



HAL
open science

Les systèmes d'organisation des transports urbains à Bamako

Abdoulaye Tounkara

► **To cite this version:**

Abdoulaye Tounkara. Les systèmes d'organisation des transports urbains à Bamako. 1987. halshs-00629563

HAL Id: halshs-00629563

<https://shs.hal.science/halshs-00629563>

Submitted on 6 Oct 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



SCAURE

Service de Coordination
des Administrations
et Universités
pour la Recherche et les Etudes

**LES SYSTEMES D'ORGANISATION
DES TRANSPORTS URBAINS
A BAMAKO**

TOUNKARA Abdoulaye

MAI 1987

I. LE CONTEXTE DE L'ETUDE.

Dans l'organisation des transports urbains de personnes, l'expérience de plusieurs villes des pays en voie de développement soulève des questions sur le rôle du secteur privé. Voici encore quelques années, toutes les analyses portaient sur la coexistence entre un secteur structuré et un secteur dit informel. On s'accordait alors à penser que les pays en voie de développement pouvaient organiser des transports publics urbains à l'image de ce qui se passait dans les pays développés, tout le problème étant de comprendre ou plutôt de faire en sorte que le secteur privé puisse se développer sans entraves. Cette idée n'est plus partagée aujourd'hui. Certains pensent que la recherche de solutions locales individualisées aux problèmes de transport permet de répondre au manque de moyens financiers des autorités publiques. D'autres sont d'avis qu'il faut encourager le développement d'un secteur privé, mais uniquement lorsqu'il s'agit des entreprises de grande dimension dont l'activité portera sur des réseaux à forte rentabilité.

Il semble acquis aujourd'hui que cette politique de développement du privé est celle qui est encouragée par de nombreuses institutions notamment la Banque Mondiale. Les principales raisons tiennent tout aussi bien à la faiblesse des moyens financiers des autorités publiques, comme à l'incitation au développement du privé.

La ville de Bamako avec son système de transport urbain constitue un cas intéressant pour aborder divers aspects de ce débat. Ces questions y sont du reste à l'ordre du jour vu la place que prend l'accroissement de la ville, dans la préoccupation des autorités administratives. Le développement du secteur privé notamment avec l'expérience des duruni et l'échec des transports publics, fournissent par bien des aspects des éléments qui permettent de mesurer la validité de toutes les recommandations portant sur le débat public-privé.

Ce document fournit des éléments de réflexion à travers les événements de ces 20 dernières années, en accordant une place particulière à l'organisation des transports urbains de personnes. Aucune opposition n'est faite entre secteur informel et secteur conventionnel, afin d'éviter de masquer le processus de développement du secteur privé à travers l'expérience des Duruni (1). Il ne sera pas question non plus d'énumérer les nombreuses difficultés du système des transports urbains et leurs éventuelles solutions. Par contre, l'observation, la collecte des données sont à la base de notre démarche avec toutefois comme première préoccupation, l'explication des différentes formes d'organisation et de leur genèse. Pour y parvenir nous avons mis l'accent sur l'aspect historique du transport urbain dont l'analyse permet d'avoir un degré d'explication plus élevé.

1. On les appelait initialement "dourou-dourou-ni"

Cette manière d'opérer n'est pas exempte de difficultés lorsqu'on sait que tous les acteurs du système abordent la question des transports en se référant aux problèmes qu'ils rencontrent. Aussi il serait plus opportun de poser quelques questions qui pourraient chacune donner lieu à plus vaste développement:

- peut on véritablement parler de crise de transport à Bamako ? Plus précisément, la situation actuelle n'est-elle pas l'idéale pour certains ? S'il y a crise, quelle en est sa nature profonde? Quels en sont les déterminants?;
- si l'on convient, comme tous les opérateurs et usagers des transports collectifs le reconnaissent, qu'il y a véritablement un problème de déplacement (2), la solution réside-elle dans la seule réorganisation et la maîtrise des transports urbains. Ne s'agit-il pas là d'une vision partielle pouvant mener à une solution fautive d'un problème pourtant réel?

Fruit d'une mission d'étude, ce rapport n'a pas pour objet de répondre à ces interrogations dans l'immédiat mais de présenter des éléments permettant de mieux comprendre la situation actuelle afin de révéler des aspects qui pourraient être approfondis.

La première partie du document sera consacrée à la présentation de la ville de Bamako. Les différents aspects de cette ville qui seront abordés visent à montrer combien la forme urbaine et celle de la voirie sont mêlées. Nous examinerons par ailleurs les différents modes de transport ainsi que leurs caractéristiques principales.

Dans une deuxième partie, nous traiterons des transports collectifs, ainsi que de leur organisation spatiale. L'accent sera mis sur leur historique, notamment pour expliquer la persistance du secteur privé. En fin nous traiterons de l'intervention de l'Etat à travers le cadre réglementaire et les différents organismes intervenant dans le domaine des transports urbains de personnes.

La troisième partie sera consacrée aux systèmes d'organisation: en partant d'une description de l'activité des transports, nous traiterons des rapports qui s'établissent entre les acteurs, comme étant à la base des formes d'associations qui se mettent en place pour la défense de leurs intérêts.

2. Cf. DEMBELE (A.D.), *Représentant de l'ONT auprès du District de Bamako. in " Note sur les problèmes de transport urbain dans le District de Bamako". Février 1986.*

" Aussi sommes nous obligés de reconnaître qu'il y a des problèmes et que ces problèmes constituent un handicap sérieux au développement et à l'organisation des transports urbains du District de Bamako. Ces problèmes sont de plusieurs sortes allant de l'état des infrastructures routières à la vétusté des moyens de transport, en passant par les coûts d'exploitation, la pénurie des pièces de rechanges et leur prix exorbitant, la faiblesse des tarifs en vigueur, l'organisation du trafic interne, la gestion des gares routières et des parkings, les problèmes juridiques de certaines institutions relatives au domaine des transports, etc...etc...

II. PRINCIPALES PHASES DE L'ETUDE.

2.1. Le questionnaire.

Le questionnaire (Cf. Annexe) ayant servi à la collecte de certaines informations de ce document était destiné à deux types d'acteurs: les conducteurs et les propriétaires de véhicules de transport collectif. Au cours de l'entretien, seuls les conducteurs propriétaires de leurs véhicules repondaient à toutes les questions afin de mieux appréhender l'ensemble de leur activité. Pour chacune de ces catégories d'acteurs, les questions portaient sur trois parties:

- le **service**: matériel roulant, description de l'activité, connaissance du réseau;
- la **réalisation**: les interrogations portaient sur le conducteur ou le propriétaire, la réglementation du transport, l'organisation de la profession (en particulier les diverses associations), ainsi que les relations entre chauffeurs et propriétaires en précisant les diverses formes de contrats;
- le **financement**: ce dernier aspect devait nous renseigner sur les divers circuits de financement ainsi que les modes de gestion des véhicules.

Ces trois points regroupaient l'ensemble de nos préoccupations notamment l'aspect du financement pour un approfondissement ultérieur au cours de nos travaux de recherche.

Les entretiens se sont révélés très délicates, à cause de leur durée qui dépendait de la rotation des véhicules. Si les acteurs ont une méfiance à donner des chiffres sur leurs activités, ils consentent bien à entreprendre des "discussions à bâton rompu" lorsque les propos ne sont pas enregistrés. Partout où nous sommes passés, les représentants des Syndicats nous ont réservés le meilleur accueil montrant aussi leur intérêt à la connaissance de leur activité. Aussi, l'entretien individuel fut délaissé au profit de l'entretien collectif, car les réponses des acteurs étaient invariablement les mêmes, ce qui n'est que le signe d'un même comportement.

2.2. La recherche documentaire.

Il s'agit en particulier de consulter sur place les différents travaux sur les transports urbains. L'absence de données sur l'activité des transports est suffisamment soulignée dans ce travail. Cela provient du fait qu'il n'existe pas encore d'organisme centralisant tous les travaux portant sur le sujet. Par conséquent, la recherche fut menée auprès de plusieurs organismes susceptibles chacun de nous informer sur les aspects qui nous intéressent. Nous limiterons leur liste à ceux qui sont les plus spécialisés sur le sujet.

Les grandes écoles du Mali, l'ENA (Ecole Nationale d'Administration) et l'ENSUP (Ecole Normale Supérieure) disposent dans leurs Bibliothèques respectives des travaux de fin d'étude des étudiants portant sur des aspects intéressant la ville et l'organisation des transports. En consultant certains de ces documents, nous nous sommes fait une idée de l'évolution des transports ainsi que des problèmes qui les caractérisent. Nous avons par ailleurs pu bénéficier de la bonne coopération des membres du personnel enseignant que nous avons rencontrés, ainsi que les responsables des services de documentation.

Une recherche documentaire fut menée auprès des services administratifs, notamment l'ONT dont le Directeur M. Mory SIDIBE nous a mis en contact avec l'ensemble du personnel s'occupant du transport urbain. Durant tout notre séjour, M.SISSOKO et l'ensemble de ses collaborateurs (la liste est suffisamment longue et nous risquons de prêcher par omission) nous ont suffisamment aidé par leurs conseils et ont mis à notre disposition les documents sur l'activité des transports urbains dont ils disposaient au centre de documentation. Qu'ils trouvent ici toute notre reconnaissance.

2.3. Les entretiens avec les opérateurs des transports.

Les entretiens avec les opérateurs des transports urbains furent de loin les plus fructueux. Un guide d'entretien devait à l'origine servir pour la discussion avec les responsables administratifs et syndicaux. Le principal enseignement réside dans l'énumération des difficultés ainsi que des solutions techniques envisagées.

Compte tenu du caractère général des réponses que nous obtenions, la collecte de données fut orientée vers une analyse de la situation ainsi que les perspectives. Trois catégories d'opérateurs furent contactées: les responsables administratifs (Cf. ci-dessus) les responsables syndicaux ainsi que les responsables de coopératives et d'établissements de transport.

PREMIERE PARTIE : LE CADRE DE L'ETUDE

CHAPITRE I. PRESENTATION DU DISTRICT DE BAMAKO.

Bamako est la seule grande ville du Mali. Elle s'étale sur les deux rives du fleuve Niger, dans la vallée située entre les falaises des monts Mandingues au Nord et les reliefs montagneuses (Tienkoulou, Dougakoulou) au Sud.

Capitale du Mali elle regroupe de ce fait toutes les grandes institutions administratives et financières du pays. C'est enfin la Capitale économique: en 1978, sur les 72 entreprises industrielles du pays, 55 étaient localisées à Bamako. Dans le domaine des activités artisanales, 16.600 des 34.700 établissements que compte le pays sont bamakois.

Plus de la moitié des dépenses de fonctionnement de l'Etat sont effectuées à Bamako. Leur importance relative s'explique par le poids de l'Administration Centrale dans le total ainsi que la présence dans la Capitale des établissements ayant une fonction nationale.

En 1979, une Ordonnance a regroupé la Commune urbaine et les 20 villages limitrophes en une entité territoriale, le District. L'autorité supérieure du District est le Gouverneur (du District). La ville est divisée en 6 Communes placées chacune sous la responsabilité d'un Maire. Le District compte actuellement 40 quartiers et 10 villages isolés (Cf Tableau N°2). La population de ces villages est estimée à 30.000 environ (données 1983).

Bamako est un pôle d'attraction, car pour bien des migrants, la ville est un lieu de promotion sociale par l'accès au salariat et aux équipements. Ainsi depuis 1960, la ville ne cesse de s'aggrandir tant sur le plan spatial que démographique.

1.1. Evolution démographique.

En 1983, la population du District de Bamako était estimée à 675.000 habitants. Par rapport au Recensement de 1976, cela représentait un accroissement de 7% par an, dont 3,3% d'accroissement naturel et 3,7% celui du flux migratoire.

L'évolution de la population au cours d'un siècle est représentée par le tableau ci-dessous.

Tableau N°1. Evolution de la population de Bamako.

Dates.....	population
1881.....	2.500
1908.....	8.000
1915.....	8.734
1935.....	21391
1945.....	37.000
1958.....	76.000
1960.....	120.000
1966.....	161.000
1976.....	419.200
1983.....	675.000

Ainsi donc, de 1960 à 1983, la population a été multipliée par 5 environ. La part du flux migratoire est importante dans cette évolution, plus de 15.000 habitants affluent tous les ans à Bamako, et 23% de la population y résident depuis moins de 7 ans. En 1976, aucune autre ville du Mali ne comptait plus de 100.000 habitants. Bamako concentre 40% environ de la population urbaine du Mali.

Parmi les principales caractéristiques de la population on peut citer: la taille de la famille (7,2 personnes en moyenne), et la jeunesse de la population (environ 55% des habitants ont moins de 20 ans).

On estime à 23% le taux d'activité (3). Mais le taux d'activité réel dans la tranche 15-65 ans est de 40% environ. L'afflux de la population rurale (consécutif à la sécheresse de 1974) a contribué à accroître le taux de chômage car tous les nouveaux arrivants ne peuvent trouver un emploi dans les secteurs productifs de la ville dont l'offre reste limitée. On trouve là l'explication du nombre élevé de petites activités peu rémunératrices.

3. Cf. Ministère de l'Intérieur. Direction du Projet Urbain du Mali. "Etude du développement urbain de Bamako". Rapport Provisoire. 1984.

Tableau N°2. Evolution de la population par quartier.

Quartiers	Popul.1976	Popul.1983
Boukassoumbougou	2.233	7.000
Bankoni-Sikoroni	31.019	60.000
Djélibougou	3.687	10.000
Fadjiguila	5.589	18.000
Korofina	7.414	9.500
Sotuba	1.646	2.000
Bagadadji	13.447	17.000
Bakaribougou	2.984	4.000
Bozola	8.616	10.000
Médina-Coura	19.646	22.000
Missira	19.250	29.000
Niaréla	19.018	21.500
Quinzambougou	7.934	10.000
Centre Commercial	7.160	8.000
TOTAL Nord-Est	149.643	228.000
Badjalan-Kodabougou	20.350	34.000
Bamako Coura Bolibana	3.431	
Bamako Coura	9.211	
Dravéla Bolibana	6.267	
Dravéla	4.853	45.000
Ouolofobougou Bolibana	10.014	
Ouolofobougou	2.905	
Darsalam	8.435	9.500
NTomikorobg-Niomirambougou	13.518	18.000
Djikoroni Para	23.564	30.500
Hamdallaye	31.387	38.000
Lafiabougou	31.939	49.000
Sébéninkoro	4.798	15.000
Kalabanbougou	425	1.000
Koulouba	3.091	4.000
Point-G	1.424	2.000
Samé	1.354	2.000
Minkongo	1.079	1.500
Lassa	754	1.500

TOTAL Nord-Ouest	178.799	251.000
Baco Djikoroni-Torokorobg	11.171	24.000
Badalabougou-Séma	17.020	23.000
Quartier Mali	6.047	10.000
Sabalibougou	7.493	28.000
Daoudabougou-Kalabankoura	16.877	33.000
Niamakoro	2.583	12.000
Sénou	1.768	3.000
TOTAL Sud-Ouest	62.959	139.000
Banankobougou-Faladié	7.082	14.000
Dianéguéla-Sokorodji	3.082	8.000
Sogoninko	8.755	15.000
Magnambougou	7.280	13.000
Missabougou	794	3.000
Yirimadjo	845	4.000
TOTAL Sud-Est	27.838	57.000
TOTAL	419.839	675.000

Les résultats de l'Enquête démographique de 1986 et du Recensement de 1987 montreront si ces tendances se sont poursuivies.

1.2 Evolution spatiale.

La superficie du District de Bamako, est estimée à 19.000 hectares, dont 7.000 dans sa partie Nord (rive gauche du fleuve Niger) et 12.000 dans sa partie Sud (rive droite du fleuve). Toutefois les taux d'urbanisation pour les deux parties sont respectivement de 50 et 20% (données 1983), avec une croissance différente, naturellement plus élevée pour la partie sud.

L'évolution de la ville s'est faite par extension à partir du noyau initial. D'après l'étude du Schéma Directeur, on peut distinguer deux générations de quartiers, en se référant à l'année 1960, date de l'Indépendance du Mali. Jusqu'en 1960, cette évolution concernait la rive gauche du Niger. A la fin des années 40, Bamako comptait les quartiers suivants: Bozola, Niaréla, Bagadadji, Médina Coura, Dravéla, Ouolofobougou et Darsalam. Vingt ans plus tard, la ville s'est agrandie à l'Est avec le quartier de Missira, et à l'Ouest les quartiers du Badialan, N'Tominkorobougou, Bolibana, et Hamdallaye.

Après 1960, l'extension de la rive gauche s'est poursuivie du côté Ouest avec le quartier de Lafiabougou et à l'Est la Zone industrielle. En 1965, la rive gauche de la ville comptait environ 95% de la population de Bamako. La construction du Pont sur le Niger donna naissance au quartier de Badalabougou et déclencha ce qu'il convient d'appeler l'explosion urbaine de la partie sud. La rive gauche continua à s'agrandir en quartiers "plus organisés" que ceux de la rive droite, même si de part et d'autre on rencontre des quartiers spontanés. Mais cette forme d'occupation des sols obéit à une autre logique dont il n'est pas question dans ce travail. Notons simplement qu'elle s'est développée à la fin des années 70 en dépit de la volonté des autorités publiques de maintenir le développement de la ville dans les limites prévues par le Schéma Directeur.

La répartition de la population sur les deux rives au cours des 20 dernières années met en évidence les disparités (Cf. Tableau N°3).

Tableau N°3. Répartition de la population entre les deux rives.

Années	1965	1976	1983
Rive gauche	155.000	328.000	479.000
Rive droite	10.500	90.800	196.000

Sources: Recensements et Enquête 1983.

Ainsi le poids de la rive droite dans la population de Bamako est passé de 6% en 1965 à 22 et 29% en 1976 et 1983. Sur la période 1965/76 l'excédent de la population se répartissait entre les deux rives à raison de 68% pour la rive gauche (soit 7% d'accroissement annuel) et 32% pour la rive droite (21% d'accroissement annuel). Pour la période 1976/83, la répartition était respectivement de 58 et 42%. Quant aux taux d'accroissement ils étaient de 5,5% pour la rive gauche et 11,5 pour la rive droite.

Cet accroissement de la population bamakoise s'est accompagné d'un développement de l'habitat spontané notamment sur la rive droite. Au total cette forme d'habitat représentait 21% de la population de Bamako en 1976 et près de 31% en 1983. Et on estime que l'habitat spontané a absorbé environ 45% de l'excédent de la population entre 1976 et 1983.

L'évolution de la population par type d'habitat nous est retracée par le tableau ci-dessous qui montre l'importance de l'habitat spontané dans la croissance démographique de la ville de Bamako.

Tableau N°4. Evolution de la population par type d'habitat.

Types de quartier	1976	1983
Quartiers anciens	167.344	209.500
Quartiers récents dont:		
-Tramé récent	99.899	151.000
-Tissu en formation	4.075	27.000
-Villas	26.072	34.500
-Habitat spontané	90.229	206.000
Villages	15.188	29.000
Total	419.239	675.000

Les conséquences de l'évolution démographique et de l'étalement de la ville sont alors évidentes, notamment dans le domaine des transports. La naissance des quartiers périphériques crée des besoins de déplacement pour accéder au centre-ville où sont situés la plupart des services et des lieux de production. Cet accroissement spatial et démographique de la ville de Bamako n'a pas été appuyé par une politique des transports urbains, ce qui fait que la ville est confrontée depuis plusieurs années à une crise des transports.

CHAPITRE II. FORMES URBAINES ET RESEAU DE VOIRIE.

Il convient de présenter en premier lieu la configuration du réseau urbain de Bamako afin de montrer les différents problèmes actuels dans une ville aussi importante que Bamako. En nous appuyant sur les caractéristiques de ce réseau, nous pouvons alors mieux deviner (à défaut de les énumérer) celles qui peuvent être des contraintes pour les véhicules de transport collectif.

2.1. Configuration du réseau urbain.

Le réseau du District de Bamako a deux fonctions: d'une part en raison de l'importance de la ville il est un noeud de communication sur le plan national, d'autre part dans le cadre des circulations intra-urbaines.

Sur le plan national, il existe au Mali 4 catégories de routes (4): Routes nationales, régionales, locales et non classées. Elles peuvent être bitumées, en terre ou latéritées, ou tout simplement améliorées ou saisonnières. En 1984, on estimait à 1795 Km la longueur totale des routes bitumées, soit 13% du réseau national classé (14.500 Km).

2.1.1. Bamako, noeud de communication.

La ville est née au carrefour des grands circuits de communication entre les Empires et Royaumes des siècles derniers et qui correspondent encore aux grands axes actuels: de la Mauritanie à la Côte d'Ivoire et la Guinée, du Sénégal au Bourkina Fasso. Cette situation s'est renforcée par la construction de la voie ferrée Dakar-Niger, au début du siècle. Aujourd'hui, Bamako est reliée par des routes importantes à toutes les moyennes villes limitrophes et capitales régionales du Mali. Ainsi l'essentiel du réseau routier de Bamako est constitué par les routes de sortie importantes notamment les Routes Nationales.

La Commission Nationale des Infrastructures (C.N.I.) a procédé au classement en 3 catégories des routes du District: routes nationales, routes du District et voies communales.

Tableau N°5. Situation du réseau routier National et régional dans les limites du District.

Nature	Dénomination	Longueur
RN 1	Route de Bélé Dougou	1,5
RN 3	Route de Kati	6,7
RN 5	Route de Guinée	6,4
RN 5	Route de Ségou	6,8
RN 7	Route de Bougouni	19,4
RR 14	Route de Koulikoro	9,5
RD	Route de Sotuba	13
	Route de l'aéroport	3
	Route de Koulouba et Pt-G	7,2

4. Cf. KEITA (B). *Système de transport terrestre et stratégie de développement en Afrique de l'Ouest. Etudes et Recherches. LET. 1984.*

Ces 42,5 Km de voies du réseau national sont bitumées et en bon état. Elles constituent un peu plus du 1/3 du réseau bitumé du District. Les habitants de la majeure partie des zones urbanisées de la périphérie accèdent à ce réseau principal par des routes en latérite.

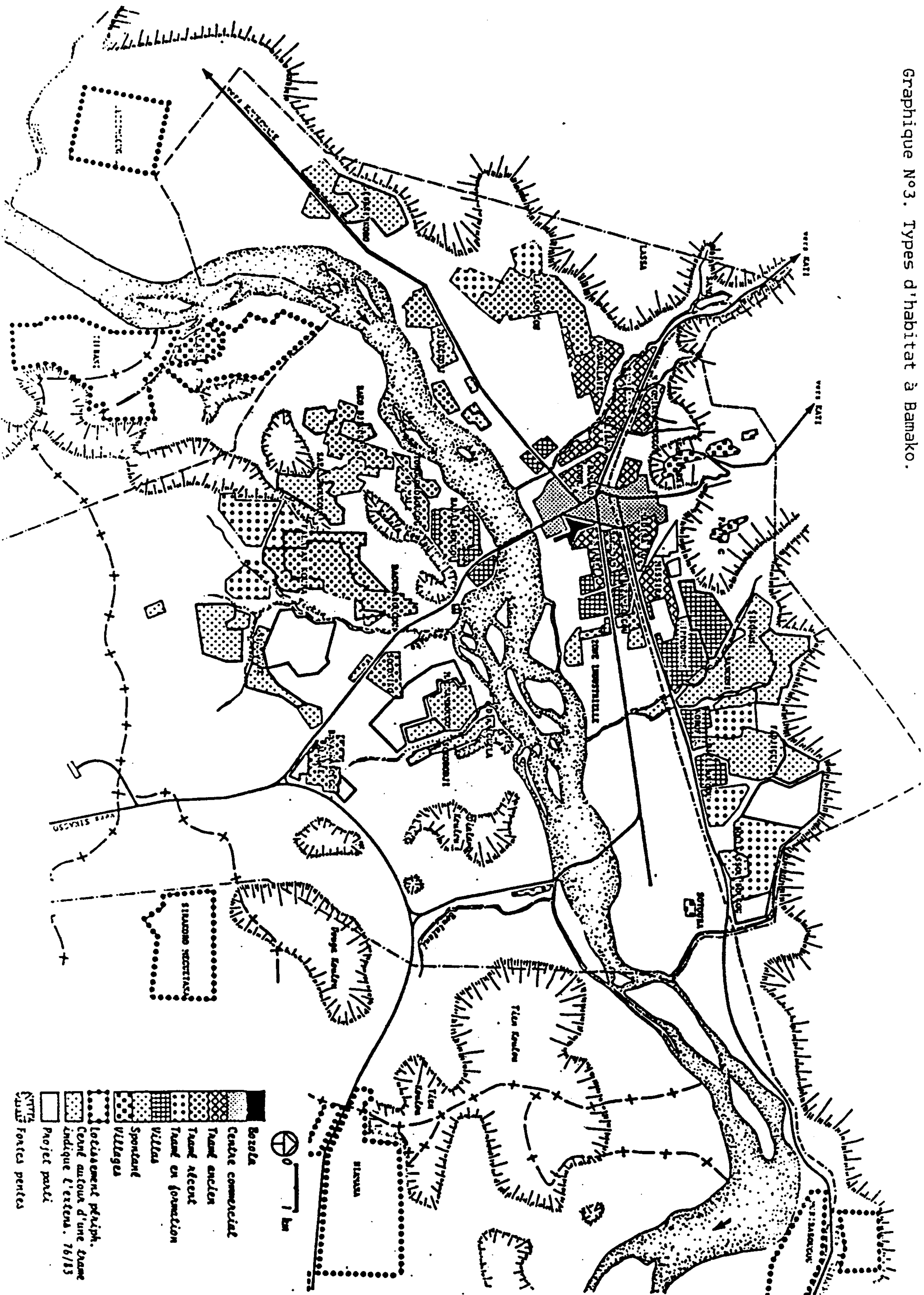
2.1.2. Carastéristiques générales et par quartiers: les formes urbaines.














Bamako est peu dotée d'infrastructures de circulation adéquates. La plupart des voies ont été réalisées pendant la période coloniale. Elles se caractérisent par leur étroitesse, la vétusté sinon l'inexistence d'ouvrages comme les ponts à la périphérie de la ville, la dégradation des routes par les eaux pluviales. Hormi quelques artères principales, les voies sont démunies de trottoirs. Larges de 6m environ, le trafic est à double sens pour les véhicules auquel il faut ajouter les déplacements des piétons et le nombre important de cycles et de motocyclettes, contribuant ainsi au ralentissement de la circulation et à l'augmentation des risques d'accident. La faiblesse des infrastructures se traduit aussi par le défaut ou la déficience des éclairages publics et des signalisations lumineuses.

Le réseau des voies urbaines de Bamako est lié à l'organisation du bâti. On en donnera un aperçu en se basant sur la morphologie des quartiers.

Le centre-ville.

Les quartiers Niaréla et Bozola constituent le noyau initial de la ville. La trame urbaine de Bozola est très caractéristique car constituée d'immenses "lotissements" à l'intérieur desquels les maisons sont agencées. C'est pourtant l'un des quartiers les plus dynamiques de la ville car on y dénombre une forte concentration de commerces et de petites activités. Mais sa proximité avec le fleuve crée des conditions de salubrité très précaires surtout en saison des pluies où les voies de circulation sont très embourbées.



