

## **CROISSANCE URBAINE, HABITAT INFORMEL ET MOBILITE INTRA-MUROS DANS LE DISTRICT DE BAMAKO**

**Idrissa SISSOKO**

*Institut de Pédagogie Universitaire (IPU)*

*idrissasissoko987@gmail.com*

**Mahamar ATTINO**

*Institut de Pédagogie Universitaire (IPU)*

*Maître de Conférences*

*mahamarmaiga@yahoo.fr*

---

### **Résumé**

Cet article examine les liens entre urbanisation rapide, habitat informel et mobilités quotidiennes dans le district de Bamako. La capitale malienne connaît une croissance urbaine accélérée et peu planifiée, alimentée par la pression démographique, l'exode rural, les crises sécuritaires et la centralisation des activités. Cette dynamique favorise l'extension des quartiers informels périphériques, révélant les limites des politiques foncières et du logement. L'étude mobilise une méthodologie mixte combinant enquêtes auprès de 150 ménages, entretiens institutionnels et observations de terrain. Les résultats montrent de fortes inégalités socio-spatiales de mobilité : les habitants des quartiers informels subissent des déplacements longs, coûteux et contraints, avec une forte dépendance aux transports informels. Le déséquilibre entre centres urbains bien équipés et périphéries mal desservies accentue la fracture socio-spatiale et met en évidence les faiblesses de la gouvernance urbaine.

**Mots clés :** *Urbanisation, Habitat informel, Mobilité urbaine, Bamako*

---

## **Abstract**

This article examines the links between rapid urbanization, informal housing, and daily mobility in the district of Bamako. The Malian capital has experienced accelerated and poorly planned urban growth, driven by demographic pressure, rural exodus, security crises, and the concentration of activities. This dynamic has led to the expansion of peripheral informal settlements, revealing the limitations of land and housing policies. The study adopts a mixed-methods approach combining surveys of 150 households, institutional interviews, and field observations. The findings highlight strong socio-spatial inequalities in mobility: residents of informal neighborhoods face long, costly, and constrained journeys, with heavy reliance on informal transport modes. The imbalance between well-equipped urban centers and poorly served peripheral areas intensifies socio-spatial fragmentation and exposes the weaknesses of urban governance.

**Keywords :** *Urbanization, Informal housing, Urban mobility, Bamako*

---

---

## **Introduction**

---

---

Au cours des dernières décennies, la ville de Bamako a connu une croissance urbaine spectaculaire, caractérisée par une expansion spatiale rapide et souvent non planifiée. Capitale politique et économique du Mali, Bamako attire une population en constante augmentation, stimulée par l'exode

rural, la recherche d'emplois et l'accès aux services urbains. Cette dynamique démographique, bien que révélatrice de la vitalité urbaine, exerce une pression considérable sur le foncier, les infrastructures et les services de base. Face à une offre limitée en logements formels et à des coûts d'accès au sol de plus en plus élevés, une grande partie de la population s'installe dans des quartiers périphériques non lotis, souvent dépourvus d'équipements adéquats. Ces zones d'habitat informel, nées de l'absence de planification et de régulation urbaine efficace, se multiplient autour de la ville, redessinant profondément la morphologie urbaine de Bamako. Si elles constituent une réponse sociale à la crise du logement, elles engendrent en revanche d'importants défis en matière de mobilité et d'accès aux opportunités économiques.

En effet, la mobilité quotidienne des habitants de ces quartiers périphériques devient une contrainte majeure : distances longues, infrastructures routières insuffisantes, transports publics inadaptés et coûts élevés de déplacement. Les trajets domicile-travail, souvent réalisés dans des conditions précaires, traduisent les inégalités spatiales croissantes entre le centre et la périphérie urbaine. Cette situation questionne la durabilité du modèle actuel d'urbanisation et la capacité des politiques publiques à concilier droit au logement et droit à la mobilité. Cela nous amène à réfléchir sur comment la croissance urbaine et le développement de l'habitat informel influencent la mobilité quotidienne des populations dans le district de Bamako.

Cette réflexion vise à analyser les interactions entre l'expansion urbaine, les dynamiques résidentielles et les

conditions de déplacement, afin de mettre en évidence les logiques sociales et spatiales à l'œuvre dans la construction de la ville. L'intérêt scientifique de cette étude réside dans la compréhension des mécanismes qui articulent urbanisation, habitat informel et mobilité, un triptyque essentiel pour penser la durabilité urbaine en Afrique de l'Ouest. Sur le plan pratique, elle contribue à alimenter la réflexion sur les politiques d'aménagement du territoire et de transport urbain, dans la perspective d'une planification plus inclusive et équilibrée de la métropole bamakoise. Les villes africaines connaissent, depuis la seconde moitié du XXe siècle, une urbanisation rapide et souvent non planifiée. Selon l'ONU-Habitat (2022), plus de 60 % de la croissance urbaine en Afrique subsaharienne se déroule dans des conditions informelles, c'est-à-dire en dehors des cadres institutionnels de planification et de réglementation. Cette expansion urbaine résulte principalement de la croissance naturelle des populations et de l'exode rural motivé par la recherche d'emplois et de meilleures conditions de vie (Rakodi, 2005). Cependant, cette urbanisation s'accompagne d'un déséquilibre spatial marqué : les infrastructures et les services urbains demeurent concentrés dans les centres, tandis que les périphéries s'étendent de manière diffuse et souvent anarchique (Simon, 2008). Au Mali, la ville de Bamako illustre parfaitement cette tendance. D'après le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU, 2019), la capitale connaît un taux d'accroissement urbain de plus de 5 % par an, l'un des plus élevés de la sous-région. Cette croissance rapide, mal encadrée, a entraîné une fragmentation spatiale et sociale accentuée, posant de

nouveaux défis en matière de gestion de l'espace, de transport et d'habitat.

