

PLATE FORME DES PARTENAIRES
DE BAMAKO

ANGERS, 26 ET 27 MAI 2011

MOBILITE URBAINE
DANS LE DISTRICT DE BAMAKO



**DJIBRIL SIDIBE, DIRECTEUR DE LA RÉGULATION DE LA
CIRCULATION ET DES TRANSPORTS URBAINS (DRCTU)**

PRESENTATION DE L'EXPOSE

- I. Introduction.
- II. Constat de la situation actuelle.
- III. Déplacements à Bamako.
- IV. Infrastructures et Moyens
- V. Projets en cours.
- VI. Perspectives.
- VII. Coopération Décentralisée.
- VIII. Conclusions.

I INTRODUCTION

- × **Le District de Bamako est composé de 6 communes et est à cheval sur le fleuve Niger.**
- × **Bamako, capitale du Mali, couvre une superficie de 24 000 ha pour une population de 1 809 106 habitants (selon le recensement d'avril 2009).**
- × **Le taux d'accroissement est de 5,4%.**

II CONSTAT DE LA SITUATION ACTUELLE

La Situation actuelle est caractérisée par :

- × un centre ville embouteillé en permanence**
- × Des problèmes de stationnement**
- × Plusieurs points de congestion**

II CONSTAT DE LA SITUATION ACTUELLE

La Situation actuelle est caractérisée par:

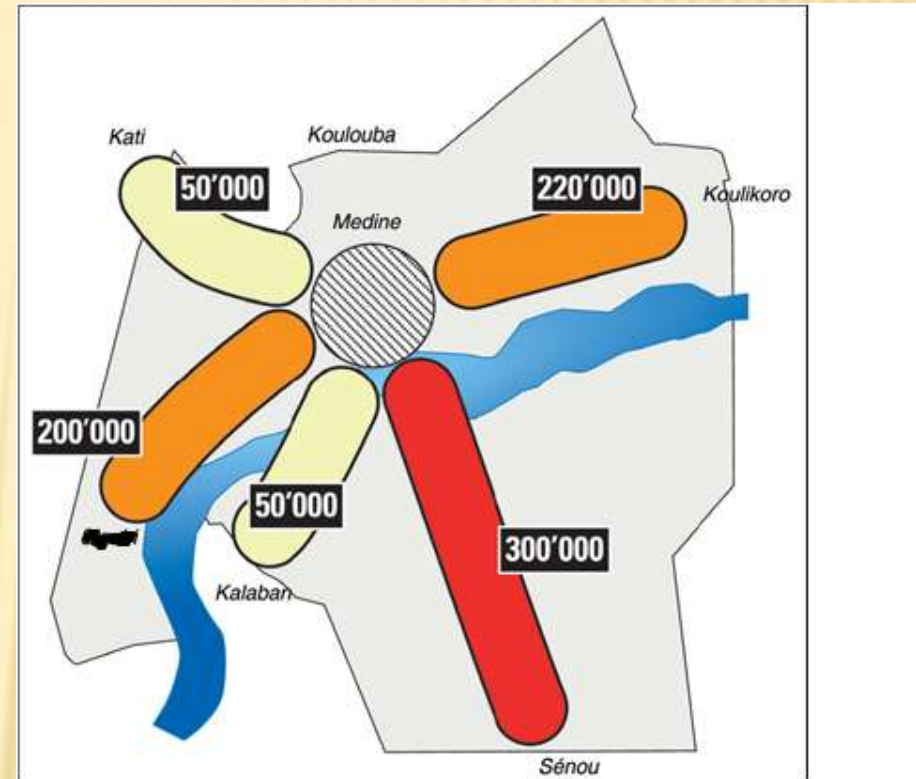
- ✘ une circulation difficile sur les grands axes;**
- ✘ des vitesses moyennes de déplacement très faibles en général;**
- ✘ Une très forte proportion de deux-roues;**
- ✘ une occupation anarchique des trottoirs créant des conflits entre les piétons et les véhicules;**

II CONSTAT DE LA SITUATION ACTUELLE (SUITE)

CONSTAT DE LA SITUATION ACTUELLE

- ✗ Des véhicules de transports collectifs de petite capacité :
 - Minibus et Bâchées
- ✗ Des bus de grande capacité très peu nombreux.

