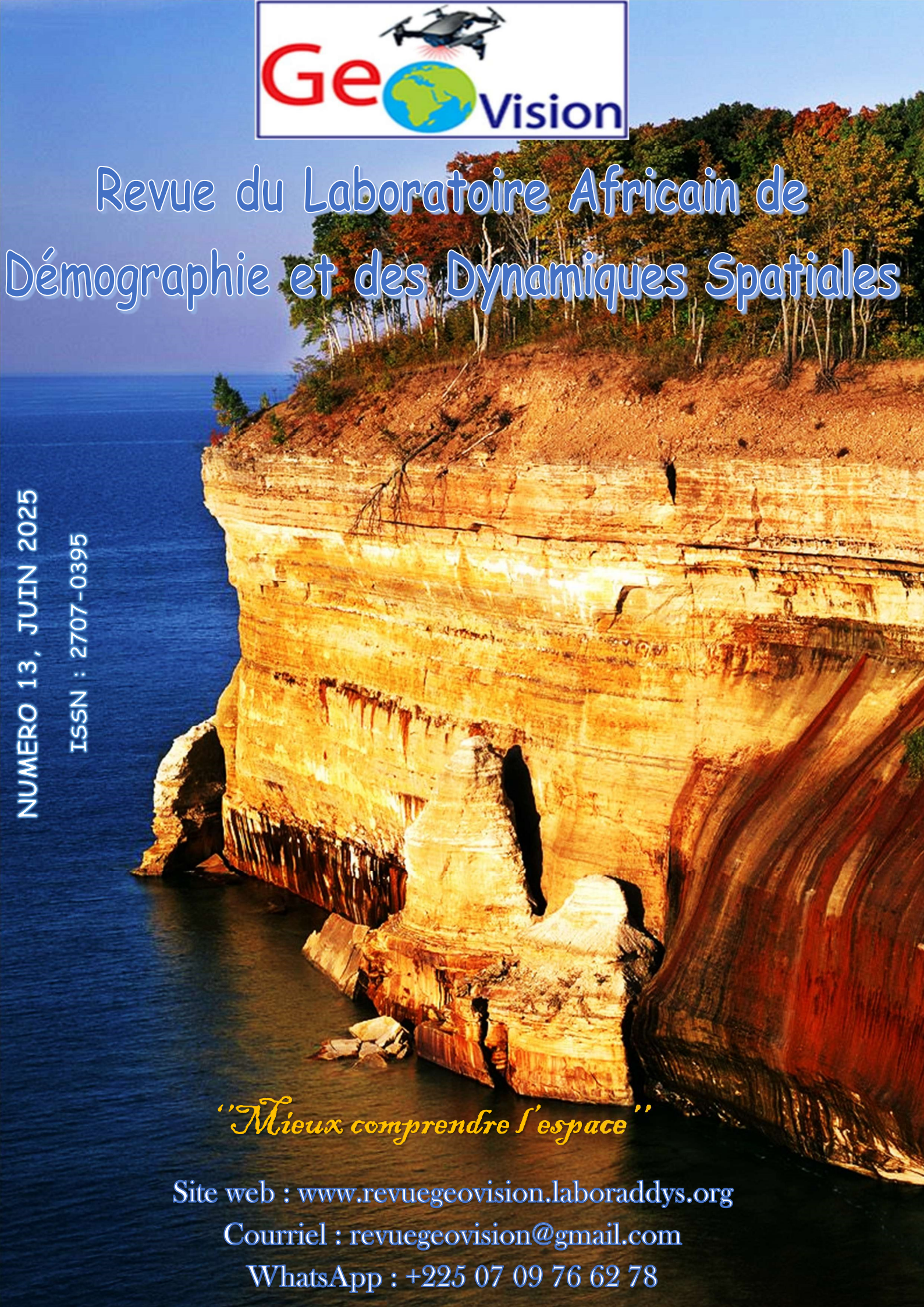


Revue du Laboratoire Africain de Démographie et des Dynamiques Spatiales

NUMERO 13, JUIN 2025

ISSN : 2707-0395

"Mieux comprendre l'espace"

Site web : www.revuegeovision.laboraddys.org

Courriel : revuegeovision@gmail.com

WhatsApp : +225 07 09 76 62 78

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Directeur de publication : Pr MOUSSA Diakité, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Rédacteur en chef : Pr LOUKOU Alain François, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Rédacteur en chef adjoint : Dr ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Chargé de Diffusion et de Marketing : Dr FOFANA Bakary, Géographe, LABORADDYS

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION

Dr DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr FOFANA Bakary, Géographe, LABORADDYS

COMITÉ SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE

Pr MOUSSA Diakité, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr BÉCHI Grah Félix, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

PhD : Inocent MOYO, University of Zululand (Afrique du Sud) / Président de la Commission des études africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI)

Pr AFFOU Yapi Simplice, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr ALOKO N'guessan Jérôme, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr BIGOT Sylvain, Université Grenoble Alpes (France)

Professor J.A. BINNS, Géographe, University of Otago (Nouvelle-Zélande)

Pr BOUBOU Aldiouma, Université Gaston Berger (Sénégal)

Pr BROU Yao Télésphore, Université de La Réunion (La Réunion-France)

Pr Momar DIONGUE, Université Cheick Anta Diop (Dakar-Sénégal)

Pr Emmanuel EVENO, Université Toulouse 2 (France)

Pr KOFFI Brou Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr KONÉ Issiaka, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr Nathalie LEMARCHAND, Université Paris 8 (France)

Pr Pape SAKHO, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Pr SOKEMAWU Koudzo Yves, Université de Lomé (Togo)

Dr Ibrahim SYLLA, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Pr LOUKOU Alain François, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr VEI Kpan Noel, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) ZAH Bi Tozan, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) DIOMANDÉ Béh Ibrahim, Université Alassane Ouattara (Bouaké- Côte d'Ivoire)

Dr (MC) SORO Nabegue, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) KOFFI Kan Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) ETTIEN Dadja Zenobe, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

INDEXATIONS INTERNATIONALES

https://reseau-mirabel.info/revue/17310/Geovision

https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/150985

www.sudoc.fr/241026326

TOGETHER WE REACH THE GOAL

Journal details : http://sjifactor.com/passport.php?id=23386

- ✓ ***Impact Factor 2025 : 5. 46.***
- ✓ ***Impact Factor 2024 : 2.782***
- ✓ ***Impact Factor 2023 : 3.169***

INSTRUCTIONS AUX AUTEURS

Dans le souci d'uniformiser la rédaction des communications, les auteurs doivent se référer aux normes du Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et Sciences Humaines/CAMES. En effet, le texte doit comporter un titre (Times New Roman, taille 12, Lettres capitales, Gras), les Prénom(s) et NOM de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache, l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (250 mots), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser la problématique, la méthodologie et les principaux résultats. Le manuscrit doit respecter la structure d'un texte scientifique comportant : Introduction (Problématique ; Hypothèse compris) ; Approche méthodologique ; Résultats et Analyse ; Discussion ; Conclusion ; Références bibliographiques. Le volume du manuscrit ne doit pas excéder 15 pages, illustrations comprises. Les textes proposés doivent être saisis à l'interligne 1, Times New Roman, taille 11.

1. Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante : 1. Premier niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras) ; 1.1. Deuxième niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras, italique) ; 1.2.1. Troisième niveau (Times New Roman, Taille de police 11, gras, italique).

2. Les illustrations : les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré ; taille de police 11, gras). La source (centrée) est indiquée en dessous de l'élément d'illustration (Taille de police 10). Ces éléments d'illustration doivent être annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

3. Notes et références : 3.1. Éviter les références de bas de pages ; 3.2. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit : -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées. Exemple : (B. FOFANA, 2021, p.28) ; -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées). Exemple : B. FOFANA (2021, p.28).

4. La bibliographie : elle doit comporter : le nom et le (les) prénom (s) de (des) auteur(s) entièrement écrits, l'année de publication de l'ouvrage, le titre, le lieu d'édition, la maison d'édition et le nombre de pages de l'ouvrage. Elle peut prendre diverses formes suivant le cas :
- *pour un article :* LOUKOU Alain François, 2012, « La diffusion globale de l'Internet en Côte d'Ivoire. Évaluation à partir du modèle de Larry Press », in *Netcom*, vol. 19, n°1-2, pp. 23-42.

- *pour un ouvrage :* HAUHOUOT Asseypo Antoine, 2002, *Développement, aménagement, régionalisation en Côte d'Ivoire*, EDUCI, Abidjan, 364 p.

