension de la gare routière et à la décision de recaser les commerçants aux Halles de Bamako pendant la durée des travaux, le taux d'occupation et l'achalandage ont légèrement augmenté mais pas dans les proportions espérées. 127 kiosques en tôles ont été construits de manière complètement désorganisée en bordure du site pour accueillir ces commerçants. L'appel d'air est par ailleurs complètement retombé depuis que le projet de rénovation de la gare routière a été suspendu en 2010.

» 2009 : incendie lié probablement à un court-circuit.

» Janvier 2011 : n'étant plus en mesure d'honorer ses engagements envers EDM, la Mairie du District a décidé de suspendre la gratuité de l'électricité en coupant l'alimentation et en demandant à chaque commerçant d'installer un compteur individuel. Cette décision a entraîné le départ de nombreux commerçants et a fait chuter le taux d'occupation déjà faible.

» Juin 2011 : considérant la taxe trop élevée, les commerçants ont entamé un mouvement de grève en refusant le paiement de la taxe à la Mairie du District. Un bras de fer s'est engagé entre les commerçants et la Mairie et celle-ci a décidé de fermer définitivement le 31 juillet 2011 tous les magasins dont les propriétaires n'auront pas réglé la totalité de leurs arriérés. Aucun accord n'avait pu être trouvé entre les commerçants et la Mairie pour le moment.

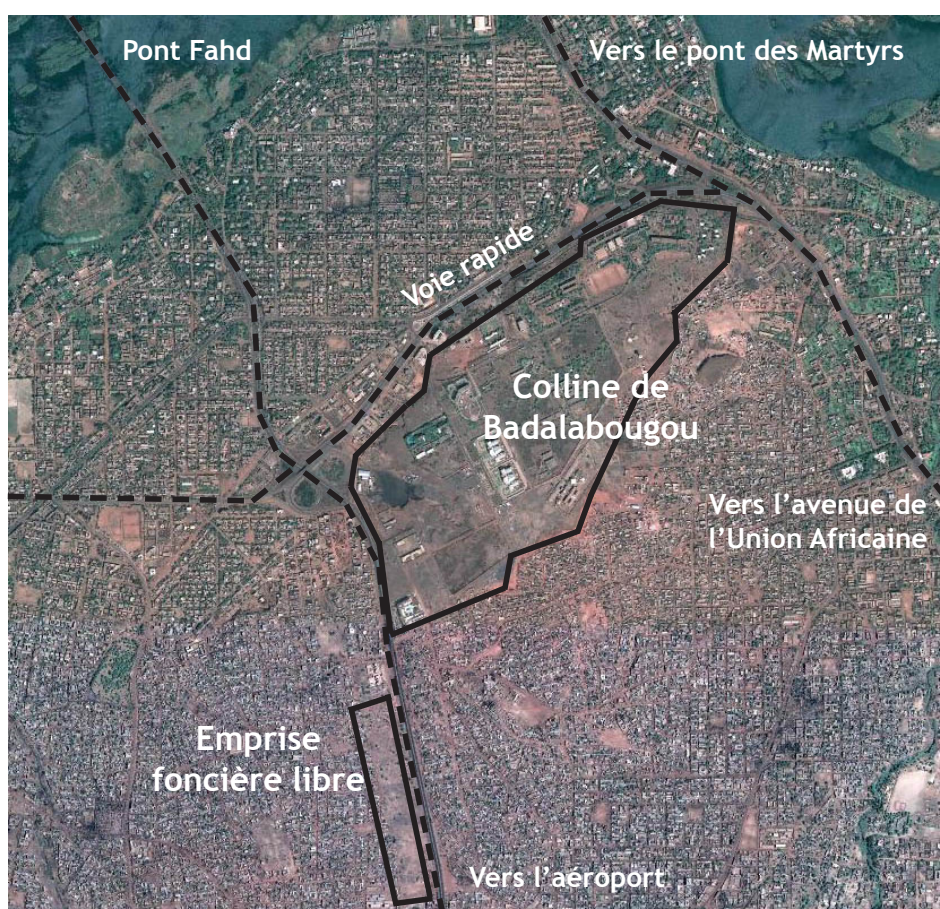
Ce projet a été conçu sans complémentarité avec les autres espaces commerciaux de la ville. Il s'agissait de répondre dans l'urgence au problème d'engorgement du centre-ville. Ce bâtiment à l'identité très forte et immédiatement reconnaissable, idéalement situé près de la gare routière et bien desservi par la proximité de l'avenue de l'Union Africaine, n'a pas su se montrer suffisamment attractif et les bamakois n'ont pas changé leurs usages et leurs pratiques antérieurs. Les Halles n'ont pas su offrir les conditions sanitaires suffisantes (assainissement, électricité) et les travaux, notamment dans les étages, sont restés inachevés.



Certains espaces (ici la halle aux condiments du bloc D et des petits magasins de 3 m² situés à l'étage du bloc A) sont complètement désertés et laissés à l'abandon.

/ La colline de Badalabougou et «la bande des 140 mètres»

La colline de Badalabougou est située dans le quartier du même nom en commune 5, près du fleuve sur la rive sud. Positionné entre les débouchés des deux ponts, relié par une voie rapide qui longe la partie nord-ouest de la colline ce site offre un magnifique panorama sur le fleuve et une grande partie de la ville. Il est principalement occupé par différents bâtiments de l'université, quelques administrations publiques, des établissements privés et de grandes emprises foncières vendues mais laissées libres. La topographie aplanie au niveau de la pointe sud permet des connections aisées avec les quartiers spontanés Douaoudabougou et Sabalibougou où une grande parcelle est libre le long de la voie rapide qui relie l'aéroport au sud de la ville. Aujourd'hui peu dense et mal connecté à la ville, ce site présente néanmoins une grande potentialité pour faire émerger une nouvelle polarité urbaine.



Vue de la colline depuis le fleuve (le dortoir des étudiants de l'Université et le château d'eau).

La colline de Badalabougou

Un site en promontoire

Aujourd'hui communément appelée «colline du savoir», la colline de Badalabougou fait face à la «colline du pouvoir» à Koulouba, où est située la primature. D'une superficie de 103 ha, elle culmine à 321 mètres. Le dénivelé est y très abrupt au nord-est, et beaucoup plus aplani au niveau de la pointe sud-ouest.

La hauteur de la colline, véritable promontoire au milieu de la ville, crée une limite physique et en complique l'accès en même tant qu'elle donne à ce site naturel un caractère très puissant. A l'abri du bruit et de la pollution de la ville en contre-bas, la ventilation y est aussi bien meilleure.



Sites d'étude

Des connections avec la ville aujourd'hui limitées...

La colline est entourée par les quartiers spontanés de Daodabougou et Sabalibougou au sud et les quartiers Mali, Badalabougou et Torokorobougou, plus tramés, au nord.

La colline n'est desservie que par deux goudrons accessibles par la voie rapide au nord et qui se croisent devant le Rectorat. Un autre goudron existe sur la pointe sud mais il est réservé à l'Hôtel Olympe. A cet endroit l'accès pour les voitures se fait uniquement par une voie en latérite. La pente très abrupte de la colline au nord-est rend l'accès aux véhicules impossible. En plus de ces quelques accès «formels», les usagers ont tracé des accès «informels» pour les motos et les piétons. Des trous dans les clôtures et dans les grillages ont parfois même été percés pour raccourcir les trajets.

En dehors des deux goudrons, la circulation sur la colline se fait sur des chemins en latérite difficilement praticables, surtout en saison des pluies.

Concernant les transports collectifs, seuls les bus universitaires desservent la zone. Les Sotrarna ne vont pas sur la colline, ils arrêtent les passagers au niveau de la voie rapide au nord ou au niveau de la pointe sud.

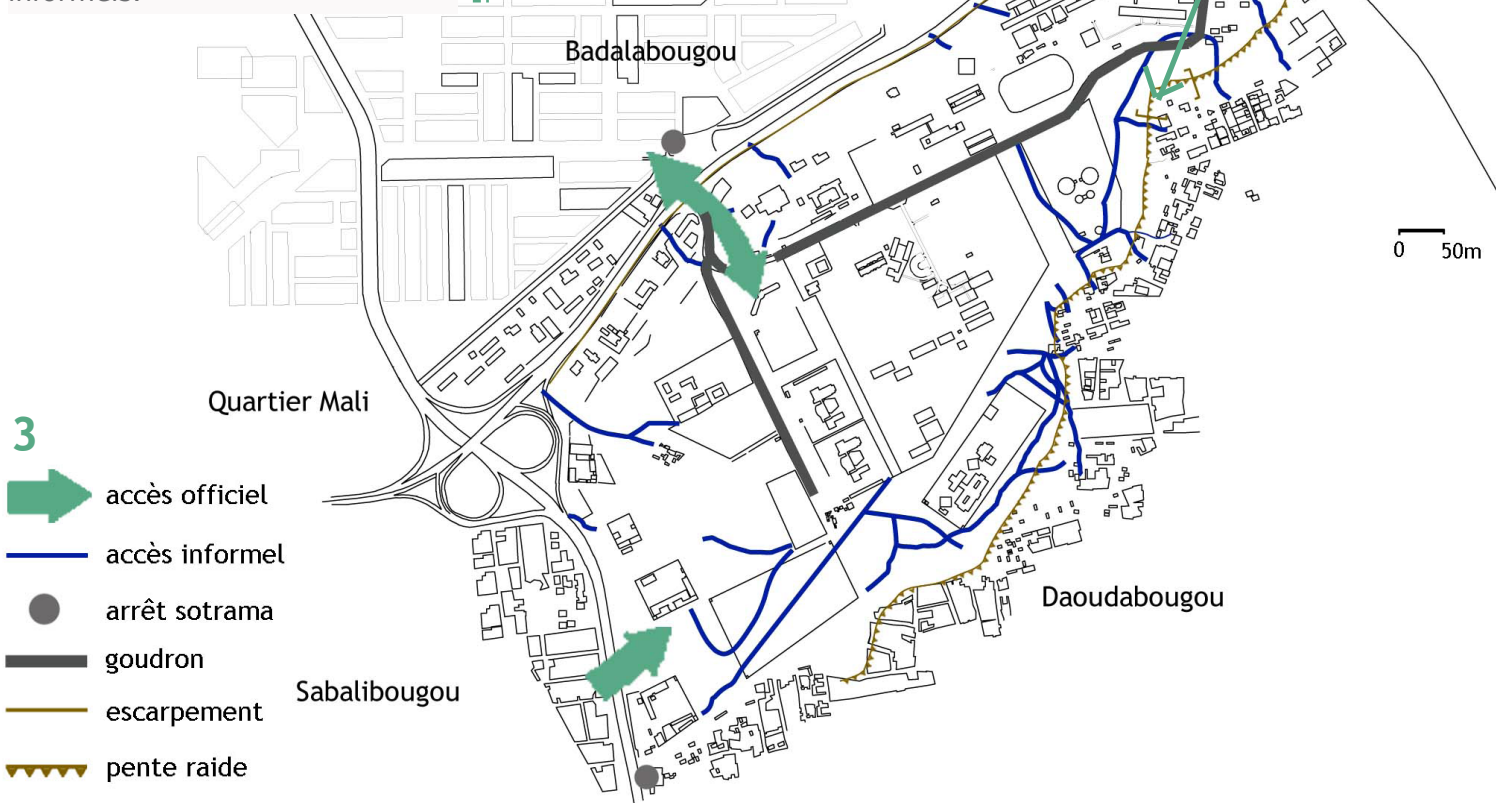
Dans la partie sud, les habitations en concession du quartier de Daodabougou se sont implantées directement en contre-bas de la colline, sur une pente qui s'aplanit progressivement. Par endroit le ravin est même en train d'être creusé pour gagner de la place et la latérite est récupérée pour construire des concessions en banco sur les espaces ainsi récupérés. Pendant l'hivernage ce quartier spontané est particulièrement touché par les inondations.



(1) Accès piéton à la colline par le quartier de Daodabougou.

(2) Creusement de la falaise et construction de nouvelles habitations à flanc de colline.

(3) Carte des accès formels et informels.