-  Bozola
-  Centre commercial
-  Trand ancien
-  Trand récent
-  Trand en formation
-  Villas
-  Spontané
-  Villages
-  Lotissement pluripht.
-  Ceint. autour d'une trame
-  Indique l'extens. 76/83
-  Projet pavill
-  Fortes pentes

A l'ouest de ces deux quartiers se trouve l'ancien quartier européen du temps de la colonisation. Constitué de petits immeubles et de villas modernes, c'est aujourd'hui le quartier des bâtiments administratifs, des équipements (écoles, marchés), des Banques. Son niveau de desserte est plus élevé que celui de tous les autres quartiers. Le réseau routier y est bitumé dans son ensemble.

Tous les axes principaux de la ville convergent vers ce quartier. Aux abords du Grand Marché, les immeubles sont séparés par des voies étroites à peine suffisantes pour évacuer les files de voitures. Il existe très peu de parkings aménagés et les voitures se garent sur les accotements réservés aux piétons.

Les autres quartiers anciens.

Il s'agit des quartiers de Bagadadji, Médina Coura, Missira, Dar-salam, Ouolofobougou, Dravéla, Bamako Coura, Dravéla-Bolibana, Badialan, N'Tominkorobougou et Hamdallaye (Cf Tableau N°2 pour la liste complète des quartiers de Bamako).

Certains d'entre eux ont été construits dans les années 30-50. Ils présentent une morphologie simple: trame régulière découpée en lotissements (60mX60m ou 60mX130m) desservie par des voies de 10 à 15m de large. Ces voies en plus des grands axes qui traversent les quartiers sont en bon état et sont généralement bordées de caniveaux qui assurent le drainage des eaux de pluies.

Les quartiers récents.

Il s'agit des quartiers construits après 1960, qu'ils soient tramés, villas ou spontanés.

Dans les cas des quartiers tramés ou des villas, la morphologie générale correspond aux types de quartiers précédents. Maisons traditionnelles et villas modernes se mélangent dans les lotissements organisés en rectangle de 110mX40m, ou 80mX60m. Les voies de circulation ont généralement entre 15 à 20m d'emprise. Quelques fois des espaces libres subsistent, initialement réservés aux équipements ultérieurs mais n'ayant pas encore été aménagés faute de moyen.

Les quartiers d'habitat spontané présentent quant à eux des formes diverses. Tantôt les voies sont des ruelles étroites et tortueuses, tantôt l'habitat bâti selon une trame régulière est bien desservie par des rues de 5 à 6m de large. De nombreux espaces sont actuellement inurbanisables et correspondent à des accidents de relief et souvent des ruisseaux tronçonnent les quartiers et rendent la circulation difficile.

Les villages du District.

Il s'agit de quelques villages situés sur le territoire du District aux abords des grands axes de pénétration. Certains de ces villages sont anciens. La principale activité était l'agriculture dont les excédents étaient écoulés sur le marché de Bamako, mais ces villages subissent aujourd'hui l'influence de la ville notamment dans deux domaines. Des citoyens fortunés y acquièrent des parcelles agricoles qu'ils mettent en valeur: vergers, champs de mil ou d'arachide ou fermes d'élevage. D'autre part, en prévision de l'accroissement de la ville de Bamako, ces villages deviennent des enjeux importants, compte tenu de leur proximité de la ville, pour ceux qui peuvent y acquérir des parcelles qu'ils aménagent sommairement en lieu d'habitation pour tous les nouveaux arrivants ne pouvant se loger aux abords de la ville. Ils constituent de ce fait de "petits villages-dortoirs" dont les nouveaux habitants sont contraints de se rendre quotidiennement en ville pour y exercer une activité lucrative. Compte tenu de leur faible revenu, les moyens de déplacement sont la bicyclette et les mobylettes.

Conclusion.

Dans tous les cas, la trame urbaine produite soit par les lotisseurs publics (Direction Régionale de l'Urbanisme, Direction Nationale du Génie Rural), soit par des initiatives individuelles dans le cadre de l'habitat spontané, est souvent constituée par des regroupements de maisons, séparés par des espaces résiduels servant de voies de circulation non aménagées faute de moyens après bornage ou non des lots. Ce type de voirie ne se prête pas facilement à la circulation des véhicules ce qui impose aux transports collectifs d'emprunter les grands axes aménagés.

2.2. Le réseau de voirie de Bamako.

Par réseau de voies urbaines, il convient donc de ne considérer que l'ensemble des grands axes de pénétration ainsi que les principales rues de la ville.

Bamako compte 140km de voies revêtues. 40% des voies bitumées sont concentrées dans la zone commerciale (centre-ville). L'orientation radiale de tous les axes routiers urbains fait du centre ville le point de passage obligé pour l'accès aux divers quartiers.

Hors réseau national, 80% du réseau bitumé sont localisés dans un rayon de 2,5km à partir du centre-ville, le reste reliant les quartiers périphériques au centre. L'essentiel est situé sur la rive gauche du fleuve Niger. Les axes les plus importants du centre-ville sont:

- le Boulevard du Peuple;
- l'Avenue du fleuve;
- l'Avenue du pont de Badalabougou caractérisée par un trafic très important.

Il existe aussi quelques axes comme l'avenue Kassé Keïta et la route de Sotuba, très importants pour le trafic urbain.

Le pont sur le Niger constitue l'unique raccordement entre les quartiers résidentiels en forte expansion sur la rive droite et le centre administratif et commercial. Long de 800m et large de 11,65m ce pont se caractérise par son étroitesse par rapport à l'intensité du trafic qui l'emprunte. Les 5,90m de largeur réservés au passage des véhicules automobiles et des gros engins à deux roues permettent la circulation sur deux voies. De part et d'autre, deux pistes (1,95m de large chacune) sont empruntées par les mobylettes et les bicyclettes. Une voie piétonne côté ouest complète l'ouvrage.

Le réseau a très peu évolué au cours des dernières années. Les réalisations sont très peu nombreuses et de très faible ampleur. Les plus importantes sont sans doute celles réalisées à Magnambougou dans le cadre du Projet Urbain du Mali (P.U.M.), et à Médina Coura lors de la refecton de la Rue 20. Il s'agit le plus souvent de programmes d'entretien exceptionnel sur des voies très dégradées.

Ainsi de 1979 à 1983 il a été réalisé seulement 7km de voies bitumées.

Tableau N°6. Travaux réalisés sur la période 79-83. (M.FM).

Travaux	1979	1980	1981	1982	1983
Rue 20 de Médine	31,2	49,5	125		
Travaux divers	32,1	88,7			27
Entretien exceptionnel		215			
Voirie Magnambougou				80	252

Source: Etude du développement urbain de Bamako.

Cette situation est le résultat de la baisse continue des crédits mis en place pour la réalisation des travaux routiers urbains. Les organismes chargés de la voirie reçoivent des dotations du Fonds Routier et l'essentiel de ces dotations servent à l'acquisition de matériels. Il convient tout de même de signaler que l'effort du Mali dans le domaine des axes routiers portait sur les relations interurbaines et internationales pour sortir le pays de l'enclavement. L'amélioration de l'état des réseaux urbains n'était pas considérée comme une priorité nationale. Il faut attendre dans les années à venir les réalisations du District dans ce domaine avec les différents organismes au niveau local.

Notons par ailleurs que les ressources du Fonds Routier proviennent des recettes suivantes: taxes sur le carburant, sur les importations de véhicules et pièces de rechange, sur les immatriculations et sur les assurances de véhicules et des marchandises transportées. Ainsi en 1981, le Fonds Routier n'a pu disposer que des 79% de ses recettes prévisibles (6,42 Milliards de FM), soit 5,03 Milliards de FM, alors que ses besoins pour faire face à l'entretien du réseau routier et à la charge des emprunts de financement des travaux neufs de reconstruction étaient de 14,8 Milliards (5). Le manque à gagner s'élève donc à 9,73 MF soit presque le double des recettes. On trouve là une part de l'explication sur l'absence du manque d'entretien du réseau national en général. On imagine aisément les conséquences d'une telle situation, voire même les difficultés pour obtenir les financements nécessaires à la réalisation des travaux.

L'ouvrage le plus attendu concerne le second Pont sur le Niger. Les dossiers datent de plus de 10 ans, mais le financement (39,4 Millions de \$US) est acquis. Outre la construction de l'ouvrage lui-même, il est prévu l'aménagement des voies sur berges et une liaison avec l'aéroport de Sénou. Son ouverture aura une conséquence bénéfique sur la circulation entre les quartiers du Sud et le centre-ville.

Les compétences en matière d'entretien de la voirie sont clairement définies. La D.R.T.P. s'occupe des routes nationales et la D.S.T.D. des voies du District et des voies communales. Ces deux organismes sont autonomes et malheureusement il n'existe pas d'organe centralisant leurs actions.

La Direction des Services Techniques du District est placée sous l'autorité du **Gouverneur du District**. Créée en 1981, elle a remplacé la Direction de la Voirie dont les services ont été réorganisés et renforcés dans le cadre des actions prévues au **Projet Urbain du Mali (PUM)**. Elle a la charge de l'entretien des ouvrages et bâtiments publics du District. A ce titre, elle doit assurer la maintenance de la voirie, des places publiques, caniveaux de drainage, éclairages et signalisations. L'ensemble de ces tâches est confié à la Division Exploitation de la DSTD qui compte une Section "Voies Publiques" dont les fonctions sont les suivantes: organisation et préparation des manifestations du District, entretien courant des voies bitumées, trottoirs et routes en terre, entretien des parcs et jardins, entretien des feux de signalisation (soustraité par la SGEEM) élagage et abattage des arbres. L'entretien de l'éclairage public est confié à l'EDM.

La DSTD fonctionne sur dotation budgétaire. Il est difficile de faire la part du budget consacré au seul entretien des voies, car les lignes de crédits regroupent souvent des dépenses imputables à plusieurs services, et la comptabilité ne permet pas de les différencier. On estime à 80 Millions de francs Maliens environ par an les dépenses d'entretien de voirie.

La DSTD emploie environ 50 personnes et dispose de moyens matériels très réduits.

Quant à la Direction Régionale des Travaux Publics, créée en 1979, elle s'occupe des routes nationales dans les limites du District. Elle emploie environ 70 agents et dispose de matériel adapté. Elle fonctionne sur dotation budgétaire du Fonds Routier estimée à environ 120 Millions de francs par an pour l'entretien des routes.

CHAPITRE III. LES MODES DE TRANSPORT.

3.1. Méconnaissance du secteur des transports urbains de personnes.

Le transport urbain de personnes englobe des éléments de nature très diverse. De même que les différents opérateurs interviennent dans des cadres d'organisation très différents sur le territoire du District (Cf. 3ème Partie). S'il y a multiplicité d'intervenants, certains domaines de compétence ne sont régis par aucun texte puisqu'imposés par les acteurs dans la recherche d'une discipline collective. L'offre, émanant d'initiatives privées, n'est contrôlée par l'Etat que dans le cadre d'une vigilance policière lorsqu'il s'agit du respect du code de la route par exemple ou du contrôle du respect de la fiscalité automobile.

Les raisons de la méconnaissance du secteur proviennent de l'absence de cadre réglementaire adéquat. Le cadre actuel fait du véhicule l'unité fondamentale qui est à la base du secteur des transports. La référence aux duruni, sotrama ou taxi dans toutes les analyses est révélatrice d'une rigidité à dépasser le cadre des véhicules pour donner une explication ordonnée de la situation. On parle sans cesse de leur état délabré et de l'absence d'organisation comme si cela seul suffisait pour résoudre les problèmes de déplacements.

L'absence d'analyse profonde peut par ailleurs trouver sa justification dans l'insuffisante collecte des données sur le secteur. Le problème des fichiers et leur non mise à jour ne permettent certes pas de porter une action sur les transports. Chaque fois que les actions concrètes sont envisagées, les organismes officiels ont recours à des bureaux d'études qui procèdent à des sondages ou à des enquêtes, dont les résultats deviennent les seules données fiables. Dans ces conditions une redéfinition des concepts devient une nécessité absolue si l'on veut entreprendre toute action concrète sur le secteur des transports urbains.

La création d'un bureau de l'ONT auprès du District peut constituer une étape importante pour atteindre cet objectif.

L'offre de transport à Bamako se caractérise par sa diversité. Les modes de déplacement sont la marche à pied, l'automobile, les deux-roues et les charrettes. L'estimation de leur importance se heurte à des difficultés considérables, aucun recensement exhaustif n'ayant été réalisé à ce jour. Bien entendu, la diversité de toute donnée dépend de la nature des informations que les responsables jugent nécessaires pour la mise en oeuvre de leur politique de transport urbain. Le transport urbain de Bamako n'ayant jamais constitué une priorité dans la politique de développement du Mali, les seules données fiables et assez élaborées concernent l'activité de transport de marchandises. Aussi utilise-t-on couramment les données fournies par l'O.N.T. (Office National des Transports) ainsi que d'autres sources d'information (6).

Toutes les statistiques doivent donc être interprétées avec prudence à cause des procédures de collecte des données.

6. - *Etude du BCEOM (1971-1973) sur le deuxième pont*
 - *Enquête ménage Groupe Huit (BCEOM, SNED)*
 - *Estimation RRB. 1983.*

3.2. Les modes de transport motorisés.

Les statistiques sur le parc de véhicules automobiles de Bamako sont assez anciennes. Les données actuelles proviennent des estimations de sources diverses.

Même quand on dispose de données, elles ne font pas toujours la répartition entre véhicules personnels, utilitaires, ou véhicules de transport collectif ou de transport de marchandises.

3.2.1. L'automobile.

L'utilisation de l'automobile comme moyen de déplacement individuel est le fait d'une couche aisée de la population: cadres supérieurs, commerçants, quelques transporteurs et cadres moyens. Le prix d'une automobile est encore trop élevé pour le salaire moyen du bamakois.

La voiture sert en priorité pour les déplacements domicile-travail du propriétaire, et accessoirement ceux des autres membres de la famille et par solidarité les voisins et proches connaissances.

Le parc de véhicules automobiles se caractérise par une prédominance des vieilles voitures sans cesse remises en état grâce à l'ingéniosité des mécaniciens-réparateurs. La majeure partie des véhicules importés sont des occasions. Avoir une automobile, c'est étaler ses capacités financières aux yeux de tout le monde. Mais l'automobile peut rendre des services inestimables au propriétaire et lui éviter d'être le seul à avoir toutes les dépenses en charges. Certains ne s'en servent pas pour avoir le prix de l'essence et même celui du "condiment"? Cette pratique d'ailleurs s'est répandue ces dernières années et il se pourrait qu'elle soit à la base de l'émergence de l'activité des "taxis location"(Cf. 3ème Partie).

Le parc de véhicules automobiles.

Des statistiques fiables sur le parc de véhicules motorisés à Bamako ne sont pas disponibles. Les estimations sont généralement faites à partir de méthodes de calcul théoriques: sondages sur le fichier des cartes grises en posant des hypothèses de durée de vie des véhicules et des déperditions annuelles pour cause d'accident. L'ONT est le seul organisme qui donne chaque année l'évolution du parc national mais il se pose de nombreux problèmes.

L'ONT délivre des cartes de transport, des cartes grises, des vignettes et fait passer des visites techniques. Le fichier central des cartes grises est tenu manuellement et les dossiers de cartes grises sont permanents. Le fichier n'enregistre donc pas les disparitions et les véhicules mis au rebus. Le système des cartes grises n'est donc pas informé des disparitions de véhicules et un rapprochement est nécessaire avec les vignettes délivrées annuellement.

Le tableau ci-dessous donne l'évolution des véhicules entre 1970 et 1979. Ces statistiques ne concernent que les véhicules de l'Administration et ceux des particuliers.

Tableau N°7. Evolution du parc automobile entre 1970 et 1979.

Année	Nombre
1970	10.281
1971	10.750
1972	11.183
1973	11.642
1974	10.907
1975	13.100
1976	15.978
1979	16.250

A partir de 1979, toutes les données sur le parc d'automobiles sont des estimations. Cette méconnaissance du nombre de véhicules tient aux difficultés auxquelles l'ONT est confronté dans ses collectes. Cette institution semble mieux maîtriser l'activité de transport de marchandises ainsi que les immatriculations de véhicules qui, pour l'agglomération de Bamako, étaient les suivantes de 1976 à 1981:

Tableau N°8. Immatriculations de véhicules.

1976	3.402
1977	5.427
1978	4.694
1979	4.882
1980	
1981	3421

Le taux de motorisation y est relativement faible par rapport à d'autres villes d'Afrique. L'Etude du développement urbain de Bamako (7), nous donne des indications sur ce taux et sur l'évolution du parc automobile. L'enquête PDI portant sur un échantillon de 450 ménages donne une appréciation du parc possédé par les ménages. Il y aurait en 1983 environ 23.000 véhicules à Bamako, soit un taux moyen de 24 automobiles par 100 ménages, ou 1 automobile pour 28 personnes. Ce taux semble selon les auteurs du rapport assez élevé, sans toutefois nous donner des indications sur la formulation du questionnaire, à savoir si le véhicule était en état de marche.

7. Ministère de l'Intérieur. Direction du Projet Urbain du Mali. " Etude du développement urbain de Bamako". Rapport définitif. Groupe Huit (Bceom, Sned). Financement Banque Mondiale. 1984.

Le tableau ci-dessous résume leurs conclusions.

Tableau N°9. Taux de motorisation par classe de revenu.

Classe de Revenu	<RM/2	RM/2->RM	RM->2RM	>2RM	Total
Nbre de Ménages	34154	30184	20423	9429	94190
Nbre d'autos	2990	2290	6900	6420	23000
Taux	9%	22%	34%	68%	24%

Source: Enquête PDI 1983.

Aucune source ne donne le parc de véhicules particuliers de manière fiable, c'est à dire en se basant sur un suivi de son évolution ; aussi on ne sait pas quelle est la nature exacte de ces estimations. En 1979, on estimait à 13.907 le nombre de véhicules particuliers, ce qui constitue 85,6% du parc.

3.2.2. Les véhicules à deux roues.

Les engins à deux roues (mobylettes, motos, bicyclettes) jouent un rôle très important dans les déplacements à Bamako. Ils sont utilisés par une catégorie sociale (étudiants, lycéens, ouvriers, employés de bureau, cadres moyens) aux revenus modestes. On explique leur succès par le faible pouvoir d'achat des citadins dont la plupart ne peuvent acquérir un véhicule automobile. Lorsqu'ils ne sont pas achetés "cash", les maisons de crédit (commerçants, banques) consentent à accorder des crédits aux fonctionnaires.

Les grosses cylindrées sont généralement importées neuves (du Nigéria, tout comme certains véhicules), tandis que les mobylettes sont montées sur place par la société IMACY.

Le parc de mobylettes et de motos augmente à un rythme très élevé pour plusieurs raisons. Ces engins ont l'avantage d'être utilisables par tous les membres de la famille, et la solidarité concourt à son entretien pour le bonheur de tous. De plus, la mécanique n'exige pas de connaissance particulière et les pièces détachées existent sur le marché. La durée de vie de ces engins peut être très élevée, grâce à la dextérité des mécaniciens.

Tout comme les véhicules automobiles, il n'existe pas de statistiques retraçant l'évolution des deux-roues à Bamako. Malgré l'obligation faite aux propriétaires de se soumettre à des formalités, la plupart circulent sans papiers et de ce fait tentent d'échapper à tout contrôle de Police.

On est obligé là aussi de se faire une idée en partant des diverses estimations de plusieurs sources. De 1970 à 1975, la production de l'IMACY (entreprise de montage des cycles) est retracée par le tableau ci-dessous:

Tableau N°10. Production de l'IMACY.

Deux-roues	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Mobylettes	4111	6380	7300	8028	8467	9292
Bicyclettes	5589	4122	6640	6774	7779	8311

La presque totalité de cette production est écoulee sur le marché de Bamako. Durant cette même période, le parc d'engins à deux roues était passé de 8.854 à 13.252. L'estimation étant faite à partir des vignettes délivrées par l'ONT, ces données ne présentent pas la situation réelle du marché à cause de l'ampleur de la fraude. Les estimations les plus récentes accordent des chiffres beaucoup plus élevés pour 1980 et 1985. On aurait 34.000 deux-roues dont 24.000 motos en 1980 et 55.000 deux roues dont 40.000 motos en 1985.

Le parc de deux-roues continue à s'accroître de manière importante. Si le nombre de bicyclettes tend à diminuer, celui des motos et mobylettes augmente à un rythme accéléré. Le taux d'équipement en deux-roues qui était de 70 pour 1000 habitants en 1965, serait de 96 aujourd'hui.

3.3. Les autres modes de transport.

Les charrettes.

Elles sont utilisées plus fréquemment pour le transport de marchandises. Toutefois, celles qui circulent sur la ligne de Djikoroni font aussi du transport de personnes, en raison de la situation particulière de ce quartier. Son éloignement du centre-ville impose aux personnes à faible revenu de recourir à ce mode notamment lorsqu'il s'agit de transporter une marchandise lourde. Les charrettes jouent aussi sur cette ligne un rôle social, notamment pour les malades à faible revenu devant se rendre dans les instituts médicaux de Djikoroni. Il semblerait, compte tenu du service qu'ils rendent, que les autorités aient décidé de ne pas soumettre les transporteurs à la fiscalité.

La marche à pied.

Incontestablement, c'est le "mode" le plus utilisé. On lui accorde entre 50 et 60% des nombres de déplacements, et souvent plus (CF Tableau N°12) selon les sources. Les raisons tiennent au bas revenu de la population, à l'absence de transport collectif suffisant, ainsi qu'à l'intense déplacement à pied au centre-ville où l'utilisation des véhicules est très malaisée.

3.4. La répartition modale des déplacements.

Il existe plusieurs sources auxquelles on se réfère pour retracer la mobilité à Bamako:

- l'étude BCEOM en 1970-1971 pour le deuxième pont sur le Niger;
- l'enquête de la Direction Nationale de l'aménagement Foncier, de l'urbanisme et de la Construction (DFNAC) en 1978;
- l'enquête cordon sur les grands axes de la ville par R.R./Beller Consult (8);
- l'enquête ménages effectuée par le Groupe Huit (BCEOM, SNED) dans le cadre de l'étude PDI pour le projet urbain de Bamako en 1984.

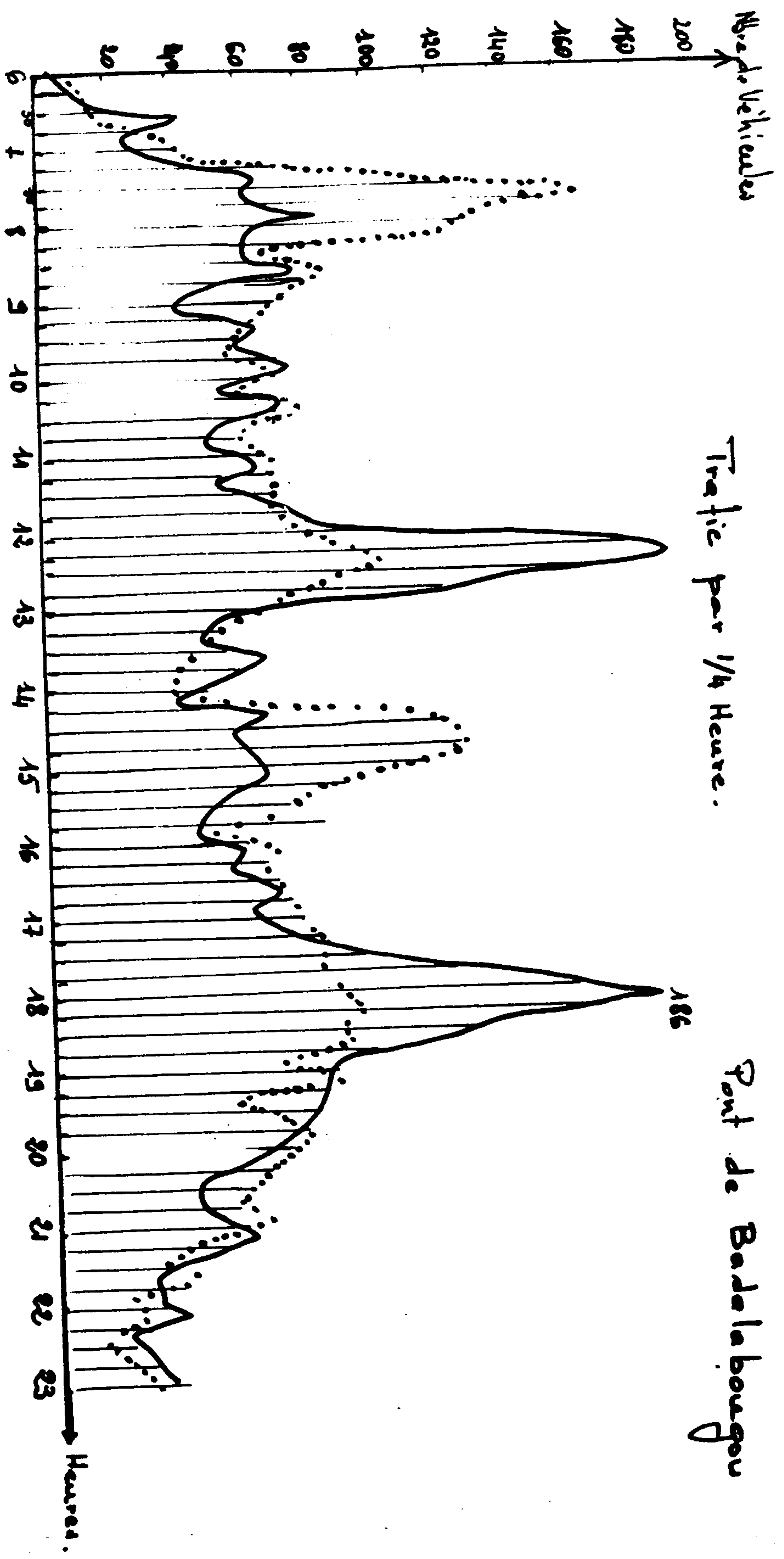
Toutes ces études dans leurs analyses montrent la prédominance du centre-ville. L'enquête de la DFNAC en particulier est assez révélatrice à ce sujet. Le tableau ci-après montre bien la prédominance du centre-ville et la faiblesse des déplacements de périphérie à périphérie. Les Communes 2 et 3 reçoivent respectivement 34 et 45% des déplacements. Il s'agit des deux Communes où se trouvent les plus grands marchés de Bamako ainsi que la plupart des administrations et des services.

Tableau N°11. Déplacements inter-communes.

Destination	COM.1	COM.2	COM.3	COM.4	COM.5	COM.6
1.Fadjiguila	16,02	56,81	26,13			
2.M.Coura	3,68	66,31	27,36	1,05	0,52	1,05
3.N'Tomikrbg		28,70	62,03	7,40	0,92	0,92
Bko-Coura		23,80	62,85	5,71	6,19	1,42
Centre A&Com.		2,23	20,80	70,90	5,20	0,74
4.Hamdallaye	6,83	37,88	48,44	4,96	0,62	1,24
Lafiabougou	2,92	30,24	36,58	27,31	0,97	1,95
Djikoroni	7,90	23,67	49,35	18,18		
5.Daoudabg	20,27	22,22	20,27	2,77	22,22	11,11
Badalabg	0,97	20,72	57,65	7,20	10,81	2,70
6.Sogoniko		50,00	36,66	3,33	10,00	
Moyenne.	5,18	34,65	45,29	7,55	4,81	1,85

Les communes 5 et 6 (situées sur la rive droite du Niger), reçoivent très peu de flux en provenance des autres communes. L'étude du BCEOM (Cf. les deux graphiques ci après), montre l'intensité du trafic sur deux des axes les plus importants de la ville. En particulier, le trafic sur le Pont est très important. En 1971, on estimait à 10.000 véhicules et 13.500 deux-roues, le flux journalier sur le Pont. Ces chiffres sont respectivement de 20.000 et 27.000 en 1983 ce qui constitue un doublement dans chaque catégorie.