POPULATION PAR CORRIDOR



III DÉPLACEMENTS À BAMAKO

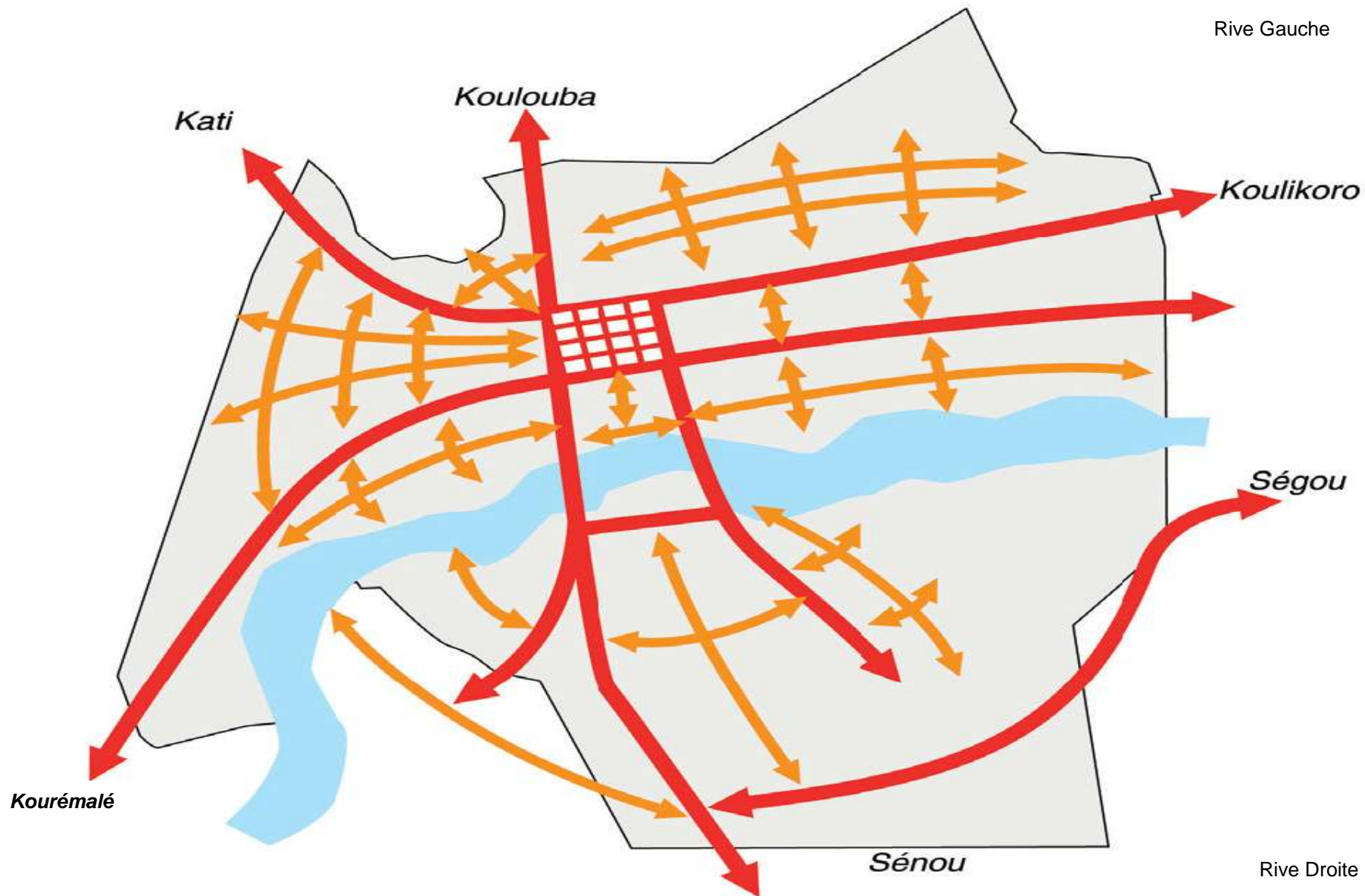
Dans le district de Bamako, le nombre des déplacements journaliers est estimé à environ 2 000 000 dont 1 500 000 offerts par les différents moyens de transports, et les déplacements piétons sont estimés à environ 500 000 par jour.

Le parc actif de véhicules de transport collectif est insuffisant et vétuste.