- *un chapitre d'ouvrage collectif* : CHATRIOT Alain, 2008, « Les instances consultatives de la politique économique et sociale », in Morin, Gilles, Richard, Gilles (dir.), *Les deux France du Front populaire*, Paris, L'Harmattan, « Des poings et des roses », pp. 255-266.

- *pour les mémoires et les thèses :* DIARRASSOUBA Bazoumana, 2013, *Dynamique territoriale des collectivités locales et gestion de l'environnement dans le département de Tiassalé*, Thèse de Doctorat unique, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 489 p.- *pour un chapitre des actes des ateliers, séminaires, conférences et colloque* : BECHI Grah Felix, DIOMANDE Beh Ibrahim et GBALOU De Sahi Junior, 2019, Projection de la variabilité climatique à l'horizon 2050 dans le district de la vallée du Bandama, Acte du colloque international sur « *Dynamique des milieux anthropisés et gouvernance spatiale en Afrique subsaharienne depuis les indépendances* » 11-13 juin 2019, Bouaké, Côte d'Ivoire, pp. 72-88

- *Pour les documents électroniques* : INS, 2010, *Enquête sur le travail des enfants en Côte d'Ivoire*. Disponible à : http://www.ins.ci/n/documents/travail_enfant/Rapport%202008-ENV%202008.pdf, consulté le 12 avril 2019, 80 p.

Éditorial

Comme intelligence de l'espace et savoir stratégique au service de tous, la géographie œuvre constamment à une meilleure compréhension du monde à partir de ses approches et ses méthodes, en recourant aux meilleurs outils de chaque époque. Pour les temps modernes, elle le fait à l'aide des technologies les plus avancées (ordinateurs, technologies géospatiales, à savoir les SIG, la télédétection, le GPS, les drones, etc.) fournissant des données de haute précision sur la localisation, les objets et les phénomènes. Dans cette quête, les dynamiques multiformes que subissent les espaces, du fait principalement des activités humaines, offrent en permanence aux géographes ainsi qu'à d'autres scientifiques des perspectives renouvelées dans l'appréciation approfondie des changements opérés ici et là. Ainsi, la ruralité, l'urbanisation, l'industrialisation, les mouvements migratoires de populations, le changement climatique, la déforestation, la dégradation de l'environnement, la mondialisation, etc. sont autant de processus et de dynamiques qui modifient nos perceptions et vécus de l'espace. Beaucoup plus récemment, la transformation numérique et ses enjeux sociaux et spatiaux ont engendré de nouvelles formes de territorialité et de mobilité jusque-là inconnues, ou renforcé celles qui existaient au préalable. Les logiques sociales, économiques et technologiques produisant ces processus démographiques et ces dynamiques spatiales ont toujours constitué un axe structurant de la pensée et de la vision géographique. Mais, de plus en plus, les sciences connexes (sciences sociales, sciences économiques, sciences de la nature, etc.) s'intéressent elles aussi à l'analyse de ces dynamiques, contribuant ainsi à l'enrichissement de la réflexion sur ces problématiques. Dans cette perspective, la revue Géovision qui appelle à observer attentivement le monde en vue de mieux en comprendre les évolutions, offre aux chercheurs intéressés par ces dynamiques, un cadre idéal de réflexions et d'analyses pour la production d'articles originaux. Résolument multidisciplinaire, elle publie donc, outre des travaux géographiques et démographiques, des travaux provenant d'autres disciplines des sciences humaines et naturelles. Géovision est éditée sous les auspices de la Commission des Études Africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI), une instance spécialement créée par l'UGI pour promouvoir le débat académique et scientifique sur les enjeux, les défis et les problèmes spécifiques de développement à l'Afrique. La revue est semestrielle, et parait donc deux fois par an (en anglais et en français).

La rédaction

AVERTISSEMENT

Le contenu des publications n'engage que leurs auteurs. La Revue Géovision ne peut, par conséquent, être tenue responsable de l'usage qui pourrait en être fait.

SOMMAIRE

L'APPORT DE L'ELEVAGE FAMILIAL DES POULETS DANS L'AMELIORATION DES CONDITIONS DE VIE DES POPULATIONS URBAINES : CAS DE LA COMMUNE I DU DISTRICT DE BAMAKO AU MALI, **SORY IBRAHIMA KOITA 11**

CONTRAINTES AUX MÉCANISMES DU FINANCEMENT DES SOINS DE SANTÉ DANS LE DÉPARTEMENT DES COLLINES (BENIN, AFRIQUE DE L'OUEST) **Rock MEYA[1], Moussa GIBIGAYE[2], Josias ADEGNANDJOU[2], Sènangla Franco-Néo Camus DJESSONOU[3], Rock Christian JONHSON[3] et Toussaint VIGNINOU[4] 24**

MALADIES NON TRANSMISSIBLES ET PARCOURS DE SOINS DANS LE DOUBLET URBAIN COTONOU – ABOMEY-CALAVI AU SUD DU BÉNIN **Tranquillin YADOULETON[1] et Hervé KOMBIENI[2] 38**

DEFIS DE GESTION DES DECHETS SOLIDES DANS LE CERCLE DE MACINA, REGION DE SEGOU AU MALI **Seydou A TOGOLA[1], Yakouréoun DIARRA[2] 54**

IMPACT DE LA VARIABILITE DES PARAMETRES AGROCLIMATIQUES SUR LES PRODUCTIONS CEREALIERES DANS LA BOUCLE DU MOUHOUN (BURKINA FASO) **Mamadou LOMPO [(1)], Henri Sourou TOTIN VODOUNON [(2)], Léocadie ODOULAMI [(1)]..... 63**

GOUVERNANCE FONCIERE AUTOUR DU PERIMETRE IRRIGUE PUBLIQUE DE DJIRATAWA : ENTRE DIAGNOSTIC D'ACCES ET CONFLITS D'USAGE **Hadiza KIARI FOUGOU 80**

KILOMETRE 4, UN QUARTIER PRÉCAIRE DE POINTE-NOIRE (RÉPUBLIQUE DU CONGO) **Jean-Luc MOUTHOU[1], André Wilfrid LANDA[2], Sabas Frame SENGO MANIOKO[3] 90**

PROBLÉMATIQUE ET INTÉRÊT DE LA GESTION INTELLIGENTE DES DÉCHETS URBAINS À KORHOGO (NORD-EST DE LA CÔTE D'IVOIRE) **KONE Kapiéfolo Julien 107**

DYNAMIQUE DÉMOGRAPHIQUE, POLITIQUE FONCIÈRE ET ACCÈS AU LOGEMENT LOCATIF ET DE PLEINE PROPRIETE DANS LA VILLE DE SAKASSOU (Centre de la Côte d'Ivoire) **Antoine Yapo GBOCHO 119**

MAREYAGE ET AMELIORATION DES CONDITIONS DE VIE DE LA FEMME RURALE DANS LA SOUS-PREFECTURE DE GAGNOA (CENTRE OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE) **Zady Edouard ZOGBO 133**

EMERGENCE DU DEBAT PUBLIC DANS LA PLANIFICATION URBAINE A ZINDER (NIGER) : EXEMPLE DE LA CONSULTATION CITOYENNE INITIEE PAR LA VILLE DE ZINDER DANS LE CADRE DE L'ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME (SDAU 2022-2040) **Abdoulaye ADAMOU[1], Mamane Sani SALAOU MAKERI[2], Harou ABDOU[3] 149**

DYNAMIQUE DE L'OCCUPATION DU SOL EN MILIEU URBAIN SAHELIEN : CAS DE LA VILLE DE NIAMEY DE 1984 A 2023 (REPUBLIQUE DU NIGER) **ABDOU SOULEY Laila[1*], ADAMOU Mahaman Moustapha[1], ALASSANE HADO Halidou[1] 165**

AUTONOMIE FINANCIERE ET DEVELOPPEMENT LOCAL DANS LA COMMUNE DE BOUAKE (CENTRE- CÔTE D'IVOIRE) **Konan Norbert KOFFI..... 183**

LES RÉTOMBÉES SOCIOÉCONOMIQUES DE LA PRÉSENCE DES VOLTAÏQUES EN CÔTE D'IVOIRE ET EN HAUTE VOLTA : 1960-1984 **DIBY Kouadio Jean[1], DJE Yao Lopez[2]..... 201**

ANALYSE PROSPECTIVE ET ORIENTATIONS STRATEGIQUES DE L'URBANISATION DANS LE DISTRICT AUTONOME DES MONTAGNES (COTE D'IVOIRE) **KOUAKOU Kouassi Éric 213**

INDICATEURS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES DANS LE DÉPARTEMENT DU COUFFO (BÉNIN, AFRIQUE DE L'OUEST) ***Justin A. MAMA[1], Guy WOKOU[2] et Ibouraïma YABI[2]..... 230**