...mais, un potentiel de desserte important, au carrefour de grands axes de communication

La présence de la voie rapide est-ouest longeant le nord de la colline, la proximité des deux ponts et leur connexion avec les deux voies structurantes nord-sud tangentant le site d'étude (avenue de l'Union Africaine vers la Tour de l'Afrique et route de l'aéroport) offrent à ce site un potentiel de desserte considérable. Le passage du tramway au nord de la colline (sortie du 1er pont) pourrait encore accentuer ce potentiel.

Une fonction principalement universitaire mais plus uniquement

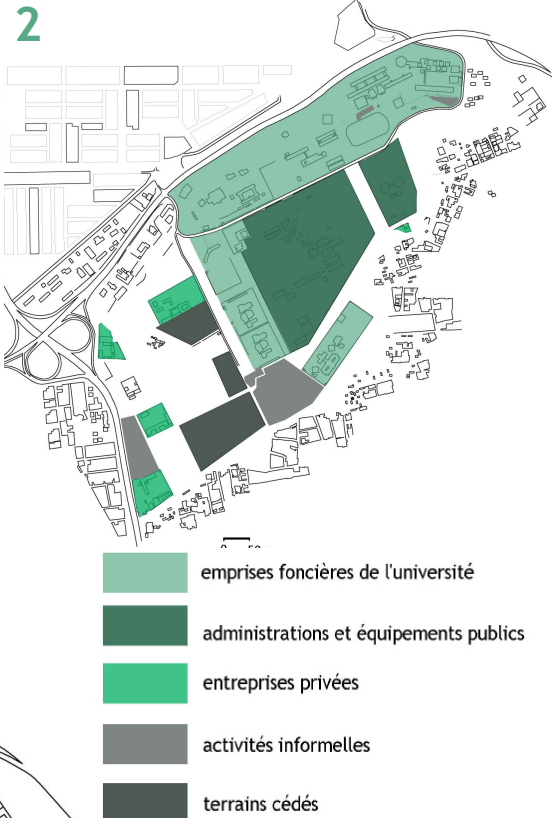
Le lycée de Badalabougou est le premier établissement à s'être implanté sur la colline en 1967. En plus des salles d'étude, il comprenait les bâtiments administratifs, les logements des professeurs, un espace culturel (l'Acropole) et un dortoir, qui accueille aujourd'hui encore les étudiants. Tous ces bâtiments ont été construits selon une architecture soviétique en béton brute. D'autres écoles (ENS, ENSup, ENA) sont aussi créées dans les années 60 sur la colline.

En 1985, le premier schéma directeur réserve 89 ha au domaine universitaire. L'Université de Bamako est inaugurée en 1996. Les différentes sections s'implantent progressivement en prenant la place des bâtiments existants. Mais ces terrains réservés pour l'Université, très convoités, ont toujours fait l'objet d'une forte spéculation foncière. En 2002, l'Etat décide donc d'attribuer officiellement par décret 46 ha à l'Université de Bamako.

Le reste des terrains est aujourd'hui principalement occupé par des administrations publiques (Ministère de l'Energie et de l'eau, AMADER), des entreprises privées (Hôtel Olympe, COVEC, Radio Liberté...), des activités informelles (étals marchands, restauration, décharges) et des emprises foncières libres.

- (1) Plan de situation.
- (2) Typologie du foncier.

Les terrains de l'Université de Bamako sont très convoités. Celle-ci est régulièrement en litige avec des établissements qui ont obtenu des titres fonciers normalement réservés au domaine universitaire conformément au décret de 2002 et alors que leurs projets n'ont pas de but scolaire ou universitaire.



- 8. Cres (Centre Régional Energie Solaire)
- 9. décharges informelles
- 10. dortoir
- 11. étals marchands et restauration
- 12. Fast (Faculté des sciences et techniques)
- 13. Flash (Faculté des langues, arts et sciences humaines)
- 14. Fseg (Faculté des sciences économiques et de gestion)
- 15. Fsjp (Faculté des sciences juridiques et politiques)
- 16. groupe scolaire Les Angelots
- 17. hôtel Olympe
- 18. IUG (Institut universitaire de Gestion)
- 19. Institut supérieur de formation et de recherche appliquée
- 20. Institut Zayed des sciences économiques et juridiques
- 21. logement des professeurs
- 22. Ministère de l'Energie et de l'Eau
- 23. radio Liberté
- 24. rectorat
- 25. réservoirs d'eau Energie Du Mali
- 26. salles d'étude
- 27. stations essence et garages
- 28. terrains clôturés non occupés (terrains cédés)
- 29. terrain de sport

- 1. Acropole
- 2. administration
- 3. AMADER (Agence Malienne pour le Développement de l'Energie Domestique et de l'Electrification Rurale)
- 4. amphithéâtre
- 5. concession automobile
- 6. COVEC (entreprise chinoise de BTP)
- 7. Centre chinois d'investissement, d'exploitation et de commerce

Sites d'étude

Des équipements universitaires insuffisants

Le nombre d'étudiants a augmenté beaucoup plus vite que les équipements universitaires. Les activités informelles se sont installées pour pallier le manque de services aux étudiants (vente de livres, de fournitures, de nourriture...). Les deux amphithéâtres de la FSJP et de la FSEG construits en 2002 ne suffisent pas à accueillir tous les cours magistraux et sont déjà fortement détériorés (nombreuses tables et chaises cassés, murs recouverts d'affiches).

La situation des logements étudiants est encore plus critique. La capacité d'accueil du dortoir est largement insuffisante : prévu pour 2 300 étudiants il en accueille en réalité 5 300, entassés dans des chambres où ont été installés des lits superposés pour pallier le manque de place et où les conditions sanitaires et de travail laissent à désirer. La demande de logements étudiants à Bamako s'élève à 15 000 places. Les étudiants qui dorment dans ces dortoirs sont soit ceux qui n'habitent pas à Bamako soit ceux qui habitent à Bamako mais louent une chambre à l'année (10 000 FCFA/an) et ne s'en servent que pendant la période des examens pour bénéficier des séances de révisions collectives.

La cantine proposée aux étudiants étant trop chère, ceux-ci préfèrent se restaurer dans les nombreuses petites gargotes informelles installées au bord de la route ou préparer leur repas eux-mêmes dans les couloirs du dortoir, à l'intérieur des chambres ou aux balcons, aucune cuisine n'ayant été prévue. Le surpeuplement des chambres entraîne de l'insalubrité, accroît le risque d'incendie et génère des vols.

Une vue panoramique sur la ville



1



2



3



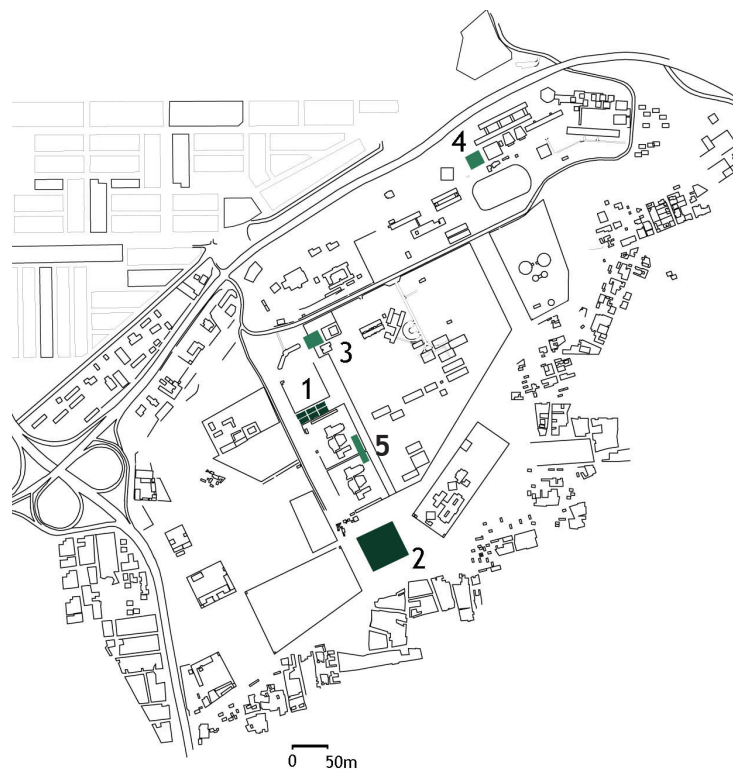
4

Les projets prévus ou en cours sur la colline de Badalabougou

Sur les terrains appartenant à l'Université, les projets visent à pallier le manque d'équipements universitaires :

- » Construction en cours d'un campus de 4 000 places à Kabala (cf p.43) et un autre de 2 000 places à Kati.
- » Construction de 6 salles de 200 places entre le Rectorat et la FSEG (1).
- » Lancement d'un appel d'offre international (clôture des réception des lettres d'intention la 30 juin 2011) pour la construction de la Bibliothèque Universitaire Centrale à côté de la FSEG et de la FSJP et à la place de l'actuelle décharge informelle. Ce projet est financé par l'UNESCO (2).
- » Projet d'extension des bâtiments pédagogiques de l'ISFRA (3).
- » Projet d'extension des bâtiments pédagogiques de la FAST (4).
- » Projet d'extension de la FSEG et de la FSJP (salles de classe, bureaux) côté CRES (5).

Nous n'avons pas pu obtenir d'information sur les emprises foncières cédées, clôturées mais laissées libres. Elles appartiennent à des propriétaires privés qui n'y ont pas engagé de construction pour le moment.



La bande de 140 mètres : une emprise foncière libre au pied de la colline

Cette bande de 140 m de large et de 800 m de long environ est située sur le bord ouest de l'Avenue de la CDEAO reliant l'aéroport de Bamako à l'échangeur situé à l'ouest de la colline de Badalabougou et à la sortie du pont Fahd.

Autrefois occupée par des habitations spontanées, son dégagement a été décidé dans le Schéma Directeur de 1995. L'objectif était de construire des immeubles de haut standing de part et d'autre de cette avenue qui constitue pour les visiteurs internationaux le point d'entrée dans la ville depuis l'aéroport. Le morcellement des parcelles de la bande avait été réalisé, un plan d'aménagement élaboré et des titres fonciers attribués mais la zone n'a fait l'objet pour le moment que d'une seule réalisation : la Maison de la mère et de l'enfant située à l'extrême sud. De plus seul un côté de l'Avenue a été dégagé et les populations de la partie est n'ont jamais été déguerpies. Selon nos informations, le projet ne serait pas bloqué mais aurait été retardé du fait des résistances des populations et de conflits d'intérêt sur l'aménagement de la bande.

Photo de la bande des 140 mètres et de l'Avenue de la CDEAO attenante.



/ Le Rail-Da

Situé en greffe du centre-ville historique, à proximité du Marché Rose au sud et du quartier des administrations au nord, le site du Rail Da est d'ors et déjà un pôle de centralité majeur à Bamako. Il est un lieu de convergence des transports collectifs avec l'anneau Sotrama en cours de réalisation et la perspective de réalisation de deux lignes de tramway se croisant à cet endroit. Le site accueille également un certain nombre d'équipements structurants (Grande Mosquée, Assemblée Nationale, Hôpital Gabriel Touré...). La trame urbaine et l'organisation de l'espace urbain actuels ne sont pas adaptées à la fréquentation intense liée à cette capacité d'attraction. Les dysfonctionnements sont considérables : embouteillage, stationnement anarchique des véhicules, prolifération des commerces sur la voie publique.

Le périmètre d'étude a été choisi pour la présence de servitudes ferroviaires et d'espaces de délaissés urbains situés aux abords des grands équipements. Ils offrent l'opportunité de réfléchir à une nouvelle organisation et à un élargissement du centre-ville tout en imaginant de meilleures accroches avec les quartiers historiques limitrophes.

La signification du «Rail Da»

Rail Da signifie en bambara «l'espace aux abords des rails». Stricto sensu, il désigne tous les abords des rails traversant la ville d'est en ouest. Mais dans l'imaginaire collectif le Rail Da désigne plutôt l'espace qui entoure la gare ferroviaire.