Graphique N°5. Trafic sur le pont du Niger.



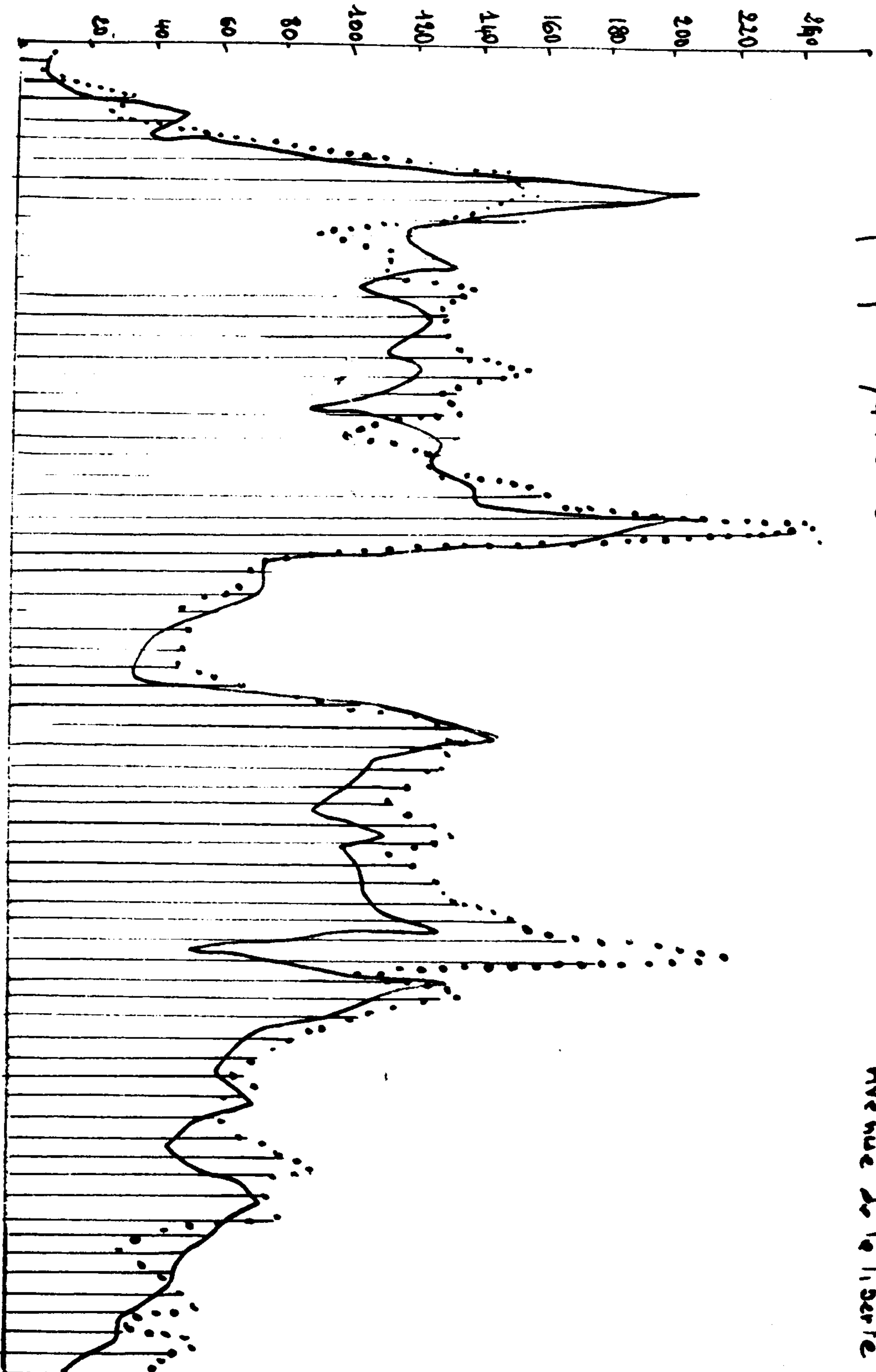
— Vers nive drate
 Vers centra-ville

Source: BCEOM.

Graphique N°6. Trafic sur l'Avenue de la Liberté.

Trafic par 1/4 Heure

Avenue de la Liberté



— Vers Minéralière du Transports et T.P.
..... Vers Centre-Ville

Source : BCEOM

Il n'existe pas de statistiques sur les mouvements réels de la population de Bamako. La caractéristique principale des déplacements est l'ampleur des flux centre-périphérie.

L'enquête ménages en Décembre 1983 nous donne la structure des déplacements par mode et par motif.

Tableau N°12. Déplacements par motifs et par modes.

Motifs	V.P.	T.C.	2R	MAP
Travail	18,6	16,8	34,3	30,3
Ecole	6,4	13,9	12,1	67,6
Achats	1,8	4,9	2,4	90,9

Selon cette même enquête, 8,6% des déplacements étaient effectués par V.P., 12,4 en T.C., 15,7 en 2R et 63,3 à pied.

Les principales données sur la répartition modale sont resumées sur le tableau ci dessous.

Tableau N°13. Déplacements motorisés (estimations).

Années et Sources	2-Roues	V.P.	T.C.
1971 (BCEOM)	27	32	41
1983 (RRB)	41	33	26
1984 (G. Huit)	43	23	34

Comme on peut le constater, les deux-roues constituent le mode motorisé le plus utilisé à Bamako. L'estimation du Groupe Huit sur les déplacements en voiture particulière semblerait être le plus près de la réalité.

Concernant les déplacements par les t.c., la répartition est la suivante selon les estimations de RRB Consult. On estime à environ 180.000 passagers par jour se déplaçant en t.c..

Tableau N°14. Répartition des déplacements par t.c..

	Duruni	Sotrama	Taxi	Total
Passagers transp.	129.000	10.000	40.000	179.000
%	72,1	5,6	22,3	100
Courses effect.	8.900	500	15.400	24.800
%	35,9	2	62,1	100
Nb. Pass./course	14,5	19	2,8	7,2

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE.

L'intérêt de cette partie est de montrer les particularités de la ville de Bamako. Toutes les évolutions retracées nous montrent leur incidence sur l'activité de transport. En particulier, l'ampleur de la demande s'apprécie ici en comparaison avec la déficience de l'offre.

De ce fait, le développement des quartiers périphériques, contribuant à accroître les distances et les besoins de déplacement, explique mieux que d'autres facteurs les difficultés des transports urbains. Mais on ne peut se limiter à cette seule dimension du problème. Il convient aussi de tenir compte de l'organisation même de l'activité de transport en accordant une place particulière à l'aspect historique. C'est l'objet de la deuxième partie de ce travail dans laquelle nous aborderons la question des formes publiques et privées d'association.

DEUXIEME PARTIE :

LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

Bref rappel historique des transports collectifs.

- L'histoire des transports urbains à Bamako comporte deux périodes:
- la première de 1960 à 1976 voit la coexistence d'un un secteur public et d'un secteur privé;
 - la seconde de 1976 à nos jours, est caractérisée par l'absence de société publique.

Chacune de ces périodes représente des situations très spéciales que nous nous efforcerons de décrire afin de mieux comprendre la situation actuelle. Quelle que soit la période, une constante demeure: l'activité de transport urbain a toujours attiré un nombre impressionnant d'opérateurs. Cet attrait s'explique facilement:

- forte demande de déplacement (croissance démographique et étalement de la ville);
- faiblesse des revenus salariaux qui poussent certains à chercher un complément de ressources;
- source d'emploi pour ceux qui ne peuvent accéder à la Fonction Publique;
- illusion du gain facile, etc...

Dès le début des années 1960, les autorités publiques ont considéré que le transport était un élément déterminant de la politique de développement du Mali. Même si par la suite tous les efforts ont porté sur le transport interurbain et international de marchandises, les premières sociétés publiques de transport urbain ont marqué l'histoire du transport urbain: nous aurons l'occasion d'y revenir.

Toutefois, l'analyse de la situation actuelle ne se prête pas à la simplification, à cause de la diversité des opérateurs, du matériel utilisé et des formes d'organisation. Du point de vue des véhicules, le secteur est défini par les types suivants:

- les duruni, pick up bâchés (404 Peugeot, Toyota);
- les minibus "sotrama" ainsi que quelques autobus;
- les taxis.

L'exploitation de chaque type de véhicule donne souvent lieu à des formes d'association comme les contrats verbaux entre conducteur et propriétaire, les coopératives de propriétaires, les syndicats de chauffeurs...etc. Il en est de même pour la gestion des lignes de t.c. ainsi que des parkings et gares routières.

L'histoire des transports urbains de Bamako commence aux lendemains de la Seconde Guerre Mondiale avec l'utilisation des charrettes (traction animale) sur l'actuelle RN3 (Route du Lido) entre Ouolofobougou et le Badialan 3. Ces charrettes étaient empruntées par les femmes se rendant au Marché de Ouolofobougou. La pratique fut étendue à certains axes dont la route de Djikoroni où ces charrettes circulent encore. Dès cette époque le tarif était de 25F.

En 1951 apparurent les premiers taxis pouvant transporter pour le tarif unique de 100F un à quatre passagers ayant une destination unique. Ce tarif élevé réservait l'utilisation de ce mode à un public restreint.

En 1961 commencèrent à circuler les premiers véhicules bachés sur les lignes empruntées par les charrettes. Leur tarif de 25F (5 unités de compte) leur donna le nom de DOUROU DOUROU NI (dourou signifiant 5). Les premières lignes ne couvraient pas l'ensemble de la ville, aussi le nouveau système n'avait pas un impact assez considérable auprès de la population.

C'est à la même date que les autorités publiques prirent la décision de créer une société de transport urbain entièrement contrôlée par l'Etat. Cette société dénommée T.U.B. (Transport Urbain de Bamako) entra en activité en 1962. Les autorités voulant à terme garder la maîtrise des transports urbains, interdirent l'exploitation des lignes du TUB par les duruni. Ces derniers se voyaient donc attribuer la desserte de quelques quartiers de la périphérie. Aucune interdiction ne leur était faite. Mais dans le cadre de l'"option socialiste", les autorités encourageaient la création de Coopératives de transport auxquelles devaient adhérer les propriétaires de duruni et taxi.

Ces coopératives n'ont pas rencontré le succès attendu pour plusieurs raisons:

- la crainte d'une éventuelle "collectivisation des moyens de production" devait sûrement décourager certains propriétaires peu pressés d'adhérer aux thèses socialistes;
- la méfiance affichée devant une expérience nouvelle dans la mesure où l'activité de transport est avant tout au stade artisanal et familial;
- l'interdiction faite aux fonctionnaires d'avoir une autre activité faisait que ces derniers utilisaient des prête-noms pour gérer leurs véhicules afin de soustraire à la collectivité publique leur source de revenu par crainte un jour d'avoir à en déclarer l'origine;
- Enfin, le poids relativement faible des vrais transporteurs dans l'effectif des propriétaires de véhicules de transport collectif. Dans ces conditions, il était impossible d'organiser le secteur dès lors que les seuls acteurs semblaient être les conducteurs qui en fait ne sont que des salariés.

Tous ces divers blocages contribuaient à la marginalisation des transports collectifs. Cette coexistence public-privé caractérise la période des années 60. La persistance du secteur privé malgré toute ses difficultés trouve son explication dans le contexte flou des transports collectifs caractérisé par l'absence de cadre réglementaire clairement défini.

CHAPITRE I. LES EXPERIENCES DE SOCIETES PUBLIQUES DE TRANSPORT.

La décision de créer une société d'Etat de transport urbain s'inscrivait dans la ligne adoptée par les autorités politiques au lendemain de l'Indépendance en 1960. Il s'agissait alors d'accorder une priorité au secteur des transports dans son ensemble compte tenu de l'enclavement du Mali. L'expérience du transport urbain de Bamako avec la constitution d'une société publique devait servir d'exemple à toutes les autres villes du pays.

1.1. La Société des Transports Urbains de Bamako (T.U.B.).

Section de la Régie des Transports du Mali (R.T.M.), la Société des Transports Urbains de Bamako, fut créée par Arrêté N° 886/CAB-TT du 16 Octobre 1961 pour compter du 1er Janvier 1962. La Loi N° 63-101 ANRM du 30 12 1963. fit de la société une entreprise nationale. L'objet de sa création était que "les déplacements puissent se faire avec le minimum de perte de temps et dans les meilleures conditions de confort et de sécurité"(1).

L'article 4 du Statut la définissait comme "une entreprise nationale à caractère industriel et commercial, dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière, gérée selon les principes de la rentabilité économique". Son objet défini par l'article 6 portait sur:

- l'exécution des transports urbains, suburbains et interurbains;
- la réparation et l'entretien courants de tous véhicules, notamment ceux du Gouvernement;
- la création, la gestion d'activité présentant un caractère annexe par rapport à son activité principale;
- la participation de l'entreprise sous quelle que forme que ce soit (création de société nouvelle, apport, souscription, achat de titres ou droits sociaux, fusion, association en participation, etc...);
- la participation à toute création commerciale, industrielle, mobilière, immobilière et financière se rattachant directement ou indirectement à son objet social..".

A sa création la société TUB a pris en charge les activités (entretien et réparation des véhicules administratifs) du Garage Administratif de Bamako, bénéficiant de ce fait des locaux, ateliers de réparation et de personnel qualifié. En plus elle bénéficia pour la constitution de son Capital d'une Dotation importante (161 Millions) et de matériel roulant de marque tchèque. En Avril 1963, elle disposait d'un parc de 55 autobus (Cf. tableau N° 15).

Tableau N°15. Etat du parc de véhicules de la société TUB en 1963.

Marque de véhicules	Nombre	En service	Immobilisés
Ikarus (transport urbain)	28	20	8
Ikarus (transp.inter.)	10	9	1
Lux	2	1	1
Krupp	5	4	1
Citroen Diesel	9	5	4
Skoda	1	1	-
Total	55	40	15

La société disposait par ailleurs de véhicules pour le transport interurbain (camions et cars) dont nous n'avons, au cours de nos investigations pu connaître le nombre. Il en est de même de l'évolution de l'effectif salarié et de toutes les données s'y rapportant.

Dès son premier exercice, la société fut confrontée à d'énormes difficultés, surtout d'ordre technique (Cf. Tableau N° 15). Les statistiques font état de 3000 "réparations" en moyenne par an, c'est dire l'ampleur des problèmes d'entretien.

Gérer une entreprise d'une telle importance s'avèra difficile compte tenu des difficultés économiques qui ne vont pas tarder à se présenter à l'ensemble du pays. Toutefois on attribue les difficultés du TUB aux facteurs suivants:

- l'inadaptation des véhicules à cause de la technologie insuffisamment maîtrisée par les mécaniciens de l'entreprise. En plus, la société connaissait des problèmes de pièces détachées pour l'ensemble de son matériel que ce soit par manque de devises ou par faute du fournisseur;
- la mauvaise formation et la mauvaise gestion du personnel. En particulier le personnel de conduite avait tendance à mal gérer le stock de tickets....;
- l'insolvabilité des clients dont le plus important est bien entendu l'Etat. La société a été avant tout créée pour assurer les déplacements des fonctionnaires et des scolaires, et certaines administrations et sociétés d'Etat qui avaient recours à son service avaient elles mêmes des difficultés de trésorerie....
- les erreurs de gestion.

En 1962 et 1963, la société a transporté respectivement 2.707.579 et 3.598.796 passagers. Pour l'ensemble de son activité, au cours des années 1964, 65 et du premier semestre 1966, les données sont retracées par le tableau ci-après.

Tableau N°16. Quelques données concernant l'activité de la société TUB
(Années 1964 à 1966).

	Transport urbain				Transport suburbain				T. interurbain et internat			TOTAL			
	Passagers	Fonction	Recettes	Rec. Fonc	Passagers	Fonction	Recettes	Rec. Fonc	Passagers	Fret	Recettes	Passagers	Fret	Recettes	
1964	1er Sem	936540		1346505	90213		643900		21875			1048628			
	j	111700		1346505	13678		643900		3763	27697	5587511	129141	27697	9697916	
	a	108475		12739375	15427		1717250		1957	43842	3313030	125859	43842	6769655	
	s	14061	95616	351525	6699	7968	344950	415000	1738	40368	2809882	126082	40368	6339357	
	o	11928	95616	298200	7825	7968	391250	415000	1392	32934	1217737	124729	32934	4740187	
	n	16055	103142	401375	8704	7392	435200	378000	1480	32977	2507911	145751	32977	6165946	
	d	21421	103142	535525	10270	7392	513550	378000	1937	49907	7797217	158262	49907	11667752	
	total	1220180	3975161	1792505	152816	30720	3046100	1586000	34142	227725	23233288	1858452	227725	45380813	
	1965	j	24289	103142	607225	12434	7392	621700	378000	2064	44483	3236756	150021	44483	7287141
		f	47081	79296	1177025	19843	NC	922152	NC	1657	38535	2899510	156539	38535	6981087
m		39528	90108	998200	18830	"	941500	"	2161	46152	3504825	150627	46152	7697225	
a		49785	58548	1244627	20633	"	981650	"	2570	53363	3823861	134436	53363	7513838	
m		32506	65518	812650	21091	"	1054550	"	1998	61140	3148043	122463	61140	6653193	
j		32139	70272	803475	16780	"	831662	"	1777	51804	3044101	122019	51804	6401780	
juil		28150	70272	703750	15972	"	791112	"	2039	29149	6673301	121293	29149	9890705	
a		30088	70272	752200	17686	"	876812	"	1683	39421	3110772	120679	39421	6462326	
s		37601	70272	940025	18058	"	895412	"	1551	34864	3233608	128832	34864	6791587	
o		33967	70272	332175	12970	"	648500	"	1654	64270	4575636	119814	64270	7278853	
n	19012	74016	475300	22042	"	835700	"	1081	28282	2760696	117531	28282	5922096		
d	20431	74016	510775	21755	"	821350	"	1381	32462	3224068	118461	32462	6406593		
total	394577	896004	9357427	218094	NC	10222100	NC	21616	523925	43235177	1562715	523925	NC		
1966	j	30372	74016	754300	23625	NC	914850	NC	1331	38720	2938986	129144	38720	6458536	
	f	17797	74016	444925	20580	"	762600	"	1193	41203	2740673	113586	41203	5798598	
	m	14230	74065	355750	10798	"	539900	"	1183	32030	2798993	100228	32030	5545043	
	a	26666	74016	646650	14651	"	732500	"	1285	34362	2911242	118616	34362	6160792	
	m	15961	74016	399125	15127	"	756260	"	1345	35975	2907981	108449	35975	5913766	
	j	126975	74016	3174375	9153	"	457650	"	1384	25052	4246106	213528	25052	9728531	
total	232001	444145	5795125	93934	NC	4163760	NC	7721	207342	18543981	783551	207342	NC		

L'examen de ces données permet de tirer des conclusions intéressantes sur la vie de cette société. L'ensemble du trafic urbain concernait le transport des fonctionnaires. S'agirait-il là d'une des raisons de la persistance du secteur privé dans les transports urbains, qui seraient les transports réservés aux autres catégories de travailleurs? Dans tous les cas, l'argument de concurrence faite par les transports privés suppose que la société publique soit en mesure de satisfaire l'ensemble de la demande. Ces chiffres semblent tout au plus confirmer la nature du service public qui était la vocation du TUB en particulier en ce qui concerne la clientèle de fonctionnaires et de scolaires.

Les recettes en interurbain et en international constituent la moitié des recettes de la société, l'activité de transport de marchandises étant beaucoup plus rentable que le transport de personnes. Indépendamment des pannes techniques et des problèmes de personnel, une analyse des comptes de la société montre que l'Etat à travers les sociétés d'Etat et certaines administrations ne réglait pas à la société ses dettes. On peut dire que l'échec de la société TUB est en partie imputable à l'Etat qui, mauvais payeur, lui imposait d'assurer un service public, alors qu'elle connaissait des difficultés financières.

La société TUB ne pouvait donc que voir se développer d'autres formes d'activité notamment celle des duruni et des taxis. En 1966 alors que la majeure partie des véhicules du TUB étaient immobilisés, le secteur privé disposait d'un parc de plus de 885 véhicules (435 taxis et 450 bachés). Ce parc semble donc suffisant pour assurer l'ensemble des déplacements de la population. Mais l'absence chronique de données sur l'activité du secteur privé ne permet en rien de révéler son dynamisme à côté du secteur public.

Pour remédier au déclin du secteur public, les autorités politiques déclenchèrent l'"Opération Taxi" au cours de laquelle les véhicules des fonctionnaires furent saisis sans aucune indemnisation pour les propriétaires, et mis à la disposition du TUB, qui dans le même temps bénéficia d'une subvention exceptionnelle de 70 millions de francs maliens.

Après ce redressement financier, les déficits d'exploitation reprurent les années suivantes causés semble-il par les pannes et les immobilisations des véhicules. Le Coup d'Etat militaire de Novembre 1968 prona une libéralisation des activités et le secteur privé pu reprendre son développement dans le domaine des transports urbains. Les nouveaux dirigeants nommés après les événements de Novembre furent confrontés aux mêmes difficultés et proposèrent à l'Etat, pour la survie du service public, une exonération fiscale, une compensation des créances-dettes, le règlement des impayés de l'Administration, ainsi que la prise en charge par l'Etat de l'acquisition des nouveaux véhicules que la société se proposait d'acquérir. Aucune satisfaction n'ayant été donnée à cette demande, la société fusionna ses activités avec la RTM pour former la CMTR.

1.2. La Compagnie Malienne des Transports Routiers (C.M.T.R.).

Créée par l'Ordonnance N°39/CMLN du 24 Décembre 1970, la CMTR dont les statuts furent approuvés par le Décret N°5/PG-RM du 15 Février 1971, était une entreprise nationale à caractère industriel et commercial, jouissant de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Elle a pour objet le transport de marchandises de toute nature ainsi que celui des voyageurs sur les lignes urbaines et interurbaines.

En 1972, la CMTR exploitait 51 cars Goelette Renault pouvant transporter chacun plus de 22 passagers. Véritables fourgonnettes, ces véhicules furent éliminés à cause de leur état. La société procéda au renouvellement de son matériel en 1975, achetant 20 cars Hino de fabrication japonaise. Très appréciés de la clientèle, ces véhicules connurent un véritable succès. Mais la crise pétrolière et le manque de carburant entraîna l'arrêt de ces cars. La société procéda à une compression du personnel, et la plupart de ces véhicules furent utilisés pour le transport interurbain.

Dans le domaine des transports urbains, la CMTR n'a pas eu de résultats meilleurs que ceux de la société TUB. Elle devait assurer environ 25 à 30% de l'ensemble des déplacements urbains.

Sur le plan financier, les résultats étaient certes meilleurs pour l'ensemble de ses activités. Les déficits d'exploitation, imputés au transport urbain, sont retracés dans le tableau ci-dessous:

Tableau N°17. Déficit d'exploitation de la CMTR.

Années	1972	1973	1974	1975
Charges	298	282,0	270	164
Produits	184	150,3	141	123
Déficit	114	131,7	129	41

Si l'activité de la CMTR dégagait un excédent, c'était uniquement grâce à son service interurbain de marchandises et de voyageurs. Afin de ne pas atteindre à l'activité de l'ensemble de la société, les dirigeants demandèrent eux aussi une aide de l'Etat sous forme de subvention afin que la société puisse remplir son rôle de service public. Une des mesures proposées fut l'autorisation d'augmenter les tarifs de transport urbain qui étaient inchangés depuis 1960. Accordée, cette augmentation ne produisit pas l'effet escompté. Les usagers ont délaissé les cars de la CMTR au profit d'autres modes.

Le déficit avait tendance à diminuer, en raison de l'immobilisation de la majeure partie des véhicules de la société et la fermeture de certaines liaisons jugées peu rentables.

Le Plan Quinquénal de développement économique et social (1974-1978) avait prévu l'acquisition de 65 bus et 19 cars pour la CMTR, mais cette décision ne fut pas suivie d'effet et l'activité de transport de personnes de la CMTR cessa en Février 1976.

Avec le retrait de la CMTR, une crise de transport urbain se déclara, du moins pour les usagers des lignes de la société publique. Seuls les taxis pouvaient bénéficier de cette situation exceptionnelle. A la demande des populations et des chauffeurs de duruni, fut prononcée la levée de l'interdiction qui était faite aux transporteurs privés d'exploiter les lignes de la société publique. Ainsi, depuis 1976, les transports collectifs relèvent de l'initiative privée.

Cependant il faut noter que le secteur public continue d'exister sous une forme assez limitée. Certaines sociétés et entreprises d'Etat (Aéroport de Sénou, Somiex, Chemin de fer...etc) assurent le déplacement de leur personnel. Les véhicules du Garage Administratif de Bamako (G.A.B) assurent les déplacements des fonctionnaires de Koulouba, Point-G et Kati. Mais désormais la plupart des salariés sont contraints de se procurer un moyen de déplacement personnel sinon d'emprunter les duruni.

Le retrait de la CMTR ne signifie pas l'abandon du secteur public. Des tentatives furent menées pour constituer des sociétés publiques comme l'OMTU, et plus récemment le TUBA, associant le District et les personnes privées. Pour l'instant, les mesures concrètes portent sur l'organisation de l'existant car les autorités publiques n'ont pas les moyens financiers d'une quelconque initiative dans ce domaine.

1.3. Les principaux enseignements.

Pour faire un bilan de l'expérience des sociétés publiques en matière de transport urbain, il est nécessaire de disposer de toutes les données, en particulier celles qui sont relatives à la vie de ces sociétés: par exemple, l'évolution des effectifs, du matériel, et certains postes du bilan. Or cela n'est pas possible compte tenu des formalités qui entourent la vie des entreprises publiques. Aussi les informations disponibles consistent en des recoupements entre données provenant de sources diverses.

Lorsque les données existent, elles sont insuffisantes. Aussi, les raisons les plus souvent avancées pour décrire les difficultés des entreprises maliennes tiennent à leur mauvaise gestion. Cela se caractérise par l'absence ou l'insuffisance de contrôle interne, le manque de fiabilité de certaines comptabilités et des données relatives à l'activité des entreprises, le mauvais approvisionnement en pièces de rechange dans le processus de production.

Compte tenu de toutes ces lacunes, les conclusions sur l'expérience des sociétés publiques de transport urbain à Bamako semblent se satisfaire de la concurrence faite par les Duruni comme étant à l'origine des échecs. Il convient de rappeler que la volonté première des autorités aux début des années 60 était d'offrir un service public à la dimension de la Capitale dont on prévoyait l'évolution future. L'Etat a voulu avoir la maîtrise de ce secteur comme dans tout autre secteur de l'économie malienne. Aussi, la création d'une société publique de transport urbain doit être interprétée en référence à tant d'autres sociétés publiques dont la création fut décidée au lendemain de l'indépendance économique du Mali.

De ce fait, les sociétés publiques de transport étaient appelées à se développer tout comme toutes les sociétés et entreprises d'Etat. Sur un plan plus général, l'Etat malien s'est attaché à définir une politique des transports en raison de l'absence d'un nombre important de promoteurs nationaux pouvant offrir des entreprises de grande taille. Compte tenu de ses moyens, lui seul pouvait se permettre d'organiser des entreprises d'une telle dimension.

Mais en choisissant d'entrer en action, il prenait le risque de ne pouvoir offrir les garanties de l'expansion du secteur. Obligées d'assurer des activités de service public, ces entreprises doivent faire face à de lourdes contraintes. Lorsqu'elles sont en difficulté, cela se ressent comme une crise des transports et on cherche naturellement les raisons en se référant au secteur privé. C'est ainsi que ce dernier a paru être l'élément perturbateur dans le secteur des transports alors même que c'est l'Etat qui définissait la réglementation des transports. On trouve là un des aspects sur lequel nous reviendrons et qui explique en partie les difficultés de la situation actuelle.