CULTURE MARAÎCHÈRE, UNE ALTERNATIVE CREDIBLE DE L'AUTONOMISATION DE LA FEMME DANS LA COMMUNE DE OUANGOLODOUGOU (NORD DE LA CÔTE D'IVOIRE) **KONÉ Basoma[1], TAPE Ange Mirelle Karelle[2], YÉO Namongo[3], ... 242**

LE REDIMENSIONNEMENT DU CANAL DE VRIDI : UNE OUVERTURE OCEANE IMPORTANTE POUR LES ACTIVITES AU PORT D'ABIDJAN (COTE D'IVOIRE) **Kanga Konan Victorien 256**

CARACTERISATION D'UNE ACTIVITÉ RURALE EN MILIEU URBAIN. L'EXEMPLE DU MARAICHAGE, UNE ACTIVITE AGRICOLE PRATIQUEE DANS LES QUARTIERS DE BRAZZAVILLE (REPUBLIQUE DU CONGO) **[1-]Nicole Yolande EBAMA, Prince Loïque, [2-]MABA NGOULOUBI 270**

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES DE L'OCCUPATION IMMOBILIERE DES BAS-FONDS DANS LA VILLE DE BOUAKE (CENTRE DE LA CÔTE D'IVOIRE) **KRAMO Yao Valère..... 283**

CARACTÉRISTIQUES SOCIODÉMOGRAPHIQUES ET ÉCONOMIQUES DES RESIDENTS DES BATIMENTS VERTICAUX À LA RIVIERA PALMERAIE, ABIDJAN (CÔTE D'IVOIRE) **BOSSON EBY JOSEPH[1], KOFFI FILS EPAPHRAS JONATHAN[2] 296**

MOBILITE URBAINE ET DEVELOPPEMENT DES CENTRALITES SECONDAIRES A BAMAKO **Issa TOGOLA..... 312**

MODES D'APPROVISIONNEMENT ALTERNATIFS EN EAU POTABLE DANS LA COMMUNE DE BINGERVILLE **COULIBALY Amadou[1], DIABAGATE Abou[2], KOUDOU Welga Prince[3] 323**

ANALYSE DIACHRONIQUE DE L'OCCUPATION DU SOL À KATIALI ET DIANRA ENTRE 1990 ET 2020 (NORD, CÔTE D'IVOIRE) **ASSI Lordia Florentine 341**

ORIGINE ET ÉVOLUTION DU DAARA EN SÉNÉGAMBIE (XV$_{ème-}$ DÉBUT DU XXI$_{ème}$ SIÈCLE **Mamadou Mariame Diallo[1], Aliou SENE[2] 352**

FACTEURS D'ACCROISSEMENT DE LA VULNERABILITE DES POPULATIONS A LA MENINGITE DANS LA ZONE SANITAIRE TANGUIETA-MATERI-COBLY (BÉNIN, AFRIQUE DE L'OUEST) ***Agnès VISSOH[1] et Akibou AKINDELE[2]..... 365**

VARIATION DU RYTHME HYDRIQUE DANS LE DEPARTEMENT DE LA SANGHA (Congo Brazzaville) **Chaberth OSSINA NGOÏ[1], Jovial KOUA OBA [2] 378**

CHANGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX ET ACTIVITES RURALES : PECHE ET EXPLOITATION DES CRIQUETS COMESTIBLES DANS LE NORD-TILLABERI, NIGER **Nouhou ALI 391**

DYNAMIQUE DE L'OCCUPATION DU SOL LIÉE A L'ORPAILLAGE AU MALI : CAS DE L'ÉCHELLE COMMUNALE DE SELEFOUGOU DE 1980 À 2020, CERCLE DE SELINGUE **Sékou CAMARA..... 402**

MIGRATION ET DYNAMIQUE DE L'ESPACE URBAIN DE LA RIVE GAUCHE DU DISTRICT DE BAMAKO (REPUBLIQUES DU MALI) **KONATE Ibrahim Tiessolo 418**

LA REPRESENTATION DE L'INFLUENCEUR-ANIMATEUR DANS LE PAYSAGE AUDIOVISUEL IVOIRIEN : CONSTRUCTION OU DECONSTRUCTION DE LA REALITE SOCIALE **Dje Bi Kahou Albert[1], N'Guessan Amenan Mireille Jeanne Christine[2]..... 433**

IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES DE L'AGRICULTURE VIVRIERE MARCHANDE DANS LE DISTRICT DE MOKEKO (DEPARTEMENT DE LA SANGHA, REPUBLIQUE DU CONGO) **André Christ NGOULOUMA[1], Ghislain MOBILANDZANGO M[2]., Damase NGOUMA[3]..... 444**

MOBILITE URBAINE ET DEVELOPPEMENT DES CENTRALITES SECONDAIRES A BAMAKO

Issa TOGOLA
Institut des Sciences Humaines de Bamako et Point Sud (Muscler le savoir local).
Email : itogola12@yahoo.fr/ issa.togola@ish.edu.ml

Résumé
Bamako se caractérise par la multipolarité où le centre concentre les équipements les plus importants (marchés, administrations, universités) alors que les centres secondaires de plus en plus dynamiques. Cette redistribution crée de nouveaux pôles d'attraction et diversifie les flux de mobilité nécessitant une adaptation des réseaux de transport collectifs pour répondre efficacement à ces nouveaux besoins. Contrairement au centre-ville à Bamako, les centres secondaires sont peu desservis par les lignes de transports en commun. Comment ces mutations urbaines influencent-elles la pratique de mobilité –des habitants des quartiers périphériques vers les centres secondaires à Bamako ?
L'objectif de cette recherche consiste à montrer l'impact des transformations urbaines sur la pratique de la mobilité des habitants des quartiers périphériques vers les centres secondaires à Bamako.
La méthodologie s'est focalisée sur la recherche documentaire, l'observation et l'enquête de terrain. La méthode quantitative a été privilégiée avec le questionnaire comme outil de collecte de donnée.
Les résultats montrent l'absence de ligne entre le lieu d'habitation des populations et leurs espaces d'activités. Ce qui pénalise les plus les populations les vulnérables en augmentant leurs coûts et temps de mobilité. L'augmentation des coûts de mobilité vers les populations à faible revenus renforce la ségrégation et la précarisation urbaine.

Mots clés : Bamako, mobilité, centralités secondaires, coûts de transport.

URBAN MOBILITY AND THE DEVELOPMENT OF SECONDARY CENTRES IN BAMAKO

Summary
Bamako is characterised by its multipolarity, with the centre concentrating the most important facilities (markets, administrations, universities) and the increasingly dynamic secondary centres. This redistribution creates new centres of attraction and diversifies mobility flows, requiring public transport networks to be adapted to meet these new needs effectively. Unlike Bamako's city centre, the secondary centres are poorly served by public transport. How do these urban changes influence the mobility practices of the inhabitants of the outlying districts towards the secondary centres in Bamako?
The aim of this research is to show the impact of urban transformations on the mobility practices of the inhabitants of the peripheral districts towards the secondary centres in Bamako.
The methodology focused on documentary research, observation and fieldwork. The quantitative method was favoured, with the questionnaire as the data collection tool.
The results show that there is no line between where people live and where they work. This penalises the most vulnerable populations by increasing their mobility costs and time. The increase in mobility costs for low-income populations reinforces urban segregation and insecurity.