Site Rail Da ———
Lignes de tramway projetées ———
Anneau Sotrama ———

Un site ferroviaire historique

L'identité et les fonctionnalités actuelles du Rail Da sont fortement liées à son histoire et au développement du chemin de fer :

» 1904, arrivée du chemin de fer à Bamako : il permet de relier Bamako à Kayes, la capitale de l'époque. La gare ferroviaire, la première située sur le fleuve Niger, est inaugurée la même année. Cet événement donne un coup d'accélérateur à la ville avec notamment le transfert de la capitale de Kayes à Bamako en 1908.

» 1924, inauguration du projet Dakar-Niger : votée en 1881 par le Parlement français et inaugurée presque 40 ans plus tard, la ligne de chemin de fer reliant le Sénégal au Mali a marqué le développement de Bamako et constitue encore aujourd'hui un symbole fort de la présence française en Afrique. Bien plus qu'un projet de commerce et de transport (acheminement vers la métropole, via le port de Dakar, de minerais et produits agricoles), il s'agissait pour la France d'asseoir sa domination en Afrique.



Photo des rails et des entrepôts de Transrail et photo de la gare de Bamako.

Les rails ont ainsi servi au transport des arachides, des passagers et surtout des troupes coloniales à la conquête du Soudan français. Instrument de colonisation, le train sera aussi une ligne de résistance des populations locales. De retour du front, les anciens combattants de 14-18 rapportent des revendications politiques comme les droits civiques et la liberté de la presse.

La ligne Dakar-Niger a été avec la route Abidjan-Bamako l'un des principaux axes de désenclavement du Mali et un outil de développement et d'intégration à l'échelle de la Sous-Région. La conséquence directe pour Bamako a été l'apport de populations étrangères. Les sénégalais se sont par exemple regroupés dans le quartier de Ouolofobougou. Les commerçants se sont rapidement installés près des rails pour bénéficier de la forte fréquentation. C'est ainsi que le Rail Da est devenu un endroit central, pôle commercial et de transport.

» 1960, création de la Régie des Chemins de Fer du Mali suite à l'éclatement de la Fédération du Mali et à la séparation en deux du réseau Dakar-Niger.

» 2003, les difficultés de gestion de la RCFM poussent le Sénégal et le Mali à confier la gestion du réseau, qui est redevenu unique, à un consortium franco-canadien, Transrail.

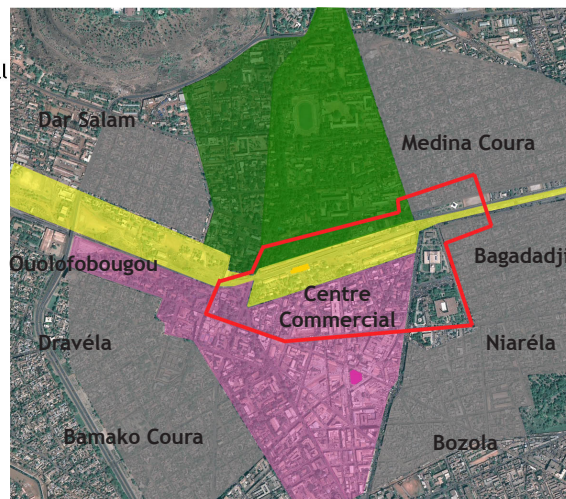
(1) Schéma du périmètre du Rail Da, à l'intersection des grandes entités du centre historique de Bamako.

(2) Carte de localisation des entrées des principaux bâtiments.

Un quartier hybride...

Situé dans le Centre Commercial, sur les communes 2 et 3, le site du Rail Da est un hybride de plusieurs quartiers anciens qui viennent se rencontrer ici, dans ce qui constitue le cœur historique et économique de Bamako. Il recouvre à la fois une partie de l'emprise ferroviaire, une partie de l'ancien quartier colonial et une partie du quartier du Grand Marché et offre des accroches sur les quartiers résidentiels alentours appartenant aux grandes familles fondatrices de Bamako. Il est difficile d'en arrêter un périmètre précis sans savoir quel projet le site portera.


-  périmètre du site
-  ancien quartier colonial
-  centre-ville
-  marché rose
-  emprise ferroviaire
-  gare ferroviaire
-  quartier résidentiel



1

...mais retourné sur lui-même

Le potentiel du Rail Da réside notamment dans l'emprise ferroviaire, fixée depuis un décret de 2005 à 25 mètres de part et d'autre des rails en zone urbaine. Malgré la concession à Transrail, l'Etat en est resté propriétaire. De façon logique, les adresses des principaux bâtiments tournent le dos à ces espaces potentiellement porteurs de projets. L'emprise ferroviaire dessine aujourd'hui une coupure forte entre le nord et le sud de cette partie du centre-ville.

 entrée

 emprise ferroviaire

2



Le Rail Da, point de rencontre des quartiers historiques de Bamako

Centre Commercial : créé en 1977, il occupe le site le plus ancien de Bamako (le *tata*).

Medina Coura et Bamako Coura: villages de liberté pour les transfuges.

Niaréla, Dravéla, Bagadadji: les 3 plus anciens quartiers dominés par les 3 familles fondatrices Niaré, Dravé et Touré.

Bozola : quartier des pêcheurs Bozos et Somonos appartenant à la famille Touré.

Dar Salam : quartier colonial pour les employés de Koulouba puis quartier des tirailleurs en retraite qui travaillaient aux chemins de fer.

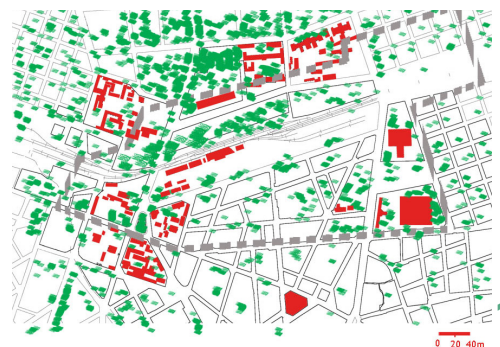
Ouolofobougou : quartier d'immigrants sénégalais qui ont contribué à la construction du chemin de fer.

Sites d'étude

Les fonctionnalités du site

Le périmètre d'étude comprend principalement des administrations, des équipements publics, et des bâtiments d'entreprises privées (en rouge sur la carte). Le reste des parcelles est occupé par des espaces commerciaux (magasins, boutiques). Le site d'étude est avant tout commercial et administratif, très peu résidentiel sauf au niveau des accroches avec les quartiers alentours. L'ancien quartier colonial au nord du site est reconnaissable à la présence de nombreux arbres alignés le long des grandes artères gourdronnées.

Autrefois très conséquent, le patrimoine ferroviaire fait depuis 2003 l'objet d'une forte spéculation foncière. La Mairie du District et la Cité de la Gendarmerie, qui appartenaient à la RCFM, ont été vendues et les maisons d'astreinte réservées initialement aux cheminots sont occupées illégalement. Enfin les entrepôts et bâtiments situés près de la gare sont pour la plupart loués à des entreprises privées (Buffet de la gare, SDV), la gare de marchandises de Bamako ayant été transférée dans le quartier de Korofina.



(1) Carte de la végétation.
(2) Carte de situation des principaux bâtiments.



- 1. Assemblée Nationale
- 2. Carrefour des jeunes
- 3. Chambre de Commerce et d'Industrie
- 4. Commissariat du 1^{er} arrondissement
- 5. Direction Générale des Postes
- 6. Domaines et Cadastres
- 7. Ecole Nationale d'Ingénieurs
- 8. Gare ferroviaire de Bamako
- 9. Grand Hôtel
- 10. Grande Mosquée
- 11. Grande Poste
- 12. Hôpital Gabriel Touré
- 13. Institut National des Arts
- 14. Mairie du District
- 15. Marché Rose
- 16. Ministère de l'Education
- 17. Ministère de l'Equipment et des Transports
- 18. Monument Al Quods
- 19. Parking
- 20. SOTELMA
- 21. SDV (société privée de transports)
- 22. Transrails
 - 22a. direction générale
 - 22b. entrepôts
 - 22c. villas destinées aux cheminots
 - 22d. passerelle

----- périmètre du site

Un lieu de convergence, futur pôle de transport multimodal de Bamako ?

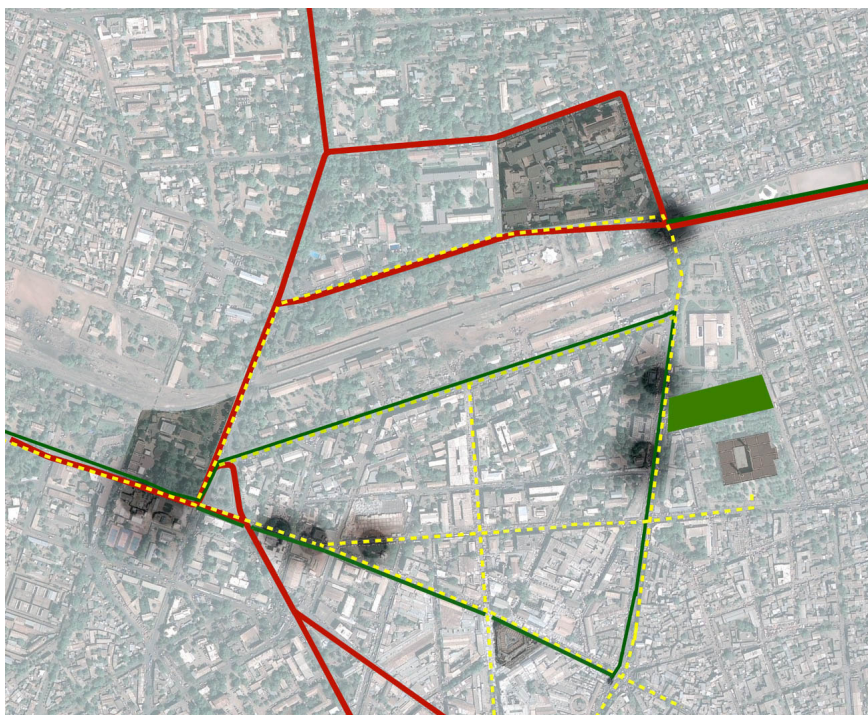
Il est difficile de comptabiliser les mouvements des différents usagers du Rail Da. C'est le nœud de la ville vers lequel tout le monde converge. Les terminus des Sotrama se situent sur un cercle autour du Grand Marché. En plus des usagers des transports, ces points d'arrêt (qui ne sont d'ailleurs pas réellement déterminés) attirent aussi toutes sortes d'étals informels, de vendeurs de rue transportant leur étal sur les épaules, de petite restauration. Les enfants et les vieillards mendians se regroupent aussi en ces points pour y faire l'aumône. Une cartographie des transports impliquent donc une réalité qui va bien au-delà de la question des mouvements et des plans de circulation des transports publics. Mais la complexité du Rail Da est telle qu'il est périlleux de les représenter, les petits commerces informels étant présents partout où l'espace est libre.

Les mouvements de piétons s'accroissent encore le vendredi, pour la « juma » (prière du vendredi, à 13h). Les piétons convergent vers la Grande Mosquée puis se dispersent en passant par le boulevard du Peuple à la fin de la cérémonie. Le centre est complètement bloqué, si tant est qu'il puisse être davantage congestionné que les autres jours.

Deux projets de transport pour le Rail Da

» L'anneau sotrama, qui vise à réduire la pression créée par les véhicules en circulation et en stationnement dans l'hypercentre, tout en favorisant la fluidité de la circulation des transports collectifs aux abords du centre-ville (cf p.42).

» Le tramway, dont les deux lignes Nord-Sud et Est-Ouest se croisent au Rail Da (cf p.46/47).



Carte des accès et des flux.

- principaux trajets automobiles
- trajets sotrama
- - - principaux trajets piétons
- principaux bâtiments attractifs
- arrêt sotrama + activités que cela génère (petit commerce)
- parking

«Si tu veux quelque chose, ne cherches même pas va au Rail Da»*



Le règne de l'informel

Une promenade au Rail Da n'est jamais de tout repos et relève presque du défi. Nombreux sont les bamakois qui ont cessé d'y aller. La capacité d'attraction du site en fait un lieu de concentration des activités informelles : marchands ambulants et étals sommaires sont présents sur chaque espace de la rue et du trottoir laissé libre. Si le commerce informel est particulièrement visible au Rail Da, il est présent partout à Bamako (80% des emplois) et couvre 4 grands domaines: le commerce des produits alimentaires bruts et des biens manufacturés, la restauration de rue, le transport public et la propreté. Responsable de nombreux embouteillages, cette situation représente aussi pour les pouvoirs publics un manque à gagner important en terme de taxation. Les mesures coercitives (déguepissement, confiscation de marchandises...) sont peu efficaces et ne permettent pas d'engager une véritable réflexion sur les modes de commercer et sur les relations entre l'espace public et privé.