Pour l'instant on peut résumer en citant les argumentations les plus souvent avancées concernant l'échec des sociétés publiques. Comme toutes les entreprises publiques, elles devaient constamment faire face à des difficultés de trésorerie. Les raisons sont à mettre sur le compte de la mauvaise gestion, en particulier, les détournements d'une partie des recettes par les chauffeurs et les comptables; l'arrêt des activités par manque de pièces de rechange ou par l'insuffisante qualification du personnel; l'état du réseau qui peut conduire à un vieillissement prématuré des véhicules et occasionner des réparations supplémentaires; les tarifs fixés par l'Etat qui n'avaient pas été modifiés durant de nombreuses années. Enfin, la concurrence faite par le secteur privé qui rappelons-le, ne présentait pas un service meilleur. Il faut ajouter à ces arguments la concentration des déplacements à certaines heures de la journée (CF. graphique N°) qui ne permettait pas d'assurer une exploitation rentable.

Nous allons maintenant examiner le contexte ayant favorisé le développement du secteur privé. L'analyse sera basée sur l'évolution des duruni et des taxis et nous permettra de révéler les facteurs expliquant la persistance de ces modes.

CHAPITRE II. LE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR PRIVE.

Le secteur privé comprend l'ensemble des acteurs privés qui exploitent les véhicules soit en activité individuelle soit dans le cadre des entreprises. Le premier problème auquel on est confronté est celui de la propriété des véhicules. L'enquête PDI menée en 1983 estime à 2.800 le nombre de transporteurs à BAMAKO. Ce nombre ne reflète pas la réalité des transports collectifs de Bamako pour deux raisons essentielles: tous les transporteurs ne font pas du t.c.u. et tous ceux qui possèdent un véhicule de t.c. ne sont pas répertoriés comme transporteurs.

La réalité est donc assez complexe. Sans que l'on sache exactement la proportion, la grande majorité des propriétaires ne disposent que d'un véhicule et bien souvent, le transport n'est pas leur activité principale comme c'est le cas de certains commerçants, artisans ou hauts fonctionnaires, qui possèdent un ou plusieurs véhicules. Il existe bien des concentrations de véhicules aux mains d'une ou plusieurs personnes, mais leur nombre est difficile à estimer à cause des problèmes de collecte des données. Tout comme il est difficile de savoir le nombre de propriétaires n'exploitant pas eux-mêmes leurs véhicules. L'histoire des transports urbains à Bamako peut tout aussi se résumer en une série de "conflits" entre l'Etat qui voulait avoir la maîtrise totale dans ce domaine et les initiatives individuelles.

D'une manière générale, on attribue le développement du secteur privé à la fascination qu'exerce le transport sur les individus qui voient dans cette activité des rentrées d'argent faciles assimilées à des bénéfices. Les conducteurs, une fois la recette minimum revenant au propriétaire assurée, peuvent disposer de l'excédent de recette. Cette situation incite à des pratiques dont ils sousestiment les conséquences: longue journées d'activité, recours à la soustraction du matériel...

Les véhicules d'occasion qu'ils utilisent, leur imposent des frais élevés, auxquels il faut ajouter les impôts et taxes diverses, à tel point que certains négligent l'entretien, trop préoccupés à assurer la recette journalière. D'autres n'hésitent pas à accepter des surcharges qui sont d'ailleurs tolérées par les usagers, souvent trop heureux d'avoir enfin réussi à prendre d'assaut un véhicule qui va les amener à destination.

Le développement du secteur ne serait donc pas étranger à l'idée que les gens se font du statut de transporteur. La rumeur publique attribue souvent l'origine de la richesse de tel ou tel commerçant fortuné à sa première activité: le transport. Par ailleurs, les transporteurs figurent en bonne place dans la classe des revenus des ménages bamakois. L'enquête PDI en 1983 fournit des indications sur ce sujet. Sur 2201 transporteurs recensés:

- 196 ont moins de la moitié du revenu moyen;
- 686 ont entre la moitié du revenu moyen et le revenu moyen;
- 782 ont entre le revenu moyen et deux fois le revenu moyen;
- 537 ont plus de deux fois le revenu moyen.

Le paragraphe ci-dessus fait référence à trois notions sur lesquelles il convient de soulever quelques précisions. En premier lieu le statut de transporteur n'est nulle part clairement défini et les enquêtes et sondages peuvent être entachés d'informations n'ayant aucun rapport avec la réalité. En second lieu, si certains commerçants se sont enrichis dans le transport, on pourrait penser qu'il s'agit réellement d'une activité lucrative. Mais quelle est la proportion de ceux qui se sont réellement enrichis, et dans quel type de transport? L'activité est certes rentable, mais à quoi sont utilisés les bénéfices réalisés? Enfin les méthodes de détermination du niveau des revenus incitent à la prudence.

Il est vrai que tous ceux qui se lancent dans l'activité de transport n'ont aucune connaissance de ces données, mais leur manifestation externe est suffisamment incitative lorsque tout le gain du transport est assimilé au bénéfice.

Un autre aspect caractérisant le secteur privé est sa permanence dans l'organisation des transports urbains de Bamako. Sur cet aspect, il conviendrait de s'interroger sur les formes de propriétés, à savoir la persistance d'un morcellement de l'activité de transport. On pourrait donc se demander pourquoi le secteur privé est toujours caractérisé par ce phénomène d'activités individuelles. Pourquoi n'assiste-t-on pas à Bamako à la formation de véritables sociétés réunissant plusieurs propriétaires comme c'est le cas dans certaines villes du Tiers Monde confrontées aux mêmes problèmes qu'ici? Ce qui reviendrait à définir le véritable but de l'activité des transports et notamment de savoir s'il s'agit d'une activité purement spéculative. Peut-on encore ici attribuer au transport urbain un rôle de service public? Sinon est-il possible de préciser le rôle du secteur privé dans l'économie urbaine? On voit là autant de questions qui ne peuvent être traitées dans le cadre de ce rapport mais dont la lecture peut fournir quelques éléments de réponse.

Les premiers transports collectifs étaient des charrettes et plus tard les taxis. Mais il faut attendre l'avènement des Duruni pour mesurer l'impact du privé dans l'organisation des transports urbains.

Historique des duruni.

L'histoire des duruni commence au début des années 60 lorsque des pickûp bachés ont été utilisés pour le transport des personnes sur quelques lignes traditionnellement empruntées par les charrettes pour la desserte des marchés du centre-ville. Leur tarif de 25F assura leur grand succès auprès du public et leur donna le nom de duruni.

Pouvant transporter 15 à 16 personnes en plus du chauffeur et quelques fois un receveur, ces véhicules appartenaient à des privés. Leur caractéristique n'a jamais varié: des banquettes rigides sont aménagées à l'arrière pour les passagers, qui en plus, sont protégés de la poussière et des intempéries par une bache. Le véhicule est surmonté à l'arrière par un porte-bagages pour les colis encombrants (par conséquent, payants) des passagers.

La plupart de ces véhicules, malgré la robustesse des marques (Peugeot 404, Toyota) sont des véhicules d'occasion à l'importation. Lorsqu'ils sont neufs, ils sont utilisés de préférence pour les transports interurbains, dont la rentabilité est meilleure.

Avec la création des TUB en 1962, des mesures furent prises pour interdire aux exploitants privés d'emprunter les lignes de la société publique. Bien adaptés au réseau urbain, ces véhicules desservaient les quartiers de la périphérie en empruntant des chaussées souvent non bitumées.

Aucune mesure ne fut prise pour interdire leur activité dont tout le monde reconnaissait l'utilité étant donné le réseau restreint de la société publique. Tout au plus les propriétaires furent incités à se regrouper au sein de coopératives de transport, formes d'association qui était compatible avec l'option socialiste déclarée.

Les difficultés de la société publique favorisèrent le développement du système duruni. L'interdiction faite aux fonctionnaires de pratiquer une activité de ce type pouvait dans une certaine mesure contribuer à assainir le secteur, car le transport serait pratiqué par les vrais transporteurs. Mais hélas, qui donc, mis à part les commerçants, les transporteurs et quelques artisans, pouvait disposer de moyens suffisants pour acquérir un véhicule, sinon les agents de l'administration?

L'éveil du secteur privé fut favorisé par les facilités accordées par une société d'importation de véhicules, la société Peyrissac. En 1966, au moment où le TUB connaissait de graves difficultés, le secteur privé avait atteint un niveau jamais égalé: on estimait le parc à 855 véhicules, c'est à dire presque son niveau de 1985. En 1967 eut lieu la célèbre opération taxi.

A la faveur du Coup d'Etat de 1968, le secteur privé tentait alors de se reconstituer. Malgré la "libéralisation des activités", il ne fut pas renoncé à la participation de l'Etat dans l'organisation des transports urbains. Les analyses incriminant la mauvaise gestion du TUB sont les mêmes concernant les futures sociétés publiques. Mais aucune analyse ne semble avoir été faite pour expliquer les échecs des sociétés publiques.

Le champ laissé aux transporteurs privés depuis 1976 ne permet pas non plus les changements dans les comportements des opérateurs du transport à tel point que toute l'analyse des transports urbains se limite l'énumération des difficultés.

2.1. Le système Duruni.

La référence au système n'est pas exagérée car le duruni est depuis 25 ans la base du système des transports urbains à Bamako. Son histoire remonte au début des années 60 et même lorsque toutes les tentatives pour constituer des sociétés de transport urbains se vouent à l'échec, le duruni continue à se maintenir. Il est le symbole de l'adaptation d'un véhicule de type particulier (le pickup baché) au transport de personnes. On attribue son succès à plusieurs facteurs dont les plus importants sont:

- la croissance de la ville entraînant une forte demande;
- la nature du véhicule adaptée à la voirie de Bamako;
- le tarif modeste qui en fait incontestablement un mode de transport populaire, surtout que ces véhicules s'arrêtent à la demande;
- source d'emploi pour ceux qui ne peuvent accéder à un emploi salarié de la Fonction Publique;
- source de revenus supplémentaires pour tous les propriétaires quel que soit leur statut;
- absence de service public de grande dimension.

Habituellement, les duruni ont été assimilés dans certains écrits au secteur informel, en référence à la multitude d'initiatives individuelles et au comportement des opérateurs qui échappait à toute analyse traditionnelle. Leur existence à côté d'une société publique pour le même service renforçait cette conviction et confortait leur marginalisation. On les considérait comme des entreprises incapables d'assurer la reproduction de l'outil de travail. Mais, le but de ce genre d'activité est-il la reproduction de cet outil de travail?

Pour expliquer l'échec des transports publics, l'argument le plus couramment avancé était la concurrence faite par les duruni. Il n'y avait aucune concurrence ni du point de vue des tarifs, ni sur les lignes. Par contre les duruni n'étaient pas soumis à l'obligation de service public, les conducteurs gérant leurs courses selon les gains espérés. Dans ces conditions, l'argument de concurrence ne peut tenir à moins de supposer que les propriétaires étaient suffisamment avertis pour jouer de tout leur poids et d'user de toutes les astuces pour contribuer à l'échec des sociétés publiques, ce qui sans être tout à fait exclu, reste encore à démontrer.

Le plus important à analyser dans le phénomène des duruni, c'est leur mode de gestion. Le propriétaire, lorsqu'il n'est pas conducteur de son véhicule, lie un contrat verbal avec un chauffeur qui se charge de lui ramener une certaine somme d'argent chaque jour travaillé. Le chauffeur, salarié, ne s'occupe ni des problèmes d'entretien, ni des aspects fiscaux.

Cette situation, loin d'être parfaite n'obéit qu'à une seule règle, la confiance qui unit les deux personnes. Le seul objectif recherché est d'assurer la recette journalière. Tous les autres aspects ne peuvent être perçus que comme des contraintes aux yeux de ces deux acteurs. Dès lors, toute organisation du secteur doit concourir à faciliter la réalisation de l'objectif. N'ayant aucune obligation de service public, tous les comportements peuvent être permis. D'autre part aucune responsabilité dans la réalisation de ce service public ne peut être attribuée ni au chauffeur, ni même au propriétaire de véhicule.

La survie des duruni tient finalement à l'absence de réglementation clairement définie par l'Etat concernant les transports urbains faisant qu'aucun texte ne régit les rapports au sein de la profession. Il faut aussi ajouter à la raison de cette survie le faible revenu de la population qui s'accommode assez bien à ce mode de transport.

2.2. Les taxis.

Les taxis ont de tout temps joué un rôle très important à Bamako. Ils se distinguent des véhicules particuliers par la peinture verte sur les ailes et une signalisation lumineuse sur la toiture. Les principales marques sont Renault, Peugeot, Toyota et Datsun.

La structure de propriété des taxis étant la même que celle des duruni, leur évolution est similaire. Les seuls faits marquants dans leur histoire concerne l'évolution des tarifs et leur comportement de recherche de clientèle.

Les tarifs des taxis ont été maintenus durant de nombreuses années à 100F la course quel que soit le nombre de passagers lorsque la destination est unique. Mais de tout temps, ces tarifs ont donné lieu à négociation avec le client et le résultat est souvent à l'avantage du conducteur.

Ils ne sont pas munis de compteurs comme c'est le cas dans quelques villes d'Afrique. Une étude de l'ONT montra les nombreuses difficultés que pourrait rencontrer une telle procédure. Le projet fut abandonné au profit d'une action sur les tarifs par passager et par zone. La méconnaissance des zones de tarification et des horaires d'application laisse le champ libre au conducteur pour tous les abus.

L'activité de taxi a été considérée comme rentable dans beaucoup d'études (Cf Tableau N°18). La durée de vie est estimée à 3 ans compte tenu que les véhicules utilisés sont des occasions importées.

Tableau N°18. Compte d'exploitation d'un taxi de Bamako en 1975.

Charges	Sommes investies
Prix dédouané	2.446.590
Intérêt capital	210.193
Vignettes et cartes de t.	33.000
Assurance	280.812
Taxes et Frais généraux	194.698
Entretien et réparations	1.223.295
Carburant	3.465.000
Lubrifiant	87.120
Pneumatiques	390.400
Salaires	720.400
Recettes estimées	13.018.000
Bénéfice d'exploitation/3ans	3.773.167

Sources: ONT.

Sur la foi de cette étude, on peut considérer que l'exploitant de taxi est assuré de récupérer au bout de 3 ans la somme investie dans l'achat d'un véhicule ainsi que les dépenses d'exploitation. Le bénéfice lui permet même de se lancer dans une autre opération. Mais la réalité est

loin de correspondre à ce cadre de l'étude. Car il existe très peu d'exploitants tenant une telle comptabilité. Il convient de placer leur initiative dans le contexte de leur activité. Cela peut donner plusieurs catégories d'exploitants qui n'ont pas toujours les mêmes comportements. Nous aborderons ces aspects dans la troisième partie de notre étude.

L'évolution des taxis n'est pas différente de celle des duruni: les exploitants de ces véhicules ont tout simplement cherché à adapter leur activité en fonction des difficultés qu'ils rencontraient pour continuer à assurer la rentabilité de leur exploitation. C'est ainsi qu'ils ont toujours su jouer sur la méconnaissance, par les usagers, des tarifs et des zones de tarification pour exercer leur activité étant donné l'impossibilité de contrôle. Les taxis avaient pour tradition de circuler en ville et de charger les clients lorsque la destination leur convenait. Mais depuis quelques années, leurs conducteurs ont pris l'habitude de fréquenter des places bien déterminées et chargent les clients pour le même quartier. Au retour ils se rabattent sur la ligne de duruni la plus proche, étant assurés de trouver des clients fuyant l'inconfort des duruni et sotrama.

L'exploitation de taxi et de duruni peut se faire dans le cadre de sociétés ou d'associations comme les coopératives. Mais les exemples sont rares et ces genres d'associations sont éphémères. Toutefois, même si le secteur privé se caractérise par une prédominance de petits propriétaires, certains transporteurs ont de tout temps essayé de constituer de véritables sociétés de transport urbain. Nous allons citer le cas de la société Sotrama qui est célèbre par ses péripéties.

2.3. Expérience d'entreprise de transport.

Des particuliers tentent, lorsqu'ils ont plusieurs véhicules, de constituer des entreprises de transport. C'est le cas de la SOTRAMA qui illustre à lui tout seul les différents problèmes auxquels peuvent être confrontés les particuliers.

La société SOTRAMA.

Créée en 1978, la Société des Transports du Mali, SOTRAMA, est la seule société à avoir reçu, avec le TUB, l'agrément des autorités publiques.

La société a été créée par un professionnel du transport, qui devait donc, à l'inverse de beaucoup d'entrepreneurs, savoir mesurer les risques dans ce domaine. A sa création elle exploitait 6 lignes avec des minibus de marque japonaise que le public appelle désormais "sotrama". L'histoire de cette société résume toutes les difficultés qui sont inhérentes au secteur du transport urbain.

Son fondateur assignait comme objectif à la société de résoudre les problèmes de déplacements des populations de Bamako. Le développement de la société devait se faire en trois étapes:

- 1980-1981: démarrage et développement de l'activité de transport urbain;
- 1982: lancement de l'activité de transport interurbain;
- 1983: lancement de l'activité de transport international.

Société individuelle au départ, la société devait se transformer par la suite en Société Anonyme. Les investissements étaient estimés à 2,47 Milliards de Francs maliens, et le nombre d'emplois prévu était de 838 à la fin de l'année 1983. La SOTRAMA devait exploiter 8 lignes avec 200 véhicules dont 150 minibus de 20 places, 30 de 60 places et 20 de 80.

Plusieurs observations furent faites sur ce projet ambitieux, notamment par l'ONT. Il ressort de ces analyses que pour engager le concours de l'Etat dans une entreprise de cette ampleur, des garanties sérieuses doivent émaner avant tout du promoteur, ce qui ne semblait pas être le cas. La forme juridique de l'entreprise n'était pas clairement définie car on projetait simplement une évolution de la "société individuelle" en société anonyme sans échéancier précis. Sur le plan économique, compte tenu que les transports urbains sont déficitaires par tradition, ce qui peut amener une intervention de l'Etat sous forme de subventions, ce dernier se devait d'agir sur l'entreprise en contrôlant son organisation. Enfin une analyse financière du dossier devait montrer les risques encourus par le promoteur étant donné la faiblesse des fonds propres dans le montant total des investissements.

L'idée de créer une grande société de transport est toutefois fondée étant donné l'absence de service de grande dimension dans la Capitale malienne. Les autorités semblent favoriser toute initiative d'envergure tant la recherche de solutions aux problèmes de déplacement devenait urgente. Le transport urbain était d'ailleurs inscrit comme axe prioritaire dans le Plan Quinquennal. Pour doter enfin Bamako d'un service de transport collectif à la dimension de son évolution, le projet fut accueilli avec beaucoup d'intérêt. Même si certains aspects du dossier se prêtaient à de sérieuses réserves, le projet de convention fut approuvé.

Après avoir reçu l'agrément, la société n'a pu réaliser ses prévisions. Elle a au contraire cessé d'exister en tant que société autonome, c'est à dire de gérer et d'exploiter ses propres véhicules. Elle vendait plutôt son titre aux autres transporteurs. Tout propriétaire de minibus pouvait confier son véhicule à la Sotrama qui bénéficie des conditions fiscales intéressantes, ce qui est une pratique illégale. La société a ainsi vu accroître "son parc" par l'arrivée de nouveaux véhicules exploités par des propriétaires au nom de la Sotrama à raison de 1.000F par jour et par véhicule (2). Ainsi chacun y trouve son bénéfice, les propriétaires n'étant pas déclarés comme exploitants n'ont pas à payer certains impôts.

Aujourd'hui, le projet Sotrama est au point mort, et certains exploitants qui avaient confié leurs véhicules sont retournés au système d'exploitation individuelle.

2. Cf. KOUMARE (C.M.). *Transports informels: son importance dans les villes du Tiers Monde. Le cas de Bamako. 1984.*

Conclusion.

Nous venons d'examiner dans les chapitres précédents l'historique de deux formes d'exploitation (publique et privée) des transports urbains de personnes. Il faut simplement noter que ces deux formes ne s'excluaient pas mais que l'une (privée) a persisté et existe encore, alors que l'autre (publique) ne semble aujourd'hui avoir aucune chance de se maintenir compte tenu des difficultés économiques actuelles. Mais la persistance du secteur privé ne signifie pas un manque d'intérêt de l'Etat pour l'organisation d'une entreprise de transport urbain de personnes. Cette nécessité a toujours été soulignée dans les discours officiels et quelques tentatives sont là pour confirmer cette volonté. Il en est ainsi de celle qui devait associer le District de Bamako à des associés privés maliens et étrangers pour constituer une société du nom de T.U.B.A. (Transports Urbains de Bamako). Cette société aurait pour objet de mettre en place un réseau de transport public pour le District.

L'étude, confiée à un Consultant (ETAU-CGFTE) en 1981 et 1982, a donné lieu à un Rapport en Mars 1982. La création d'une société mixte fut retenue et les parts sont fixées comme suit:

- District de Bamako:..... 45%
- Privés maliens:..... 40%
- Partenaires techniques:..... 15%.

Si la nécessité d'organiser un service de transport public à Bamako n'est plus à démontrer, deux thèses sont en opposition sur la manière d'y parvenir. La première propose de substituer les Duruni aux autobus qui seront affectés sur des lignes supposées être plus rentables. Les sociétés d'autobus auront l'exclusivité d'exploitation de ces lignes. La seconde thèse (proche de celle préconisée par l'étude de la Banque Mondiale) voit dans la forme artisanale des Duruni plusieurs atouts: en particulier, ils sont concurrentiels et leur activité n'entraîne pas de la part des autorités publiques de versement de subventions. Dans tous les cas, il convient de reconnaître que le transport urbain est assuré par les propriétaires et chauffeurs de Duruni depuis de longues années, et que les tentatives d'organisation de la profession qui sont en cours actuellement semble renforcer la seconde thèse comme nous le verrons dans la 3ème Partie.

CHAPITRE III: L'ORGANISATION ACTUELLE DU SYSTEME DES TRANSPORTS URBAINS.

Dans ce chapitre, nous aborderons les points suivants:

- les lignes de transport collectif;
- le parc de véhicules t.c.;
- la réglementation des transports;
- le rôle de l'Etat.

3.1. Les lignes de transport collectif urbain.

La grande majorité des axes bitumés de Bamako sont le support de déplacement des véhicules de transport collectif. L'orientation radiale du réseau des voies urbaines fait donc que tous les véhicules de transport collectif convergent sur le centre-ville qui devient le point de toutes les correspondances entre lignes.

Le District de Bamako compte actuellement 30 lignes de transport collectif exploitées par véhicules bachés et par minibus. Toutes ces lignes ont pour particularité de relier la périphérie au centre-ville, particularité qui ne date pas d'aujourd'hui comme on peut le constater à travers l'évolution du réseau (ensemble des lignes) des transports collectifs urbains.

3.1.1. Evolution du réseau.

Au début des années 1960, le t.c.u. était assuré par les taxis et les charrettes. C'est seulement en 1962 que vont commencer l'exploitation des premiers Duruni sur des axes bien déterminés. Ce fut ainsi la naissance d'un système de transport qui n'avait cependant pas un impact assez considérable, car il ne concernait que des secteurs très limités de la ville.

Il faudra attendre la création de la société des Transports Urbains de Bamako (T.U.B.) pour voir un système organisé de transport collectif contrôlé par l'Etat.

Le TUB exploitait 8 lignes à l'intérieur de Bamako et une ligne interurbaine Bamako-Kati.

Tableau N°19. Les Lignes de la société TUB.

Lignes	Nb.Km	Nb. Bus
1. N'Tominkorobougou-Missira	6,3.....	4
2. Badialan-Bagadadji	7,5.....	4
3. Hamdallaye-Marché	6.....	4
4. Djikoronni-Marché	6.....	2
5. Pt G/Koulouba-Marché	7,9.....	3
5 bis. Badalabougou-Marché	5,9.....	2
F. Transp. Fonctionnaires Koulouba		7
G. " " Pt G		5
I. Ligne suburbaine Bko/Kati		2

Le choix de ces lignes n'était pas fortuit. Il s'agissait des artères principales de la ville qui présentaient des conditions meilleures de circulation. Elles avaient comme point commun de desservir le Grand Marché. Le type d'exploitation des TUB se rapprochait de celui des transports urbains dans les pays développés: lignes prédéterminées, arrêts fixes, système de billetterie, fréquence de passage. Ce système avait incontestablement pour vocation première d'assurer un service public.

En même temps les duruni étaient interdits sur ces lignes et devaient se contenter des axes parallèles, souvent des rues non bitumées avec des itinéraires ne desservant que quelques quartiers. Cette situation a d'ailleurs renforcé leur marginalisation même dans les analyses de transport urbain.

3.1.2. Schéma actuel du réseau de transport collectif.

Le centre-ville de Bamako est par tradition le point de rupture de charge de tous les types de transport. La seule constance dans l'organisation des t.c. est la référence aux lignes et places.

Une ligne se caractérise par un itinéraire fixe et une place portant le nom de la destination (dans le centre-ville ou à la périphérie). En général la place est un carrefour, un lieu public, l'abord d'un marché, où une ou plusieurs associations procèdent à l'organisation du trafic. Le terminus est dans tous les cas un quartier de la périphérie.

Ces places au centre-ville sont des lieux d'encombrement, de commerce de détail, et sont fréquentés par les pick-pockets. Au cours de ces dernières années, plusieurs d'entre elles ont changé de localisation sur décision des autorités du District pour désengorger le centre. Même si plusieurs lignes partent d'une même place, se posent toujours des problèmes de correspondance.

En 1983, il existait 22 lignes de transport collectif pour 3 principales places gérées par 10 Comités syndicaux de chauffeurs:

- place de Djikoronni Para;
- place des 3 Caïmans;
- place du marché de Médine.