Key words: Bamako, mobility, secondary centralities, transport costs

Introduction

Dans les pays européens, les villes sont souvent pensées et conçues en fonction des aspirations économiques et sociales. Alors qu'en Afrique subsaharienne, les formes urbaines sont dans la plupart des cas le fruit d'un aménagement collectif, à la fois institutionnel et informel (I. Kassi, 2007, p.11). Ces villes d'Afrique subsahariennes portent des marques distinctives liées à leur environnement social et culturel aux contextes économiques, historiques et politiques (J. Aloko et al, 2010, p.1). Pour J. Aloko et al (2010, Op cit.), les configurations qu'elles dessinent sont le fruit d'une multitude d'initiatives individuelles. La dynamique qui en découle bouleverse les pratiques spatiales surtout en termes de mobilités quotidiennes. Elles ont une importance capitale dans la ville contemporaine. Les populations urbaines se déplacent de plus en plus et la portée de ces déplacements tend à augmenter à Bamako. Le lieu où l'on réside est rarement l'endroit où l'on trouve les ressources de la ville. Accéder à ces ressources nécessite une mobilité différenciée selon les groupes sociaux (S. Fol, 2009, p.1). Les plus nantis se déplacent aisément (notamment dans les espaces urbains de faibles densités) à l'aide d'un véhicule personnel. De leur côté, les pauvres qui dépendent des transports en commun ont un accès bien moindre à la mobilité (J. Orfeuil, 2004, p.5). Or, dans les villes subsahariennes, une grande partie des pauvres sont hébergés dans les quartiers périphériques plus distants des centres où se concentrent les activités socio-économiques (Y. Diagana, 2010, p.349). À Bamako, le centre-ville génère 3 % des déplacements et en attire 52 % (DRCTU, 2011, p.8). Ces déplacements motorisés (53%) s'effectuent en transport en commun principalement en Sotrama (DRCTU, 2011, p.12). Moyen de transport collectif dominant à Bamako, la Sotrama vient de l'abréviation de la Société de transport du Mali. C'est minibus de 18 à 25 places y compris le chauffeur et l'apprenti Les lignes de Sotrama sont généralement orientées vers le centre-ville. Cette primauté de desserte du centre-ville s'explique par la concentration des grands équipements commerciaux, administratifs et universitaires qui constitue l'un des facteurs déterminant de la congestion urbaine. Pour décongestionner le centre-ville, l'Etat délocalise des équipements comme le marché de Médine, l'Auto-gare de Sogoniko, l'Université de Kabala et les Halles de Bamako dans le but de constituer des centres secondaires. D'autres équipements comme les marchés de Yirimadio, Boulkassoumbougou etc. sont devenus des lieux d'activités pour des populations des quartiers périphériques. L'apparition de ces nouveaux espaces attractifs engendre des demandes de mobilités croissantes et dispersées. Cette nouvelle structuration de la ville nécessite les réseaux de transports collectifs pour qu'un maximum de déplacements obligés soit réalisé en transport collectif (P. Berger et G. Rouet, 2012, p.10). Contrairement au centre-ville à Bamako, ces lieux demeurent peu desservis par les lignes de transports en commun. Comment ces mutations urbaines influencent-elles la pratique de mobilité –des habitants des quartiers périphériques vers les centres secondaires à Bamako ?

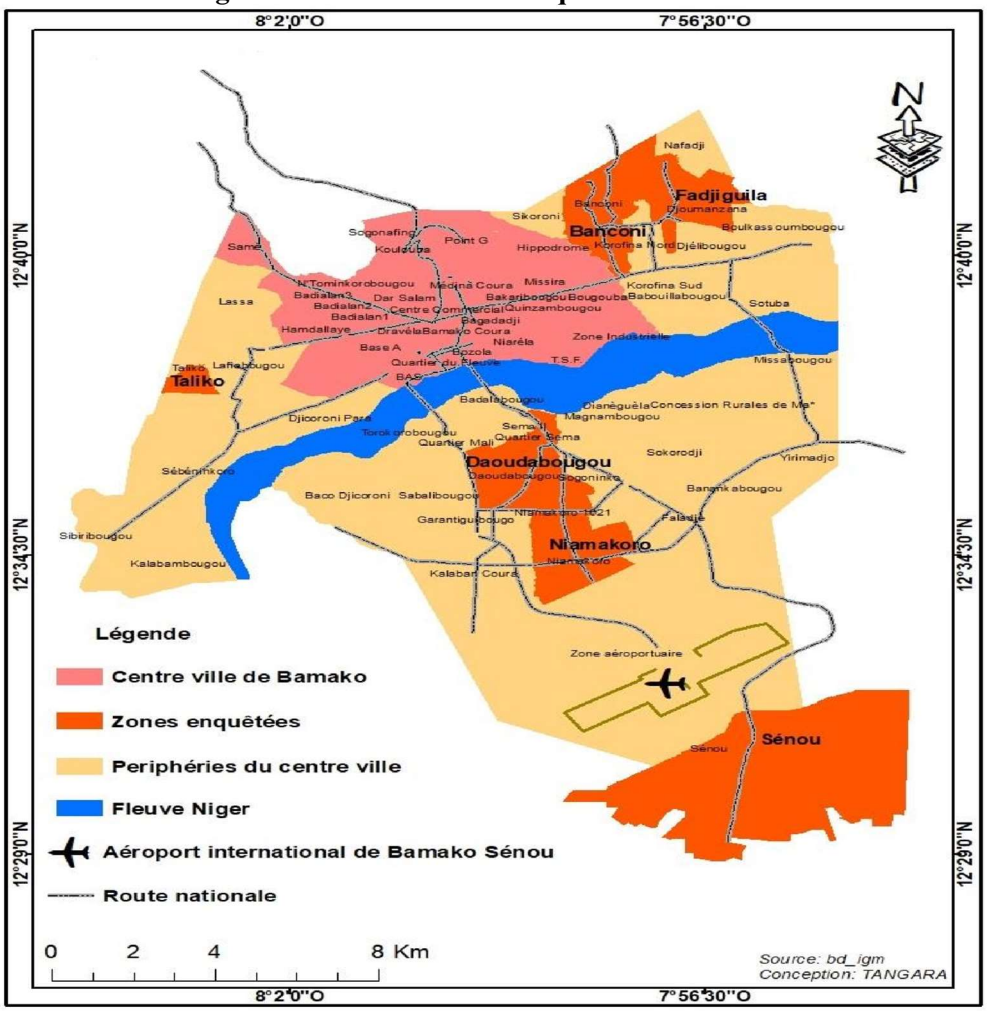
L'objectif de cette recherche consiste à montrer l'impact des transformations urbaines sur la pratique de la mobilité des habitants des quartiers périphériques vers les centres secondaires à Bamako. L'hypothèse de ce travail de recherche est la suivante : Dans l'agglomération de Bamako, la mobilité des usagers des quartiers périphériques vers les centralités secondaires est plus couteuse (argent et temps) en Sotrama et en tricycle.

Méthodologie de recherche

La méthodologie s'articule autour de la recherche documentaire et de l'enquête de terrain.

Pour mener à bien cette partie de notre recherche. Nous avons opté pour les techniques non probabilistes en choisissant notre échantillon de manière raisonné. Ce choix porte à la fois sur la population enquêté et les quartiers de l'étude. Ces quartiers sont illustrés sur la figure 1.

Figure 1: La localisation des quartiers de l'étude



Le choix de ces quartiers s'explique par leurs localisations et leur nature c'est spontanée à l'origine. L'enquête de terrain s'est essentiellement déroulée de septembre 2018 à juillet 2021 dans le cadre de notre thèse. Nous avons fait un terrain supplémentaire de janvier à février 2025 pour actualiser nos données. Les données quantitatives ont été collectées auprès des usagers de Sotrama et les tricycles. Les données qualitatives ont été collectées auprès des Chauffeurs et des syndicats dans les gares. Le processus d'échantillonnage est présenté dans le tableau 1

Tableau 1 : Nombre de ménages à questionner par quartier.

Quartiers	Population	Proportion par quartier	Nombre de ménages à enquêter par quartier
Bangoni	103712	26%	106
Fadjiguila	17104	4%	17
Niamakoro	118729	30%	121
Sénou	65571	17%	67
Taliko	11107	3%	11
Daoudabougou	78376	20%	80
Total	394599	100%	402

Source : TOGOLA Issa, 2018 – 2021

Pour déterminer la taille de l'échantillon (N), nous avons utilisé la formule de Daniel Schwartz :

$$N = \frac{e\,(Za)^2\ PQ}{d^2}$$

N = taille minimum de l'échantillon e = effet de grappe = 0.18
Za = écart-réduit = 1,96 (valeur constante)
P = 53% = proportion de la population utilisant le transport collectif à Bamako (DRCTU, 2011).
Q = 47 % proportion de la population n'utilisant pas le transport collectif d = 5% = 0,05 (le dégré de précision)

$$N=\frac{0{,}18(1{,}96)^2x0{,}53x0{,}47}{(0{,}05)^2} = \frac{0{,}940588}{0{,}0025} = 376{,}2352 \simeq 376$$

Pour des problèmes de déperdition de participants (refus, indisponibilité, abandon en cours d'enquêtes), [redacted] avons décidé d'augmenter l'échantillon de 26 personnes. Cela donne un échantillon de 402 individus. Le nombre d'enquêtés de chaque quartier est proportionnel au poids démographique du quartier au sein de l'échantillon comme indiqué dans le tableau. Les données issues de la collecte ont été traitées avec les logiciels SPSS23, Mapinfos V5.0 et QuantumGis. 1.0.0 « Kore ». Le traitement des données a permis d'établir des taux et des cartes.

Résultats

La méthodologie ci-dessus décrite a permis d'organiser les résultats selon les motifs de déplacement, l'itinéraire et les coûts (monétaire et temporel) des déplacements des populations vers les centralités secondaires à Bamako.