III.1 ORGANISATION DE LA CIRCULATION

- ✘ **Le plan de circulation approuvé en 1988 est mis en œuvre progressivement.**
- ✘ **60 principales intersections sont gérées par des feux tricolores, respectant des plans de feux fixes.**
- ✘ **Des adaptations sont cependant nécessaires au regard des évolutions de la circulation.**

III.1 ORGANISATION DE LA CIRCULATION (SUITE)



III.2 ORGANISATION DE L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

- ✘ **Le transport collectif est actuellement organisé à Bamako comme suit:**
 - Le secteur structuré (Compagnies de Bus),
 - Le secteur peu structuré (Exploitants individuels de transport collectif). Ils assurent plus de la moitié de l'activité de transport collectif urbain.

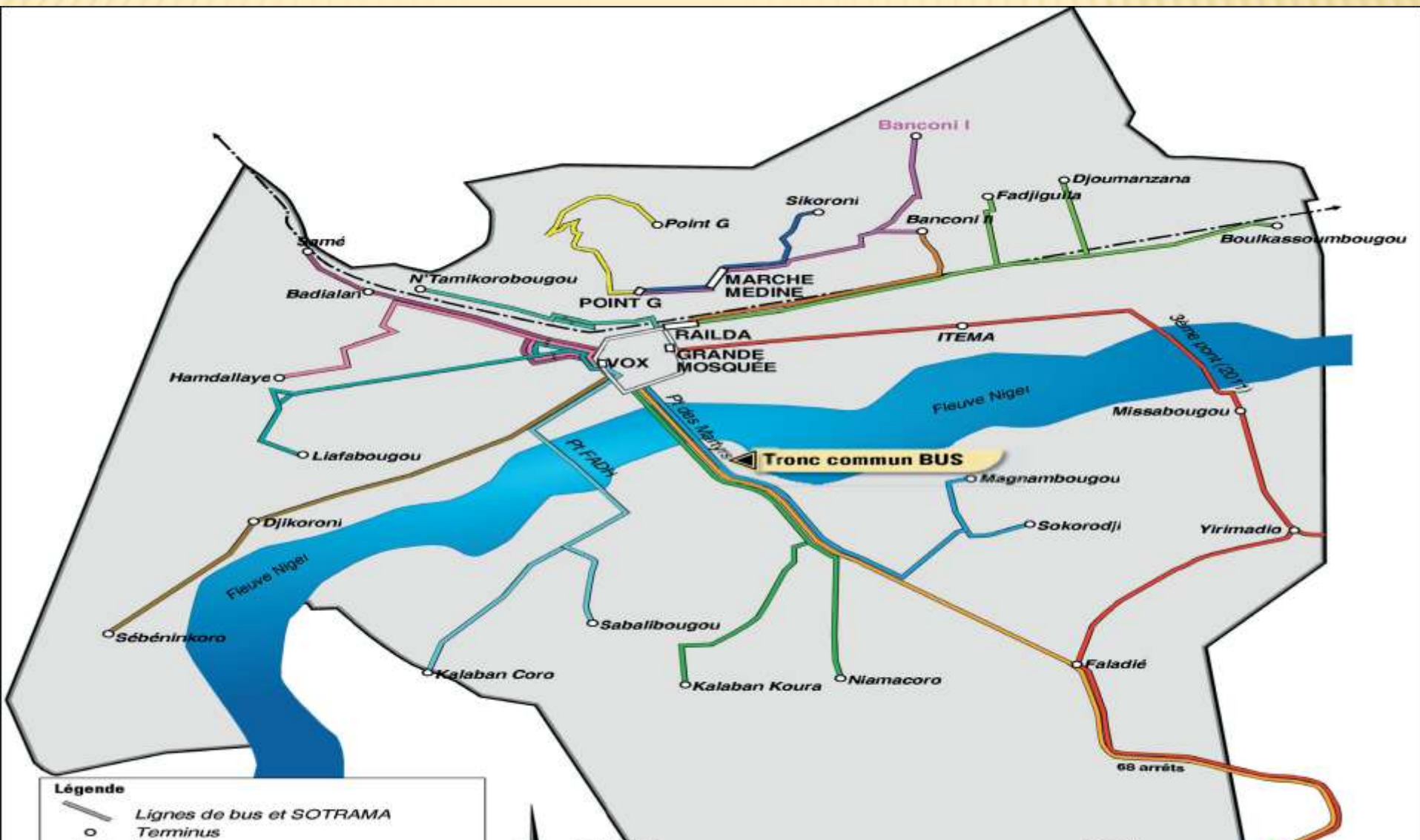
L'expérience des sociétés de transport collectif urbain à Bamako remonte à l'indépendance du Mali (1960).