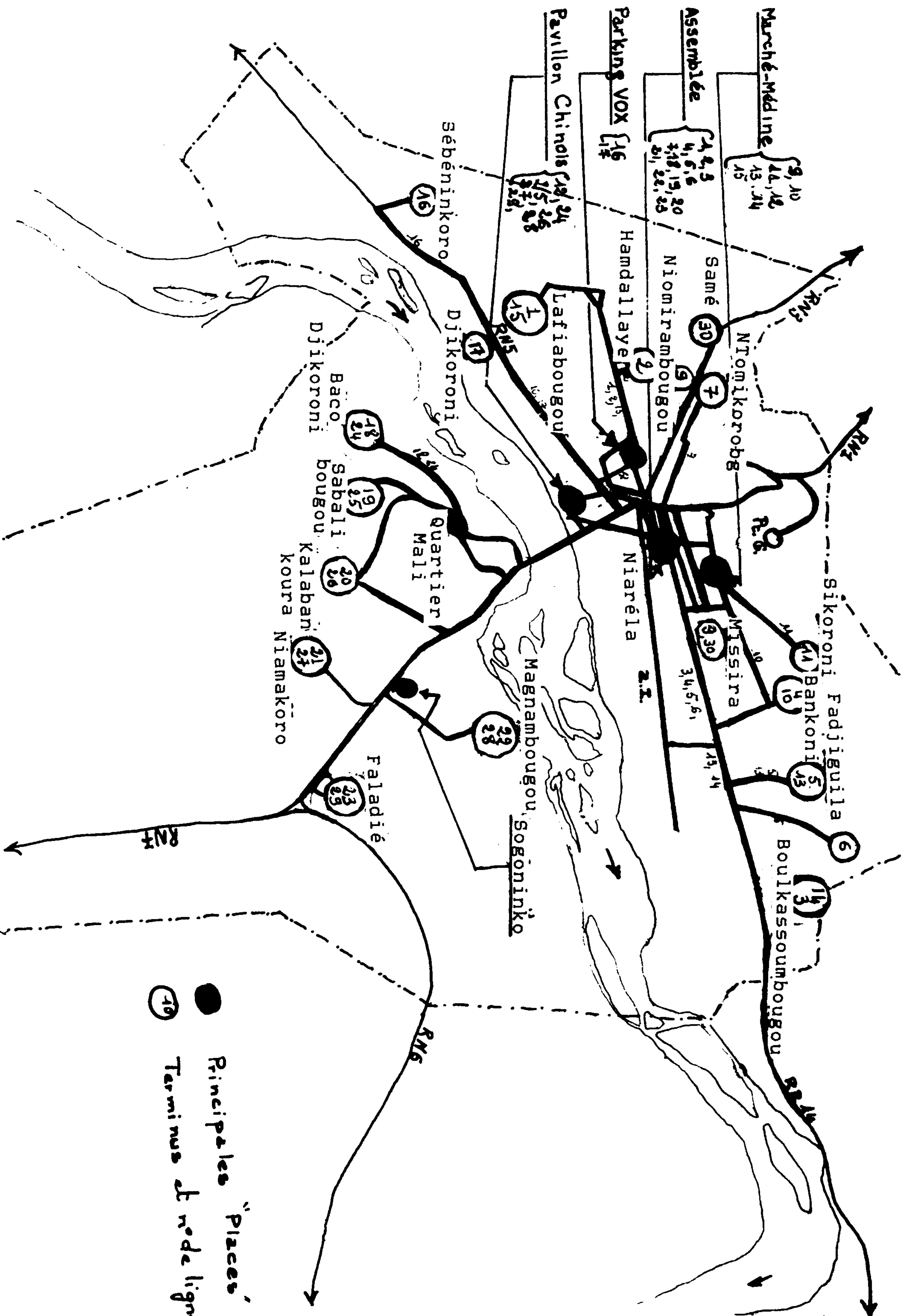
Dans la pratique, c'est la Municipalité qui décide de l'emplacement des places, mais l'organisation relève des "syndicats" de chauffeurs et cela pose un problème de légitimité. Nous y reviendrons.

Toutes ces places étaient situées aux alentours du Grand Marché. On peut répartir ces 22 lignes en 3 catégories:

- les lignes du Sud desservaient tous les quartiers de la rive droite et avaient comme particularité la même tête de station au bord du fleuve;
- les lignes de l'Ouest fréquentaient plusieurs places et souvent leur itinéraire dans les quartiers centraux était en forme de boucle;
- les lignes de l'est semblaient avoir pour vocation de desservir le centre ville.

Le réseau actuel est composé de 30 lignes (Cf. Graphique N° et Annexe) mais les places n'ont plus la même vocation qu'il y a quelques années. La place de l'Assemblée, tête de station de 14 lignes est incontestablement la plus importante. Ses lignes desservent les anciens quartiers de l'ouest, de l'est et plusieurs quartiers du sud. Le marché de Médina Coura (7 lignes) est le point de départ des lignes desservant les nouveaux quartiers de l'est ainsi qu'un quartier (celui de Lafiabougou) à l'ouest. La place du Pavillon Chinois au bord du fleuve dessert les quartiers du sud. Elle est par ailleurs liée au marché de Médina Coura. Le Parking Vox ou place de Djikoroni dessert ce quartier de l'ouest avec 2 lignes.

La localisation de ces places répond à des impératifs majeurs: désengorger le centre-ville commercial tout en facilitant son accès et desservir le nouveau marché de Médina Coura et Missira. On peut considérer qu'il s'agit d'un choix à l'évidence logique, mais malheureusement, l'accès au transport impose à l'usager au moment du retour une marche forcée pour espérer trouver un véhicule.



3.2. Les véhicules de transport collectif.

3.2.1. Le parc de véhicules de transport collectifs.

Un parc insuffisamment connu.

Le parc malien de véhicules dans son ensemble n'est pas connu avec certitude, à plus forte raison celui du transport collectif de Bamako. Les raisons, comme nous les avons signalées, sont attribuées à une insuffisante collecte des données, ainsi qu'au non respect de la réglementation. Mais il ne faut pas sous estimer l'inopérante classification lorsque le transport collectif est le fait d'une ou plusieurs catégories de "transporteurs" dont ce n'est pas la vocation légale. Par ailleurs puisqu'aucune limite territoriale n'est imposée aux véhicules de t.c., le secteur peut à tout moment être perturbé par l'arrivée d'autres transporteurs attendant leur tour dans les gares routières pour ce qui concerne les transports interurbains.

Le parc de véhicules demeure méconnu sur le plan quantitatif. Il l'est tout aussi bien lorsque l'on s'intéresse au statut des propriétaires de véhicules. Une approche en termes de quantité de véhicules, lorsqu'elle ne permet pas une ventilation entre les différents propriétaires, ne peut être que partielle. La connaissance du nombre peut être une bonne indication pour les autorités compétentes pour engager certaines actions mais encore faudrait-il pouvoir situer la capacité financière des intervenants et partant, leur attribuer des domaines de compétence.

L'ONT ne peut donc fournir que les données provenant de ses fichiers. L'évolution du parc officiel est retracé par le tableau ci-contre.

	Taxis 6-10 places		Bachés 15-16 places				Cars rapides <22 pl				Cars rapides >22 pl					
	National		Bamako		National		Bamako		National		Bamako		National		Bamako	
	T	NI	T	NI	T	NI	T	NI	T	NI	T	NI	T	NI	T	NI
1974	738				507					218						
1975	1067	622	872	557	706	344	503	282	4		1		192	72	135	52
1976	1148	539	940	482	1235	537	982	482	130	15	54	1	214	54	144	37
1977	1009	358	770	317	999	360	689	268	30		5		228	36	150	23
1978	1038	287	555	275	1525	345	806	326	49	5	16	4	118	19	66	19
1979	884	268	638	243	1378	292	1004	287	14		7		117	11	72	11
1980	887	297	571	283	1358	296	842	293	66	2	8	2	98	18	51	18
1981	818		570		1187		850		21		8		80		48	
1982	911		571		987		607		38		17		99		39	
1983	908		538		1183		850		68		37		146		81	
1984	930		484		915		645		106		84		151		77	
1985	821		406		763		544		48		42		148		55	

Sources: ONT.
Légendes: T=total; NI=nouvelles immatriculations.

On observe une baisse continue du nombre de véhicules t.c. depuis 1980. Aucune explication de ce phénomène n'est fournie sinon en se référant aux difficultés économiques du pays. On constate par ailleurs une fluctuation importante d'une année sur l'autre et ceci ne peut s'expliquer qu'en tenant compte des caractéristiques des véhicules. La durée de vie moyenne des véhicules ne dépasse pas 3 ans. Au delà, les pannes successives entraînent des arrêts prolongés dont les conséquences se retrouvent dans les fichiers de l'ONT car les propriétaires n'acquittent les droits et taxes que lorsque le véhicule circule effectivement.

Parallèlement à la baisse du parc de véhicules t.c., on assiste au développement des taxis clandestins. Il est évident que cette activité ne concerne en premier lieu que les véhicules de 3 à 4 places, mais son ampleur dépasse sûrement la baisse des taxis classiques pour trois raisons essentielles. En premier lieu, tout véhicule personnel peut faire le taxi clandestin pourvu que le conducteur ait suffisamment de "cran" pour proposer ses services notamment aux abords de certaines places connues de tous. Le tarif, 500 ou 1000F, ne rebute pas certains clients pressés ou fortunés. En second lieu, étant donné le succès des taxis-location, certains chauffeurs de taxis peuvent, en enlevant les signes de distinction, s'adonner à cette activité, sans avoir à payer de taxes. Enfin les nouveaux arrivants sur le marché des transports collectifs peuvent directement alimenter les taxis clandestins.

3.2.2. Caractéristiques du parc.

Les types de véhicules sont suffisamment connus pour que l'on en donne une description. Rappelons simplement leurs signes distinctifs.

Les taxis sont la plupart des véhicules de 3-4 places avec chauffeur ou bien des "familiales". Les marques les plus utilisées sont les R12, et Datsun. Pour les duruni, deux marques sont les plus utilisées: les Peugeot 404 et les Toyota. Les minibus sotrama sont généralement de marque japonaise.

Dans tous les cas ces véhicules se caractérisent par leur état délabré. Les conducteurs ne semblent pas accorder une importance à l'entretien et au confort des usagers.

3.3. La réglementation des transports urbains.

3.3.1. Le cadre restreint de la réglementation.

Il n'existe pas de texte réglementant la profession de transporteur au Mali. L'accès à la profession est donc libre: pour l'exercer, il suffit d'acquérir un véhicule, d'avoir les moyens pour mener l'activité de transport, et de ne pas être fonctionnaire. Cette large condition est interprétée comme l'absence de barrière à l'entrée de la profession.

On peut dire que l'acquisition d'un véhicule suffit pour de nombreux prétendants au transport à exercer cette activité. Mais peut-on considérer tous les propriétaires de véhicules comme transporteurs? L'identification du transporteur à la propriété du véhicule n'est-elle pas à l'origine de toutes les difficultés que l'on rencontre? Lorsqu'on parle d'organisation du secteur, comment le peut-on lorsque l'on n'arrive pas à identifier clairement certains acteurs? Comment définir les devoirs et les obligations des opérateurs? Autant de questions qui sont au centre de toute analyse des

transports urbains mais que l'on n'a pas l'occasion de poser, trop préoccupé peut-être de vouloir saisir la logique du comportement de chacun.

Cette réglementation aujourd'hui concerne le véhicule et non les transporteurs. Les démarches à accomplir sont les suivantes lorsque l'on dispose d'un véhicule.

Cas d'une exploitation individuelle.

Pour faire du transport collectif lorsqu' on dispose d'un véhicule, les démarches sont les suivantes:

- adresser une demande au Gouverneur du District en vue d'être autorisé à exercer l'activité de transport urbain;
- une fois la demande accordée, pour "être en règle", certaines pièces doivent obligatoirement accompagner le véhicule; c'est d'ailleurs l'occasion de contrôles fréquents de la police.

Le montant des droits varie en fonction des véhicules. Dans le cas d'un Duruni par exemple, en 1984 il fallait (3), en francs maliens:

- une carte grise (annuelle).....14.000
- une carte de transport (annuelle).....2.500
- la vignette.....(").....20.000
- la patente (10.740 F/mois).....120.000
- l'IAS (4)128.880
- Droits de stationnement (2.500 F/mois)...30.000
- visites techniques (5.000 F/Trimestre)...20.000

Pour un véhicule devant circuler sans arrêt prolongé, les droits se montent donc à 555.380 F (555,380 FF). L'importation de véhicules de transport de personnes échappant à toute réglementation sur l'âge des véhicules, les "occasions" ne tardent pas à imposer au propriétaire des dépenses d'entretien, compte tenu des conditions d'exploitation. Comme c'est souvent le cas, très peu d'entrepreneurs disposent d'une telle somme pour commencer l'activité et comptent sur leur revenu pour un jour se "mettre en règle" avec la législation. En attendant, ils font appel à toutes les relations pour pouvoir continuer l'activité.

Tout cela fait que l'activité revient pour beaucoup comme un simple moyen de survie. Dès lors que les seules contraintes pour l'accès à la profession se ramènent au paiement des droits et taxes, le comportement des opérateurs s'en trouve affecté.

Cas d'une société.

Une procédure d'agrément est imposée lorsqu'une société désire se voir concéder l'exploitation d'une ou plusieurs lignes en exclusivité. Le dossier de présentation pour obtenir cet agrément doit comporter les résultats d'études sur certains domaines de la vie de la société, en particulier la part du marché qu'elle escompte réaliser, le montant des investissements, le nombre d'emplois à créer et le nombre de véhicules. Après examen des données sur le financement et les garanties du promoteur, les autorités compétentes suivant les conclusions d'une commission technique, accordent ou non l'agrément. En cas d'accord, un service de contrôle relevant du Ministère de l'Industrie, veille au respect des clauses signées. L'Etat définit le régime d'imposition de la société, les modalités des procédures

3. Cf. KOUHARE (C.M.). *op.cit*

4. IAS: *Impôt sur les Affaires et Services.*

à suivre et les avantages auxquels les promoteurs nationaux et étrangers peuvent prétendre. Les avantages accordés sans exhaustivité peuvent porter sur les points suivants:

- exonération, à un taux défini pendant un certain nombre d'années, des droits et taxes à l'importation sur certains matériels;
- garantie en matière de crédit bancaire;
- exonération durant un certain nombre d'exercices de l'impôt sur les BIC et des contributions de patente, les revenus fonciers ...etc;
- étalement sur quelques années du paiement de certaines taxes;
- garantie de transfert pour la valeur des investissements nouveaux.....etc.

Compte tenu des avantages fiscaux accordés, la société devra tenir ses engagements.

La Sotrama et le TUB en inactivité sont les deux seules sociétés auxquelles on a accordé l'agrément. Si le cas n'est pas généralisé, c'est pour deux raisons essentielles. En premier lieu, il existe très peu de transporteurs ayant les moyens de se lancer dans une telle initiative. Même si c'était le cas, les modes d'exploitation qui régissent la profession incitent les bailleurs de fonds à la prudence. C'est le cas en particulier des organismes financiers et des investisseurs étrangers qui veulent avoir les garanties sérieuses concernant leur participation.

En second lieu, la tutelle administrative commence dès la création de l'entreprise et ne cesse de se faire sentir. L'Etat qui entend contrôler le développement de toutes les activités, a mis au point des procédures auxquelles tout promoteur doit se soumettre. A la création, ils sont confrontés à de lourdes et lentes procédures d'agrément. Pour faire sauter les barrières, il ne faut pas négliger les appuis financiers et moraux, car certains prétendent que les avantages sont octroyés à la tête du client. Au bout de la peine, le promoteur doit faire face tout au long de la vie de l'entreprise à des difficultés administratives notamment sur les impôts, les douanes ...etc. C'est pourquoi beaucoup de transporteurs préfèrent gérer leur matériel de manière artisanale en se fiant à la loi du marché.

3.4. Le rôle de l'Etat.

Depuis le retrait de la CMTR en 1976, l'activité des transports urbains relève du secteur privé. Ainsi, les véhicules bachés (duruni), les minicars (sotrama), quelques autobus, les taxis, les véhicules de location et les taxis clandestins constituent aujourd'hui les moyens de transport autour desquels se dessine le système de transport urbain de Bamako.

L'Etat en se retirant a laissé la place à toutes les initiatives privées et son rôle consiste désormais à faire respecter ce qui semble être une réglementation tout en essayant de contribuer à l'organisation du secteur. Depuis le retrait des sociétés publiques, il ne fut procédé à aucune réorientation du rôle de l'Etat dans les transports urbains. Il continue tout naturellement d'intervenir dans le secteur grâce à des organismes dont on peut dire que leur organisation répondait à la définition de leur place dans la structure de l'appareil de l'Etat.

La définition des politiques de l'Etat se situe au niveau des réalisations notamment dans le domaine de la voirie. C'est tout récemment que l'Etat a voulu renforcer son rôle d'acteur en créant un bureau de l'ONT auprès du District qui devra être l'entité responsable pour le contrôle et la coordination en matière de transport urbain. Nous allons examiner les organismes qui interviennent à des niveaux divers dans le transport urbain.

3.4.1. Principaux organismes

La direction Régionale des Travaux Publics.

La DRTP se charge de la construction et de l'entretien des routes nationales et régionales dans les limites du District. Cet organisme agit selon un programme d'ensemble, mais aucune imputation spécifique n'est allouée à la voirie urbaine et aucune concertation avec l'action du District.

Le District de Bamako.

Organe municipal, ses services ont compétence dans le domaine de l'entretien de la voirie et ses équipements. L'essentiel de ses ressources provient de l'impôt de patente et licences, auxquels il faut ajouter les recettes des services économiques (marchés publics, gares routières, taxis). Si les recettes (gares routières, taxis) constituent moins de 10% du total, elles représentent par contre dans les prévisions plus de 30% des dépenses comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau N°21. Evolution des recettes et dépenses ordinaires du District.

Nature	1980	1981	1982	1983	1984
Recettes fisc.totales.	963	1216	1836	1990	2432
dont Voirie+g.r+stat.	101	78	156	202	256
Dépenses.	1407	881	1214	1990	2432
dont entret.Voir.Mun.	529	585	631	649	728

Les Services Techniques du District ne disposent pas d'imputation du budget alloué spécifiquement aux travaux de voirie (entretien, réparation, signalisation, éclairage public). En l'absence de tout programme, les travaux se font au coup par coup.

L'organisme spécialisé dans le domaine des transports urbains est le **Bureau des Transports du District**. Placé sous l'autorité du Gouverneur du District, cet organisme avait pour mission d'organiser et de promouvoir le développement des transports urbains et interurbains dans les limites du District. Il doit par ailleurs organiser l'exploitation de l'ensemble du réseau public urbain en rapport avec les organisations professionnelles et les services compétants, et de veiller à l'application des textes réglementant les activités de transport urbain et interurbain dans les périmètres du District.

La création de ce bureau répondait à la nécessité de percevoir et de mieux gérer les ressources provenant des taxes sur les véhicules qui transitaient par les gares routières, notamment celle de Sogoniko. L'essentiel de ces taxes étaient constitué par les véhicules sortant des limites du District.

Cet organisme s'est aussi attaché à coordonner les différentes actions entre la Coopérative des transporteurs routiers et le Syndicat des transporteurs. Le BTD s'efforce par ailleurs à coordonner les différentes actions entre les transporteurs du District. Dans ce cas, il semble se heurter à des difficultés, notamment dans le domaine de la tarification et des dessertes de quartiers. Mais sa véritable ambition était de favoriser la création d'une société de transport urbain directement rattachée au District.

L'Office national des transports.

L'Office National des Transports (ONT) créé en Novembre 1972 a pour mission de gérer l'ensemble du fret, de coordonner et de réglementer l'ensemble des activités des transports. A ce titre, il élabore des projets de textes réglementant les activités de transport. Il dispose de représentations au niveau de chaque Région.

Les ressources de l'ONT proviennent des taxes suivantes:

- Cartes grises;
- Permis de conduire;
- Patentes diverses;
- Visites techniques des véhicules de transport.

Ces ressources sont ensuite reversées au Trésor public après prélèvement du budget propre de l'ONT. Mais aucune distinction n'est faite entre les sources de ces revenus (par nature de véhicules) et leur affectation. Il est de ce fait impossible de savoir la part des ressources provenant du transport urbain.

L'ONT intervient dans la tarification en rapport avec les coopératives de transporteurs et les syndicats de chauffeurs. Il s'est posé un problème de compétence entre l'ONT et le BTD qui semblent dans certains cas avoir les mêmes missions. Aussi, l'ONT a demandé la disparition du BTD. C'est ainsi que fut créée une Représentation de l'ONT dans le District de Bamako. Sa mission est la suivante:

- organisation du transport urbain du District;
- établissement des cartes de transport des véhicules destinés au transport urbain;
- expertise en matière d'accidents;
- contrôle de la vente de carburant;
- visites techniques des véhicules.

Nous ne pouvons toutefois préciser si la création de cette Représentation a entraîné la disparition du BTD. Enfin signalons que l'ONT relève du Ministère des Transports et des Travaux Publics.

La Compagnie de Circulation Routière.

La CCR est placée à la fois sous l'autorité du Directeur des Services de Sécurité et du Gouverneur du District. Elle joue un rôle important en matière de circulation urbaine. Les agents de police sont chargés de réglementer la circulation urbaine et de verbaliser les contrevenants. Dans le cas du transport collectif, ils ont à la charge le contrôle des pièces devant accompagner les véhicules. On leur reproche très souvent leur excès de zèle et les nombreux arrangements à l'amiable lorsque l'automobiliste averti sait s'y prendre. Le renforcement de la mission de la CCR a permis de mettre fin aux divers points de contrôle installés par tous les Commissariats de quartiers.

3.4.2. La tarification des transports urbains.

Les tarifs de transport interurbain de passagers dans le District de Bamako sont fixés par Arrêté interministériel. Le principe de base est la tarification "stricte et obligatoire". Ces tarifs sont différenciés pour les transports routiers et les transports de voyageurs. Divers arrêtés interministériels disponibles depuis 1968 concernent les transports urbains de passagers. Ils fixent les conditions d'application de ces tarifs. En particulier, ils fixent les différentes zones ainsi que les horaires d'application des tarifs. Ils précisent par ailleurs les modalités de transport définissant les droits et obligations du chauffeur et du passager.

On a souvent incriminé la faible évolution des tarifs de transport urbain, les présentant comme une des causes de l'existence des transports "informels". En réalité, les tarifs bien que précisés par les autorités publiques, font l'objet d'un long marchandage entre le conducteur du véhicule (dans le cas du taxi) et le passager, surtout si ce dernier est accompagné d'un bagage. Il est un fait que les tarifs n'ont pas évolué de 1960 à 1968. Mais il faut savoir que les salaires dans la Fonction Publique n'ont presque pas évolué non plus.

La première augmentation du tarif des transports collectifs a eu lieu en 1968. Dans le cas du taxi, ils ont été portés de 100F la course à 100F par passager. Les principales augmentations de tarifs des transports collectifs ont eu lieu en Février 1980, Avril et Novembre 1981, et Août 1985. Pour saisir leur importance, il convient de disposer de l'évolution générale des prix durant les mêmes périodes et notamment de l'évolution du prix du carburant. Ce sera l'occasion dans un prochain travail.

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE.

Dans cette deuxième partie nous avons présenté les transports urbains de Bamako à travers leur histoire et l'organisation spatiale. La présentation historique a montré la coexistence entre les deux formes (privée et publique) d'organisation des transports de personnes et ce qu'il en est devenu. Nous avons par ailleurs décrit le système à travers quelques données physiques ainsi que les aspects liés à la réglementation.

Il n'était nul besoin d'énumérer les nombreux problèmes qui peuvent se poser aux usagers des transports collectifs, l'essentiel de ce travail étant consacré à la description du système des transports urbains de personnes. Dans la partie suivante, nous décrirons le fonctionnement de ce système à travers les différents acteurs et les cadres d'organisation. On pourra de ce fait constater que la réalité des transports publics de Bamako diffère de celle de beaucoup d'autres villes confrontées aux mêmes difficultés.

TROISIEME PARTIE :

LES SYSTEMES D'ORGANISATION DES TRANSPORTS
URBAINS DE BAMAKO

Cette partie a pour objet de montrer les formes originales de transport urbain dans le cas particulier de la ville de Bamako. Les parties précédentes s'appuyaient sur des analyses s'efforçant de retracer l'évolution du transport urbain dans toutes ses dimensions. Elles furent traitées avec le souci de permettre d'identifier les inter-relations des diverses composantes. L'examen préliminaire de la situation a mis en évidence l'existence de nombreuses lacunes en ce qui concerne non seulement le fonctionnement des organismes, mais aussi la coordination entre eux. Nous avons ainsi montré que toutes ces imperfections sont à l'origine de comportements assez particuliers qui méritent une analyse en profondeur comme étant la première étape de toute action pouvant apporter un début de solution en matière de transport urbain.

Notre propos n'étant pas d'apporter une solution immédiate, l'analyse porte sur les formes originales de transport que l'on rencontre à Bamako. Cette manière d'opérer présente un double intérêt:

- situer le cas de Bamako par rapport à ce qui se passe dans de nombreuses villes des pays en voie de développement;
- présenter un cadre de réflexion pouvant contribuer à mieux comprendre la logique des comportements et partant, les difficultés inhérentes aux systèmes de transport dans le cas des PVD.

Cette partie s'appuie dans une certaine mesure sur les parties précédentes qui nous ont permis de révéler les nombreux problèmes auxquels on est confronté lorsqu'on essaie de donner une vision claire du système des transports urbains de Bamako: insuffisance de données, multiplicité des acteurs, absence de cadre réglementaire bien défini, ...etc.

Elle se base aussi sur l'exploitation des résultats d'une enquête sur les transports urbains de Bamako réalisée par nous au cours de la mission de recherche en Septembre et Octobre 1986. Malgré toutes les difficultés que nous avons rencontrées pour remplir ce questionnaire, les informations recueillies auprès des différents opérateurs des transports urbains nous permettent de donner une vision synthétique du système actuel des transports urbains.

Pour y parvenir, rappelons les principales particularités du transport urbain. La première est que le véhicule constitue l'unité fondamentale qui est la base de toutes les analyses actuelles. C'est ce qui nous est apparu dans les parties précédentes. Ensuite comme deuxième particularité, nous avons montré que l'absence de cadre réglementaire faisait du conducteur la partie visible notamment lorsqu'il s'agit de montrer les imperfections du système.

Notre analyse sera donc basée sur ces deux particularités, véhicules et conducteurs, pour montrer l'originalité du cas de Bamako. On ne peut pas caractériser le secteur du transport en faisant une opposition entre secteurs différents notamment en ce qui concerne les modes de gestion. Il est vrai qu'il y a un secteur qui est tout récent et qui joue un rôle non négligeable et commence à perturber sérieusement l'ensemble de l'activité des transports

Mais, en réalité, c'est l'ensemble du système des transports dont il sera question ici car le système duruni comme nous l'avons vu constitue la pièce maîtresse du transport à Bamako. Il convient donc de revenir sur ce mode de transport et de décrire l'activité. Les objectifs de la société Sotrama n'ayant pas été atteints, elle s'est progressivement transformée en coopérative de propriétaires, similaires à celles des duruni. Le second mode de transport constitué par les taxis classiques présente lui aussi les mêmes caractéristiques que les duruni notamment dans la structure de propriété et des rapports entre propriétaires et conducteurs. Mais nous insisterons sur leur tendance à se regrouper sur les places déterminées tout comme les duruni confirmant ainsi leur vocation de taxis collectifs. Le dernier mode de transport collectif qui fait l'originalité de Bamako est le développement des taxis dits "location". Malgré leur caractère illégal, ils sont suffisamment présents dans le secteur des transports pour passer inaperçus. C'est peut être le début d'une nouvelle forme d'activité dont le succès sera en rapport avec celui des duruni.

Dans l'étude de chacun de ces modes, nous tenterons de cerner le cadre organisationnel qui les régit, sauf dans le dernier cas en raison de son caractère "insaisissable".

CHAPITRE I. L'ORGANISATION DES DURUNI.

Il est question dans cette partie non seulement des duruni, mais aussi des minibus car ces deux types de véhicules présentent les mêmes formes d'exploitation. Il existait selon les estimations de l'ONT en 1985 environ 550 Duruni à Bamako. Il s'agit de véhicules du type "pick-up" avec une capacité de 15-16 places assises, l'arrière étant recouverte d'une bache avec porte-bagages au dessus. En plus des duruni, il faut ajouter une cinquantaine de minibus sotrama, d'une capacité d'environ 22 places et une tarification similaire à celle des duruni.

Il n'existe aucune distinction entre les duruni destinés au transport urbain et ceux des transports interurbains. Tout véhicule en transit à Bamako peut s'ajouter au flux des duruni du District sans que l'on puisse y opposer une interdiction. Tous les duruni présentent les mêmes signes distinctifs, une peinture verte sur les flancs au niveau des roues.

1.1. Structure de propriété.

Aucune étude ne permet de nous éclairer sur la propriété des véhicules de transport collectif. On peut tout au plus donner une indication sur cet aspect.