De gauche à droite et de haut en bas : Bâtiment commercial en construction, la Grande Mosquée, les arrêts de stationnement des sotrama, les travaux d'aménagement de l'anneau Sotrama (Bd du Peuple), les embouteillages et la difficile cohabitation entre piétons et véhicules.

* Amidou Magassa, sociologue.





Annexes

Organisation administrative et processus de décentralisation.
Le système foncier à Bamako.
Plans détaillés des sites d'étude.
Abréviations.
Bibliographie.
Entretiens réalisés et personnes ressources.



/ Organisation administrative sur le territoire de Bamako et processus de décentralisation

Contexte et mise en place de la décentralisation

Epoque coloniale : Bamako bénéficie avec Kayes du statut particulier de commune.

Indépendance en 1960 : les subdivisions administratives deviennent des collectivités territoriales qui s'administrent librement par des conseils élus, placés sous la tutelle de l'administration centrale. En réalité ces dispositions n'ont jamais été effectives, le régime militaire issu du coup d'Etat de novembre 1968 ayant substitué des délégations spéciales nommées par décret aux conseils municipaux existants.

1977 : une ordonnance du Comité militaire de libération nationale (CMLN) érige la ville de Bamako en District subdivisé en six communes ayant le statut de collectivités décentralisées. Cependant, le District demeure une circonscription administrative assimilée à une région et dirigée par un gouverneur nommé par les pouvoirs publics. La raison d'être du District résultait d'avantage d'un souci de déconcentration de l'Etat que d'une volonté décentralisatrice. Sa mission se limitait à suppléer l'Etat dans son rôle de contrôle du respect des normes en matière d'urbanisme, d'entretien des réseaux de voirie et de drainage et de l'éclairage public, de collecte des déchets et de gestion des gares routières et ferroviaires. Dans les faits la faiblesse de son budget ne lui permettait pas d'assumer correctement ses tâches et d'investir.

Quant aux six Communes du District, jusqu'à la fin des années 80, leur autonomie reste très faible, voire insignifiante et leur rôle dans le développement urbain, marginal. Deux fonctions essentielles leur étaient dévolues : la collecte des taxes et la surveillance du respect des servitudes en matière d'urbanisme.

Chute de la dictature en 1991 : dès son arrivée au pouvoir, le nouveau pouvoir transitoire incarné par le Comité de Transition pour le Salut du Peuple (CTSP), s'est attelé à réformer l'administration, ce qui passait d'abord par la décentralisation. La Troisième République qui lui a succédé en fit son principal cheval de bataille.

Constitution du 25 février 1992 qui pose les bases juridiques et institutionnelles de l'ancrage d'un Etat de droit : les équipes municipales des Communes du District sont désormais élues démocratiquement et les municipalités acquièrent une certaine autonomie.

Même si les textes donnaient peu de pouvoirs aux équipes municipales, celles-ci conduisaient progressivement de plus en plus d'actions dans la gestion de la ville : récurage des caniveaux, aménagement des marchés, réfection des dalles de ponts à l'intérieur des quartiers et quelques opérations foncières. Une adaptation des institutions républicaines et des textes réglementaires aux pratiques réelles étaient donc nécessaires. C'est dans ce contexte que sont nées les lois de décentralisation.

Les lois fondatrices de la décentralisation :

- » **1993 et 1996** : loi portant libre administration des collectivités territoriales, et loi fixant le statut particulier du District.
- » **1995** : code des collectivités territoriales.
- » **1999 et 2000** : création des institutions en charge de la mise en place des collectivités après la tenue des élections de 1998 :
 - ◇ La Direction Nationale des Collectivités Territoriales, maître d'ouvrage de la décentralisation.
 - ◇ L'ANICT (Agence Nationale d'Investissement des Collectivités Territoriales) assure le financement des programmes de développement.
 - ◇ Les comités d'orientation au niveau national, régional et local (CNO, CRO et CLO) servent de cadre de concertation entre communes, administration et services techniques.
- » **2002** : élaboration des principes de transfert.
- » **2005** : modalités opérationnelles en termes de compétences, de patrimoine et de ressources sur la période 2004-2006.

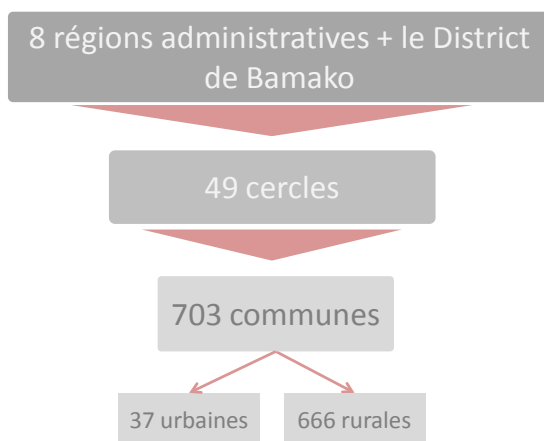
Les collectivités territoriales créées dans le cadre de la décentralisation

Le territoire national se divise en 8 Régions Administratives (Kayes, Koulikoro, Sikasso, Ségou, Mopti, Tombouctou, Gao et Kidal) placées sous l'autorité d'un gouverneur désigné et 1 District (Bamako).

Bamako possède un double statut particulier : depuis 1978 en tant que District elle est une circonscription administrative de l'Etat assimilée à une région. Par ailleurs, depuis les lois de décentralisation la ville est aussi une collectivité décentralisée dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

Ces 9 collectivités (8 régions + 1 District) se subdivisent en 49 Cercles (sauf pour Bamako) et 703 Communes (37 Urbaines et 666 Rurales). Les collectivités territoriales sont donc au nombre de 761 et représentent ensemble 12 000 élus, au suffrage direct pour les communes et au suffrage indirect pour les cercles et les régions et le District de Bamako.

Le District de Bamako est entouré par le cercle de Kati dans la région de Koulikoro.



A gauche : carte des régions, source : wikipédia.
A droite : schéma récapitulatif de l'organisation administrative au Mali.

La décentralisation a conservé la subdivision de Bamako en 6 communes, issue du régime militaire. La Mairie du District devient une collectivité territoriale indépendante, et « hérite » d'une part significative des missions jusqu'alors assumées par le Gouverneur du district de Bamako. Elle n'a aucune autorité sur les 6 communes de Bamako, et elle n'a pas véritablement de territoire propre, à l'exception des équipements réalisés par le gouvernorat avant la décentralisation, dont elle hérite le patrimoine et la gestion.

Par ailleurs les communes obtiennent le statut de collectivités territoriales autonomes, alors qu'elles n'avaient que très peu d'autonomie avant la décentralisation.

Deux types de collectivités décentralisées cohabitent donc à Bamako depuis la décentralisation : le District et les Communes.

L'Etat dans la nouvelle organisation administrative

Parallèlement à la décentralisation l'Etat continue d'intervenir au niveau déconcentré.

Ainsi chaque région est administrée par un gouverneur qui représente le Gouvernement du Mali et dont le rôle est de faire respecter la réglementation nationale au niveau local. Au niveau de Bamako, le Gouvernorat assure la tutelle sur les 6 Communes. Le Gouverneur exerce également un rôle de coordination dans l'application de toutes les politiques sectorielles sur le territoire du District, entre les 6 Communes, la Mairie du District, et les directions régionales. Même s'ils n'ont pas de relation hiérarchique, le Gouvernorat et la Mairie du District ont donc des relations étroites de partenariat.

Les ministères exercent leurs compétences au niveau régional par l'intermédiaire de directions régionales rattachées au Gouvernorat.

Annexes

Répartition des compétences entre le District et les communes dans le cadre de la décentralisation

Les autorités administratives et municipales de la ville sont : les Maires des Communes élus au suffrage direct, le Maire du District élu par les conseillers municipaux qui sont des représentants des communes et le Gouverneur du District nommé par le ministre en charge des collectivités territoriales.

Le District de Bamako

L'organe exécutif du District est composé du Maire et de ses deux adjoints. Le Conseil du District, composé de 23 membres représentants des 6 communes, règle par ses délibérations les matières relevant de la compétence du District et représentant un intérêt pour l'ensemble de l'agglomération de Bamako.

Le District dispose de 17 services propres.

Les compétences du District en matière d'urbanisme et d'aménagement rejoignent celles des Régions tout en étant moins nombreuses :

- » Les programmes et projets de développement de la collectivité du District.
- » Le schéma d'aménagement et d'urbanisme.
- » La protection de l'environnement.
- » La réalisation et l'entretien des infrastructures de voirie et d'assainissement dont la gestion est transférée au District.
- » La gestion du domaine public et privé du District.
- » La réalisation et l'entretien des lycées et des instituts de formation de niveau secondaire, des musées, des hôpitaux.
- » La coopération et le jumelage avec d'autres collectivités.
- » La dénomination des voies classées dans le domaine du District.

Les ressources mobilisables par la Mairie du District :

- » Les impôts et taxes prévus par le code général des impôts et transférés à la Mairie du District (patentes et licences, taxe de développement régional et local, taxes sur les cycles...),
- » Les impôts et taxes locaux directs dont les taux d'imposition sont fixés par les délibérations du Conseil du District.

Les Communes du District

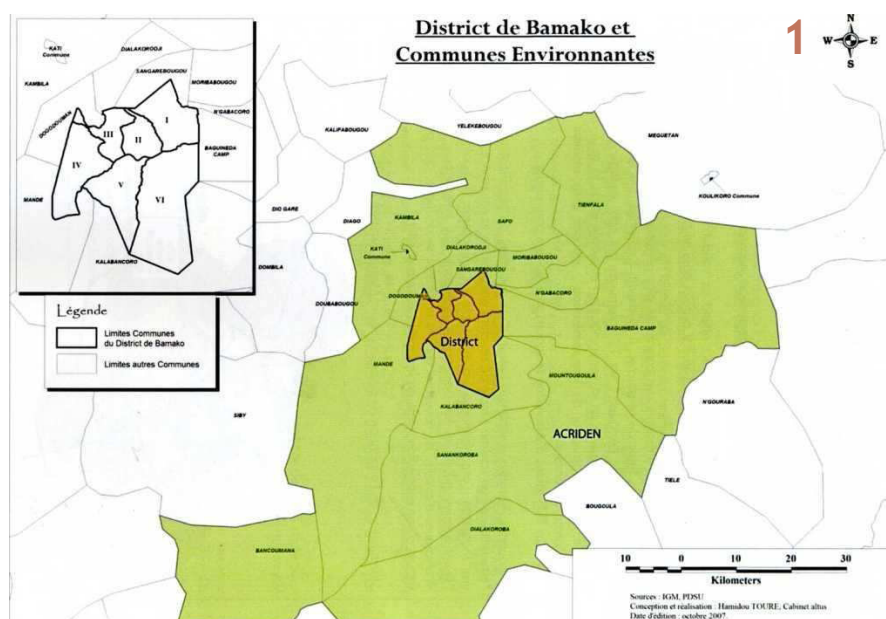
Les compétences décentralisées aux Communes sont celles relatives aux programmes de développement économique, social et culturel. En matière d'urbanisme et de gestion plus précisément, les compétences sont entre autres :

- » La protection de l'environnement.
- » Les plans d'occupation et les opérations d'aménagement de l'espace communal.
- » La gestion domaniale et foncière et l'acquisition du patrimoine.
- » La réalisation et l'entretien des équipements collectifs, dans les domaines de l'enseignement préscolaire et primaire, de la santé, de l'assainissement, du sport, des arts et de la culture.
- » Les dispensaires, maternités, hygiène publique, l'assainissement et les centres de santé communautaire.
- » Les infrastructures routières et de communication classées dans le domaine communal.
- » Le transport public et les plans de circulation.
- » L'hydraulique rurale ou urbaine.
- » Les projets de jumelage et les actions de coopération.