Nom	Date de création	Date de cessation	Nature
TUB	1960	1968	Bus
CMTR	1968	1976	Bus
Atch Transport	1980	1985	Bus
Renv-Auto	1980	1985	-
SPGA	1987	1989	Hyppobus
Bamabus (SOTRACA)	1993	1998	Bus
STUB (Tababus)	1992	1999	Bus

III.2 ORGANISATION DE L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS (SUITE)

- × De 2003 à nos jours, une dizaine de nouvelles compagnies privées de Bus ont tenté l'expérience du transport urbain
- × Actuellement, seules trois d'entre elles continuent l'exploitation du transport collectif urbain.

III.3 RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

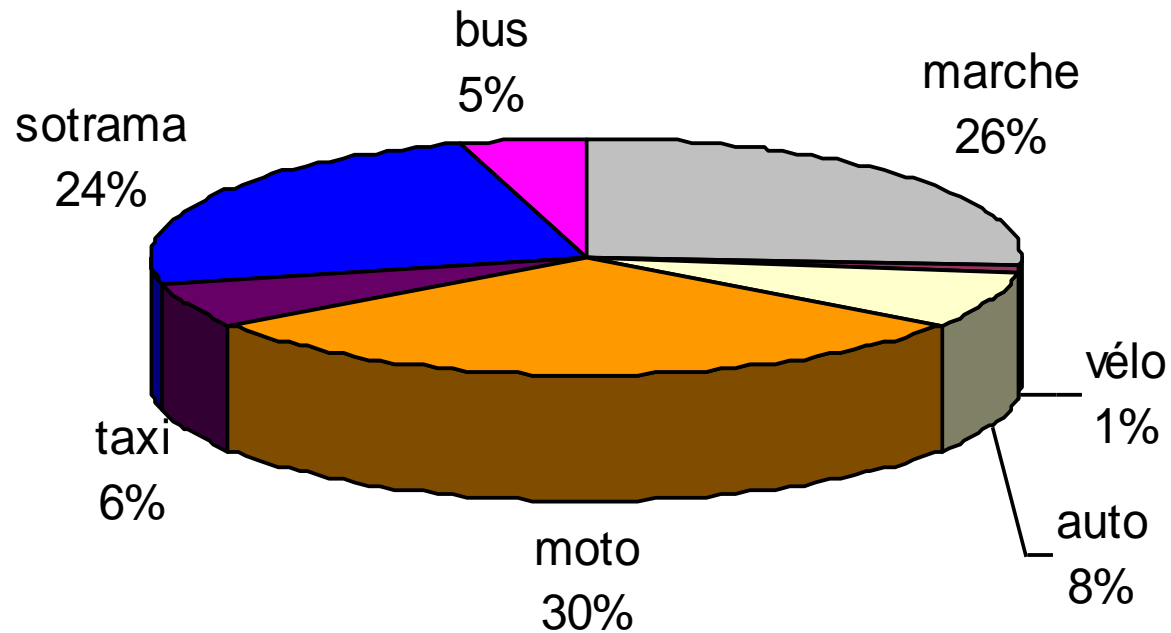


III.4 LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT

- ✘ Les études menées dans le District de Bamako en 2002 et 2009 ont permis de mettre en évidence :
 - une forte polarisation des déplacements au niveau du centre-ville ;
 - cinq axes de circulation motorisée majeurs
 - la rive droite génère **37 %** des déplacements recensés vers le centre-ville, mais n'en attire que **13 %**.

III.4 LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT (SUITE)

Répartition modale des déplacements



III.5 BILAN SUR LES DÉPLACEMENTS

- × Le diagnostic a permis de souligner quelques éléments forts sur les déplacements dans le district de Bamako:
 - une demande en échange entre les deux rives du fleuve de **40 000 à 60 000 échanges** par heure de pointe
 - un axe fort d'échange avec le centre-ville et de transit entre l'Est et l'Ouest sur la rive gauche du Niger, représentant plus **de 50% des flux** recensés au cordon du centre-ville ;
 - Le centre-ville, génère 3 % des déplacements et **en attire 52 %**. C'est donc dire que 48 % des déplacements passent par le centre-ville vers d'autres quartiers de la ville.