Au cours de notre enquête, nous avons posé aux conducteurs de véhicules la question suivante: "à qui appartient ce véhicule"? Les réponses obtenues permettent de donner les indications suivantes:

- une bonne part des véhicules appartiennent à des personnes qui ne sont pas transporteurs de profession. Lorsque c'est le cas, les réponses sont invariablement les mêmes et se résument ainsi: "ce véhicule m'a été confié par une personne qui me fait entièrement confiance. Ce qu'il exerce comme activité ne me concerne pas, nos rapports se limitant à la bonne marche du véhicule pour assurer la recette journalière qui est convenue entre nous." Un bref coup d'oeil sur le tableau de bord où figure le nom du propriétaire, confirme alors les soupçons: le véhicule appartient très souvent à une personne de sexe féminin (probablement l'épouse du vrai propriétaire). Dans ce cas sans aucun doute, il s'agit d'un fonctionnaire. Mais lorsque ce n'est pas le cas, le conducteur n'hésite pas à décliner l'identité du propriétaire qui est soit commerçant, soit artisan.
- les autres véhicules appartiennent à des vrais transporteurs. Dans ce cas, nous n'observons aucune réticence de la part des conducteurs. Nous obtenons d'ailleurs dans certains cas le nombre de véhicules qu'il possède soit en transport de personnes, et même en transport de marchandises.

Dans cette dernière catégorie, il existe des propriétaires-conducteurs. La proportion est toutefois très faible pour deux raisons essentielles. La première est que tout propriétaire à intérêt à recourir au service d'un chauffeur en étant ainsi assuré, lorsque tout marche bien, de recevoir un revenu journalier fixe sans avoir à subir les dures conditions d'exploitation du véhicule. Il peut ainsi exercer une autre activité et faire des revenus du transport un complément de revenu de l'activité principale. La seconde raison est qu'aucun jeune chauffeur n'a les moyens de débiter au volant de son propre véhicule. Les rares exemples concernent l'exploitation de véhicules devant servir à amener un complément de revenu pour toute la famille: c'est le cas où le véhicule a été acquis grâce au circuit familial.

Dans la majeure partie des cas, le chauffeur devient propriétaire d'un véhicule par le système du "travail payé" (1).

On peut donc affirmer que l'activité de transport à Bamako est le fait de non transporteurs. En effet, "est transporteur, toute personne ayant un ou plusieurs véhicules et dont le transport constitue l'activité principale". Nous avons vu que cette définition ne s'applique qu'à une minorité des propriétaires. Les principaux propriétaires de véhicules sont des fonctionnaires en activité ou en retraite, et des commerçants. Dans cette situation toutes les organisations légales ne peuvent qu'être faiblement représentatives de la situation réelle du secteur. C'est ainsi que nous comprenons la confusion qui existe entre les coopératives de propriétaires et les syndicats de propriétaires et de chauffeurs, sachant que certains adhèrent ou non à des organisations nationales.

D'après les nombreuses sources orales, il semble que ceux qui investissent le plus dans les petites activités artisanales (2) notamment les transports urbains, appartiennent à la classe moyenne des commerçants et des fonctionnaires, les gros commerçants et quelques hauts fonctionnaires s'enrichissant dans le commerce, l'immobilier et les industries de substitution.

1.2. Exploitation des véhicules.

En l'absence de sociétés publiques, le transport urbain est assuré par des initiatives privées. L'activité individuelle est la forme la plus répandue. Cependant, certains transporteurs sont regroupés en coopératives, et d'autres transporteurs-chauffeurs regroupés sous l'appellation de "Syndicat des transports privés". Il existe enfin des sociétés comme la Sotrama, les Etablissements Atch, Emacof et Renov Auto. On peut aussi ajouter l'établissement de location de véhicules qui diffère des "taxis location".

Le cas de Sotrama est suffisamment connu pour avoir donné lieu à un développement dans les parties précédentes. Quant aux autres sociétés, elles disposent tout simplement de véhicules qu'elles exploitent sans avoir reçu comme la Sotrama l'agrément des autorités publiques. Leurs véhicules circulent sur les lignes comme tous les autres véhicules en adhérant à l'organisation du trafic. La seule association qui constitue une forme originale de transport collectif est la Coopérative des transports urbains de Bamako CTUB, mais qui n'exploite aujourd'hui que des taxis.

Dans l'ensemble, toutes les formes d'exploitation se rapproche de l'exploitation individuelle. Nous allons donc présenter l'activité des duruni.

1. Le "travail payé" est l'appellation locale de "la location-bail". Certains conducteurs arrivent ainsi à signer ces contrats avec des propriétaires de véhicules en s'engageant à leur rembourser une certaine somme d'argent généralement au bout de 2 ou 3 ans d'exploitation. Cette forme de contrat ne concerne que les véhicules neufs qui sont utilisés de préférence pour les transports interurbains et internationaux. A la fin du contrat, l'état du véhicule peut difficilement lui permettre de continuer sur les liaisons interurbaines. Aussi il est utilisé pour le transport urbain.

2. Cf KOUHARE (C.M.).op.cit.

1.2.1. L'activité des duruni.

Le personnel.

Le personnel est considérablement réduit. Il s'agit d'un chauffeur secondé par un receveur. Au début de leur mise en service vers les années 60, très peu de chauffeurs étaient secondés par un "apprenti". Mais aujourd'hui, l'apprenti-receveur joue une part importante dans l'organisation du transport.

Le chauffeur est généralement jeune, de 20 à 35 ans environ. L'un de mes interlocuteurs, chauffeur lui-même, décrivait la profession comme étant en majorité exercée par des "jeune, célibataire et plein d'enfants". Malgré l'exagération de tels propos, il est un fait que la profession attire invariablement tous ceux qui avec ou sans diplôme important, n'arrivent pas à entrer dans la Fonction Publique. Ils ont en majorité fait des études secondaires de la 7ème à la 9ème (c'est à dire de la 5ème à la 3ème en France). Mais la recherche d'une qualification est la motivation première de l'ensemble des chauffeurs que nous avons rencontrés.

Quelques analyses prétendent qu'ils seraient en majorité originaires des autres régions du Mali. Cela peut être l'évidence même quand on connaît le poids de la migration dans la population de la ville, notamment celle qui concerne la population adulte qui décide de s'installer en ville avec la ferme intention de faire carrière. Dans tous les cas, le transport urbain ne constituerait pas une spécificité dans ce domaine.

Au cours de nos entretiens, la majeure partie des conducteurs justifient leur accès à la profession par l'impression qu'ils en avaient: la facilité de gagner de l'argent et donc de s'enrichir. Mais tous y voient aussi l'occasion d'acquérir un vrai métier. L'analyse des quelques données que nous avons ainsi pu collecter révèle le temps d'apprentissage à la conduite automobile se réduit de plus en plus. Les conducteurs qui ont atteint la quarantaine déclarent avoir passé pas moins de 5, voire 8 années d'apprentissage à la conduite. Ils occupent aujourd'hui une place respectable dans les transports urbains, certains ayant quelques véhicules, d'autres s'étant spécialisés dans les transports de longue distance. Le délai d'apprentissage tourne aujourd'hui entre 8 à 16 mois.

Ceux qui ont la chance de se voir confier la responsabilité d'un véhicule travaillent à plein temps. Les autres fréquentent les places de duruni et les gares routières dans l'espoir de faire de la soustraction et de gagner ainsi leur vie.

Cette pratique est monnaie courante. Il est le fait de ceux que l'on désigne ici du nom d'"américain" (3). Le terme américain désigne la personne à qui un chauffeur confie pour quelques temps (4) le véhicule pour une raison ou une autre. Mais en aucun cas, l'américain ne fait partie du contrat qui le lie au propriétaire, et l'exploitation du véhicule est du ressort du seul chauffeur. Dans certains cas, le conducteur peut en accord avec le propriétaire confier la gestion du véhicule à un de ses collègues lorsque lui-même est indisponible.

Dans ses rapports avec les clients, le chauffeur a très mauvaise réputation. Un passager m'a tenu les propos suivants, lorsque je m'informais des rapports conducteurs-passagers: "Dans leur profession, je pense qu'il existe une sincère solidarité entre eux....Mais je pense que leurs meilleurs sentiments vont à l'égard des policiers et des gendarmes envers qui ils ont une conduite exemplaire allant de la gratuité du voyage à l'envoi des meilleures salutations à l'adresse de tous les membres de leurs familles.....Quant à nous autres, nous sommes simplement bons pour payer et nous faire insulter pour toutes sortes de raisons. On nous entasse comme dans une boîte de sardine et ils conduisent souvent comme des fous...".

Quant à l'apprenti, son rôle est important dans l'exploitation du véhicule. Il s'agit très souvent d'un jeune de 12 à 15 ans qui assume diverses fonctions. Il est recruté par le chauffeur et lui seul. Dans le cas d'une exploitation familiale d'un véhicule par exemple, l'apprenti peut être un enfant de la famille.

Sa principale fonction est de rechercher les passagers. Lorsque le véhicule roule, chaque fois qu'il y a de la place disponible, l'apprenti, en se penchant en dehors, interpelle les piétons et fait signe au conducteur de s'arrêter ou de démarrer. Il agit aussi lorsqu'un passager arrive à destination et demande de descendre. Il est chargé de récupérer auprès des passagers le prix du transport et de rendre la monnaie lorsque c'est le cas.

Au terminus, c'est lui qui averti le syndicat de l'arrivée du véhicule et en même temps s'informe sur la position dans le tour de rôle. En position de charger, il installe les passagers et place les bagages encombrants sur le toit du véhicule en négociant le tarif supplémentaire. L'entrée des passagers est une opération délicate lorsqu'on sait que les véhicules prévus pour 13 peuvent charger difficilement 12 personnes. C'est l'apprenti qui encaisse la colère des passagers. Ils ont d'ailleurs une mauvaise réputation tout comme leurs patrons auprès de la clientèle.

Certains chauffeurs prétendent les rémunérer à environ 1000F (20FF) par jour, ce qui correspondrait au double de leur salaire mensuel. Il est vrai que la rémunération de l'apprenti est fonction de l'excédent de la

3. Le terme "américain" aurait son origine à la suite de l'expérience d'un conducteur de pousse-pousse. Celui-ci aurait établi un contrat "travail payé" avec son employé pour l'exploitation du matériel. Son courage et son âpreté au gain ont fait qu'il a réussi à rembourser dans un délai extrêmement court le montant convenu. Il devint ainsi son "propre patron". Ses collègues l'ont de ce fait surnommé "américain".

4. On rencontre beaucoup plus d'américains conducteurs de taxis, notamment les nuits, ce qui permet au conducteur "attitré" d'assurer son revenu. Mais les propriétaires avertis exercent une surveillance afin que le véhicule ne soit dans un état "délabré" avant terme.

recette minimum que le chauffeur doit atteindre pour assurer au propriétaire la sienne. L'apprenti se doit donc d'être honnête en donnant au chauffeur l'intégralité de la recette après chaque voyage, et travailler en se démenant à raccoller la clientèle et en l'installant très rapidement pour que le chauffeur puisse démarrer en trombe afin de récupérer un tour sur son collègue qui le précède.

Il est chargé enfin des petites réparations: changer les roues par exemple, ou les porter chez les réparateurs. Il doit assurer aussi l'état général du véhicule notamment dans le domaine de la propreté. Mais ce dernier aspect semble secondaire dans leur activité, vu l'état de délabrement des véhicules.

Lorsque la situation le permet, il s'initie à la conduite automobile et aux rudiments de la mécanique. Son ambition est de devenir un jour chauffeur.

L'activité de transport des duruni.

Les duruni empruntent des lignes bien déterminées. Il existe aujourd'hui 30 lignes de transport collectif empruntées par les bachés et les minibus. Les lignes sont fixées par les autorités du District. Nous les avons montrés dans les parties précédentes. Chacune de ces lignes dessert un ou plusieurs quartiers et correspond à une ou plusieurs zones de tarification.

Il existe actuellement 4 zones de tarification. Les tarifs de cars et camionnettes bachés de transport en commun circulant dans le District de Bamako sont fixés par personne comme suit:

- 1ère et 2ème Zones:..... 55 FCFA (soit 1,10FF);
- 3ème et 4ème Zones:..... 65 FCFA (soit 1,30FF).

La franchise des bagages non encombrants est de 15 Kg. Les Arrêtés définissant les tarifs précisent que "les conducteurs ayant des passagers à bord de leurs véhicules sont obligés de les amener à leur destination finale sur tout le long des liaisons de bout en bout". Mais il existe des entorses à la législation, non pas du fait du législateur, mais du comportement des conducteurs.

Le comportement du chauffeur est basé sur la recette journalière à rapporter au propriétaire du véhicule. Nous allons donc examiner dans quelles conditions il y parvient.

1.2.2. La recette du chauffeur.

La part de la recette journalière revenant au propriétaire varie entre 5.000 à 8.000FCFA (100 à 160FF) dans le cas d'un duruni, et 8.000 à 12.000 pour un sotrama. Cette fourchette tient compte des capacités des véhicules, des liaisons qu'ils font et des termes du contrat liant propriétaires et conducteurs. Ce dernier assure uniquement les frais de carburant, les montants à payer au syndicat et les petites réparations.

Du fait de l'absence de système de billetterie, les conducteurs gèrent leurs courses en se référant à la part du propriétaire. De l'avis général, cette part est réalisable lorsque le véhicule ne tombe pas très souvent en panne. Comme le propriétaire est rémunéré en fonction des journées payées, le conducteur a intérêt à lui signaler immédiatement toute panne immobilisant son véhicule, d'autant plus que les réparations incombent au propriétaire.

Aucune indication n'est fournie par les chauffeurs quant au supplément de recette qui leur revient. C'est l'une des particularités de ce système et qui pousse le conducteur à arrêter sa journée lorsqu'il estime avoir assuré son minimum. Cela n'empêche pas certains à recourir à l'"américanat" pour disent-ils "prévoir des jours difficiles". Mais de l'avis de chauffeurs-propriétaires, ce minimum laisse peu de recette au conducteur, "ils s'enrichiraient plus rapidement que les patrons". Mais la réalité des conducteurs est beaucoup plus complexe. "Ils vivent dans une ambiance qui ne peut leur permettre d'être économes. Combien de chauffeurs connaissez-vous et qui se sont enrichis pour payer leur véhicule? Réussir dans ce métier, c'est profiter des opportunités: avoir des riches parents ou bien travailler honnêtement pour une personne généreuse. La plupart de ces garçons, une fois la dure journée terminée, veulent immédiatement profiter des plaisirs de la vie..."

D'une manière générale, il n'existe aucune organisation efficace pouvant contrôler l'activité des conducteurs ni même assurer le déplacement régulier de la population. "Soucieux de la réalisation de leur recette journalière, les chauffeurs n'ont pas de lignes fixes à desservir, ce qui amène beaucoup de perturbations aux heures de pointe. Certains quartiers de la ville se trouvent ainsi défavorisés au profit d'autres dont l'accès est facile. A cela, il faut ajouter la rareté des taxis, le mauvais comportement des chauffeurs, le non respect des tarifs en vigueur, ...etc."(5).

Ce comportement décrié des chauffeurs trouve son explication dans l'absence d'organisation pouvant contrôler leur activité. Mais il faut dire qu'il est facilité et encouragé par l'existence d'une demande très forte et la structure du réseau des voies urbaines telle que nous l'avons montré. Assuré d'avoir une clientèle aux abords du centre-ville, aucune conscience professionnelle ne peut inciter un conducteur à aller charger à des kilomètres plus loin ce qu'il peut trouver à sa portée.

Cette situation devient la règle notamment aux heures de pointe: de 7H à 9H, de 14H30 à 15H30 et de 17H30 à 19H. Une analyse simpliste de la situation peut faire croire que les conducteurs, durant ces heures de pointe sont les premières victimes des embouteillages. Ils ont su trouver rapidement la parade qui convient à cette situation nouvelle en instaurant le système "Aller-Retour". Le passager "averti" qui désire se rendre au centre-ville durant les heures de pointe du matin s'embarque dans un véhicule se dirigeant vers la périphérie, en étant assuré que le conducteur "bleuffe". Ce dernier annonce qu'il dessert les zones les plus éloignées et enjoint aux passagers de payer le prix du déplacement. Une fois son véhicule rempli, il refait demi-tour en direction du centre-ville en refaisant payer tous les passagers. Même en cas de vitesse réduite du fait de l'embouteillage, il est assuré de faire "d'une pierre deux coups".

Les cas de surcharges ne sont pas rares, malgré la protestation des passagers. Il est évident que le conducteur s'expose à une sanction en cas de contrôle de la police. Mais assez souvent la surcharge est le fait des passagers eux-mêmes qui, las d'attendre un véhicule pour faire leur déplacement, sont prêts à toutes les pires situations lorsqu'enfin ils arrivent à se hisser à bord de l'occasion qui se présente.

Il est inutile de s'étendre sur la durée du travail dans ce genre d'activité. La plupart des conducteurs déclarent commencer à 6H30 et s'arrêter à 21H30. Pour tous, les "temps de repos" ont lieu sur les places en attendant les tours de rôle, ou durant les heures creuses, quand certains confient le véhicule à un collègue. Aucun jour légal de repos n'est instauré dans la profession.

1 2.3. Les rapports chauffeur-proprétaire.

De l'avis de tous les opérateurs du transport urbain de Bamako, les rapports entre chauffeurs et propriétaires de véhicules t.c. sont basés sur la confiance mutuelle. Cela tient même à la nature de cette forme d'activité à la limite de l'illégalité. Ainsi nous disait un chauffeur, "nous avons intérêt à nous entendre car chacun y trouve son compte".

Le propriétaire d'un véhicule recrute son chauffeur avant tout dans son entourage immédiat. L'association prend alors l'allure d'une entreprise familiale. On exigera donc du conducteur de préserver l'outil de production. Certaines associations durent plusieurs années. Lorsqu'un chauffeur est reconnu pour sa compétence, il devient convoité par d'autres propriétaires et peut exiger qu'on lui mette à sa disposition des véhicules en parfait état de conduite. La compétence se mesure non seulement au professionnalisme, mais aux diverses relations que le conducteur peut avoir dans son entourage en plus de celles du propriétaire.

Formes de contrats.

Il existe deux sortes de contrats liant propriétaires et chauffeurs: le "travail-payé" et le salariat. Nous avons vu que le travail-payé ou location bail portait le plus souvent sur des véhicules neufs. Un contrat écrit matérialise ce genre de liaison et précise les devoirs de chacun. Dans certains cas, le propriétaire est déchargé de toutes dépenses d'exploitation du véhicule. Il perçoit à intervalle régulier le montant exigé du conducteur, qui devient propriétaire à la fin de ses remboursements.

Le salariat est la forme la plus répandue. Le chauffeur verse un revenu régulier par jour d'activité au propriétaire qui lui reverse à la fin du mois un salaire fixe. Le versement peut être effectué à la semaine ou au mois. Le conducteur exploite le véhicule durant les heures légales sur l'ensemble du réseau. L'instauration du salariat a pour raison essentielle d'assurer un revenu régulier au conducteur dont la fonction principale est d'assurer la recette journalière. En cas d'immobilisation du véhicule pour cause de panne, le chauffeur peut ainsi être assuré d'avoir un revenu jusqu'à la réparation du véhicule lorsque la panne n'est pas prolongée.

La responsabilité du conducteur se limite à ses fautes reconnues. Tous les défauts dans la structure du véhicule ainsi que l'absence de pièces règlementaires sont du ressort du propriétaire. Le conducteur est responsable pour les fautes de conduite, les surcharges constatées par la police.

Ce genre de contrat est purement verbal ou du moins, les deux parties se mettent d'accord sous une forme qui leur convient. Il peut s'agir d'une présentation de témoins, ou de la signature d'un document (sans preuve légale, sinon cela instaure un régime de salariat et il faudra alors payer à l'Etat des indemnités de cotisation sur les salaires...etc) qui pourrait servir de preuve en cas de litige grave. Mais dans le cas général, seules suffisent la confiance mutuelle et la parole donnée.

Aucune durée n'est précisée pour la validité du contrat; elle est fonction des bons rapports et de la vie du véhicule. Le propriétaire du véhicule peut à tout moment le confier à un chauffeur de son choix. Le conducteur ne peut prétendre à aucune garantie d'aucune sorte, ni à une indemnité. "Les litiges sont dans ce cas très limités" d'après un propriétaire de la place, "si je ne suis pas satisfait un seul jour de la conduite ou du comportement de mon chauffeur, je lui retire immédiatement le véhicule".

Les dépenses d'exploitation (même les petites réparations) relèvent du propriétaire, sauf les dépenses de carburant. Les transporteurs professionnels suivent l'activité de leurs véhicules, certains notamment sont régulièrement présents sur les places fréquentées par le véhicule, qu'ils soient ou non membres d'un syndicat ou d'une coopérative. Le propriétaire est le seul responsable de la conformité des pièces réglementaires. Il est responsable tout comme le conducteur de son inscription à toute forme d'association.

Moins répandu est le contrat d'exploitation dans le cadre d'une coopérative de transport comme la CTUB. Nous aurons l'occasion d'y revenir. On ne peut pas considérer comme contrat le fait pour un chauffeur de recourir aux services d'un américain. Ces pratiques, bien que courantes, ne peuvent s'analyser que dans le cadre des bons rapports qu'entretiennent les conducteurs qui ont la plupart été "américains", ou le seront.

1.3. Organisation du réseau.

Nous avons vu que le réseau est constitué de 30 lignes ayant leur tête de pont au centre-ville. Les places les plus importantes sont:

- Assemblée;
- Nouveau Marché de Médine;
- Parking Vox;
- Pavillon Chinois;
- Gare routière de Sogoninko (en dehors de la ville).

Il existe une ou deux places non moins importantes et qui en réalité appartiennent à des lignes qui constituent une boucle. Ces places définies par les autorités du District sont gérées par les diverses organisations des transport. A ce niveau la situation n'est pas très claire comme le laissait entendre un haut responsable des transport.

Il ya quelques années, les places à partir desquelles s'organisait le transport dépendaient des organismes suivants:

- la société agréée comme la Sotrama;
- les syndicats et les coopératives de transporteurs,
- les syndicats de chauffeurs,
- la Coopérative des Transports Urbains de Bamako.

Il existe des propriétaires qui n'adhèrent à aucune de ces organisations. La situation telle qu'elle se présente aujourd'hui est assez complexe car il existe une confusion entre diverses associations et les organisations nationales dont elles relèvent. "Les autorités manifestent sans cesse leur volonté de parvenir à une organisation cohérente de l'ensemble des transports urbains, et favorisent donc la mise en place de nouvelles associations qui, avant même qu'elles aient le temps de fonctionner disparaissent à cause des querelles internes" disait un responsable syndical des transports. Il se pose par ailleurs un problème de compétence entre certaines associations. En attendant d'essayer de les présenter assez simplement, nous allons décrire rapidement comment les conducteurs et associations gèrent les places.

1.3.1. Principe de la gestion des places.

La gestion des places répond à la nécessité d'instaurer une discipline dans l'activité de transport. Cela est facilité par la solidarité qui existe entre conducteurs de véhicules, solidarité qui n'est pas ici un vain mot. Même s'il existe une concurrence entre eux, cela ne se ressent que dans leur ardeur à assurer leur recette journalière: sur un trajet, lorsqu'ils ont de la place disponible, ils se lancent à des courses-poursuites pour être le premier à charger le client, ou bien à se présenter le premier au départ pour être servi. Ils n'hésitent pas à se porter au secours d'un collègue, dans le cas d'une panne mineure: échange de roue de secours par exemple.

C'est donc dans l'intérêt de tous que cette discipline trouve son succès. "Avant l'instauration des "syndicats", on pouvait simplement parler d'un code de bonne conduite. Mais quelques individualismes trop poussés ont amené certains conducteurs à renforcer leur affinité afin de préserver leur métier. Nous étions constamment confrontés à des problèmes pour savoir qui passe avant qui, la différence se faisant grâce au dynamisme des apprentis..." m'a expliqué un vieux conducteur de la ligne de N'Tominkorobougou.

Aujourd'hui, à chaque place et pour chaque ligne existe un ou plusieurs comités syndicaux de base. Ces comités ont pour fonction de surveiller la régularité du tour de rôle.

Le principe du tour de rôle est le suivant: tout véhicule pour exploiter une ligne dans une journée, doit être inscrit sur un registre, le cahier, qui détermine sa position dans le tour. Le porteur du cahier, un permanent de l'association, perçoit les cotisations journalières de chaque conducteur. Après chaque voyage, ces derniers doivent signaler leur disponibilité. Il s'agit donc d'un système simple. Mais dans la réalité, son succès dépend de l'adhésion totale des conducteurs afin que chacun puisse garder les mêmes chances de succès. En règle générale, le porteur du cahier est assisté d'un adjoint.

Lorsque le comité syndical de base s'occupe de plusieurs lignes, le porteur du cahier détermine les destinations à desservir, "selon la loi de l'offre et de la demande, sans tenir compte de la préférence du conducteur pour telle ou telle ligne" m'expliquait l'un deux, un ancien instituteur, propriétaire du véhicule qu'il conduit. Mais il existe des quartiers plus ou moins intéressants "et on trouve toujours des arrangements".

Il arrive que des conducteurs déchargent leurs passagers avant d'atteindre la place en faisant demi-tour pour charger le long du trajet. Ils sont signalés par leurs collègues qui de toute façon connaissent leur position dans le tour à l'aller comme au retour. Lorsque cette pratique se répète, le fautif est susceptible de passer devant le "Commissaire aux conflits et peut s'exposer à une amande".

La principale critique qui s'adresse à ce système du tour de rôle émane des autorités. Non pas dans son principe qui doit être sauvegardé, mais en incitant les conducteurs à tourner constamment sur une ligne étant assurés de trouver des passagers tout le long du trajet. Or tel n'est pas le cas aujourd'hui: les conducteurs sont persuadés que la meilleure manière qu'ils ont de maximiser leur exploitation consiste à remplir le véhicule dès la place. Certains préfèrent ainsi attendre quelques minutes imposant aux usagers de se rendre obligatoirement sur une place avec une chance de trouver un véhicule. Cela donne des scènes de bousculade qui font la célébrité des transports urbains de Bamako, faisant le bonheur des pick-pockets....

1.3.2. Les diverses organisations.

L'appellation "syndicat" induit une très grande confusion lorsqu'on tente de comprendre l'organisation des transports urbains de Bamako. Il nous paraît donc nécessaire de procéder à une mise au point en nous basant sur les explications qui nous ont été fournies par divers responsables des transports. A cet effet nous présentons les principales institutions au niveau du District pour ensuite montrer celles qui concernent le système des duruni.

1.3.2.1. Les principales institutions au niveau du District.

Depuis 1985, les autorités du District ont intensifié leurs actions pour restructurer les organismes de transport routier. Cette décision résulte de l'impossibilité de trouver à l'heure actuelle une solution d'ensemble à tous les problèmes qui se posent au transport. Pour garder un contrôle sur le déroulement de cette activité, il était donc nécessaire de préciser les compétences de certaines institutions.

Avant 1968, il n'existait que la Coopérative des Transports Urbains. Nous avons vu que les coopératives sont un regroupement de transporteurs privés. L'instance suprême de toutes les coopératives est l'Union Nationale des Coopératives de Transport Routier du Mali (U.N.C.T.R.M.). La Direction Régionale de la Coopération Nationale (D.R.C.N.) est l'organisme chargé de la tutelle de toutes les organisations coopératives au niveau du District. Les coopératives de transporteurs relèvent donc de cet organisme et non de l'ONT, par exemple.