Les autres acteurs du territoire

- » Les administrations de mission : l'Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public pour l'Emploi (AGETIPE), l'Agence de Cession Immobilière (ACI), la Cellule de Coordination du Projet Urbain du Mali, l'AGEROUTE (Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier) et l'AGETIER (Agence d'exécution des travaux d'infrastructures et d'équipements ruraux).
- » Les services étatiques privatisés : les concessionnaires de services urbains privatisés Energie du Mali (EDM) et la SOTELMA (réseau téléphonique).
- » Les partenaires techniques et financiers au développement (les bailleurs de fonds).
- » Les groupements d'intérêt économique présents pour l'assainissement et qui s'occupent de la collecte des déchets et de leur dépôt dans les zones de transit.

- » Les associations et ONG.
- » L'Association des Municipalités du Mali créée en 2000 qui regroupe les 703 communes du pays plus la Mairie du District de Bamako.
- » Les coopérations décentralisées dont certaines se sont transformées en jumelage de coopération (Angers, Bordeaux, Lyon en France, Leipzig en Allemagne, Achkabad en Russie, Rochester aux USA, Dakar au Sénégal, Bobo Dioulasso au Burkina Faso...).
- » Les entreprises privées qui interviennent pour la réalisation et l'exécution des travaux sur la base de contrat et de plus en plus pour la définition des documents stratégiques (bureaux d'études privés).
- » Les communes environnantes qui sont devenues périurbaines et qui subissent l'étalement urbain de Bamako. Les terres les plus fertiles utilisées autrefois pour l'agriculture et le maraîchage le sont aujourd'hui pour l'habitat et subissent la spéculation foncière incontrôlée. Ces communes se sont regroupées au sein de l'ACRIDEN (Association des Communes Riveraines du District Et du Niger).

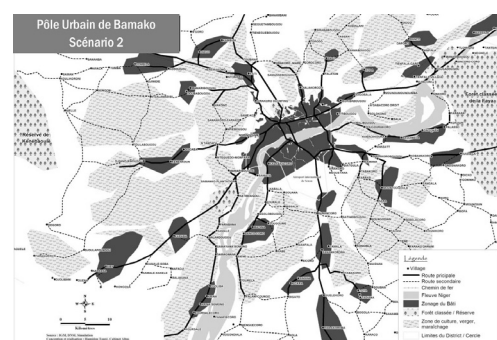
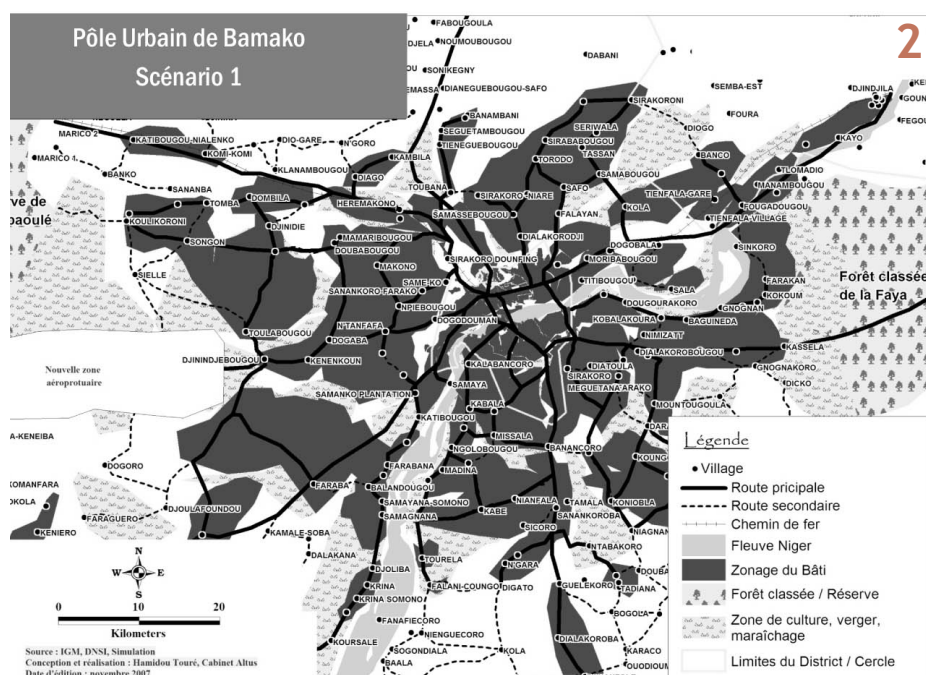


(1) Carte du District de Bamako, des communes environnantes et de l'ACRIDEN, source : Institut Géographique du Mali.
 (2) Cartes des deux scénarios envisagés dans le cadre du projet de réforme du «Grand Bamako», source : Cabinet Altus, 2007.

Deux scénarios pour le « Grand Bamako »

» Scénario 1 : le plus probable, un scénario «au fil de l'eau», d'extension en continue, sur ses franges, de la tâche urbaine. Perte des terres agricoles hautement productives et constituant des poumons d'oxygénation de la ville, incluant des coûts d'approvisionnement en produits agricoles accrus.

» Scénario 2 : un réseau urbain multipolaire, interconnecté (routes, fleuve Niger, voie ferrée), hiérarchisé et équilibré en terme de répartition des activités. Nécessite une politique volontariste et un dialogue permanent entre le centre et la périphérie.



/ Le système foncier à Bamako

Le régime foncier officiel

Le droit positif malien, hérité de la colonisation française, dispose que toutes les terres appartiennent à l'État, sauf existence explicite d'un titre de propriété.

Les terres peuvent être attribuées temporairement par la délivrance d'un permis d'habiter qui constitue simplement un droit d'usage de la terre. Il donne lieu au paiement d'une redevance annuelle et est transformable en titre définitif (titre de propriété et immatriculation) après mise en valeur de la parcelle et paiement du prix réel du terrain. Il constitue donc la première étape de la régularisation foncière.

La cession directe à l'amiable, en cas d'occupation des terres par des voies traditionnelles ou illégales, est également possible. Depuis 1992, la cession par voie d'adjudication publique à travers l'Agence de Cession Immobilière (ACI) a été mise en place pour les nouveaux lotissements : elle permet la vente aux enchères de parcelles loties et la délivrance de titres fonciers définitifs un mois après la signature de l'acte de cession.

Le Mairie du District est l'autorité compétente dans tout le périmètre urbain pour l'attribution des titres de propriété. Depuis 1993 et la décentralisation, les communes se sont également vues transmettre certaines demandes d'attribution de parcelles.

Aussi la création en 1992 de l'ACI (Agence de Cession Immobilière) avait pour objectif de mettre fin à la spéculation et aux pratiques clientélistes. Le choix d'un système de mise aux enchères des parcelles, s'appuyant sur les mécanismes du marché, devait permettre de remédier à la pénurie des parcelles et d'en récupérer le prix réel. L'ACI a aujourd'hui acquis un monopole de fait sur la vente des nouveaux lotissements et a permis une légère augmentation du nombre de titres fonciers. Néanmoins le principe de la vente aux enchères a conduit à une augmentation exorbitante des prix du foncier, qui a renforcé les inégalités dans l'attribution des parcelles.

Dans ce contexte, une grande partie de la population n'a donc d'autres choix que de se tourner vers l'offre informelle et la filière foncière coutumière, qui comble le manque de parcelles légales.

Le régime foncier coutumier

Le régime foncier coutumier est hérité des pratiques antérieures à la colonisation (possession commune du sol par un groupe). Bien qu'il ne soit pas officiellement reconnu il cohabite dans les faits avec le droit positif.

Selon la tradition, ces terres sont inaliénables et distribuées en fonction des besoins de la communauté. Le régime coutumier fait cependant l'objet d'une marchandisation croissante. Conscients des opportunités de profit et du risque d'expropriation, les détenteurs coutumiers ont participé à l'instauration d'un marché foncier parallèle alimentant les pratiques spéculatives et nourrissant l'extension de la ville illégale.

Cette ville illégale a fait naître un véritable paradoxe : s'il est impossible que l'État reconnaisse officiellement la filière coutumière qui concurrence son pouvoir, il ne peut l'éliminer, puisqu'elle apporte une réponse à la pénurie de parcelles légales.

En 1998 les quartiers spontanés représentaient environ 50% de la population.

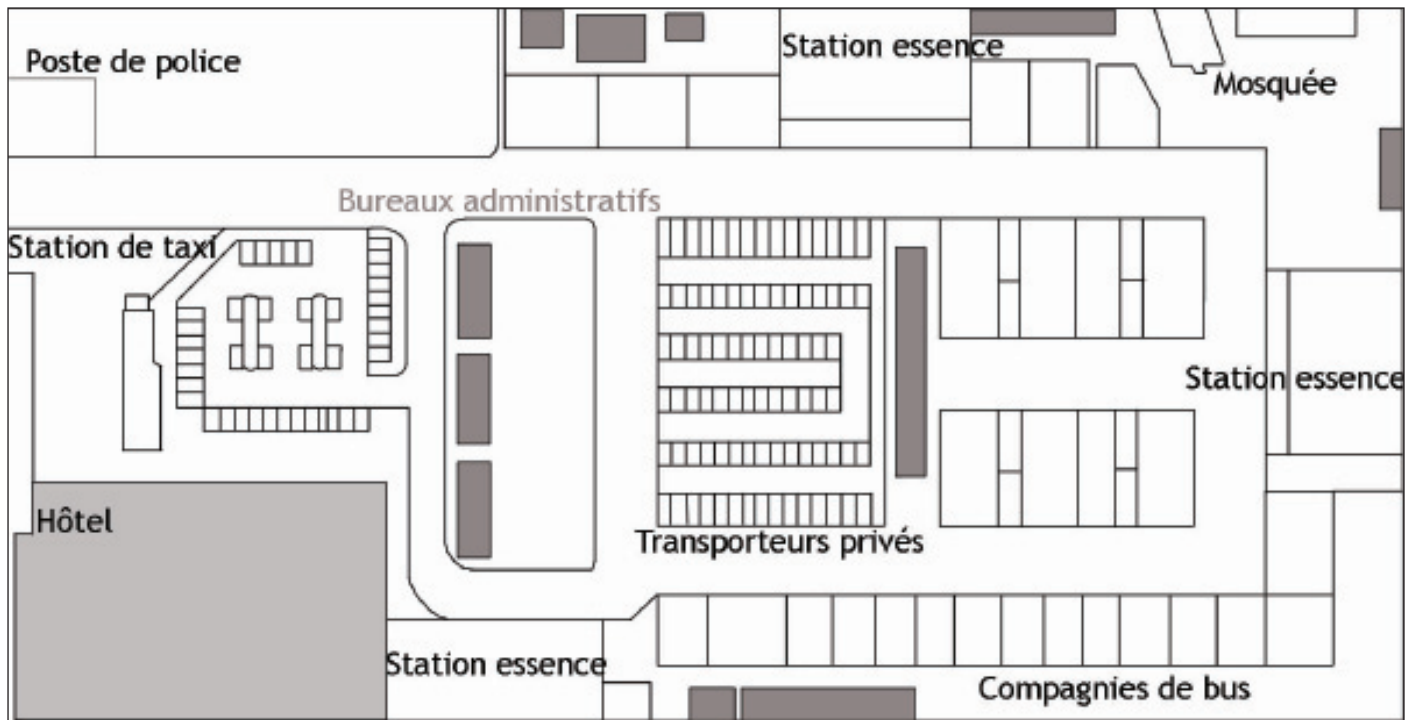
L'opération «Sauvons nos quartiers»

Lancée en 1992 par la Mairie du District, elle visait à régulariser et à réhabiliter 24 quartiers spontanés de Bamako. L'évaluation menée en 1999 dresse un bilan négatif des actions et objectifs poursuivis : la viabilisation des quartiers a été insuffisante, la spéculation foncière a exclue les populations les plus pauvres du processus de recasement et elles ont reproduit plus loin leur cadre de vie précaire.