L'habitat informel constitue aujourd'hui la forme dominante de production du logement dans la plupart des grandes villes africaines. Pour Durand-Lasserre (2006), il représente une réponse populaire à l'incapacité des politiques publiques à fournir des logements accessibles aux populations à revenu faible ou moyen. Ces quartiers informels, appelés souvent "non lotis" ou "spontanés", se développent sur des terrains non réglementés, sans titre foncier, et sont généralement dépourvus d'équipements de base (eau, assainissement, routes, éclairage). À Bamako, les quartiers périphériques tels que Kalabancoro, Yirimadio, Niamakoro ou Sabalibougou témoignent de cette urbanisation spontanée. Selon Coulibaly (2018), près de 70 % du tissu urbain bamakois serait constitué de zones d'habitat informel. Ces espaces, bien qu'ils traduisent une certaine vitalité sociale, accentuent les inégalités d'accès aux services urbains et compliquent la planification du territoire. L'habitat informel est ainsi au cœur d'un double paradoxe : il répond à un besoin vital de logement, tout en générant des défis structurels pour la gouvernance urbaine. La mobilité urbaine, entendue comme l'ensemble des déplacements quotidiens des individus dans l'espace urbain, est un indicateur clé de l'équité et de la cohésion d'une ville (Orfeuil, 2010). Dans les métropoles africaines, la mobilité est fortement contrainte par la mauvaise qualité des infrastructures routières, le manque de transports publics performants et la dispersion spatiale des fonctions urbaines (Godard, 2002).

À Bamako, la mobilité quotidienne se caractérise par une forte dépendance aux modes de transport informels (sotrama, taxis-motos, tricycles) et une congestion chronique des axes principaux (Konaté, 2020). Les habitants des quartiers périphériques, souvent éloignés des pôles d'emplois, consacrent une part importante de leur temps et de leurs revenus aux déplacements. Cette situation accentue les inégalités sociales et territoriales : la localisation résidentielle devient un facteur déterminant d'accès aux opportunités économiques, éducatives et sanitaires (PNUD, 2021). Plusieurs études récentes soulignent le lien étroit entre habitat informel et mobilité quotidienne. L'éloignement des quartiers spontanés, combiné à la faiblesse des réseaux de transport, limite la connectivité urbaine et accroît la vulnérabilité des ménages (Diaz Olvera et al., 2018). En d'autres termes, la croissance urbaine non maîtrisée produit une "mobilité subie" où les habitants n'ont guère le choix de leurs lieux de résidence ni de leurs modes de déplacement. À Bamako, cette situation se traduit par une dépendance accrue aux transports collectifs informels et par des trajets longs et coûteux. Les travaux de Sanogo (2022) montrent que les habitants des zones non loties passent en moyenne deux fois plus de temps en déplacement que ceux du centre-ville. Ainsi, la relation entre habitat informel et mobilité renvoie à une problématique plus large d'inégalités spatiales et de durabilité urbaine. La littérature existante met en évidence un consensus : la croissance urbaine rapide et la prolifération de l'habitat informel ont profondément transformé les structures socio-spatiales de Bamako.

Ces transformations ont des répercussions directes sur la mobilité des populations, révélant des tensions entre droit au logement, droit à la ville et droit à la mobilité. L'analyse de ces interactions permet de mieux comprendre les défis auxquels la capitale malienne est confrontée pour construire une ville plus inclusive, mieux connectée et écologiquement viable. La ville de Bamako connaît depuis plusieurs décennies une croissance urbaine rapide, souvent non maîtrisée. Cette expansion se traduit par une prolifération d'habitats informels, notamment dans les zones périphériques où les populations à faible revenu trouvent refuge. Cependant, cette localisation résidentielle, éloignée des centres d'activités économiques et administratives, pose d'importants défis en matière de mobilité : longues distances, manque d'infrastructures de transport, coûts élevés et perte de temps.

L'étude s'inscrit dans le contexte des dynamiques de mobilité urbaine à Bamako, marqué par une expansion rapide des quartiers d'habitat informel et par de fortes contraintes d'accessibilité pour les populations périphériques. Elle vise à analyser les interactions entre croissance de l'habitat informel, pratiques de déplacement et enjeux d'aménagement urbain dans la capitale malienne. À ce titre, la recherche s'articule autour de trois principales questions. La première porte sur l'identification des facteurs expliquant la croissance rapide des quartiers d'habitat informel à Bamako. La deuxième s'intéresse aux modes de déplacement privilégiés par les habitants des zones périphériques et aux contraintes qui structurent leur mobilité quotidienne. La troisième question examine les

leviers d'aménagement urbain et de politiques de transport susceptibles de promouvoir une mobilité à la fois durable et équitable.

- Les objectifs poursuivis sont, d'une part, d'identifier les déterminants majeurs de l'essor de l'habitat informel à Bamako et, d'autre part, d'analyser les pratiques de mobilité des populations résidant en périphérie urbaine. Il s'agit également d'évaluer les contraintes économiques, spatiales et temporelles associées aux déplacements quotidiens, afin de proposer des orientations en matière d'aménagement urbain et de politiques de transport favorisant une meilleure équité d'accès aux ressources urbaines.

- Les hypothèses de recherche reposent sur l'idée que l'expansion de l'habitat informel à Bamako est étroitement liée à la faiblesse du contrôle foncier et à l'insuffisance de l'offre en logement formel. Elles postulent également que les habitants de ces quartiers font face à une mobilité contrainte, caractérisée par une forte dépendance aux transports collectifs et par des temps de déplacement élevés. Enfin, l'étude suppose que l'absence de planification urbaine intégrée contribue à renforcer les inégalités d'accès aux emplois, aux établissements scolaires et aux services urbains.