En 1973 a été créé le syndicat des transporteurs privés.

L'UNCTRM a créé en Août 1985 un organisme qui lui est affilié et dénommé Union des Transports Urbains de Bamako (U.T.U.B.). Cet organisme a pour mission de regrouper toutes les entreprises de transport urbain de Bamako (CTUB, SOTRAMA, RENOV-AUTO, ETS ATCH, EMACOF) ainsi que les transporteurs-chauffeurs qui sont regroupés au sein du Syndicat des Transports Privés. C'est le début d'une meilleure coordination des activités de transport, pour essayer de résoudre les problèmes de déplacement de la population, et préciser le statut des chauffeurs.

Si toutes ces organisations deviennent membre de l'UTUB, certaines dont la CTUB, ne sont pas membres de l'UNCTRM. Ce qui ne va pas sans poser des problèmes de compétence avec la structure-mère, par exemple la DRCN. En plus, un organisme comme l'UTUB verrait en son sein d'un côté les employeurs, de l'autre les employés (chauffeurs). Selon les propos d'un responsable, le but d'un tel regroupement serait de sensibiliser tous les petits propriétaires de se regrouper au sein d'une association comme le CTUB qui défendrait leurs intérêts. Les entreprises de transport seront directement membres de l'association. On trouve là l'une des thèses défendues à Bamako, à savoir la volonté de se baser sur l'existant pour trouver un début de solution aux problèmes de transport.

Concernant le Syndicat des Transporteurs Privés, il existe à son sujet une très grande confusion. Les précisions apportées par M.DEMBELE, Représentant régional de l'ONT, sont assez significatives. "Tantôt appelé Syndicat des Chauffeurs, tantôt Syndicat du Secteur des Transports Privés, cet organisme se compose de chauffeurs et de propriétaires faisant office de chauffeurs eux-mêmes. Suivant les explication du responsable du Syndicat National des transports à l'U.N.T.M.(6), il n'existe pas un syndicat des chauffeurs, mais le Syndicat des Transports Privés comme il existe un syndicat des transports étatiques (CMTR, AIR-MALI, COMANAV, SAT, CFM,...etc). A ce titre cette section syndicale est affiliée à l'UNTM et ses membres composés de tous les travailleurs du secteur des transports privés y compris les chauffeurs sont détenteurs de la carte syndicale. La section comprend des sous-sections et des comités, et c'est à ce niveau qu'il y a un comité des chauffeurs". Si ce syndicat adhère à l'UTUB, ce sera contraire aux statuts du Syndicat National des transports.

La section syndicale des transporteurs privés est donc placée sous la tutelle de l'UNTM. A ce titre elle regroupe, selon le principe de l'adhésion volontaire, tous les travailleurs du secteur des transports privés, pour la défense de leurs intérêts. Ses ressources sont constituées par les cotisations, les recettes de fêtes, les dons et legs, les subventions et souscriptions...etc. Son rayon d'action se limite au District de Bamako.

La principale critique faite notamment par la coopérative est la confusion entre "transporteur" et "chauffeur" Si le syndicat adhère à l'UTUB, comment "comprendre qu'un propriétaire qui est la fois chauffeur de son véhicule, soit à la fois du côté du patronnat (UTUB) ou de celui des employés (syndicat)...?".

Les autorités du District tentent de faire accepter à l'heure actuelle l'idée de regrouper les entreprises et exploitants individuels dans une structure comme l'UTUB, et les chauffeurs au sein d'une organisation relevant de l'UNTM. Cela sera conforme à la logique des choses. En attendant la situation n'est pas claire au niveau des places (parkings et gares routières).

6. U.N.T.M.: *Union Nationale des Travailleurs du Mali.*

1.3.2.2. La gestion des places.

Il règne au niveau des parkings et gares routières une totale confusion. Au cours de notre enquête, les responsables syndicaux de chaque ligne déclaraient appartenir à un syndicat. D'après les explications ci-dessus, il convient de considérer certains comme des comités syndicaux de base, puisqu'il n'existe pas de syndicat de chauffeurs.

Mais d'après les explications données par certains responsables de transport, la situation ne serait pas aussi simple. Ces places seraient gérées soit par le syndicat des transports privés, soit par la Coopérative. Chaque ligne a une organisation propre. Il est en effet courant de voir pour une même ligne deux "porteurs de cahier", ce qui est le signe de deux organisations différentes.

Lorsqu'un "syndicat" est bien implanté sur une place, il peut refuser à un chauffeur ayant délaissé une ligne d'y venir pour une journée chercher du trafic. Mais cela ne pose pas de problème majeur lorsque la demande existe et que l'arrivant paye sa cotisation.

Les cotisations varient d'un Comité syndical à l'autre. Pour l'UNTM, les seuls droits exigés concernent la carte syndicale qui est de 600FCFA (12FF) par an. Mais les comités syndicaux perçoivent de leurs adhérents, exclusivement des chauffeurs, des droits variant d'une place à une autre.

En 1984, les droits payés par les duruni relevant du syndicat étaient les suivants pour quelques places (7):

Tableau N22. Droits payés par les duruni relevant du syndicat(8).

Places	Adhésion	Tax./Jour	/mois/SSM	Comité
Djikoroni Para	30.000	200	-	-
Sogoniko-Faladié	25.000	100	10.000	-
Daoudabg-Magnambg	10.000	100	-	-
B/Djiko-Sabalibg	30.000	100	10.000	-
Lafia-N.Marché	10.000	100	-	-
Ntomikrbg-N.marché	10.000	100	-	-
Dabanani	-	100	10.000	5.000
Maurel\$Prom	-	100	10.000	-
Badialan	5.000	150	-	-
Place de la Gare	-	-	-	-

Il ya des transporteurs qui n'adhèrent à aucun syndicat. Dans la majeure partie des cas, la création d'un syndicat a pour but déclaré de défendre les intérêts des adhérents. C'est ce qui nous est apparu au cours de nos entretiens avec les responsables de la Place de l'Assemblée, membres du Syndicat des Transports Privés. Les adhérents sont des chauffeurs, propriétaires ou non, avec ou sans véhicule. A l'adhésion, la carte syndicale est fixée à 600F (12FF) et la cotisation journalière est de 150F à laquelle il faut ajouter 50F pour le District. La recette du comité sert pour l'organisation de la place ainsi que les salaires des permanents.

7. CF. KOUMARE (C.M.). Page 33.

8. Il s'agit des taxes suivantes:

- la taxe d'adhésion;
- la taxe journalière payée au porteur du cahier
- la taxe payée à la section syndicale-mère par mois
- la taxe au bureau du comité.

La majeure partie de ces véhicules sont des cars sotrama. Avant, la société Sotrama percevait 1000F par jour et par véhicule pour l'utilisation des places officielles sans offrir aucun service d'aucune sorte. Après, la place de l'Assemblée a été attribuée par le District non seulement aux cars, mais à divers usagers. Le principe des 1000F s'est posé et en Décembre 1985, les propriétaires de cars se sont regroupés en syndicat. Ce syndicat exploite 5 lignes avec environ 65 véhicules. En plus des conducteurs de ces cars, il y a une quarantaine de chauffeurs "disponibles".

Le but du syndicat est la défense des membres, plusieurs syndicats ont des caisses d'entraide servant à aider les membres en cas d'indisponibilité (accident, maladie). La caisse a et surtout une fonction sociale lors des mariages, baptêmes, décès...etc. Le montant des cotisations qui l'alimentent peut être élevé pour certains syndicats. La cotisation se fait alors mensuellement, ou bien selon les événements. Certains syndicats comme celui de la place de Djikoroni Para nous ont affirmé engager des dépenses comme l'aménagement des places sur leurs lignes.

Conclusion sur le système duruni.

Véritable institution des transports urbains à Bamako, le système duruni est un cas très original qu'il convient d'examiner sous plusieurs approches. Avant tout, les duruni rendent un service en l'absence de toute société publique de transport urbain. La structure atomisée constitue un élément d'originalité en référence à d'autres systèmes de transport urbain dans la plupart des villes des pays en voie de développement.

Mais avant de s'intéresser à son organisation, à son mode de développement, il faut apprécier sa place dans l'activité urbaine, à sa juste valeur. L'immense majorité des conducteurs et apprentis sont des migrants ruraux. Une enquête plus poussée devrait révéler que le secteur des transports urbains constitue, non pas un secteur d'accueil pour les nouveaux arrivants, mais un secteur "privilégié" pour leur insertion à terme dans la vie urbaine. Autrement dit, les nouveaux migrants ne constituent pas une "population de réserve" pour alimenter le marché des transports, dans la mesure où tout migrant entame un processus d'insertion progressive dans la ville. Pour être chauffeur, il faut être titulaire du permis de conduire pour ensuite se voir confier la conduite d'un véhicule, ce qui peut prendre une à plusieurs années. Ces conditions en apparence simples, ne sont pas à la portée du "nouveau venu". Aussi, la plupart des chauffeurs ont eu à exercer plusieurs petites activités, avant d'accéder au transport grâce aux nombreuses relations qu'ils ont au préalable établies.

On est en présence d'un secteur dont les règles du jeu sont suffisamment précises pour ne plus considérer le transport comme une activité marginale. Un des éléments de stabilité du système duruni est la nature des relations sociales qui sont établies. Il convient de porter l'analyse sur ces relations, insuffisamment prises en compte dans toutes les mesures réglementaires. La naissance des nombreux syndicats se situe logiquement dans l'approfondissement de ces types de relations.

Les organisations qui se mettent en place ne constituent donc qu'une forme d'adaptation pour une multitude d'activités artisanales. Malgré l'existence de ces cadres d'organisation, on peut se demander s'ils concourent à l'efficacité des duruni. Cette question de l'efficacité s'apprécie de deux façons. D'une part, du point de vue de la collectivité, l'efficacité des duruni n'est plus à démontrer, qu'il s'agisse de l'offre (même insuffisante) face au niveau élevé de la demande de déplacements, ou du service qu'ils rendent à l'Etat qui n'a pas les moyens financiers d'organiser un service public de transport. De ce point de vue, les duruni sont un atout pour la ville de Bamako.

D'autre part, cette efficacité peut s'apprécier en se référant à l'organisation interne du système. L'existence des syndicats peut être considérée comme un mode d'adaptation d'une catégorie d'acteurs face aux difficultés qui se présentent. Les syndicats se sont mis en place pour instaurer une véritable discipline, donc leur efficacité suppose l'adhésion de tous les acteurs (chauffeurs et propriétaires). Or, les nombreux intérêts en jeu font que ces associations peuvent paraître un "trompe l'oeil", d'autant qu'aucun cadre réglementaire n'existe pour les appuyer, ou pour gérer les conflits. Le but de ces associations étant la défense des intérêts des adhérents, l'existence des syndicats de chauffeurs ne se justifie que pour leur permettre d'assurer la recette journalière qui en définitive revient au propriétaire. On peut donc comprendre que le "surplus" ainsi dégagé est investi dans d'autres activités, et que le produit du transport constitue un revenu annexe pour les propriétaires.

En définitive, l'appréciation du système duruni ne peut se faire qu'en se référant à la croissance urbaine. Le niveau de l'offre restera élevé, en raison des multiples motifs de déplacement des citadins et des distances des trajets. La faiblesse des revenus assure la clientèle des duruni. Les pouvoirs publics devraient donc favoriser la survie d'un tel système en définissant clairement les contours de cette forme d'activité.

CHAPITRE II. L'ORGANISATION DES TAXIS DE BAMAKO.

2.1. Caractéristiques des taxis.

Les principaux véhicules utilisés à Bamako comme taxis urbains sont des véhicules de 5 places y compris le conducteur. Il s'agit généralement des véhicules Renault, Peugeot, Toyota et Datsun, les véhicules de marque japonaise constituant plus de la majorité. Les 404 Peugeot Familiales sont utilisées de préférence pour des liaisons interurbaines. Ils ont, tout comme les duruni, les ailes peintes en vert, et une signalisation lumineuse sur le toit portant l'inscription "taxi".

D'une manière générale, les taxis sont dans un état délabré. Certaines associations de taxis fréquentant les places des Hotels présentent des véhicules dans un bon état de confort. Mais la plupart des véhicules sont des "occasions" sans aucun confort.

2.2. Structure de propriété.

La structure de propriété des taxis est la même que celle des duruni. On peut donc dire que le nombre de véhicules dépend dans une certaine mesure de la nature des véhicules dont disposent les propriétaires.

2.3. Exploitation des véhicules.

L'activité individuelle est la forme la plus répandue, favorisée par l'absence de barrière à l'entrée de la profession. Dans la pratique, existent deux types d'exploitation individuelle, selon que le conducteur est ou non propriétaire de son véhicule.

Certaines personnes possèdent plusieurs taxis, mais ne les exploitent pas encore sous forme de sociétés. Le seul regroupement est sous forme de coopérative, la Coopérative des Transports Urbains de Bamako (C.T.U.B.).

2.3.1. La Coopérative des Transports Urbains de Bamako.

Les coopératives de transporteurs regroupent des transporteurs possédant un ou plusieurs véhicules. Elles sont régies par la Loi N° 63.21.AN-RM du 23.1.1963 et relèvent de la Direction Régionale de la Coopération Nationale, organisme chargé au niveau du District de toutes les organisations coopératives.

La première coopérative de transport urbain date de 1963. Elle s'est disloquée en 1968 et a resurgi en 1970. Il existe depuis divers regroupements qui s'appellent tantôt coopératives, tantôt syndicats dont les statuts sont similaires. La plus connue actuellement est la CTUB.

L'objectif de cette coopérative est la "collectivisation progressive du parc d'exploitation automobile", et d'assurer l'amélioration et la rénovation des véhicules de ses membres. Le nombre minimum d'adhérents est fixé à 15 personnes. En tant qu'association de propriétaires de véhicules immatriculés au Mali, la coopérative ne peut avoir comme membres que les seuls propriétaires de véhicules de transport urbain.

Les véhicules mis à la disposition de la CTUB doivent être rigoureusement munis des pièces administratives: carte grise, carte de transport, visite technique, carte d'assurance, vignette, patente, IAS (Quitus). La demande d'adhésion de chaque membre est accompagnée d'une note de la commission d'expertise certifiant que le véhicule est apte à la circulation pour une période d'au moins 3 mois.

A l'adhésion, tout membre doit libérer immédiatement le montant de la cotisation et souscrire un certain nombre de parts remboursables. Le Capital de la Coopérative comprend:

- la cotisation: elle est uniforme, obligatoire et non remboursable. Fixée à 50.000FM par membre en plus d'une "ristourne obligatoire" exigée de 6.000FM;
- l'apport remboursable: fixée à 100.000F et remboursée en deux ans à sa valeur nominale;
- l'apport remboursable d'investissement: chaque coopérateur membre possédant un véhicule effectue un apport remboursable d'investissement égal à 500.000F par versement mensuel de 50.000F. On a la faculté de mettre le véhicule à disposition de la coopérative pour constituer cet apport. Le fonds d'investissement ainsi constitué est prévu pour l'autofinancement de la Coopérative et l'entretien des véhicules de ses membres.

Le capital comprend aussi des réserves d'investissement économique, et des provisions pour investissements sociaux.

D'après les responsables de la CTUB, la majeure partie des coopérateurs ont acquis leurs véhicules par le "travail-payé". On peut donc penser que l'adhésion à la coopérative constitue pour eux un moyen de rechercher la sécurité pour préserver leur outil de production. En plus leur expérience du transport avec tous les risques que cela comporte, leur enseigne d'adhérer à une structure de ce type.

La coopérative a un certain nombre de permanents qui sont des salariés. Certains coopérateurs mettent leur expérience et leur disponibilité au service de la coopérative. Disposant d'un atelier de réparation et employant un mécanicien en permanence, l'association est en mesure de réparer les véhicules de ses adhérents.

La coopérative exploite donc le véhicule qui lui est confié. Elle est liée par un contrat écrit avec les non-coopérateurs, mais pas avec les coopérateurs qui sont membres. Tous les frais d'exploitation du véhicule incombent à la coopérative qui tient une comptabilité pour chaque véhicule. "Lorsque tout marche bien, le propriétaire du véhicule est assuré de percevoir 6.500F par jour. Les conducteurs, salariés de la coopérative, gagnent 20.000F par mois et doivent rapporter une recette journalière à la coopérative. .

Dans l'organisation des transports urbains, la coopérative a un représentant dans les places, appelées secteur de base. L'organisation du trafic se fait comme pour les taxis individuels. Ainsi la coopérative ne représente qu'une association pour gérer les véhicules dans un système d'organisation uniforme pour l'ensemble du secteur.

L'ensemble de son parc est homogène sur le plan de la marque de véhicule utilisé: les Datsun. Les raisons en sont la conformité à une marque pour simplifier les problèmes de mécanique.

2.3.2. L'exploitation individuelle des taxis.

L'exploitation des taxis est similaire à celle des duruni. Le conducteur doit ramener une part de la recette au propriétaire du véhicule qui assure toutes les dépenses d'entretien sauf les dépenses de carburant. Les deux types de contrat sont les mêmes que pour les duruni. Les conducteurs de taxis n'ont pas de jour de repos.

2.3.2.1. Les tarifs des taxis.

Tous les tarifs de transport urbain sont fixés par Arrêtés interministériels. Les tarifs des taxis sont définis par zone, et doublé dans la tranche horaire de 24H à 6H. La franchise des bagages accompagnés est de 15Kg.

Ces précisions donnés par les textes ne sont pas respectés, malgré la publicité faite par les pouvoirs publics. Car la fixation des tarifs du déplacement donnent lieu à de véritables négociations d'où le "taximan sort à coup sûr gagnant". Toutes les situations sont là pour lui donner raison. En premier lieu la méconnaissance des tarifs par les usagers. "Même si ces tarifs doivent être affichés à l'intérieur du véhicule, encore faudrait-il savoir lire." Dans tous les cas, le taxi ne démarre que lorsque le tarif lui convient.

La deuxième raison est qu'il existe réellement une clientèle de taxi, c'est à dire ceux qui ont les moyens soit de payer compte tenu de leur niveau de vie, soit que leur déplacement exige de trouver immédiatement un véhicule. "Après tout, l'inconfort des taxis est meilleur à celui des duruni et sotrama. Là au moins on n'est que quatre ou cinq...". Cette clientèle offre des habitudes aux "taximen" et toute la population se trouve ainsi mise devant le fait accompli.

La meilleure clientèle recherchée par les taxis est constituée par les passagers débarquant dans la ville (ou devant se rendre à une gare routière ou ferroviaire) avec de nombreux bagages. "Pour faire quatre ou cinq kilomètres, les tarifs dépassent souvent ceux qu'ils exigent pour faire les 200 à 250 Km par train ou par car.... Quelques fois, il vaut mieux s'entendre avec un particulier ou un duruni et lui assurer quelques litres d'essence".

Cette méconnaissance des tarifs et des zones arrange les conducteurs de taxis, qui selon les occasions, réalisent assez facilement leur recette minimum. Une autre particularité propre au système des taxis concerne l'utilisation qu'ils font du réseau des transports collectifs urbains.

2.3.2.2. Les taxis et le réseau urbain.

Il y avait à Bamako des places spécialement réservées pour les taxis. Mais de nombreux véhicules continuaient à circuler en ville à la recherche de clientèle et géraient leur course en chargeant des clients allant dans les mêmes directions. Mais depuis un certain nombre d'années, les taxis sont tous regroupés sur des places et organisés en syndicats similaires à ceux des duruni. Ces places sont situées pas très loin des places de duruni au centre-ville ainsi que dans les gares routières.

Ainsi, les taxis chargent, selon le principe du tour de rôle leur client pour une destination fixée par le syndicat lorsqu'il y a une demande. Pour le retour, le taxi se rabat sur la ligne de duruni la plus proche, étant assuré d'y trouver une clientèle surtout quand les duruni sont rares. Quelle que soit la destination déclarée du passager, le taxi, sauf supplément de tarif, retourne à sa place de départ pour un autre tour de rôle.

La généralisation de cette pratique des taxis leur confère une vocation de taxis collectifs, ou pourquoi pas, des duruni aux tarifs plus élevés.

CHAPITRE III. LE SYSTEME DES "TAXI-LOCATION"

Les taxis dits location sont le dernier mode de transport apparu à Bamako. A mi-chemin entre les taxis classiques et les établissements de location de véhicules, les taxis-location constituent une activité réelle qui ne peut plus être ignorée par les pouvoirs publics.

Véritable forme illégale d'activité des transports, leur pratique commence à perturber assez sérieusement le secteur. Aucune réglementation ne permet de s'y opposer, sauf répression sévère.

3.1. Carastéristique des véhicules.

Il s'agit de véhicules qui présentent les mêmes caractéristiques que les taxis, sauf qu'ils n'ont aucun signe distinctif permettant de les repérer. Dans l'ensemble, ils présentent un état extérieur moins délabré que les taxis. Dans tous les cas tout véhicule de particulier peut aujourd'hui faire office de taxi location, pourvu que le conducteur sache s'y prendre.

Il n'existe aucune estimation sur leur part relative dans le parc des véhicules de transport collectif urbain. Les autorités signalent simplement leur existence comme facteur pouvant à terme perturber le secteur des transports urbains.

3.2. Activité des taxis location.

La pratique des taxis location est simple et efficace. Une personne vous aborde dans la rue et vous propose le véhicule pour une course. Le montant varie de 500 à 1000FCFA. Là aussi il faut convenir qu'il existe une demande solvable pour faire marcher ce genre d'activité.

Les conducteurs de taxis location jouent sur un amalgame dans l'esprit de leur clientèle. Il existe bien un établissement de location de véhicule. Cet établissement agréé par les autorités regroupe des propriétaires faisant de la location une activité individuelle. Ils ont leur place à côté de la Cathédrale, et les adhérents ont des principes similaires à ceux des syndicats que nous avons étudiés. La location peut être à l'heure, à la journée et selon la distance. Dans tous les cas, il existe un contrat établi avec les clients habituels.

Quant aux véhicules location, ils ont pris l'habitude de fréquenter l'abord de la place de la Cathédrale en "racollant" la clientèle de l'établissement reconnu. La même pratique est opérée aux abords de toutes les grandes places avec un succès quand on connaît l'ampleur de la demande de transport aux heures de pointes.

La méthode d'aborder un client est invariablement la même: "nous jugeons le client à son allure, ou lorsqu'il dispose de bagages encombrants, et nous lui proposons de le mener à destination en lui fixant un tarif élevé. Devant l'effet produit, on consent à baisser ce tarif en fonction de ce qu'il propose...". Certains commencent même à instaurer une organisation à leur activité. Ils ont recours, à leurs "places habituelles", au service de complices chargés de repérer l'éventuel client. Ces complices accomplissent donc le même rôle que les "coksers" en assurant au conducteur rapidement une clientèle.

Cette forme de transport se développe considérablement à tel point que sur certaines places, comme les gares routière et ferroviaire lors de l'arrivée des cars ou du train, tous les véhicules (taxis, taxis location ou véhicules personnels) s'adonnent au marchandage. Dans l'état actuel des problèmes de déplacements, il est à craindre qu'elle continue à se développer d'avantage.

3.3. Genèse d'une nouvelle forme d'activité?

Dans le cadre de la réglementation actuelle, rien ne permet de s'opposer à une telle forme d'activité. D'après les responsables des transports, ses effets commencent à se faire sentir. Car il s'agit d'une activité lucrative dans toute son ampleur. Les grands perdants sont:

- l'Etat qui est victime de cette fuite de ressources fiscales;
- les transporteurs déclarés à cause de cette concurrence déloyale, même s'ils assurent leurs revenus par ailleurs. Mais aussi à cause de cette injustice qui peut les inciter à faire pareil;
- les usagers quelque soit leur niveau de revenu.

L'examen de l'évolution des taxis et des duruni peut permettre de saisir l'effet produit par ce nouveau mode des taxis clandestins. Depuis trois ans, malgré la croissance de la population urbaine, le nombre de véhicules t.c. ne cesse de décroître. Certains taxis, c'est sûr, ont disparu de la circulation en faisant disparaître tout simplement les signes distinctifs. Rien à l'heure actuelle ne peut permettre d'affirmer l'existence d'une relation de cause à effet entre cette réduction par-ci et l'augmentation par-là. Il convient de rester simplement au stade de la constatation.

Ce qui peut paraître curieux, c'est le développement sans embuches de cette forme d'activité. Elle semble "être une source de revenu pour certains propriétaires de véhicules". La même question aurait pu se poser au début du développement des duruni. Mais dans ce cas particulier, c'est l'amalgame avec une activité reconnue, les établissements de location, qui semble indiquer que "certaines personnes averties des lacunes du système" tirent provisoirement profit de la situation.

Il serait vain de chercher là aussi les vrais propriétaires. Disons simplement qu'il ne peut s'agir que de ceux qui ont les moyens de se payer les véhicules en bon état de marche afin que cela serve non seulement à leur propre déplacement, mais à aider à avoir un complément de ressources pour "les prix du condiment"⁽⁹⁾.

9. Le prix du condiment est le montant que l'on donne journalièrement à son épouse pour faire le marché. Mais dans le langage courant, cela signifie "assurer la survie de la famille".

CONCLUSION GENERALE.

On a coutume d'associer les difficultés de transport aux défaillances des duruni et du secteur public. Ce travail a permis d'apporter quelques éléments de réflexion sur l'état des transports urbains sous l'angle des différentes organisations par une description de l'activité. Le secteur de transport se caractérise par une multitude d'exploitants individuels et les chauffeurs ne constituent que la face visible du système. Par ailleurs, toutes les analyses faites sur la situation des transports urbains semblent accorder une importance à l'état des véhicules, comme étant le signe évident des difficultés du secteur. Pourtant, voilà plus de 25 ans que cette forme d'activité se maintient. En toute logique, on devrait assister, après le retrait des sociétés publiques, à la constitution de véritables sociétés privées.

Au contraire, le système ne semble pas évoluer vers une autre forme. L'histoire des transports urbains nous permet de voir que tout comportement nouveau des opérateurs n'est que l'adaptation à une contrainte nouvelle, sans remettre en cause la "forme artisanale", et partant, la multiplicité des intervenants. Malgré l'existence de nombreuses associations, l'activité reste individuelle sans aucune garantie pour le conducteur à qui échappe la logique de l'appropriation du véhicule.

C'est en dernier ressort le point qui nous semble essentiel pour comprendre le mode de développement du système des transports urbains de Bamako. A qui profite le système, à quelle logique répond-il? La crise des transports urbains serait-elle résolue par une organisation de la profession?

SOMMAIRE.

LES SYSTEMES D'ORGANISATION DES TRANSPORTS URBAINS A BAMAKO.

I. LE CONTEXTE DE L'ETUDE.

II. PRINCIPALES PHASES DE L'ETUDE.

2.1. Le questionnaire.

2.2. La recherche documentaire.

2.3. Les entretiens avec les opérateurs des transports.

PREMIERE PARTIE: LE CADRE DE L'ETUDE.

CHAPITRE I. PRESENTATION DU DISTRICT DE BAMAKO.

1.1. Evolution démographique.

1.2. Evolution spatiale.

CHAPITRE II. FORMES URBAINES ET RESEAU DE VOIRIE.

2.1. Configuration du réseau.

2.1.1. Bamako, noeud de communication.

2.1.2. Caractéristiques générales.

2.2. Le réseau de voirie de Bamako.

CHAPITRE III. LES MODES DE TRANSPORT.

3.1. Méconnaissance du secteur des transports urbains de personnes.

3.2. Les modes de transport motorisés.

3.2.1. L'automobile.

3.2.2. Les véhicules à deux-roues.

3.3. Les autres modes de transport.

3.4. La répartition modale des déplacements.

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE.