1- Motifs de déplacement vers les centralités secondaires

La mobilité à Bamako est orientée vers le centre-ville, les centralités secondaires et dans les quartiers de résidence motivée par plusieurs raisons. Ces motifs sont généralement, d'ordre commercial, scolaire et social.

Pour la mobilité dans les centralités secondaires et dans les quartiers, le travail est le motif de déplacement le plus important avec 81 % de l'échantillon suivi de 6.7 % pour les études.

Dans le cadre des activités, ils se déplacent vers les marchés pour faire du commerce, de la restauration, la couture, de la réparation de téléphones et de véhicules. Dans le cadre des études, la mobilité s'effectue vers les établissements universitaires à la périphérie. Cette mobilité concerne les individus généralement jeunes de moins de 35 ans qui se déplacent vers les établissements universitaires de plus en plus localisés à la périphérie. L'offre de proximité éducative n'existe pas. Les établissements se localisent à des distances considérables des enquêtés et difficilement accessibles par la marche. Dans le périmètre de l'Université de Kabala, d'autres activités se sont développées comme la restauration, la vente d'articles scolaires, la vulcanisation… les travaux d'aménagement des voiries que nous avons pu observer au cours de l'enquête poursuivaient encore. Cette route est fortement dégradée par endroit. L'ensemble de ces activités génère, favorise un déferlement populaire vers l'Université à la quête d'un mieux-être.

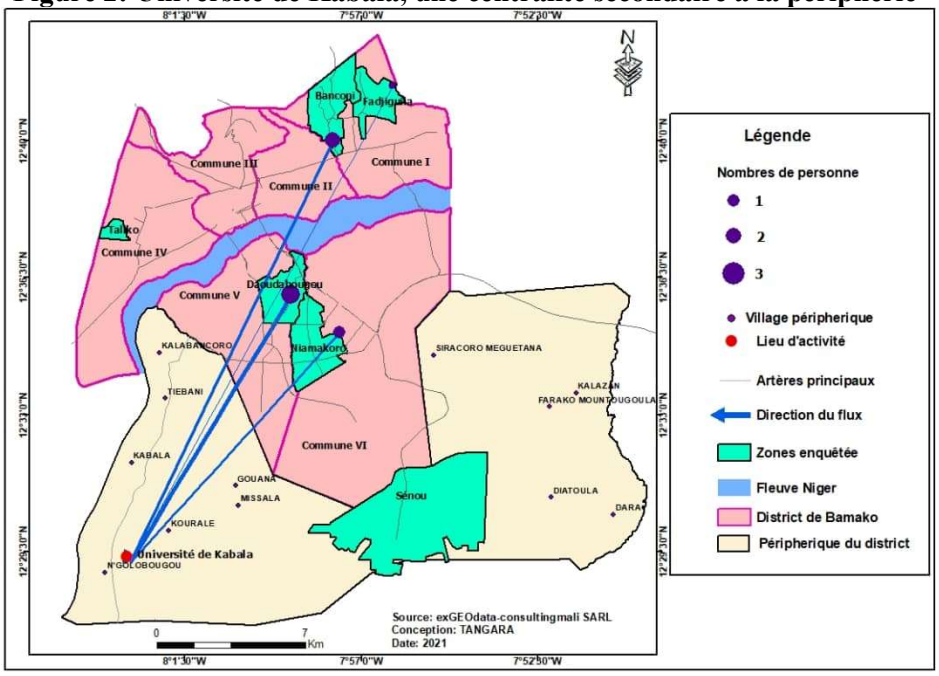
Les marchés et les établissements universitaires sont des centralités secondaires qui orientent la mobilité des populations. Des étudiants se rendent aussi au stade du 26 mars à Yirimadio près de la RN6 et à la salle Bakaïna ainsi que certains cours de la Faculté des sciences politiques et administratives à Sogoniko au Nord - Ouest de la gare routière de Sogoniko en Commune VI et le stade Omnisport Modibo Keita près de la gare de Médine sur la rive gauche. Du fait de la distance, la circulation, l'absence de ligne entre les quartiers et les lieux d'activités, les déplacements nécessitent plusieurs usages des transports collectifs. Les parcours de mobilité deviennent difficiles pour les usagers. Ces établissements sont pour la plupart des équipements structurant de la ville, des pôles vers lesquels convergent des flux d'étudiants, d'enseignants, de personnels administratifs. Ces établissements universitaires sont généralement distants des quartiers d'habitation des étudiants qui utilisent la SOTRAMA et les tricycles comme moyen de transport. Parcourir ces distances exige des moyens financiers alors que les étudiants ont généralement peu de ressources financières. Ils sont à la charge des parents qui ont souvent des difficultés à assurer le quotidien de la famille. Les étudiants se trouvent confronter à d'importants besoins de déplacements

alors qu'ils rencontrent des contraintes particulières du fait de la situation géographique et des coûts de transports élevés.

2- Lieux de déplacement

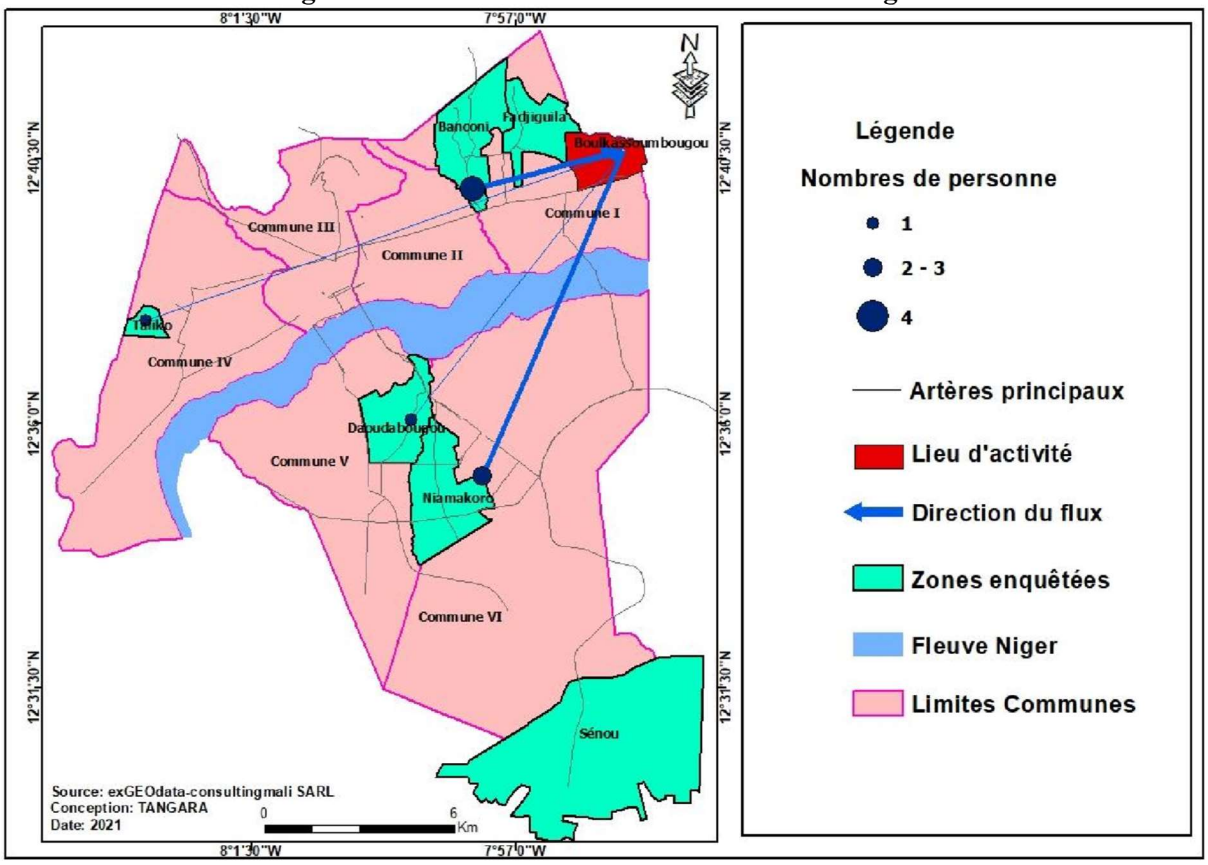
La localisation des lieux de déplacement permet à la fois de mettre en évidence une répartition géographique des déplacements mais aussi de montrer l'articulation des lieux d'habitation et l'ensemble lieux vécus (Y. Saidou, 2014, p1). Sur la figure 2 , l'itinéraire des étudiants et les espaces vécus par ces derniers sont illustrés lors de leur déplacement.