Sur le plan méthodologique et analytique, le travail s'organise en trois parties. La première présente le cadre théorique et le contexte urbain de Bamako. La deuxième analyse les caractéristiques de l'habitat informel et les

pratiques de mobilité dans les zones périphériques. La troisième partie propose une discussion des résultats et formule des recommandations en matière d'aménagement urbain et de politiques de transport en faveur d'une mobilité durable et inclusive.

## 1. Matériels et méthodes

La présente étude adopte une approche mixte, combinant des méthodes quantitatives et qualitatives afin de mieux comprendre les interactions entre la croissance urbaine, l'habitat informel et la mobilité quotidienne à Bamako. La première approche qui est quantitative, permet de mesurer les caractéristiques sociodémographiques, les distances parcourues, les temps et coûts de déplacement, tandis que la deuxième approche qui est qualitative, vise à saisir les représentations, les contraintes vécues et les stratégies d'adaptation des populations.

L'étude s'inscrit dans une démarche descriptive et analytique : elle décrit les tendances observables tout en analysant les relations entre la localisation résidentielle et la mobilité quotidienne. Le cadre spatial de la recherche est le district de Bamako, subdivisé en six communes urbaines (I à VI). Pour mieux représenter la diversité urbaine, l'étude se concentre sur trois types de zones : les quartiers centraux (ex. : Quartier du Fleuve, Hippodrome), habitat planifié, forte accessibilité, les quartiers intermédiaires (ex. : Niamakoro, Baco-Djicoroni), mixité d'habitat et mobilité moyenne, et les quartiers périphériques informels (ex. : Yirimadio, Kalabancoro, Missabougou), habitat spontané,

faible accessibilité. Cette diversité spatiale permet d'analyser les disparités de mobilité selon le type d'habitat et la distance au centre-ville.

La population cible de l'étude est constituée des ménages résidant dans les zones d'habitat informel et leurs environs. L'échantillon a été sélectionné à partir d'une méthode d'échantillonnage raisonné (ou par choix), afin de tenir compte de la variété des conditions socio-économiques et spatiales. Taille de l'échantillon proposée : environ 150 ménages, répartis équitablement entre les trois types de zones. Les critères de sélection incluent : le statut d'occupation du logement, la localisation, la fréquence des déplacements, et l'accès aux services urbains. Plusieurs instruments complémentaires ont été mobilisés :

- Questionnaire structuré adressé aux ménages pour recueillir : le profil socio-économique (âge, revenu, taille du ménage, etc.), les caractéristiques du logement, les modes, temps et coûts de déplacement quotidiens, les perceptions sur l'accessibilité et la qualité des transports.
- Entretiens semi-directifs auprès : des responsables municipaux et urbanistes, des transporteurs et associations de quartier, des experts en aménagement urbain.
- Observation directe sur le terrain pour décrire : la morphologie des quartiers informels, l'état des voies et les flux de circulation.

- Analyse documentaire (rapports du SDAU, PDU, études de l'INSTAT, PNUD, ONU-Habitat, et autres documents) afin de compléter et contextualiser les données primaires. Les données quantitatives issues des questionnaires seront traitées à l'aide de logiciels statistiques tels que SPSS ou Excel, afin de produire : des tableaux croisés (ex. : localisation mode de transport), des moyennes comparatives (ex. : temps et coûts de déplacement selon le type d'habitat). Les données qualitatives, quant à elles, ont fait l'objet d'une analyse de contenu thématique, permettant de faire émerger les logiques sociales et les représentations liées à la mobilité urbaine. Une analyse cartographique peut également illustrer la distribution spatiale des quartiers informels et les principaux axes de mobilité.

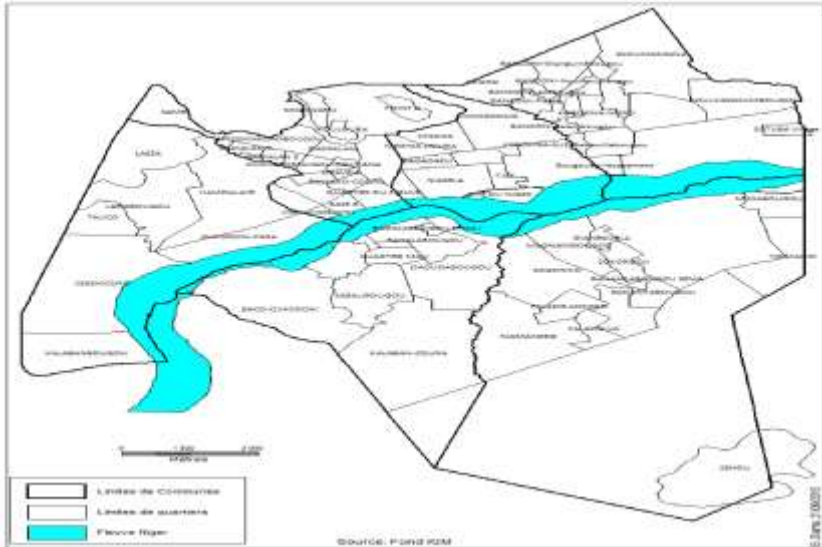
Cette recherche, bien qu'ambitieuse, présente certaines limites : Les données de mobilité reposent en partie sur les déclarations des ménages, pouvant introduire des biais de perception. L'étude se concentre sur Bamako et ne prétend pas à une généralisation à d'autres contextes urbains du Mali. Le choix d'une approche mixte et d'un échantillon diversifié permet de croiser les regards quantitatifs (mesure des inégalités spatiales) et qualitatifs (vécus et stratégies des habitants). Cette complémentarité renforce la validité scientifique des résultats et favorise une compréhension globale du lien entre urbanisation informelle et mobilité quotidienne.