DEUXIEME PARTIE: LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS.

Bref rappel historique des transports collectifs.

CHAPITRE I. LES EXPERIENCES DE SOCIETES PUBLIQUES DE TRANSPORT.

1.1. La Société des Transports Urbains de Bamako (T.U.B.).

1.2. La Compagnie Malienne des Transports Routiers (C.M.T.R.).

1.3. Les principaux enseignements.

CHAPITRE II. LE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR PRIVE.

2.1. Le système Duruni.

2.2. Les taxis.

2.3. Expériences d'entreprises de transport.

CHAPITRE III. L'ORGANISATION ACTUELLE DU SYSTEME DES TRANSPORTS URBAINS.

- 3.1. Les lignes de transport collectif urbain.
 - 3.1.1. Evolution du réseau.
 - 3.1.2. Schéma actuel du réseau de transport collectif urbain.
- 3.2. Les véhicules de transport collectif.
 - 3.2.1. Le parc de véhicules de transport collectif.
 - 3.2.2. Caractéristiques du parc.
- 3.3. La réglementation des transports urbains.
 - 3.3.1. Le cadre restreint de la réglementation.
- 3.4. Le rôle de l'Etat.
 - 3.4.1. Les principaux organismes.
 - 3.4.2. La tarification des transports urbains.

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE.

TROISIEME PARTIE: LES SYSTEMES D'ORGANISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DE BAMAKO.

CHAPITRE I. L'ORGANISATION DES DURUNI.

- 1.1. Structure de propriété.
- 1.2. Exploitation des véhicules.
 - 1.2.1. L'activité des duruni.
 - 1.2.2. La recette du chauffeur.
 - 1.2.3. Les rapports chauffeurs-propriétaires.
- 1.3. Organisation du réseau.
 - 1.3.1. Principe de la gestion des places.
 - 1.3.2. Les diverses organisations.
 - 1.3.2.1. Les principales institutions au niveau du District.
 - 1.3.2.2. La gestion des places.

CHAPITRE II: L'ORGANISATION DES TAXIS DE BAMAKO.

- 2.1. Caractéristiques des taxis.
- 2.2. Structure de propriété.
- 2.3. Exploitation des véhicules.
 - 2.3.1. La Coopérative des Transports Urbains de Bamako.
 - 2.3.2. L'exploitation individuelle des taxis.
 - 2.3.2.1. Les tarifs des taxis.
 - 2.3.2.2. Les taxis et le réseau urbain.

CHAPITRE III. LE SYSTEME DES "TAXIS-LOCATION".

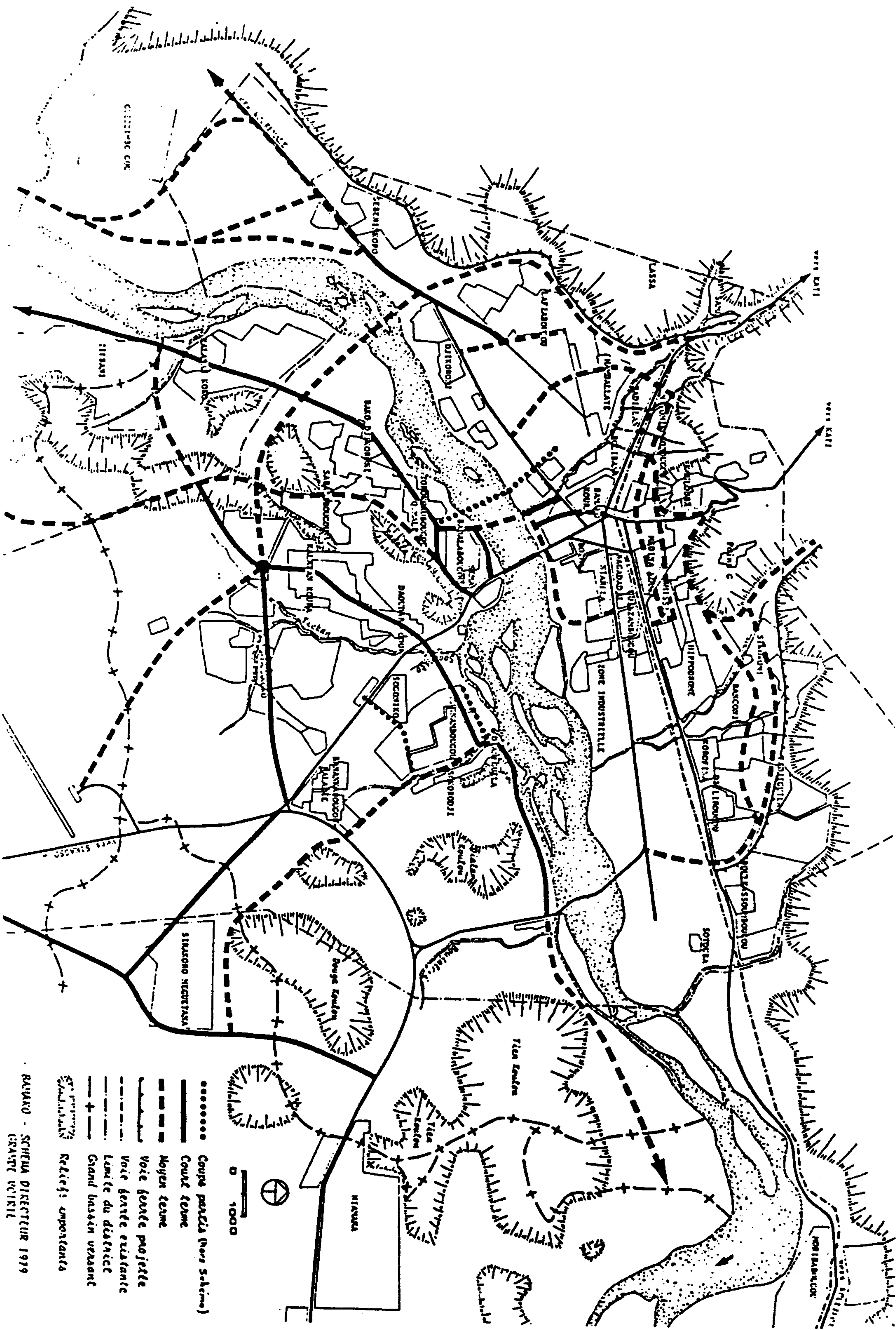
- 3.1. Caractéristiques des véhicules.
- 3.2. Activité des "taxis-location".
- 3.3. Genèse d'une nouvelle forme d'activité?

CONCLUSION GENERALE.

BIBLIOGRAPHIE.

- DEMBELE (A.D).** Note sur les problèmes de transport urbain dans le District de Bamako. Février 1986. 9 pages.
- KEITA (A.).** Les transports urbains à Bamako. Mémoire de fin d'études. ENSUP. 1976-1977.
- KEITA (B.).** Système de transport terrestre et stratégie de développement en Afrique de l'Ouest. Etudes et Recherches. LET. Lyon. 1984.
- KOUMARE (C.M).** Transports informels: importance dans les villes du Tiers Monde. Le cas de Bamako. 1984.
- GODARD (X.).** Transports privés, transports publics. Expériences des villes du Tiers Monde. Synthèse INRETS N°3. Janvier 1987.
- Ministère de l'Intérieur.** Direction du Projet Urbain du Mali. Etude du développement urbain de Bamako. Rapport Provisoire. Bamako. 1984.
- Ministère de l'Intérieur.** Direction du Projet Urbain du Mali. Etude du développement urbain de Bamako. Rapport définitif. Groupe Huit (BCEOM,SNED). Bamako. 1984.
- Ministère du Commerce et des Transports.** Note sur les transports urbains de Bamako. SD.
- Ministère des Transports et des Travaux Publics. BCEOM.** Institution d'un péage sur le réseau routier bitumé. Mission "Taxe à l'essieu". Rapport définitif. Bamako. Août 1982.
- Ministère des transports et des Travaux Publics. ONT.** Notes sur les transports urbains de Bamako. SD.
- Ministère du Plan et des Transports. ONT.** Projet de réorganisation des transports urbains de Bamako. 1980.
- C.T.U.B.** Statuts. Bamako. 1986.
- Banque Mondiale.** A world bank policy. Urban transport. Washington. 1986.
- R.R.B. Consult.** Etude d'un système des transports urbains à Bamako. 1983.

ANNEXES



RUYAKU - SCHEMA DIRECTEUR 1979
 GRAVÉ WIRIL

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS

SECTIONNEMENT DES LIGNES DE TRANSPORTS-URBAIN
PAR BACHEES ET CARS DANS LE DISTRICT DE BAMAKO

N° D'Ordre	LIGNE	Distance Km
1.	<u>Assemblée - Lafiabougou</u> - Assemblée - IMACY Section 1 - IMACY - Terminus Lafiabougou section 2	9
2.	<u>Assemblée - Handallaye</u> - Assemblée - Office Mamadou KONATE Section I - Office Mamadou KONATE - Maternité Handallaye Section 2	6
3.	<u>Assemblée - Bulkassoumbougou</u> - Assemblée - Boulangerie SATODIC Section I - Boulangerie SATODIC - Bulkassoumbougou Section 2	9
4.	<u>Assemblée - Banconi</u> - Assemblée - Banconi Section 1	6
5.	<u>Assemblée - Fadjiguila</u> - Assemblée - Fadjiguila Section I	6
6.	<u>Assemblée - Missabougou</u> - Assemblée - ITEMA Section I - ITEMA - Missabougou Section 2	10
7.	<u>Assemblée - N° Tominkorobougou</u> - Assemblée - N° Tomokorobougou Section 1	4

8	<u>N°Gomiyiranbougou - Missira.....</u>	8
	- N°Gomiyiranbougou - Ancien Combattant section I	
	- Ancien Combattant Missira - Section 2	
9	<u>N°Tomikorobougou - Marché Médina-Coura.....</u>	5
	- N°Tominkorobougou-Marché médina-Coura section I	
I0	<u>Marché-Médine - Banconi.....</u>	3,5
	- Marché médine - Banconi Section 1	
II	<u>Marché Médine - Sikoroni.....</u>	2,5
	- Marché médine - Sikoroni section 1	
I2	<u>Marché Médine - Pavillon-Chinois.....</u>	4
	- Marché médine - Pavillon chinois section I	
I3	<u>Marché Médine - Fadjiguila.....</u>	6
	- Marché Médine - Fadjiguila section 1	
I4	<u>Marché - Bulkassoumbougou.....</u>	8
	- Marché Médine - Boulangerie Satodic section I	
	- Boulangerie SATODIC -BULKASSOUMBORGOU section 2	
I5	<u>Marché Médine Lafiabougou.....</u>	II
	- Marché médine - DIACY Section I	
	- DIACY - Lafiabougou section 2	
I6	<u>Parking VOK Sébénikoro.....</u>	9
	- Parking VOX - Djikoroni section I	
	- Djikoroni Sébénikoro section 2	
I7	<u>Djikoroni - Marché DIACY.....</u>	
	Djikoroni - marché DIACY Section 1	
I8	<u>Assemblée - Baco-Djikoroni.....</u>	9
	Assemblée - Quartier Mali section 1	
	Quartier Mali - Baco-Djikoroni section 2	

I9	! <u>Assemblée - Sabalibougou</u>!	9
	! - Assemblée - Quartier Mali section 1 ..!	
	! - Quartier Mali Sabalibougou section 2	
	! ! !	
20	! <u>Assemblée Kalaban Koura</u>!	I3
	! - Assemblée - Carrefour-Daoudabougou section 1 !	
	! - CarrefourDaoudabougou-Kalabankoura section 2 !	
	! ! !	
21	! <u>Assemblée Niamakoro</u>!	
	! - Assemblée - Carrefour Daoudabougou section I !	
	! - Carrefour Daoudabougou - Niamakoro section 2 !	
	! ! !	
22 A	! <u>Assemblée - Magnanbougou</u>!	IO
	! - Assemblée Carrefour Daoudabougou section I !	
	! - Carrefour Daoudabougou - Magnanbougou section 2 !	
	! ! !	
23	! <u>Assemblée - Faladjé</u>!	IO
	! - Assemblée Carrefour Daoudabougou section I !	
	! - Carrefour Daoudabougou - Faladjé section 2 !	
	! ! !	
24	! <u>Pavillon chinois - Baco Djikoroni</u>!	7
	! - Pavillon chinois quartier Mali section I !	
	! - Quartier Mali - Baco Djikoroni section 2 !	
	! ! !	
25	! <u>Pavillon chinois Sabalibougou</u>!	7
	! - Pavillon chinois quartier Mali section I !	
	! - Quartier - Mali Sabalibougou section 2 !	
	! ! !	
26	! <u>Pavillon chinois Kalaban Koura</u>!	II
	! - Pavillon chinois - Carrefour Daoudabougou	
	! section I !	
	! - Carrefour Daoudabougou - Kalaban Koura section 2 !	
	! ! !	
27	! <u>Pavillon chinois - Niamakoro</u>!	9
	! - Pavillo, chinois - Carrefour Daoudabougou !	
	! section I !	
	! - Carrefour Daoudabougou Niamakoro Section 2 !	

28	! <u>Pavillon chinois - Magnambougou.....</u> !	8
	! - Pavillon chinois - Carrefour Daoudabougou section I !	
	! - Carrefour Daoudabougou - Magnambougou section 2 !	
	! !	
29	! <u>Pavillon chinois Faladjé.....</u> !	8
	! - Pavillon chinois - Carrefour Daoudabougou section I !	
	! - Carrefour - Daoudabougou - Faladjé section 2 !	
	! !	
30	! <u>SAME - N°Gomiyiranbougou Missira.....</u> !	
	! - SAME - N°Gomiyiranbougou Section I !	
	! - N°Gomiyiranbougou - Ancien Combattant section 2 !	
	! - Ancien Combattant - Missira Ancien Combattant !	
	! Section 3 !	
	! !	
	! !	

QUESTIONNAIRE SUR LE SYSTEME DE TRANSPORT URBAIN A BAMAKO.

CONDUCTEUR DE VEHICULE.

DOUROUNI () SOTRAMA () AUTOCAR ()
Véhicule Interurbain () Taxi () Taxi collectif ()
Taxi location () Véhicule personnel ()
Véhicule de ramassage () Autre () (à préciser)

Lieu de l'enquête
Enquêteur
Statut du conducteur: propriétaire () non propriétaire ()

I - Le service.

1 - Matériel roulant.

- Age du véhicule Kilométrage Marque
- Nombre de places
- Le véhicule a-t-il été acquis : Neuf () Occasion () NSP ()
- Quels sont les aménagements spécifiques apportés à ce véhicule pour le transport de personnes ?
- Où sont-ils faits ? à Bamako () Ailleurs ()
- Utilisez-vous toujours le même véhicule ? OUI () NON ()
- L'an dernier, combien de temps ce véhicule est-il resté immobilisé ?
- Pour quelles raisons ?
- Comment faites-vous vos réparations : Vous-même () un garage () un atelier () autre
- Comment vous approvisionnez-vous en pièces détachées ? Importation () Marché () Récupération () Autre
- Quelles sont les réparations qui vous coûtent le plus d'argent par mois ?
- Quelles sont les réparations qui incombent au conducteur ?.....
- Quelles sont celles qui incombent au propriétaire ?.....
- Le véhicule subit-il des visites techniques ? OUI () NON () Où
- Selon vous, combien de véhicules comme le vôtre circulent à Bamako pour le transport de personnes marchandises

2 - Description de l'activité.

- Transport de personnes () Marchandises () Les deux ()
- Nombre de personnes..... Poids total.....

- Raisons de ce choix
- Organisez-vous des services spéciaux ? OUI () NON ()
Si oui, à la demande () A quelles occasions
- Existe-t-il un système de tour de rôle ? OUI () NON ()
Comment vous organisez-vous ?
- Accès à la clientèle : Places () Arrêts fixes ()
Arrêts fréquents ()
- Qui s'occupe de vous ramener la clientèle ? L'apprenti ()
Un collègue ()
- Combien de véhicules tournent chaque jour sur votre ligne ?
.....
- Combien d'heures travaillez-vous par jour ?
Le véhicule tourne-t-il toute la journée ?
- Quel est votre jour de repos ?
- Combien de passagers transportez-vous par jour ?
Nombre d'aller-retour
- Avez-vous eu des accidents ces dernières années ?
- Dans quel cas, comment se pose le problème des assurances ?
assurance personnelle () Celle du propriétaire ()
chaque véhicule est-il assuré sans référence au conducteur ()
- Qui paie l'assurance ?

3 - Le réseau de transport public de personnes.

- Nature de la desserte: urbaine () périurbaine () les deux ()
- Quelles zones desservez-vous ? Marché () Centre-ville ()
Quartier () Toute zone ()
- Combien de lignes faites-vous ? Une () Plusieurs ()
Pas de lignes déterminées ()
- Quelle est la longueur de votre ligne ?
- Combien de tronçons ?
- Existe-t-il des zones, des quartiers que vous n'aimeriez pas
faire ? OUI () NON () Lesquels ?
- Pourquoi ? Etat des routes () Manque de clientèle ()
Contrainte à la circulation () laquelle ?

4 - Généralités sur le service.

- Pourquoi avez vous choisi un tel modèle de véhicule ?
Opportunité () Technologie () Autres raisons (à préciser)
.....
- Quels sont selon vous les véhicules les mieux adaptés au trans-
port de personnes ? Marques.....
Nombre de places.....
- Selon vous, le nombre de véhicules de transport de personnes
est-il suffisant ? OUI () NON () Pourquoi ?

- Que faudrait-il pour Bamako ? véhicule de grande capacité ()
de capacité moyenne () Nbre de places Pourquoi ...
.....
- Que pensez-vous du réseau ? Bon état () Mauvais état ()
A cause de la voirie () Signalisation () Encombrement ()
- Quelles sont les principales difficultés ?
- Combien de ponts routiers vous semblent-il nécessaires pour
Bamako ? Deux () Trois () Plus ()
Où ?
- Que conseillez-vous pour la circulation ?
- Quelles sont vos suggestions pour améliorer les transports de
personnes à Bamako ?

II - La réalisation.

1 - Le conducteur.

- Etes-vous originaire de Bamako ? OUI () NON ()
Depuis combien de temps êtes-vous ici ?
- Pourquoi avez-vous choisi d'être chauffeur ?
- Depuis combien d'années êtes-vous chauffeur ?
- Nombre d'années d'apprentissage ?
- Votre activité antérieure :
- Votre formation :
- Niveau d'étude
- Exercez-vous cette activité à temps plein ? OUI () NON ()
Si non, que faites-vous d'autre ?
- Exercez-vous cette activité en toute légalité ? OUI () NON ()
- Etes-vous le seul responsable de ce véhicule ? OUI () NON ()
Si non, qui s'en occupe ? Une association ()
Un autre chauffeur () Une autre personne
- Travaillez-vous avec d'autres personnes ? OUI () NON ()
Qui ? L'apprenti le Caissier Autre
Si oui, souvent () occasionnellement ()
- Qui s'occupe du véhicule quand vous êtes indisponible ?
l'apprenti () Un autre chauffeur () Un américain ()

2 - La réglementation.

- Comment êtes-vous informés sur la réglementation ? Par vous même ()
vos collègues () une association ()
- Qui décide de l'octroi des lignes ? Vous même () Une association ()
la quelleSelon la demande ()
- Changez-vous de lignes dans une journée ? OUI () NON () Pourquoi ?
.....
- Quels sont vos rapports les plus fréquents avec la police des
routes ? : Contrôle de la réglementation ()
Etat général du véhicule () Contrôle de la surcharge ()
- Ces contrôles sont-ils fréquents ? OUI () NON () Combien de fois
par mois ?

- En cas d'infraction, qui paie ?
Vous () Le propriétaire () Vous négociez ()
- Les amendes vous paraissent-elles élevées ? OUI () NON ()
Combien paie-t-on par infraction : surchargedéfaut technique
- Pensez-vous être en règle ? OUI () NON ()
- Quelles sont les principales démarches avec l'administration
auxquelles tout conducteur de véhicule est astreint ?
.....

3 - Organisation de la profession.

- Faites-vous partie d'une association ? OUI () NON () d'un syndicat ? OUI () NON () La quelle ? Si NON, pourquoi ?
.....
- Si OUI, quels sont vos devoirs au sein de l'association ?
- Combien de sortes d'associations connaissez-vous ?
- Quel est le but de votre association ?
- Existe-t-il une entraide dans votre activité ? OUI () NON ()
- Est-il facile d'être chauffeur ? Qu'est-ce qui est le plus important dans votre métier ? l'expérience ()
les relations ()

4 - Relation avec le propriétaire du véhicule.

- Etes-vous propriétaire de ce véhicule ? OUI () NON ()
Si OUI, combien de véhicules possédez-vous ?
(remplir un questionnaire Propriétaire et le joindre à celui-ci)
- Si NON: - le véhicule appartient à une Société () la quelle
combien de véhicules possède cette Société
activité principale.....
- le véhicule appartient à une personne () Profession.....
possède-t-elle d'autres véhicules.? OUI ().... NON ()
- Quelle est la nature du contrat qui vous lie au propriétaire ?
Salarié () Sous-location () Location bail () Autre ...
.....
S'agit-il d'un contrat écrit ? OUI () NON ()
- Travaillez-vous toujours avec le même propriétaire ?
OUI () NON () Si OUI, depuis combien de temps ?
Combien de fois avez-vous changé de propriétaire ?
de véhicules ? ... Avez-vous déjà possédé un véhicule ?
- Qui d'autre fait partie du contrat ?
L'apprenti () Le caissier () Un autre chauffeur ()
une autre personne Une association

5 - Généralités.

- Pensez-vous que la meilleure façon d'organiser le transport consiste à créer : des entreprises individuelles ()
des grandes entreprises privées ()
des grandes entreprises publiques ()

- Autres formes Pourquoi ?
- Que pensez-vous des autres formes de transport ?
 - Existe-t-il une concurrence dans votre secteur ?
Comment se manifeste-elle ?
 - Etes-vous en concurrence avec les autres formes de transport ?

III - Le financement.

1 - L'investissement.

- Qui a acheté ce véhicule ? Vous () Une association ()
Un membre de votre famille () Une personne que vous
connaissez () Une Société ()
- Le véhicule était-il neuf () ou d'occasion () NSP ()
- Quand en avez-vous été le conducteur ?
Kilométrage NSP ()
- Pouvez-vous donner son prix d'achat ?NSP ()
- A-t-il subi des transformations ? OUI () NON ()
Lesquelles ?
Le coûtNSP ()
- A combien peut revenir aujourd'hui un véhicule comme
le votre ?.....NSP ()

2 - Les circuits de financement.

- S'agit-il d'un autofinancement () Circuit familial ()
Association () Prêt privé () Prêt bancaire ()
Tout autre circuit
- A votre connaissance, quel est le circuit le plus couramment
utilisé ?
- De quels pays les véhicules arrivent au Mali ?
- Selon vous, les transporteurs préfèrent-ils acheter les
véhicules à des importateurs professionnels () anonymes ()
les importer eux-mêmes ()
- Quels sont les avantages
les inconvénients
- Connaissez-vous les diverses taxes à l'importation ?
Neuf
Occasion
- A combien revient une assurance ?
- Combien paie-t-on en impôts ?Qui paie ?.....

QUESTIONNAIRE SUR LE SYSTEME DE TRANSPORT URBAIN A BAMAKO.

PROPRIETAIRE DE VEHICULE.

DOUROUNI () SOTRAMA () Autocar () Véhicule urbain ()
 Taxi () Taxi collectif () Taxi location ()
 Véhicule personnel () Véhicule de ramassage () Autre ()

I - Caractéristiques du véhicule.

Véhicule de transport de personnes ()
 Véhicule personnel ()

Nombre	Age	KM	Marque	Nb Places	Acquis		Année
					N	O	

- Pourquoi avez-vous choisi ce(s) véhicule(s) ? Technologie ()
 Marque () Autres raisons
- S'agit-il de véhicule(s) aménagé(s) spécialement pour le transport ? OUI () NON ()
- Quelles sont les réparations qui incombent au propriétaire ?
- Ces réparations sont-elles fonction de leur nature () ou du montant ()
- En cas d'immobilisation du véhicule, qui en supporte les frais ? le propriétaire () le conducteur () les deux ()
- Depuis combien d'années possédez-vous un véhicule ?
- Les véhicules sont-ils soumis à des visites techniques ? OUI ()

II - La réalisation.

1 - Le transport.

- Etes-vous conducteur ? OUI () NON () (Si oui, remplir le questionnaire "Conducteur de véhicule")
- Si NON, quelle est votre activité principale ?
- Pourquoi avez-vous choisi d'utiliser votre véhicule pour le transport de personnes ?
- S'agit-il d'une activité lucrative ? OUI () NON ()
- Cela vous pose-t-il beaucoup de contraintes ?

2 - Organisation de votre activité.

- Avez-vous une responsabilité quelconque dans l'activité de transport ? OUI () NON ()
Laquelle ?
Si oui, combien d'employés avez-vous ?
Leurs fonctions ?
.....
- Adhérez-vous à un syndicatune coopérative.....
..... une association..... aucun.....
- Etes-vous déclaré à l'administration comme propriétaire de véhicule de transport ? OUI () NON ()
Payez-vous une carte de transport ? une licence ?
un autre impôt ?
- Etes-vous le seul à gérer le(s) véhicule(s) ? OUI () NON ()
Une association ? OUI () NON ()

3 - Relation avec le conducteur.

- Si vous n'êtes pas chauffeur, quelle est la nature exacte du contrat qui vous lie au conducteur ? Salarié () Sous-location ()
Crédit-bail () Autre
- Comment le rémunérez-vous ? Aucune rémunération ()
Sur vos recettes ()
- Existe-t-il d'autres contractants dans la gestion du véhicule ? OUI () NON () Qui ?
- Pouvez-vous énumérer les différentes sortes de contrats entre propriétaires et conducteurs de véhicules ?.....
.....
- Les contrats sont-ils écrits ? Si OUI quelles sont les démarches
Si NON, comment sont-ils établis ?.....
- Les litiges sont-ils fréquents ? OUI () NON () Si OUI, comment sont-ils réglés ?

III - Le financement.

1 - L'investissement.

- Qui a acheté ce(s) véhicule(s) ? Vous () Une association ()
Un membre de votre famille () Une autre personne
- Le véhicule(s) étai(en)t-il(s) Neuf ou d'occasion
- Pouvez-vous dire le prix d'achat de chaque véhicule ?
.....

2 - Circuit de financement.

- S'agit-il d'un autofinancement () circuit familial ()
association () prêt privé () prêt bancaire ()
tout autre circuit
- A votre connaissance, quel est le circuit le plus utilisé
actuellement ?
- L'avez-vous importé personnellement () acquis ici ()
- Pouvez-vous dire toutes les formalités et taxes à l'impor-
tation ?
-

3 - Gestion du véhicule.

- Quels sont les frais qui vous incombent ?
Assurance Licences Autres
- Quels sont ceux qui sont à la charge du conducteur ?
.....
- Tenez-vous une comptabilité pour l'exploitation de votre
véhicule ? OUI () NON ()
- La gestion du véhicule est-elle associée à votre activité
principale ? OUI () NON ()
- Si vous êtes chauffeur, comment vous rémunérez-vous ?
.....

4 - Recettes.

- Combien chaque véhicule vous rapporte-t-il par mois ?
.....
.....
.....
- Combien payez-vous en salaires ?
- Au bout de combien de temps les bénéfices vous permettent-ils
d'acquérir un autre véhicule ?
- A quoi vous servent vos recettes :
complément de revenu familial () d'activité professionnelle ()