Figure 2: Université de Kabala, une centralité secondaire à la périphérie



Cette université est localisée à N'Golobougou au Sud-Ouest dans la Commune de Kalaban-Coro rassemble des étudiants, des enseignants, le personnel de l'administration. L'aménagement de l'Université commencé en 2011 a terminé en 2014 avec la construction d'une voie bitumée et quelques bus pour le transport des étudiants. A une vingtaine de Kilomètre du centre-ville, sa construction à la périphérie s'inscrit dans la volonté de l'État de constituer d'autres centralités sur la rive droite du fleuve Niger. Cette université comprend trois zones : la zone administrative, la zone de résidence et la zone pédagogique. Elle abrite l'Université des Lettres et des Sciences Humaines, le Centre National des Œuvres Universitaires (CNOU), l'Institut de Pédagogique Universitaire (IPU), c'est-à-dire l'école doctorale et l'internat des étudiants. Elle est connectée à la ville de Bamako par les SOTRAMA. Cet équipement universitaire oriente la mobilité de 10 des enquêtés dont 2 sont de Banconi, 1 de Fadjiguila alors que 4 sont de Daoudabougou et 3 de Niamakoro. Ce sont des étudiants (5), 2 commerçants, un fonctionnaire, un chauffeur, un tailleur. Pour accéder à cet équipement, ces usagers ont payé des tarifs qui varient de 325 FCFA (0.50 Euro) à 1480 FCFA (2.26 Euro) pour un aller simple. Ce tarif de transport semble élevé pour les étudiants qui se plaignent du retard accusé pour le payement des bourses par l'État. Face à cette situation précaire, les étudiants suivent les cours deux ou trois jours par semaine. En effet, l'accessibilité de l'Université de Kabala est difficile avec des accidents des étudiants qui ont une moto. Par ailleurs, l'augmentation du coût des usagers du transport collectif vers les marchés aussi est perceptible.

Figure 3: Flux de mobilité vers Boulkassoumbougou



Boulkassoumbougou situé au Nord Est est un quartier de la Commune I sur la rive gauche à Bamako. C'est un espace de convergence des actifs et scolaires de plusieurs quartiers particulièrement ceux de Banconi, Taliko etc. Ils y vont pour faire du commerce (5), de la couture (2), des études (1). Pour leur mobilité, ils disent avoir déboursés des tarifs de 375 FCFA (0.57 Euro) à 500 FCFA (0.76 Euro) même pour le quartier de Banconi qui est physiquement proche. Ces usagers ont emprunté au moins deux fois la SOTRAMA pour un aller simple. Le temps mis pour parcourir cette distance varie de 30 minutes à 1 heure.

Les longs temps de déplacement s'expliquent par plusieurs facteurs notamment l'insuffisance de lignes de transport en commun efficientes vers les centralités secondaires. Sur les lignes qui existent, les véhicules sont moins fréquents et souvent une partie de la ligne est abandonnée pour mauvais état de la route ou jugée peu rentables par les chauffeurs de Sotrama qui sont de plus en plus concurrencées par les tricycles. Ainsi, une mobilité vers un quartier contigu nécessite deux usages des transports.

3- Incidence des flux de mobilité sur les coûts de transport

A Bamako et dans ses périphéries, la mobilité des individus est assurée par les transporteurs privés employant des chauffeurs qui gèrent le service de transport. Les itinéraires pris par chaque chauffeur obéissent à la loi du marché. Un même chauffeur peut ainsi décider de changer d'itinéraire autant de fois qu'il le souhaite dans la journée, par jour ou par semaine à condition de payer le droit de fréquentation de la ligne qui varie de 15 000 FCFA à 75000 FCFA. Les 15000 FCFA sont pour les chauffeurs qui ont été apprentis sur la ligne alors que 75000 FCFA concernent les chauffeurs qui n'ont pas été apprentis sur la ligne avant de devenir chauffeur. En dehors de la présence des usagers, les chauffeurs tiennent compte de la fluidité de la voie, de l'état de la route du quartier ou du secteur qu'ils veulent desservir. Le cadre géographique, l'organisation des structures urbaines avec des lieux d'habitations de plus en plus distants des pôles d'activités de plus en plus dispersés influent sur les

pratiques de mobilité. Les déplacements sont de plus en plus longs dans l'espace et dans le temps à la périphérie.
A Bamako et dans ses périphéries, les revenus des individus restent faibles avec des fortes disparités sociales et territoriales. Cette faiblesse des ressources associées à une localisation résidentielle éloignée rendent l'accès des espaces d'activités couteux pour ces individus dont la mobilité est une nécessité. Ces individus représentent 23,38 % de notre échantillon (402) soit 94 personnes. En analysant les données sur le revenu de nos enquêtés, 39,8 % gagnent moins de 36 000 FCFA alors que 31,1% ont moins de 72 000 FCFA, seulement 4,6 % ont plus de 144 000 FCFA comme revenu. La faiblesse de leur revenu justifie le choix des SOTRAMA et des tricycles comme moyen de transport. Pour ces usagers, le tarif de transport est très élevé. Pour les étudiants qui vont quotidiennement à l'Université de Kabala dans la commune de Kalaban-Coro (Cercle de Kati) et à Point-G à la faculté de Médecine sur la rive gauche, le tarif varie en fonction du quartier d'habitation et du moyen de transport emprunté.

3-1- Augmentation du coût de transport

A Bamako, les tarifs de transport sont fixés par zone du centre vers la périphérie. Entre les quartiers de la périphérie, il n'existe pas une tarification officielle. Ce sont les syndicats qui déterminent les tarifs. Les tarifs pratiqués par les usagers durant leur mobilité en direction du centre-ville varient de 250 FCFA à 500 FCFA alors qu'à la périphérie, les usagers déclarent avoir déboursés quotidiennement des tarifs de 150 FCFA à 1450 FCFA.

Tableau 2 : Coût de transport par jour vers l'Université de Kabala

Quartiers	Coût de transport par jour	Coût de transport par jour selon le tarif officiel	Différence du coût de transport par jour
Niamakoro	1600 FCFA	1000 FCFA	600 FCFA
Banconi	1600 FCFA	1000 FCFA	600 FCFA
Daoudabougou	1500 FCFA	1100 FCFA	400 FCFA
Fadjiguila	1300 FCFA	1100FCFA	200 FCFA

Source : TOGOLA Issa, 2025

Les étudiants et commerçants qui se déplacent vers l'Université de Kabala connaissent une augmentation du coût de transport par jour de 200 FCFA à 600 FCFA. Selon A K, syndicat à Worokourou c'est-à-dire en français la cour du cola au compte du CSTM, « le tarif entre Banconi, Fadjiguila et l'Université de Kabala est 500 FCFA. Le payement du tarif de FCFA pour le tarif de 175 FCFA concerne le trajet entre Banconi et rail-da alors que 300 FCFA est le tarif de la course entre rail-da et l'Université de Kabala ». (Entretien du 15 juin 2021). Certains de nos enquêtés déclarent déboursés quotidiennement 225 FCFA et 1180 FCFA à Banconi soit une moyenne de 700 FCFA. Entre le tarif déclaré par le syndicat et celui pratiqué par les usagers, on constate une augmentation de 225 FCFA au Banconi. Sur le trajet Fadjiguila-l'Université de Kabala, le tarif selon le syndicat est aussi de 475 FCFA alors que le tarif pratiqué par les usagers est de 550 FCFA soit une augmentation à hauteur de 75FCFA FCFA à Fadjiguila. Selon O S, (chauffeur) le tarif de la ligne Tour de l'Afrique–Kalaban-N'Golobougou est de 325 FCFA. Cet itinéraire va de la Tour de l'Afrique via la voie dénommée les « 30 mètres ».
Les usagers du quartier de Niamakoro accèdent à cette voie à 150 FCFA. Selon O S, le tarif entre ces quartiers et l'Université est de 475 FCFA. Or, les actifs et les étudiants de Daoudabougou et de Niamakoro disent avoir payé respectivement des tarifs de 650 FCFA à 700 FCFA pour leur mobilité vers l'Université de Kabala soit un coût de transport par jour de 200 FCFA à 1400 FCFA. La différence entre le tarif fixé par le syndicat et celui déboursé par les usagers est de 225 FCFA à Niamakoro et 175 FCFA à Daoudabougou avec 1 heure à 1 heure 30 minutes comme temps de parcours pour un aller simple. Dans l'ensemble, l'accès à l'Université de Kabala est coûteux.
De Sénou à Kalaban-Coro, les usagers disent avoir déboursé 575 FCFA alors que selon O S, le tarif de Senou à Kalaban-coro est de 350 FCFA soit deux usages durant le trajet. Le tarif des usagers des actifs et des étudiants a été augmenté de 225 FCFA. Cette augmentation est liée à la structuration du quartier de Sénou et le sectionnement du trajet par les chauffeurs qui assurent la desserte entre la Tour d'Afrique et Kalaban-Coro. A l'instar, des usagers en direction à l'Université de Kabala, Ils font 2 à 3 usages du