## 2. Résultats

### 2.1. Présentation du district de Bamako

Située sur les rives du fleuve Niger, dans la partie sud-ouest du Mali, la ville de Bamako constitue à la fois la capitale politique et le principal pôle économique du pays. S'étendant sur environ 22 kilomètres d'ouest en est et 12 kilomètres du nord au sud, elle couvre une superficie totale estimée à 267 km<sup>2</sup>. D'après les dernières estimations de l'Institut National de la Statistique (INSTAT, 2023), la population du District de Bamako s'élève à 3 007 122 habitants, confirmant ainsi sa position de métropole la plus peuplée du Mali. Érigée en District autonome, la capitale malienne est subdivisée en six communes urbaines, chacune placée sous l'autorité d'un maire élu. Véritable carrefour régional, Bamako attire une population socialement et culturellement diversifiée, issue aussi bien des différentes régions du pays que des États voisins. Cette dynamique démographique soutenue s'explique en grande partie par l'importance des flux migratoires internes et transfrontaliers, majoritairement composés de jeunes à la recherche d'opportunités économiques, sociales et éducatives.

**Carte : carte administrative du district de Bamako**



**Source : Institut Géographique du Mali (IGM), 2023**

**2.2. Croissance urbaine rapide et spatialement déséquilibrée à Bamako**

La croissance spatiale accélérée du district de Bamako, marquée par une extension continue des zones d'habitat informel en périphérie. Cette expansion résulte principalement de la pression démographique liée à l'exode rural, du manque d'accès au logement formel, et de la faible régulation foncière qui favorise les occupations spontanées. Nous constatons un étalement périphérique non maîtrisé notamment dans toutes les zones limitrophes de la ville de Bamako.

**Tableau 2 : évolution de la population du district de Bamako entre 2009 et 2023**

6 communes	66 quartiers	Superficie (km <sup>2</sup> )	Population (2009)	Variation % (1998-2009)	Population (2023)
Commune I	9	34,26	334 886	5,1	513 863
Commune II	11	16,81	159 360	2,1	244 529
Commune III	20	23,00	128 666	2,4	197 431
Commune IV	8	37,68	304 526	4,6	467 278
Commune V	8	41,59	413 266	7,5	634 133

**Source : Institut National de la Statistique (INSTAT, Mali), 2023**

Le tableau présente la répartition spatiale et l'évolution démographique des six communes du District de Bamako entre 2009 et 2023. En 2009, la capitale malienne comptait environ 1 810 366 habitants, répartis sur une superficie totale de 242,16 km<sup>2</sup>. En 2023, cette population est estimée à 3 007 122 habitants, soit une croissance globale de près de 53 % en quatorze ans.

### ***2.2.1. Causes de la croissance urbaine rapide***

La croissance urbaine rapide du district de Bamako s'explique par une combinaison de facteurs démographiques, économiques, politiques et institutionnels, caractéristiques des dynamiques d'urbanisation en Afrique subsaharienne. Conformément à la théorie de la transition démographique et urbaine (Zelinsky, 1971), cette croissance est d'abord liée à une forte augmentation naturelle de la population, marquée

par des taux de natalité élevés. À cette dynamique s'ajoute un exode rural important, analysé par la théorie « push-pull » des migrations (Lee, 1966). La pauvreté, la dégradation des terres agricoles et l'insuffisance des services de base dans les zones rurales constituent des facteurs de répulsion, tandis que la concentration des emplois, des services et des infrastructures à Bamako renforce son attractivité. La centralisation administrative et économique de la capitale renforce également cette dynamique. Selon la théorie de la primatie urbaine (Jefferson, 1939), Bamako domine le système urbain national en concentrant les principales fonctions politiques et économiques, ce qui accentue les déséquilibres territoriaux et les flux migratoires vers la ville. Par ailleurs, les crises sécuritaires dans les régions du Nord et du Centre ont entraîné des déplacements forcés de populations vers Bamako, phénomène relevant des migrations de crise (Black et al., 2011). Enfin, la faiblesse de la planification urbaine et la gouvernance foncière déficiente favorisent une urbanisation rapide et souvent désordonnée. Les analyses d'UN-Habitat (2010) et de Durand-Lasserve (2006) montrent que la spéculation foncière et l'informalité contribuent à l'étalement urbain non maîtrisé et à la prolifération des quartiers spontanés.

### ***2.2.2. Déséquilibre spatial de la croissance urbaine***

La dynamique urbaine du district de Bamako met en évidence un déséquilibre spatial marqué dans la répartition de la croissance entre les différentes communes. Cette expansion, loin d'être homogène, s'est principalement concentrée dans les zones périphériques, notamment les

communes I, IV, V et VI, où la disponibilité foncière demeure plus importante et les coûts d'accès au sol relativement faibles. Ces espaces accueillent la majorité des nouveaux habitants, souvent installés dans des quartiers informels caractérisés par une précarité des équipements collectifs et un déficit d'infrastructures de base (Keita *et al.*, 2021). À l'inverse, les communes centrales (II et III) sont marquées par une forte densification du tissu urbain et une rareté du foncier, limitant ainsi les possibilités d'extension spatiale (Banque mondiale, 2020). Ce contraste spatial traduit une urbanisation déséquilibrée et non planifiée, issue à la fois de la faiblesse de la gouvernance urbaine, de la spéculation foncière, et du manque de stratégies intégrées d'aménagement du territoire. Dans cette perspective, la croissance urbaine de Bamako s'inscrit dans un processus de périurbanisation rapide, où l'expansion démographique et résidentielle devance l'équipement, la régulation foncière et la structuration fonctionnelle de l'espace urbain (Ministère de l'Urbanisme, 2019).