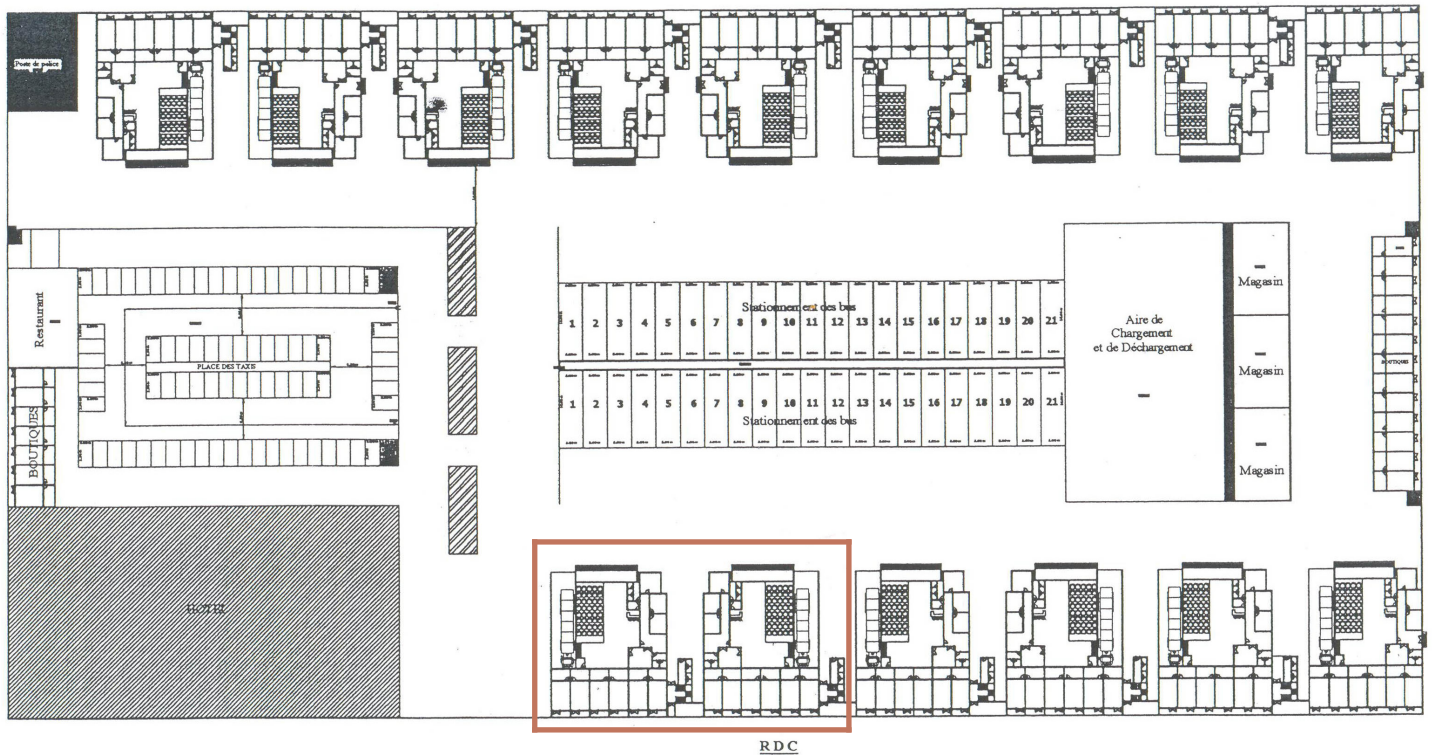
Par ailleurs il n'existe toujours pas à l'heure actuelle de cadastre pour la ville de Bamako. On peut noter que la proportion de locataires diminue lorsque l'on se rapproche des quartiers périphériques, où les terrains cessibles, légalement ou non, sont plus nombreux et moins coûteux. Ces quartiers abritent majoritairement une population de nouveaux propriétaires, qui s'y stabilisent après des périodes transitoires de location dans les quartiers centraux.

/ Plans détaillés des sites d'étude

La gare routière de Sogoniko



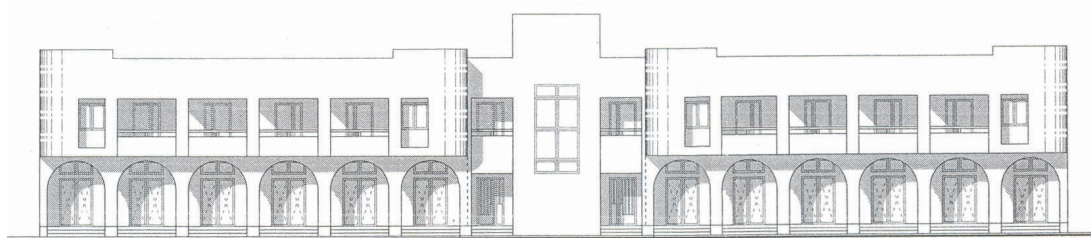
Plan de masse de la situation actuelle.



Bloc de deux modules types (cf plan détaillé page suivante).

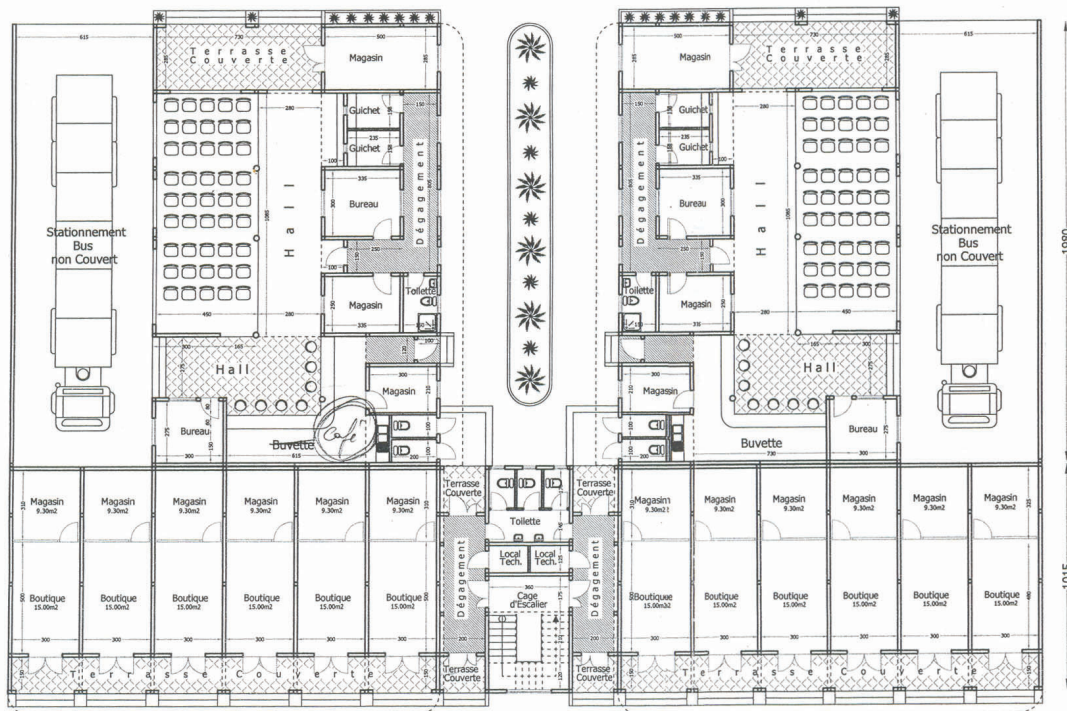
Plan de masse du projet de rénovation et d'extension de la gare routière..
Source : DRCTU.

Annexes



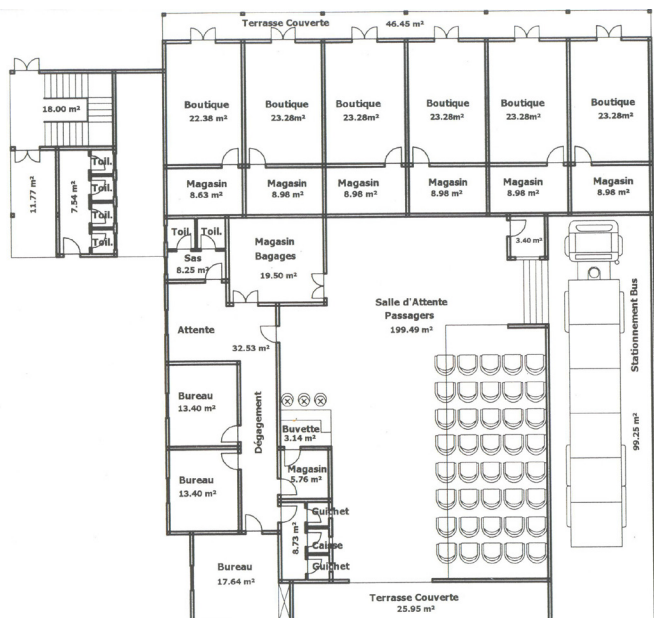
Façade Principale

1

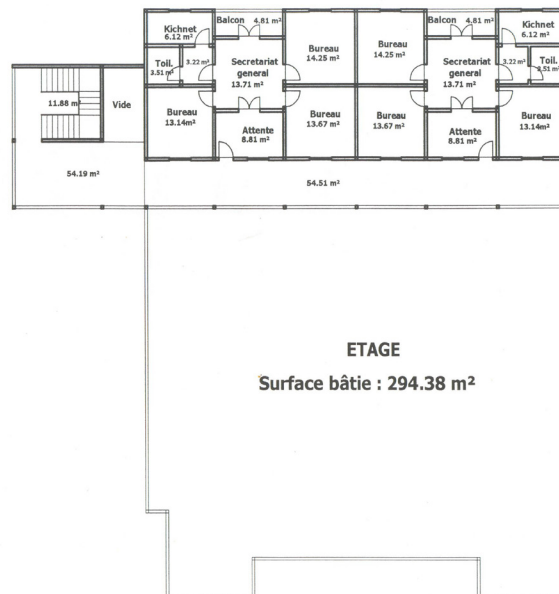


Vue en Plan -R.D.C-

2



REZ DE CHAUSSEE
Surface bâtie : 765.18 m²



ETAGE
Surface bâtie : 294.38 m²

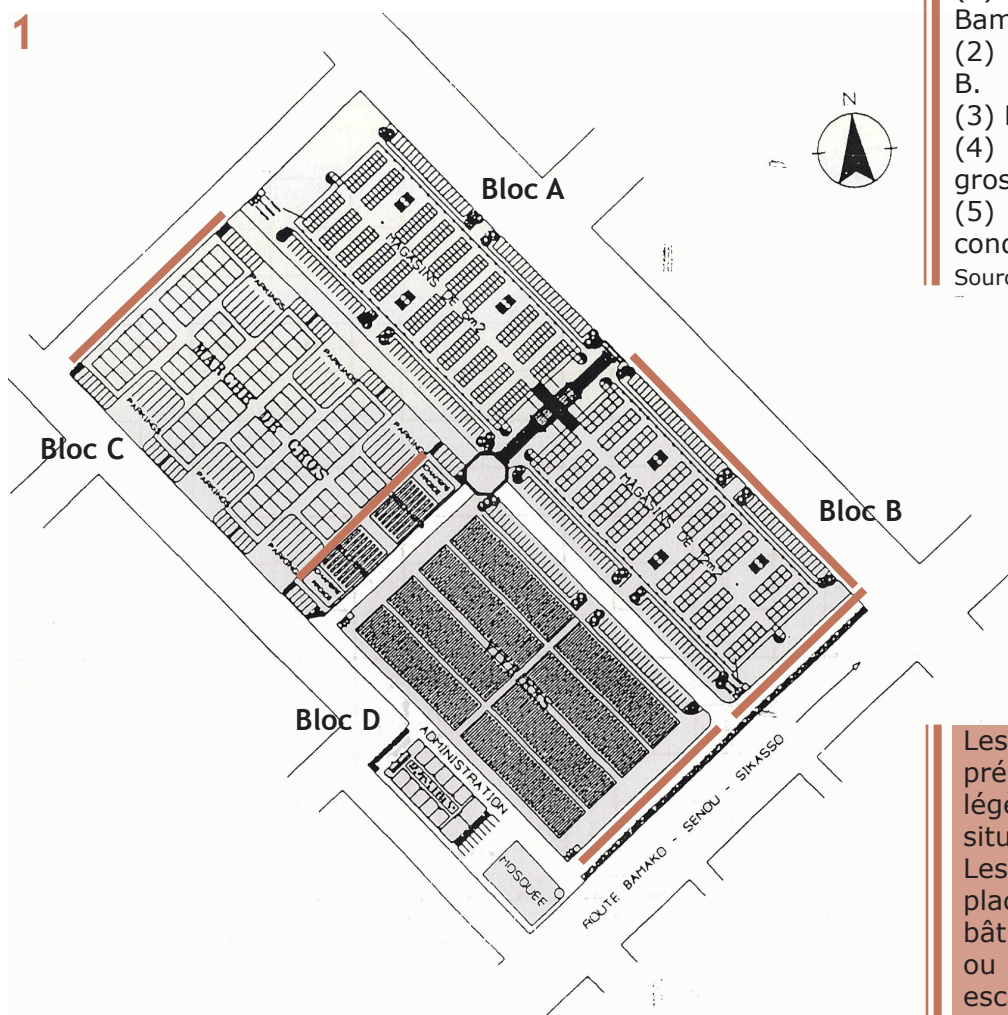
3

- (1) Élévation d'un bloc de deux modules types.
- (2) Plan d'un bloc de deux modules types.
- (3) Plan détaillé d'un module type, rez-de-chaussée et premier étage.