SOTRAMA pour un aller simple. Ce parcours varie aussi de 30 minutes à 1 heure et d'une heure à 1heure 30 minutes. Cette augmentation du tarif découle des stratégies des chauffeurs qui font le sectionnement du trajet pour augmenter leur gain. Pour les flux de mobilité vers Yirimadio, une différence de 75 FCFA existe entre des actifs de Senou avec 450 FCFA et ceux de Banconi qui ont payé 375 FCFA. L'augmentation du tarif à Sénou s'explique par l'absence d'une ligne entre ces deux quartiers. Ainsi, les usagers de Sénou font trois usages durant le trajet. Ces usagers souvent distants de la voie bitumée utilisent les moto-taxis à 100 FCFA pour accéder à la voie bitumée au niveau du marché, négocient une Sotrama à 175 FCFA jusqu'à la Tour de l'Afrique ; et de ce monument, ils empruntent une autre Sotrama à 175 FCFA pour Yirimadio. En somme, on constate une augmentation des coûts monétaires et temporels ainsi que le nombre de déplacement de la mobilité dans les quartiers périphériques pour les étudiants et les commerçants. Pour les étudiants, l'éloignement des établissements et les coûts pour s'y rendre constituent un obstacle pour suivre régulièrement les cours. Or, selon D. Plat (2004, P 35), l'accès couteux pour les populations à faibles revenu est un facteur de renforcement des inégalités car il pèse sur les chances de réussite des plus démunis. Cependant l'augmentation des coûts et la pénibilité s'expliquent par un ensemble de facteurs notamment la structuration de la ville et des lignes ainsi que le sectionnement du trajet par les chauffeurs.

3-2- Facteurs d'augmentation du coût de transport

L'augmentation des coûts de transport et la pénibilité des déplacements sont liées à la structuration de la ville qui se manifeste par l'insuffisance des lignes entre les quartiers physiquement proches rendant couteux la connexion entre le domicile et les espaces d'activité à la périphérie.

3-2- 1- Fleuve Niger, élément structurant de Bamako

Bamako est une ville qui s'est développée à cheval sur le fleuve Niger. Sur la rive gauche se concentre les équipements socio-économiques les plus importants alors que la population est de plus en plus concentrée sur la rive droite à Bamako. Pour accéder à une rive de part et d'autre de la rive, il faut franchir les ponts qui ont été réalisé sur le fleuve Niger : le pont des Martyrs, le pont Fadh et le Pont de la coopération Sino-Malienne. Cette difficulté est aussi liée à la structuration des lignes.

3-2-2–Sotrama : Quand l'absence de lignes pénalise les plus vulnérables à Bamako

A Bamako, une ligne est un itinéraire auquel est associé le quartier desservi à la périphérie ou au centre-ville. L'orientation radiale des voies urbaines fait que la majorité des lignes de transports collectifs converge vers le centre-ville. Elles correspondent généralement aux principales artères de la ville : voies bitumées, système d'éclairage, signalisation qui sont souvent un prolongement des routes nationales comme celle de la RN7.

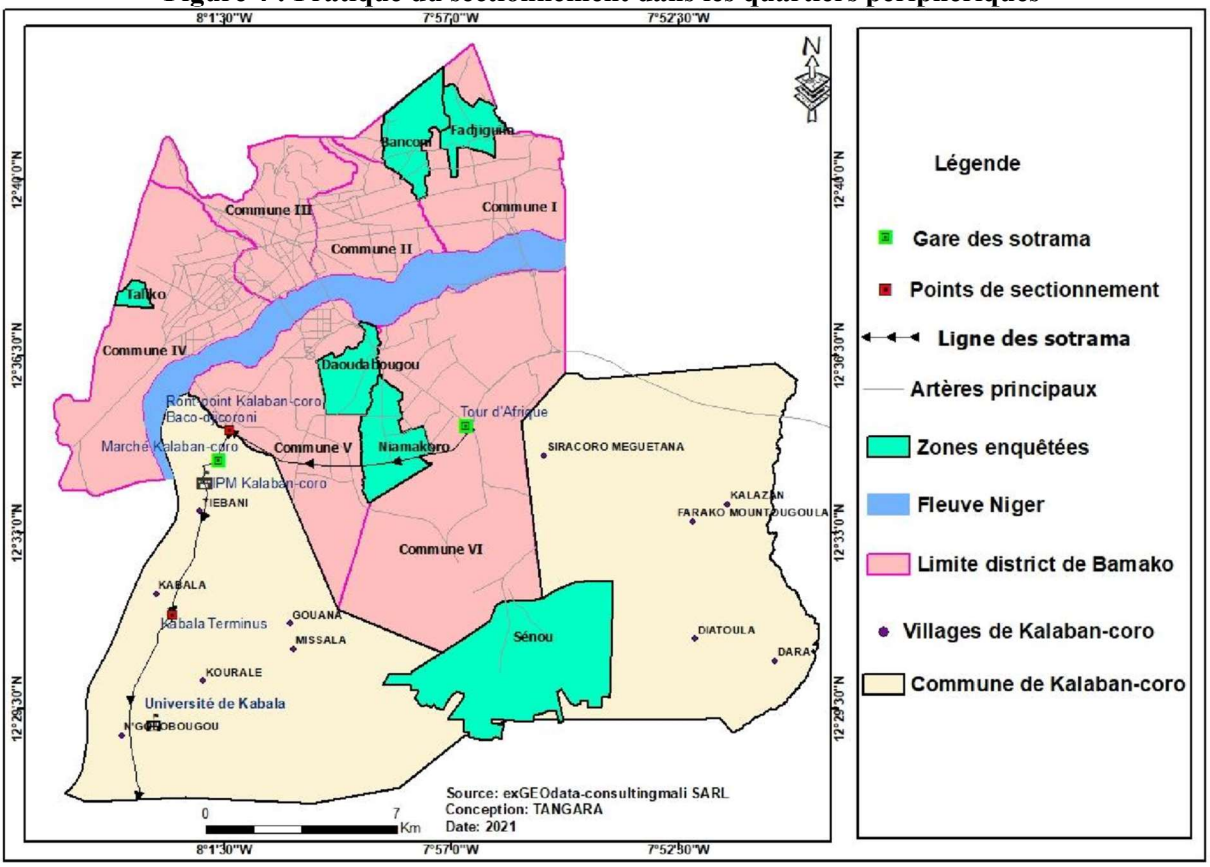
La RN7, qui va du centre-ville vers Sikasso ouvre la voie vers la Côte d'Ivoire. C'est un axe de convergence desservant tous les quartiers du Sud de Bamako. L'urbanisation du Sud de

Bamako et celle de la Commune de Sanankoroba est faite de part et d'autre de cette voie. Les usagers des transports informels des quartiers comme Daoudabougou en commune V, Sénou en Commune VI de Bamako vers Banankoro dans la Commune de Sanakoroba bénéficient de cette ligne des SOTRAMA régulièrement desservie. Ses usagers ont un tarif de mobilité beaucoup plus bas par rapport aux usagers de Niamakoro et Sénou qui se rendent quotidiennement à Yirimadio en dépit de leur proximité physique. Il n'existe pas une ligne entre ses quartiers et Yirimadio qui se trouvent de part et d'autre de la route nationale 6 (RN6). La RN6 ou route de Ségou, Mopti, Gao, ouvrant la voie vers le Burkina Faso fait la jonction avec la RN7 au niveau de la Tour de l'Afrique du District de Bamako. C'est au niveau de la Tour de l'Afrique que les actifs de Senou vers Yirimadio descendent pour emprunter une autre SOTRAMA, Quant aux actifs de Niamakoro, c'est au niveau du carrefour de la gare routière de Sogoniko et au rond-point de l'IJA qu'ils empruntent la SOTRAMA vers Yirimadio. On constate la même augmentation du coût entre Banconi et Boulkassoumbougou suite à deux usages durant le trajet et vice versa pour le retour. L'inexistence de lignes entre ces quartiers rend les coûts monétaires et temporels plus élevés pour les actifs qui ont des revenus faibles. Cette augmentation des coûts de transport concerne les actifs et scolaires qui font quotidiennement ces trajets souvent fragmentés.