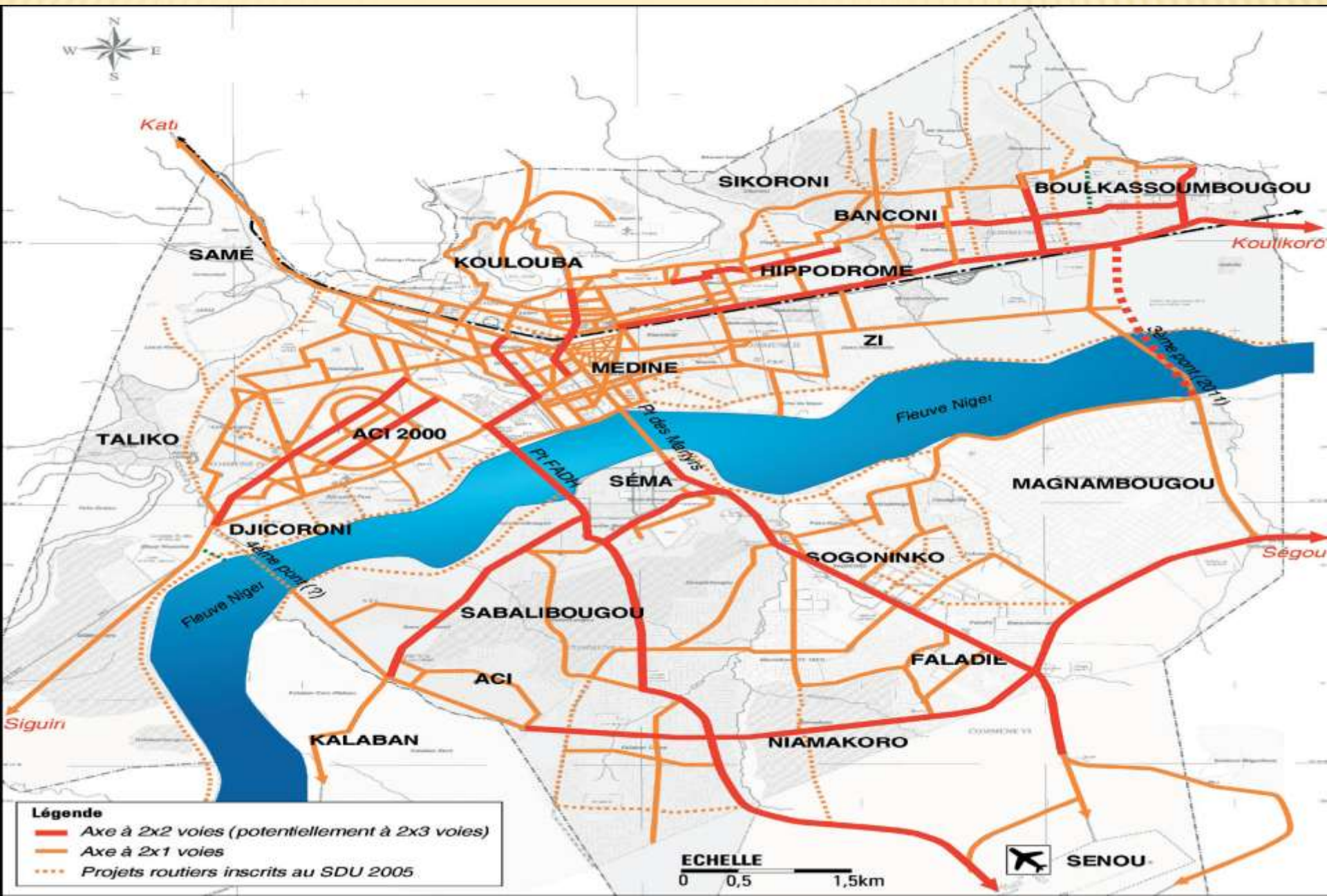
III.5 BILAN SUR LES DÉPLACEMENTS (SUITE)

- ✘ **Une large majorité de deux roues dans la circulation (64% des véhicules), mais une fonction transport principalement assurée par les TC (53% des personnes) ;**