Source : DRCTU.

Les Halles de Bamako

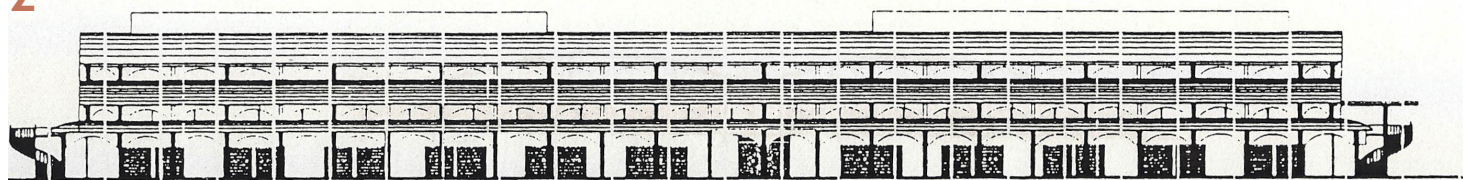
1



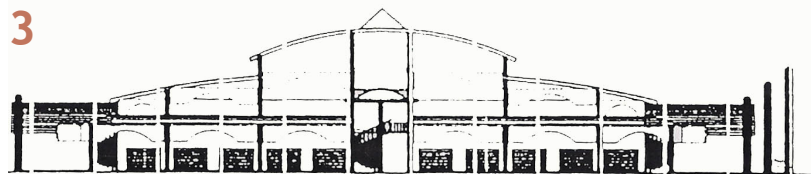
- (1) Plan masse des Halles de Bamako.
 - (2) Façade longue des blocs A et B.
 - (3) Façade large des blocs A et B.
 - (4) Façade large du marché de gros bloc C.
 - (5) Façade large du marché de condiments bloc D.
- Source : DRUH.

Les plans et élévations présentés sur cette page sont légèrement différents de la situation actuelle des Halles. Les escaliers en colimaçon placés aux extrémités des bâtiments n'ont pas été réalisés ou ont été remplacés par des escaliers droits.

2



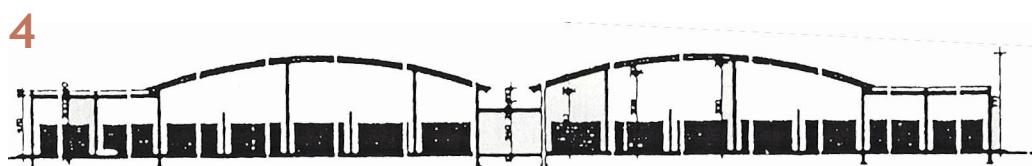
3



4



4



5



Annexes

La colline de Badalabougou

Carte topographique et d'état des lieux du domaine universitaire sur la colline de Badalabougou.

Source : Direction Nationale des Domaines et du cadastre, 2005.

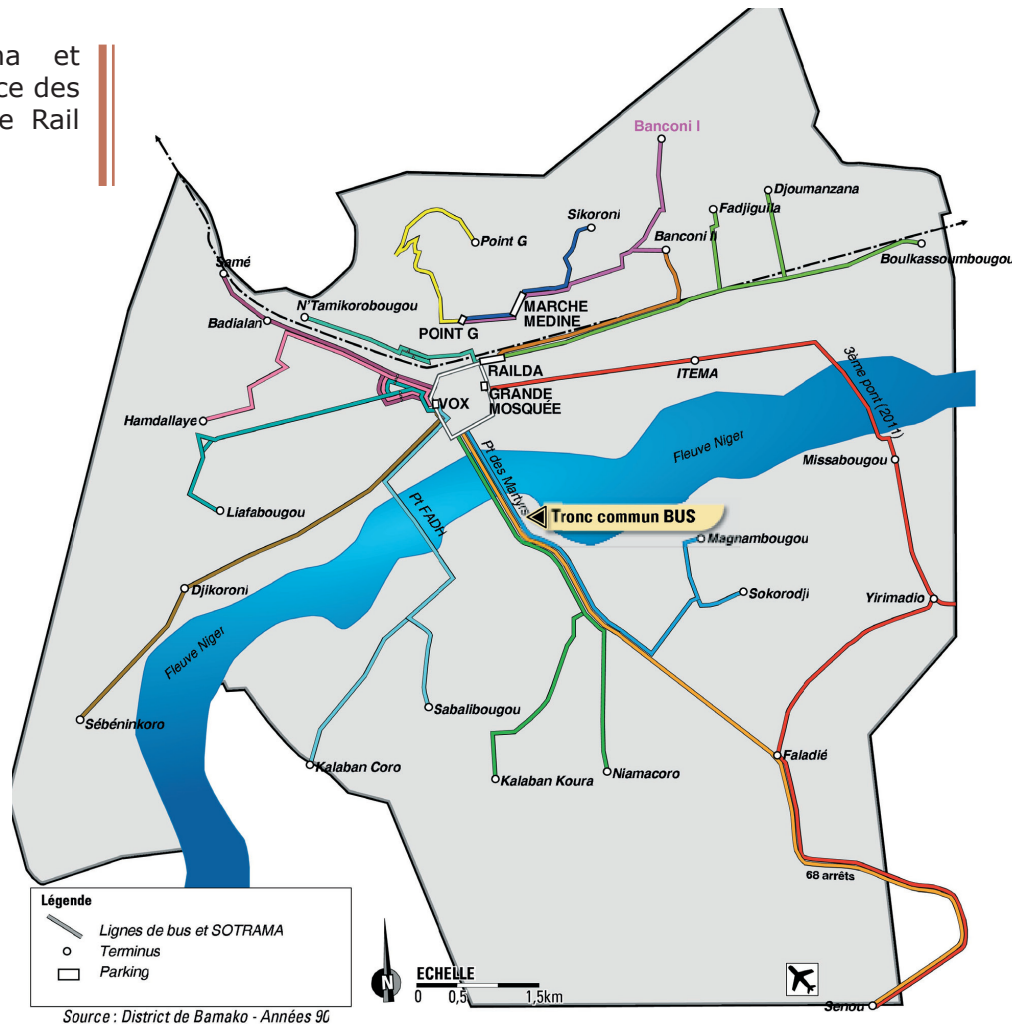
-  Poteau électrique B.T.
-  Poteau téléphonique
-  Fleurs / Espace vert
-  Hangar/ Véranda
-  Caniveau / Fossé
-  Haut Talus
-  Voierie
-  Château d'eau



Le Rail Da

Plan du réseau Sotrama et illustration de la convergence des transports collectifs vers le Rail Da.

Source : DRCTU.



/ Abréviations

Par ordre alphabétique :

ACI : Agence de Cession Immobilière.
ACRIDEN : Association des Communes Riveraines du District et du Niger.
ADEME : Agence de Développement et de Maîtrise de l'Énergie (France).
AFD : Agence Française de Développement.
AGEROUTE : Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier.
AGETIPE : Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public pour l'Emploi.
AGETIER : Agence d'exécution des travaux d'infrastructures et d'équipements ruraux.
AMADER : Agence Malienne pour le Développement de l'Énergie Domestique et de l'Électrification Rurale.
ANGEM : Agence Nationale de Gestion des Stations d'Épuration du Mali.
ANICT : Agence Nationale d'Investissement des Collectivités Territoriales.
AOTU : Autorité Organisatrice des Transports Urbains.
ATT : Amadou Toumani Touré, Président de la République du Mali.
BAD : Banque Africaine de Développement.
BHM : Banque de l'Habitat du Mali.
BIDC : Banque d'Investissement et de Développement de la CEDEAO.
BIM : Banque Internationale pour le Mali.
BOAD : Banque Ouest-Africaine de Développement.
BUC : Bibliothèque Universitaire Centrale.
BUPE : Brigade Urbaine de Protection de l'Environnement.
CAN : Coupe d'Afrique des Nations (elle s'est déroulée en 2002 au Mali).
CEDEAO : Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest.
CETAC : Cellule Technique d'Appui aux Communes.
CMLN : Comité Militaire de Libération Nationale.
CNO, CRO, CLO : Comité National, Régional, Local d'Orientation.
CTAC : Cellule Technique d'Appui aux Communes.
CTSP : Comité de Transition pour le Salut du Peuple.
DNSI : Direction Nationale des Statistiques et de l'Informatique.
DRCTU : Direction de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains.
DRUH : Direction Régionale de l'Urbanisme et de l'habitat.
DSUVA : Direction des Services Urbains de Voirie et d'Assainissement.
EDM : Electricité du Mali.
ENA : Ecole Nationale d'Administration.
ENS : Ecole Nationale Secondaire.
ENSup : Ecole National Supérieure
FAST : Faculté des Sciences et Techniques.
FCFA : Francs CFA.
FLASH : Faculté des Langues Arts et Sciences Humaines.
FSJP : Faculté des Sciences Juridiques et Politiques.
FSEG : Faculté des Sciences Economique et de Gestion.
GCC : General Company for Construction, société de construction libyenne.
GIE : Groupement d'Intérêt Economique.
GTZ : Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (société allemande de coopération internationale).
ha : hectare
IGM : Institut Géographique du Mali.
ISFRA : Institut Supérieur de Formation et de Recherche Appliquée.
IUG : Institut Universitaire de Gestion.
KfW-Entwicklungsbank : Kreditanstalt für Wiederaufbau, banque de développement allemande.
MATCL : Ministère de l'Administration Territoriale et des Collectivités Locales.
OMS : Organisation Mondiale de la Santé.
ONG : Organisation Non-Gouvernementale.
ONU : Organisation des Nations Unies.
ORTM : Office Régional de Radiodiffusion et de Télévision du Mali.
PACUM : Projet d'Appui aux Communes Urbaines du Mali.
PADUB : Projet d'Assainissement et de Développement Urbain de Bamako.
PDES : Projet pour le Développement Economique et Social.
PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement.

PSDU : Plan Sectoriel de Développement Urbain.
PST 2 : Plan Sectoriel des Transports 2.
PUM : Projet Urbain du Mali.
PUS : Plan Sectoriel d'Urbanisme.
RCFM : Régie des Chemins de Fer du Mali.
SDA : Schéma Directeur d'Assainissement.
SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.
SDU : Schéma Directeur d'Urbanisme.
SDVM : Stratégie de Développement des Villes du Mali.
SICG : Société Ivoirienne de Conception et de Gestion
SIG : Système d'Information Géographique.
SIVOM : Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple.
SOMAGEP S.A : Société Malienne de Gestion de l'Eau Potable.
SONATEL : Société Nationale de Communication du Sénégal.
SNV : Netherlands development organisation, coopération néerlandaise.
SONATUR : Société Nationale d'Aménagement des Terrains Urbains.
SOTELMA : Société de Télécommunication du Mali.
UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine.
UNICEF : United Nations of International Children's Emergency Fund (Fond des Nations Unies pour l'enfance).
USAID : Agence des Etats-Unis pour le Développement International.