### ***2.3. Caractéristiques de l'habitat informel***

L'habitat informel à Bamako constitue un phénomène urbain majeur, résultant de la combinaison d'une forte pression démographique, d'une demande croissante de logements et d'une offre formelle insuffisante, dans un contexte de capacités limitées de gestion et de planification urbaines. Selon les analyses classiques de l'urbanisation dans les villes du Sud (Turner, 1968 ; UN-Habitat, 2015), l'habitat informel apparaît comme une réponse sociale et économique des

populations à l'inaccessibilité du marché foncier et immobilier formel.

À Bamako, cet habitat se caractérise par une localisation majoritairement périphérique, un statut foncier souvent irrégulier ou précaire, ainsi que par des infrastructures et services urbains déficients (voirie, assainissement, eau potable). Ces caractéristiques correspondent à ce que Durand-Lasserve et Royston (2002) décrivent comme une urbanisation informelle marquée par l'insécurité foncière et la marginalisation spatiale. Les conditions de logement y sont généralement modestes, avec une forte densification et une typologie bâtie simple, évolutive et construite par étapes, conformément au modèle de « l'habitat progressif » mis en évidence par Turner (1972). Les habitants de ces quartiers sont majoritairement des ménages à faibles revenus, souvent engagés dans des activités informelles, et en situation d'insertion urbaine progressive (Castells, 1983). Malgré la précarité apparente, ces espaces jouent un rôle essentiel dans l'accueil des nouveaux arrivants et dans l'absorption de la croissance urbaine. Plusieurs évaluations issues de rapports d'urbanisme et d'organisations internationales estiment qu'environ 40 à 45 % de la population urbaine de Bamako réside dans des quartiers informels ou des habitats précaires (UN-Habitat, 2010 ; Banque mondiale, 2018), soulignant l'ampleur et la centralité de ce phénomène dans la dynamique urbaine de la capitale malienne.

## **2.4. Mobilité quotidienne**

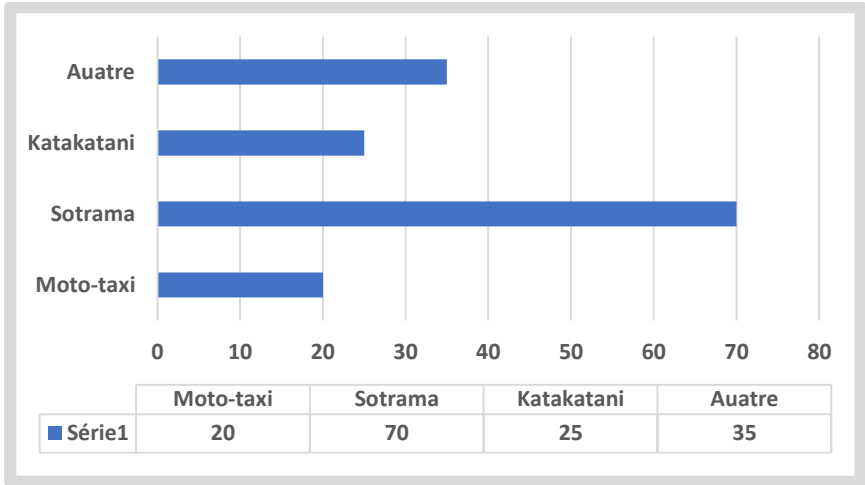
### **2.4.1. Modes de déplacement des habitants des zones périphériques**

Dans les zones périphériques du district de Bamako, la mobilité quotidienne des habitants repose sur une combinaison de modes de transport formels et informels, dominés par des solutions économiques et flexibles adaptées à un contexte d'urbanisation rapide et de faible accessibilité. Ces zones, souvent mal desservies par les infrastructures publiques, se caractérisent par une mobilité contrainte, marquée par des distances croissantes entre les lieux de résidence et les pôles d'activités économiques du centre-ville.

#### **➤ Les transports collectifs informels**

Les principaux moyens de déplacement des populations périphériques sont les Sotrama, les moto-taxis et les Katakatani. Ils assurent la majorité des trajets reliant le domicile au lieu de travail ou du domicile au marché. La souplesse et à la couverture étendue de ces moyens de transport favorisent l'usage par le grand public. La figure qui suit donne une statistique d'utilisation de ces moyens de déplacement (figure 1).

**Figure 1 : statistique d'usage des moyens de transport par les enquêtés à Bamako**



**Source : Idrissa SISSOKO, 2025**

La lecture de la figure 1 montre que la Sotrama est le moyen le plus utilisé puisque 70 personnes sur les 150, l'empruntent.

➤ ***Les engins à deux-roues et les tricycles***

L'usage des motos individuelles, motos-taxis (Télimani) et les tricycles (Katakotani), s'est considérablement développée ces dernières années. De nos jours, les motos-taxis (Télimani) représentent une alternative rapide et les tricycles (Katakotani), pour le transport des bagages dans les quartiers où les Sotrama sont absents. Aussi, ces tricycles peuvent emprunter des routes étroites et souvent

de mauvais états. Un enseignant fonctionnaire, installé au quartier de Niamana de la Commune VI du District de Bamako s'exprime :

*« Nous achetons les motos pour nos enfants qui fréquentent l'école pour éviter les retards mais, c'est aussi plus économique. Les Sotrama sont souvent très lents et plus coûteux (financièrement et matière de temps) ».*

Pour une dame d'un quartier éloigné du centre de la ville de Bamako :

*« L'utilisation des Katakatani, nous est plus favorable, puisqu'avec nos marchandises, nous devenons encombrantes dans les Sotrama et nous n'avons pas d'autonomie. Avec les Katakatani, nous pouvons prendre tout notre temps et ces moyens peuvent nous amener jusqu'à notre destination finale ».*

Les engins à deux roues et les tricycles sont pour une grande partie de la population, un moyen de locomotion et de business surtout pour les femmes commerçantes (photo 1).