3-2-3- Sectionnement des lignes de transport

Une ligne est un itinéraire auquel est associé le quartier desservi à la périphérie ou au centre-ville à Bamako. Les conducteurs segmentent la ligne pour tirer davantage de profit de l'activité face au payement de la recette journalière au propriétaire, au payement du montant de chargement dans les gares et au racket des policiers. Généralement les usagers empruntent un autre véhicule pour faire le reste du trajet. La segmentation des lignes est un facteur d'augmentation des tarifs de transport. Le sectionnement est à la fois pratiqué sur les lignes en direction du centre-ville et vers les centres secondaires selon les lieux d'activités de nos enquêtés illustré sur la figure 43.

Figure 4 : Pratique du sectionnement dans les quartiers périphériques



Sur la figure 4, la couleur verte représente les quartiers d'enquêtes alors que la couleur jaune illustre les espaces d'activités. Les points en couleur rouge sont les points de sectionnement. Les chauffeurs recourent à la division du trajet pour augmenter leurs revenus.

Les commerçants et les étudiants en direction de Kalaban-Coro et de l'Université de Kabala subissent cette pratique. Ces points de sectionnement se localisent au rond-point de Kalabancoro Djicoroni ACI suivi du marché de Kalaban-Coro et à Kabala terminus pour les étudiants qui vont à l'Univeristé sise à N'golobougou. Le rond-point Kalaban-Coro Djicoroni est le point de connexion de la voie venant de la rive gauche et celle des « 30 » mètres. Une fois ce rond-point depassé vers l'Université, la route devient une voie par direction. Le retrecissement de la voie devient un facteur de congestion. Cette congestion s'appesantit au niveau du marché de Kalaban-coro où les voitures particulières, les véhicules de marchandises et les Sotrama occupent les trottoirs qui sont aussi investis par les activités commerciales. Les chauffeurs profitent de cette congestion pour segmenter la ligne. Ces sectionnements augmentent les tarifs et le temps de déplacement des marchands, des scolaires et les couturiers…

3-2-4- Temps de parcours pénibles

Les routes à Bamako et dans la périphérie sont chargées par les moyens de transport. Les automobiles, les milliers de motocyclistes, les tricycles, les charrettes, les piétons se partagent la voirie alors que les

routes à la périphérie sont généralement larges de 6 à 8 mètres avec une voie par direction. Le stationnement des voitures et des véhicules de marchandises sur les quelques rares trottoirs participent à la congestion de la voie routière. L'encombrement est amplifié par les gros porteurs, les pousse-pousse à bras et les motos-taxis qui transportent les marchandises. Il est fréquent qu'un gros porteur provoque un bouchon à la suite d'une manœuvre difficile bien qu'il existe une règlementation de la circulation. Les poids lourds portant une charge de 35 tonnes sont autorisés sur les voies urbaines. Mais cette règlementation est peu observée. La surcharge est un facteur de la dégradation de la voirie et les caniveaux dans lesquels ils tombent. D'ailleurs, la circulation exige la présence constante des policiers. Quant aux pousse-poussiers, ils transportent des marchandises généralement sur de courtes distances. Ils partagent la chaussée avec les autres usagers de la voie. Ils se stationnent sur le trottoir ou dans les gares informelles à la recherche d'un client potentiel. Cependant, à Bamako, les pratiques informelles d'occupation de l'espace public tant pour le stationnement que pour les usages marchands prévalent. Ces routes sont constamment squattées par les vendeurs ambulants et les marchands étalagistes. Les voitures particulières et les véhicules de marchandises stationnent sur la voie. En effet, les routes se trouvent congestionnées. Les usagers des SOTRAMA et des tricycles subissent les externalités négatives de la congestion par l'allongement de leur temps de mobilité. Les embouteillages sont liés à l'inobservation du code de la route par les usagers. Les usagers conduisent sans faire attention aux panneaux de signalisation suivie de la méconnaissance de la circulation par certains usagers. Au niveau des intersections même avec la présence de la police, les bouchons se créent suite au non-respect du code la route.

Les quartiers périphériques à Bamako se caractérisent par la constitution de centres secondaires dont l'accès est une nécessité pour les commerçants et les étudiants etc. Accéder aux activités urbaines est une nécessité pour les populations à revenus faible. Or, les possibilités d'accéder aux activités sont inégalement distribuées dans l'espace des villes des pays en développement (F. Rebouha et P. Pochet, 2018, p. 10). Dans les quartiers périphériques à Bamako, la population qui a le plus besoin d'accéder aux lieux d'échanges, aux services de base comme l'éducation, la santé se trouve éloigné. Cette distance augmente les coûts monétaires et temporels élevés et rend pénible les temps de parcours des individus dont le déplacement est concentré sur les périphéries.

Discussion

Ses équipements socio-économiques induisent des flux et donnent de l'énergie à l'espace urbain de Bamako qui tend vers la multipolarité. Les lignes de transports collectifs sont généralement dirigées vers le centre-ville qui marginalise les centres secondaires en termes de desserte directes. L'absence de lignes entre ces centres secondaires et les quartiers d'habitations de leurs usagers rend leurs mobilité coûteux et pénibles malgré parfois la proximité physique. Ce qui est contraire aux résultats d'I. Togola (2021, p 1) et I. Togola et J. Aloko (2020, p 1) où les populations des quartiers périphériques les plus distants du centre-ville ont des coûts et de temps de déplacement plus élevés. A Ouagadoudou, les déplacements à deux roues vers le centre-ville prennent plus de temps que vers les centralités secondaires (M. Ballo et P. Yanogo, 2025, -p. 237). Les flux de mobilité vers les centralités secondaires montrent de plus en plus la polycentralité de l'espace urbain à Bamako. Au centre-ville et les centralités secondaires, le marché constitue le principal pôle structurant, en ce qui concerne la mobilité individuelle. Il est le principal lieu de convergence des enquêtés suivis par les établissements universitaires. Ce résultat conforte la théorie selon laquelle, parmi les facteurs qui caractérisent la centralité à Bamako et dans sa périphérie, la présence du marché apparait comme le facteur le plus déterminant. La pratique de la mobilité vers ces équipements se différencie en termes de coût et de parcours.

Conclusion

L'organisation urbaine à la périphérie de Bamako est structurée par des centres secondaires notamment les marchés et les établissements universitaires. L'accès à ces équipements marchands et sociaux est de plus en plus coûteux pour les populations. Le coût de transport par jour varie de 340 FCFA à 1400 FCFA. Cette augmentation s'explique par la structuration de la ville, l'absence de lignes et le sectionnement du trajet par les chauffeurs. L'augmentation des coûts de mobilité vers les populations à faible revenus renforce la ségrégation dans les quartiers périphériques de Bamako.

Socialement, ce travail de recherche révèle un processus d'exclusion croissante par le transport, source de ségrégation et de précarisation urbaine alors que sur le plan scientifique, il ouvre des pistes de recherche sur l'organisation urbaine, la gouvernance des transports et les dynamiques d'inégalités dans les villes africaines.

Références bibliographiques

ALOKO – N'GUESSAN Jérôme, DIALLO Amadou, HENRI – MOTCHO KOKOU, 2010, Villes et organisation de l'espace en Afrique, VOL.4, Paris, Khartala, 224 p.

Ballo Mohamed et Yanogo Pemdkisgou, 2025 ; Développement des centralités secondaires, une alternative pour une mobilité sûre à Ouagadougou, revue Akofena, N^{0}15, Vol. 4 pp 237-250.

BERGER Patrice et ROUET Gautier, 2012 ; la multipolarité (favorable aux transports en commun) comme modèle de développement des métropoles africaines : une réponse à leur congestion croissante ? 30 p.

DIAGANA Yakhoub, 2010, Mobilité quotidienne et intégration urbaine à Nouakchott des difficultés d'accès aux transports urbains à l'expérimentation des stratégies d'adaptation. Thèse de Doctorat Unique, Université de Renne 2. 486 p.

KASSI-DJODJO Irène, 2007, Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan, Thèse de Doctorat Unique, Université de Bordeaux 3, 331p.

Orfeuil Jean.-Pierre., 2004, Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir. Paris, Editions de l'Aube, 181 p.

REBOUHA Fafa et POCHET Pascal, 2018 ; Mobilité et accès à la ville pour le travail des populations pauvres du périurbain d'Oran, Cahiers de la Méditerranée, 18 p.

TOGOLA Issa et ALOKO N'guessan Jérôme, 2020 ; étalement urbain et mobilité des individus à Bamako, Anales de l'Université de Lomé, pp 231-245

TOGOLA Issa, 2021 ; Mobilité individuelle dans les quartiers périphériques à Bamako; Thèse de Doctorat Unique, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 289 p