/ Bibliographie

Par thématique :

Documents ressources transversaux

Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNTED), Plan stratégique du développement du District de Bamako, gouvernance locale, Pauvreté et partenariat dans le District de Bamako, Tome I : Diagnostic stratégique (rapport provisoire), novembre 2001.

IEP de Rennes - MASTER ISUR, Rapport intermédiaire «Ville de Bamako, Mali », janvier 2005.

Gouvernorat du district de Bamako, Rapport de prise de fonction, Juliette Coulibaly-Paradis, mai 2005.

Sébastien Philippe, Une Histoire de Bamako, Editions Grandvaux, 2009.

AFD-Mairie du District, Cahier du participant du premier Forum de Développement Urbain, février 2010.

ISTED, « Appui à la gouvernance locale dans la zone de solidarité prioritaire », Etude sur les pratiques de gouvernance urbaine, Etude de cas : Mali, Moussa Touré (DELTAC) et Juliette Coulibaly-Paradis (ESIAU), juin-juillet 2009.

Ministère du logement, des affaires foncières et de l'urbanisme, Stratégie de Développement des villes du Mali (SDVM), Adoptée par le Gouvernement le mercredi 28 Janvier 2009.

Ville de Strasbourg-Ville de Bamako, Tramway de la Ville de Bamako, Etude de faisabilité, SERUE Ingénierie, Nogha Consulting, Transitec Ingénieurs-Conseils, octobre 2009.

Séminaire de rentrée des acteurs de la coopération française au Mali, Gouvernance et développement urbain « BAMAKO 2030 », Juliette Coulibaly-Paradis, décembre 2010.

Le Mali

Sites Internet de la Banque Mondiale : www.banquemondiale.org/mali.

Site internet du PNUD : <http://www.undp.org/ml/>.

Site Internet Statistiques Mondiales : www.statistiques-mondiales.com/mali.htm.

Wikipédia : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Mali>.

Aménager le territoire

Banque Mondiale, Développement des villes maliennes, Enjeux et priorités, Série Documents de travail de la Région Afrique No. 104/b, Septembre 2007.

Ministère du logement, des affaires foncières et de l'urbanisme, Quatrième Projet Urbain du Mali, note technique de présentation, juin 2009.

Portrait urbain de Bamako

J. Aloko-N'Guessan, A.Diallo et K.H. Motcho, Villes et organisation de l'espace en Afrique, éditions Karthala, 2010.

Annexes

Monique Bertrand, De Bamako à Accra, Mobilités urbaines et ancrages locaux en Afrique de l'Ouest, éditions Khartala, 2011.

Le Mali, collection «Atlas de l'Afrique», éditions du Jaguar, Groupe Jeune Afrique, 2010.

Dynamiques urbaines à l'œuvre

DRCTU, étude d'avant projet relative à la réalisation d'un «port sec», 2005.

Mairie du District, Plan d'actions du premier forum de développement urbain de Bamako, avril 2010.

Article « Complexe commercial de Bamako : bientôt la fin des travaux », Journal du Mali, 12/03/2011, <http://www.journaldumali.com/article.php?aid=2866>.

Article « Centre commercial de Bamako, le joyau sera prêt avant septembre 2010 », Bamanet, 08/10/2009, <http://www.bamanet.net/index.php/actualite/info-matin/5641-centre-commercial-de-bamakole-joyau-sera-pret-avant-septembre-2010-.html>.

Article « Aménagement des berges du Niger: le chantier de la discorde », Malikounda, 11/08/2004, <http://www.malikounda.com/Societe/Amenagement-des-berges-du-Niger-le-chantier-de-la-discorde.html>.

Article « Aménagement du fleuve Niger à Bamako, Les berges désormais masquées », Afribone, 15/02/2006, <http://www.afribone.com/spip.php?article2972>. Article « Berges du Niger à Bamako : la belle corniche », L'essor, 17/09/2007, <http://www.maliweb.net/category.php?NID=22127>.

Article « Monument du cinquantenaire : les pieds dans le Niger, la tête dans le ciel », ORTM, 11/08/2010, <http://www.ortm.ml/site/?p=622>.

Article «Bamako-Ségou : l'autoroute qui va tout changer », Bamanet, 26/10/2010, <http://www.bamanet.net/index.php/actualite/essor/11713-bamako-segou--lautoroute-qui-va-tout-changer.html>.

Article « Projet d'autoroute Bamako-Ségou : les travaux seront lancés le lundi prochain », L'Indicateur Renouveau, 21/10/2010, <http://www.maliweb.net/category.php?NID=66384>.

Article « Futur pont de Koulikoro : la concrétisation du partenariat public-privé », Malikounda, 17/01/2007, <http://www.malikounda.com/Economie/Futur-pont-de-KoulikoroLA-CONCRETISATION-DU-PARTENARIAT-PUBLIC-PRIVE.html>.

Article « Hôpital du Mali : à la pointe des soins de santé », L'Essor, 24/09/2010, <http://www.bamanet.net/index.php/actualite/essor/11162-hopital-du-mali--a-la-pointe-des-soins-de-sante.html>.

Article « Cité universitaire de Kabala : la chantier est lancé », L'Essor, 21/04/2010, <http://www.essor.ml/photo/article/cite-universitaire-de-kabala-le>.

Article « Station de pompage de Kabala : 113 milliards de FCFA pour l'eau potable à Bamako », 05/05/2010, http://www.google.com/search?sourceid=ie7&q=Station+de+pompage+de+Kabala+%3A+113+milliards+Fcfa+pour+l%27eau+potable+%C3%A0+Bamako&rls=com.microsoft:fr:IE-SearchBox&ie=UTF-8&oe=UTF-8&rlz=117ACPW_frFR363FR363.

Article « Parlement de l'Uemoa : 14 milliards pour le siège de Bamako », Malijet, 20/08/2010, http://www.malijet.com/actualite_de_la_nation_malienne/parlement_de_l_uemoa_14_milliards_pour_le_si_ge_de_bamako.html.

Article « Parlement de l'UEMOA : le siège sera à la hauteur de la mission », site internet de la Primature, 22/02/2010, http://www.primature.gov.ml/index.php?option=com_content&view=article&id=3813%3Aparlement-de-luemoa--le-siege-sera-a-hauteur-de-mission&catid=5&Itemid=100037.

Services urbains

Présentation Power Point DSUVA, Gestion des déchets solides dans le District de Bamako, Plate-forme des partenaires de Bamako à Angers, mai 2011.

European Investment Bank, termes de référence du Schéma Directeur pour l'approvisionnement en eau potable de Bamako.

Réseau Carbone, la finance carbone, mise en contexte et intervention du réseau carbone, mai 2011.

Présentation Power Point DRCTU, Mobilité urbaine dans le District de Bamako, Plate-forme des partenaires de Bamako, Angers mai 2011.

Groupement Kittelberger Consult et Uniconseils, en collaboration avec SETA, rapport de synthèse du schéma directeur et programme de drainage des eaux pluviales et d'assainissement des eaux usées du District de Bamako, octobre 2008.

DRCTU, Etude sur la sécurité routière dans le District de Bamako, 2010.

Public, 29/04/2008, http://www.malijet.com/education_et_formation_au_mali/campus_universitaire_de_la_colline_de_badalabougou_infernale_est.html?print.

Portrait des bamakois

Bakar N'Diaye, « Les castes au Mali », collection d'hier, 1970.

Bakar N'Diaye, « Contribution à la connaissance des us et coutumes du Mali », Editions Jamana, 1997.

Dieudonné Ouedraogo et Michel Piché, « L'insertion urbaine à Bamako », Editions Karthala, 1995.

Site Internet TV5 Monde, Cultures du monde, rubrique Bamako, http://www.tv5.org/TV5Bamako/fs_homepage_flash.htm

Blog Toubabou à Bamako, <http://mali.blogs.liberation.fr/helsens/>

Sites d'études

DRCTU-Cabinet d'architecture ALDI, Synthèse de l'étude d'avant-projet sommaire pour le projet de rénovation et d'extension de la gare routière de Sogoniko, 2007.

Article « Réhabilitation imminente de l'autogare de Sogoniko : La Mairie du District demande aux occupants de rejoindre incessamment les Halles de Bamako », Maliweb, 05/09/2008, <http://www.maliweb.net/category.php?NID=35224>.

Article « Halles de Bamako : à qui sont ces nombreux bars restaurants ? », Malijet, 14/08/2011, http://www.malijet.com/les_faits_divers_au_mali/coup_de_pied_halles_de_bamako_a_qui_sont_ces_nombreux_bars_rest.html.

Article « Campus universitaire de la colline de Badalabougou : Infernale est la vie des étudiants », Le

/ Entretiens réalisés et personnes ressources

Monsieur Djibril Sidibe, Directeur de la Direction de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains du District de Bamako.

Monsieur Modibo Zerbo, Adjoint du Directeur de la Direction de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains du District de Bamako.

Monsieur Oumar Konate, Directeur de la Cellule Technique d'Appui aux Communes du District de Bamako.

Monsieur Amadou Konake, Directeur de la Direction des Services Urbains de Voirie et d'Assainissement du District de Bamako.

Monsieur Nianon Sanogo, Directeur de la Régie autonome des marchés du District de Bamako.

Monsieur M'Baye Ba, Administrateur-gestionnaire des Halles de Bamako à la Régie autonome des marchés du District de Bamako.

Monsieur Brahim Mariko, Administrateur territorial et conseiller juridique de la Mairie du District de Bamako.

Monsieur Bassy Diarra, Assistant de la Direction du Jumelage et de la Coopération Décentralisée de la Mairie du District, Responsable du projet Développement Urbain.

Monsieur Amadou Maïga, Directeur de la Direction Régionale de l'Urbanisme et de l'Habitat du District de Bamako.

Madame Juliette Coulibaly-Paradis, Conseillère du Gouverneur du District de Bamako.

Monsieur Sélou Keita, Conseiller technique du Ministre des maliens de l'extérieur, anthropologue.

Monsieur Malick Kassé, Chef de division études et planification à la Direction National des Transports.

Monsieur Imirane Touré, Directeur de la Direction Nationale des domaines et du cadastre.

Monsieur Mamadou Karambe, Chef de la division formalité des entreprises à la CCI.

Monsieur Adama Diarra, Informaticien à la CCI.

Monsieur Mansa Makan Diabate, Secrétaire Général du rectorat de l'université de Bamako.

Monsieur Nafou Ouattare, Directeur de la section patrimoine du rectorat de l'université de Bamako.

Monsieur Moussa Touré, Professeur de géographie à l'ENS de Bamako, Doctorant en géographie urbaine et sociale, Directeur du Laboratoire d'études et de recherche Espace-Société Aménagement (ESA).

Monsieur Amidou Magassa, Socio-économiste, Consultant au SERNES (Service d'Experts pour les Ressources Naturelles et l'Environnement au Sahel).

Annexes

Monsieur Sébastien Philippe, Architecte DPLG, Directeur de l'agence d'architecture EDIFICARE, Auteur d'Une histoire de Bamako (2009).

Monsieur Abdoulaye Konate, Directeur Général du Conservatoire des Arts et Métiers Multimédia Balla Fasseké Kouyaté.

Monsieur Abdoulaye Deyoko, Directeur de l'ESIAU (Ecole Supérieure d'Ingénierie d'Architecture et d'Urbanisme).

Monsieur Harouna Traoré, Architecte, Enseignant à l'ESIAU, Chercheur.

Monsieur Amadou Ségou Nimaga, aspirant ingénieur, agence CADAU, Responsable technique sur le chantier de la cité universitaire de Kabala.

Monsieur Yaya Coulibaly, Artiste marionnettiste.

Fatim, la vendeuse de mangue - Kassim, notre colocataire - Abdoul, stagiaire à la Mairie du District de Bamako - Adja, nièce de Bassy Diarra - Madita, assistante ressources humaines de la Mairie du District de Bamako - Nos voisins - Les étudiants de 4ème année de l'ESIAU.