**Photo 1 : des motos taxis en quête de clients sur une route principale de Bamako**



**Source : Idrissa SISSOKO, Bamako 2024**

➤ ***Le déplacement à pied***

La marche reste jusqu'à nos jours le moyen de déplacement essentiel pour une grande partie de la population des périphéries, notamment, pour les trajets de courte distance (écoles, marchés, points d'eau, lieux de culte etc..). La marche devient souvent obligatoire en raison de la non permanence de transport régulier, mais aussi, de la distance négligeable du trajet. Il faut signaler que ce dernier temps, la marche est devenue obligatoire pour un nombre important de la population due à la pénurie d'essence dans la capitale

même souvent sur des longues distances. Un travailleur d'une société privée de Bamako, témoigne :

*« En cette période de pénurie d'essence, notre société s'engage à primer les agents qui effectueront le déplacement pour accomplir leur de 3 kilomètres, j'ai opté pour la marche afin de bénéficier de cet avantage, mais aussi, cette marche est pour moi une source d'entraînement physique, bon pour ma santé ».*

➤ **Les véhicules particuliers et transports en commun**

Les véhicules particuliers (les voitures personnelles et les voitures de service) et les transports en commun (les Sotrama, les taxis et les Douroudourouni), sont les principaux moyens qui assurent le déplacement de la plus grande partie de la population à Bamako. En effet, ces moyens sont utilisés en fonction des besoins des usagers : les Sotrama et les taxis en dehors de l'ordinaire, sont beaucoup plus sollicités au moment des mariages et d'autres cérémonies particuliers (baptêmes, décès etc.) pour les habitants des quartiers éloignés, leur efficacité est limitée à cause de la faible accessibilité routière et les embouteillages aux entrées de la ville de Bamako. Ce phénomène est beaucoup plus remarquable aux heures de pointe (surtout entre 16 heures et 18 heures) et sur les grands axes reliant Bamako aux différentes capitales régionales (Ségou, Sikasso, Kayes, Koulikoro etc.). L'illustration est faite la photo 2 qui suit.

**Photo 2 : image des transports en commun à Bamako vers la tour d'Afrique**



**Source : Idrissa SISSOKO, Bamako 2024**

La photo 2 montre, sur l'Avenue de l'OUA (RN3), montre une grande animation, par la sortie et l'entrée des nombreux véhicules de transport (Bus, Sotrama, Muni-bus etc.), chacun cherchant à se frayer une porte de sortie d'embouteillage. Cette situation oblige certains travailleurs qui ont leur véhicule personnel et qui logent dans des quartiers éloignés, à sortir tardivement de leur service. A ce sujet, un travailleur d'une grande société installée au quartier ACI 2000, au centre de Bamako, s'exprime en ces termes :

*« Avec ma voiture, je suis obligé d'attendre 20 heures le plus souvent pour sortir de mon bureau, en ACI 2000 et me rendre chez moi à Boukassombougou, cela pour*

*éviter les embouteillages qui occasionnent des pertes de temps »*

➤ **Enjeux**

La pluralité des modes de déplacement observée dans l'espace urbain de Bamako révèle de fortes disparités d'accès à la mobilité, traduisant une inégalité structurelle entre les différentes catégories de population. Cette inégalité est particulièrement marquée entre les résidents du centre-ville et ceux des périphéries, ces derniers étant soumis à des contraintes accrues d'ordre temporel, économique et sécuritaire, qui allongent et renchérissent leurs déplacements quotidiens. L'absence d'un système de transport collectif structuré, cohérent et intégré constitue un facteur déterminant de cette situation. Elle favorise l'essor de modes de transport informels, tels que les taxis-motos, les minibus ou les tricycles, qui, bien qu'ils pallient partiellement les insuffisances de l'offre formelle, demeurent faiblement régulés et souvent peu fiables. Cette dépendance aux solutions alternatives contribue ainsi à renforcer la fragmentation socio-spatiale de la ville et à affaiblir la continuité fonctionnelle entre le centre et les zones périphériques. Dès lors, la mobilité urbaine à Bamako dépasse la seule question des déplacements pour s'inscrire dans une problématique plus large de gouvernance urbaine.

**2.4.2. Contraintes de la mobilité à Bamako**

La mobilité quotidienne à Bamako est freinée par une combinaison de problèmes d'infrastructures, de coûts, d'inégalités sociales et d'effets environnementaux, rendant

les déplacements longs, coûteux et stressants pour une grande partie des citoyens. Le tableau qui suit nous révèle les différentes contraintes observées sur le terrain (tableau 2).

**Tableau 2 : évaluation des contraintes liées à la mobilité quotidienne à Bamako**

Contraintes	Observations
Spatiales et infrastructurelles	<ul style="list-style-type: none"><li>- Insuffisance des infrastructures routières,</li><li>- embouteillages chroniques,</li><li>- Mauvaise organisation urbaine,</li><li>- Absence ou mauvaise planification du transport public.</li></ul>
Économiques	<ul style="list-style-type: none"><li>- Coût élevé du transport,</li><li>- Faible pouvoir d'achat des citoyens,</li><li>- Manque d'investissement public dans la maintenance et le développement du réseau de transport</li></ul>
Sociales	<ul style="list-style-type: none"><li>- Inégalités d'accès à la mobilité,</li><li>- Insécurité urbaine,</li><li>- Perte de temps considérable.</li></ul>
Techniques et organisationnelles	<ul style="list-style-type: none"><li>- Mauvaise régulation du trafic,</li><li>- Vieillesse du parc automobile,</li><li>- Manque de coordination entre les modes de transport (Sotrama, taxis, moto-taxis, Katakani, motos).</li></ul>
Environnementales et sanitaires	<ul style="list-style-type: none"><li>- Pollution atmosphérique,</li><li>- Pollution sonore,</li><li>- Risques d'accidents.</li></ul>

Source : Idrissa SISSOKO, 2025

La lecture du tableau 2 résume que, les contraintes de la mobilité quotidienne résultent d'un ensemble de facteurs structurels et fonctionnels liés à la croissance urbaine rapide, à l'insuffisance de la planification territoriale et à la faiblesse des politiques publiques de transport. Elles se veulent une approche intégrée de la mobilité urbaine durable, fondée sur la planification, la régulation et l'équité sociale.

### **2.4.3. Stratégies adaptables**

Les principales stratégies d'adaptation sont : l'amélioration des infrastructures routières et urbaines (par exemple, le projet d'aménagement du tronçon urbain de la Route nationale 27 (RN27) entre Bamako et Koulikoro), l'organisation et la gouvernance de la mobilité urbaine, les mesures de gestion du trafic et modes alternatifs, l'intégration de nouveaux modes de transport et l'adaptation aux réalités locales (les Moto-taxis, les Katakatani). L'étude « Mobilité urbaine et qualité de l'air à Bamako » met en lumière l'enjeu de la modernisation du parc automobile et de la qualité des carburants pour adapter la mobilité aux contraintes environnementales. (revue-irs.com). Certains services publics et même privés, ont mis à la disposition de leurs travailleurs des Bus ou des Mini-bus pour assurer la mobilité. C'est le cas de la Cité universitaire de Kabala, qui a mis à la disposition des étudiants des Bus et du personnel administratif des Mini-bus. La gestion de ces moyens de déplacement est assurée par le CENOU (Centre National des Œuvres Universitaires).

### **2.5. Relation entre localisation résidentielle et inégalités de mobilité**

L'analyse croisée des données confirme que la localisation du logement constitue un déterminant majeur de la mobilité quotidienne. Les habitants des quartiers informels situés loin du centre-ville auront des temps et coûts de déplacement nettement supérieurs. Cette réalité traduit une injustice spatiale : plus on s'éloigne du centre, plus la mobilité devient coûteuse et difficile. Les résultats souligneront également le rôle limité des politiques publiques en matière de transport urbain à Bamako, où la gouvernance reste fragmentée entre plusieurs acteurs (mairies, ministère des Transports, coopératives de transporteurs). Le déficit de planification et de coordination institutionnelle compromet la cohésion territoriale et accentue les inégalités sociales. Une telle configuration appelle la mise en œuvre de politiques publiques intégrées, articulant transport collectif, aménagement urbain et inclusion sociale, en vue de promouvoir une mobilité urbaine durable et équitable

## **3. Discussion**

Les résultats de cette étude confirment largement les hypothèses de départ et s'inscrivent dans la continuité des travaux portant sur les dynamiques d'urbanisation et de mobilité dans les métropoles africaines. À Bamako, la croissance urbaine rapide, couplée à une gouvernance foncière et urbaine insuffisamment structurée, favorise une extension périphérique dominée par l'habitat informel. Cette

situation correspond aux observations formulées par Durand-Lasserve (2006) et ONU-Habitat (2022), selon lesquelles l'informalité constitue aujourd'hui le mode principal de production du logement pour les populations urbaines à faibles revenus. L'analyse spatiale met en évidence un déséquilibre marqué entre les communes centrales et périphériques. Les communes II et III, relativement mieux équipées et plus denses, concentrent les activités économiques, administratives et de services, tandis que les communes périphériques (I, IV, V et VI) absorbent l'essentiel de la croissance démographique sans bénéficier d'un niveau équivalent d'infrastructures. Cette configuration renforce le processus de périurbanisation observé dans de nombreuses capitales ouest-africaines (Simon, 2008), où l'extension spatiale précède largement l'aménagement et la planification.

Les résultats relatifs à la mobilité quotidienne confirment l'existence d'une mobilité contrainte, en particulier pour les habitants des quartiers informels périphériques. La forte dépendance aux transports collectifs informels (Sotrama, moto-taxis, tricycles) illustre à la fois l'ingéniosité des acteurs locaux et les limites de l'offre publique de transport. Ces modes, bien qu'indispensables au fonctionnement de la ville, demeurent peu régulés, énergivores et souvent peu sûrs, comme l'ont déjà souligné Godard (2002) et Diaz Olvera et al. (2018). Les témoignages recueillis sur le terrain renforcent la dimension qualitative des résultats en révélant le poids social et économique des déplacements quotidiens. Le temps perdu dans les embouteillages, le coût élevé du transport par

rapport aux revenus, ainsi que les stratégies d'adaptation (marche forcée, achat de motos, déplacements décalés dans le temps) traduisent une inégalité structurelle d'accès à la ville. À ce titre, la localisation résidentielle apparaît comme un facteur central de reproduction des inégalités sociales, confirmant les analyses d'Orfeuil (2010) sur le lien entre mobilité, justice spatiale et droit à la ville. Ces résultats rejoignent les constats de Coulibaly (2018), selon lesquels les inégalités d'accès aux services urbains à Bamako traduisent un clivage croissant entre centre et périphérie. Enfin, la faiblesse de la coordination institutionnelle et l'absence d'une planification intégrée transport-urbanisme limitent l'efficacité des politiques publiques existantes. Les initiatives ponctuelles (mise à disposition de bus institutionnels, projets routiers) restent insuffisantes face à l'ampleur des défis. Ces constats soulignent la nécessité de repenser la mobilité urbaine non seulement comme une question technique, mais comme un enjeu majeur de gouvernance, d'équité sociale et de durabilité environnementale.

## Conclusion

Cette étude met en lumière la dimension profondément sociale des dynamiques de croissance urbaine à Bamako, en montrant comment l'expansion rapide et non planifiée de la ville, conjuguée au développement de l'habitat informel, produit et accentue des inégalités de mobilité au détriment des populations les plus vulnérables. La mobilité quotidienne, loin d'être un simple enjeu technique, apparaît comme une

expérience sociale marquée par la contrainte, la précarité et l'exclusion, en particulier pour les habitants des quartiers périphériques informels. Les déplacements longs, coûteux et incertains limitent l'accès effectif à l'emploi, à l'éducation, aux soins de santé et aux services urbains, contribuant ainsi à la reproduction des inégalités sociales et territoriales. Si l'habitat informel constitue une réponse populaire à la crise du logement, il révèle en même temps les carences de la gouvernance urbaine et l'insuffisante prise en compte des besoins des populations à faibles revenus. La mobilité devient alors un révélateur des rapports de pouvoir et des mécanismes d'exclusion à l'œuvre dans la fabrique de la ville. Dès lors, améliorer les conditions de déplacement ne relève pas uniquement d'un impératif d'efficacité urbaine, mais bien d'un enjeu de justice sociale et d'inclusion.

L'étude souligne ainsi la nécessité de politiques publiques intégrées et socialement sensibles, articulant aménagement du territoire, régulation foncière et développement de transports collectifs accessibles et adaptés aux pratiques locales. La reconnaissance et l'intégration des quartiers informels et des modes de transport existants dans la planification urbaine constituent des leviers essentiels pour réduire les inégalités et renforcer la cohésion sociale. En définitive, repenser la mobilité à Bamako revient à repenser la ville comme un espace de droits, où l'accès équitable aux ressources urbaines devient un fondement central du vivre-ensemble et du droit à la ville pour tous.

#### 4. Références bibliographiques

**AGENCE D'URBANISME du District de Bamako (AUBA).**2021. *Diagnostic de la mobilité et du transport urbain dans le District de Bamako*, 120-150p

**BANQUE MONDIALE.**2020. *Bamako Urban Mobility and Accessibility Study*. Washington, DC : World Bank Group.116 p.

**BANQUE MONDIALE.**,2020. *How Can Bamako Become an Engine of Growth & Service Delivery ? Tackle Urban and Institutional Fragmentation*. Washington, DC : World Bank Group. 84.

**BETTENCOURT, L. M. A., et al.** 2025. *Infrastructure deficits and informal settlements in sub-Saharan African cities*. Nature.12 p

**CISSE, M., DAGNON, B.** 2024/2025. *Problem of the resurgence of two-wheeled vehicles in urban transport in Bamako : the case of motorcycle taxis (Telimani)*. International Journal of Economic and Management Decisions. 18-22 p

**DIARRA, B., BALLO, M., CHAMPAUD, J.** 2003. *Structure urbaine et dynamique spatiale à Bamako*. Paris/Bamako, 312 P.

**DIAZ OLVERA, L., et al.,** 2018. *Étude sur la mobilité « subie » dans les quartiers informels*, 25-30 p

**DIRECTION NATIONALE des Transports du Mali (DNTP).**, 2022. *Rapport sur la mobilité urbaine dans le District de Bamako*, 90-110 p.

**FRIESEN, J., et al.**, 2025. Differences in walking access to healthcare facilities between formal and informal areas in 19 SSA cities. *Nature Communications*, 14 p.

**KEITA, S., TRAORE, A., Zhang, L.**, 2021. Spatiotemporal Change of Urban Sprawl Patterns in Bamako District in Mali Based on Time Series Analysis. *Urban Science*, 5(1), 4, 18 p.

**KEITA, S., TRAORE., Zhang, L.**, 2021. Urbanization and Transport Challenges in Bamako, Mali. *Urban Science*, 5(3), 52., 16 p.

**MARTIN, E.** 2023. Motorcycle taxis in transition ? Review of digitalization and electrification. *Wuppertal Institute Working Paper.*, 42 p.

**MINISTERE DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT du Mali.**, 2019. *Rapport consolidé sur le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme du District de Bamako*, 200-250 p.

**OPENEDITION / ARTICULO**, 2024. *Bamako through the lens of land conflicts in online media.*

**POCHET, P.**, 2025. *The spread of motorcycles in sub-Saharan Africa : dynamics and publics issus.* *Regional Transport Journal / ScienceDirect*, 20 p.

**SALINGER, A. P., et al.** 2024. *The effect on social capital of participatory design in informal settlements.* *PLOS / MDPI-style journal*, 15 p.

**UN-HABITAT**, 2010. *The State of African Cities.* Nairobi., 280 p.

**UN-HABITAT**, 2020. *World Cities Report.* Nairobi, 418 p.

**UN-HABITAT**, 2022. *World Cities Report.* Nairobi, 390 p.

**WORLD BANK.**, 2022. *African Cities Facing the Urban Mobility Crisis*. Washington, DC., 176 p.

**BLACK, R., ADGER, W. N., ARNELL, N. W., et al.**, 2011. *Migration and global environmental change*. *Global Environmental Change*, 15 p.

**DURAND-LASSERVE, A.**, 2006. *Informality and land policies in developing countries*. UN-Habitat. 57 p.

**JEFFERSON, M.**, 1939. The Law of the Primate City. *Geographical Review*, 29(2), 14 p.

**LEE, E. S.**, 1966. *A Theory of Migration*. *Demography*, 3(1), 17 pages.

**ZELINSKY, W.**, 1971. *The Hypothesis of the Mobility Transition*. *Geographical Review*, 61(2), 20 p.