IV LES INFRASTRUCTURES ET MOYENS DE TRANSPORT URBAIN DU DISTRICT DE BAMAKO

- ✘ Répondant à une demande de déplacements essentiellement radiale, la structure du réseau routier concentre l'essentiel des voies de circulation vers le centre-ville.
- ✘ Un certain déséquilibre de densité de réseau structurant est cependant à noter entre la rive gauche (nombreuses liaisons Est-Ouest) et la rive droite.
- ✘ Seuls deux ponts et **un troisième en construction** permettent aujourd'hui de relier les deux rives du fleuve Niger :

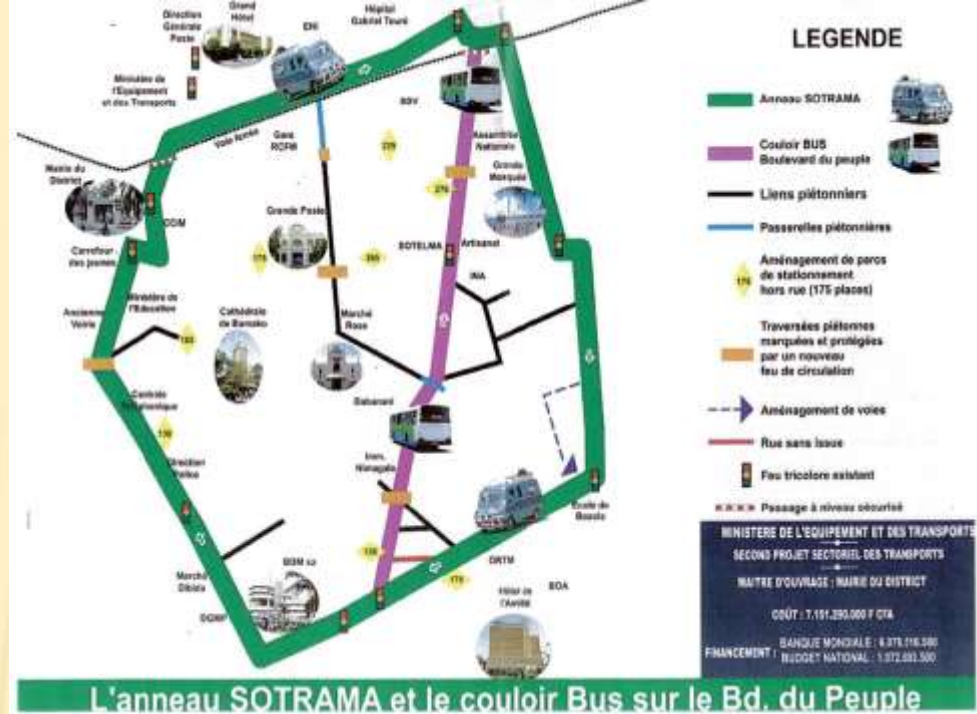
IV.1 LE RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT



IV.1 LE RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT (SUITE)

- ✘ Le réseau routier qui est de l'ordre de 1 600 Km dont près de 350 Km revêtus**
- ✘ Le réseau routier de Bamako a fait l'objet de lourds investissements durant les dernières années.**
- ✘ L'état de la voirie revêtue est donc globalement de bonne qualité.**

1. L'Anneau SOTRAMA
2. Le Troisième Pont
3. Tramway de Bamako
4. Parking à 3 étages
5. Renouvellement du parc de taxis de la Ville
6. Réalisation d'une étude sur la Mobilité dans le périmètre d'urbanisation de Bamako.



VI. PERSPECTIVES

- 1. La Réhabilitation de 12 voies dans le centre ville**
- 2. L'Aménagement de nouvelles pistes cyclables**
- 3. L'Aménagement des Ports Secs**

VI. PERSPECTIVES (SUITE)

- 4. La Rénovation de la Gare Routière de Sogoniko.**
- 5. L'Aménagement de 3 grands parkings payants**
- 6. L'Aménagement de la voie de berge reliant le Pont des Martyres au 3^{ème} Pont.**
- 7. Le Quatrième Pont**
- 8. Le transport urbain fluvial.**

VII. COOPERATION DECENTRALISEE

- × **Quelques Actions de la Coopération décentralisée:**
 - **Equipements :**
 - Camions nacelles de l'Agglomération d'Angers ;
 - Matériels de feux tricolores par le Grand Lyon ;
 - Matériels informatiques ;
 - Guirlandes de la ville de Strasbourg.

VII. COOPERATION DECENTRALISEE (SUITE)

- **Appuis Techniques :**
 - Congés solidaires des spécialistes en transport de la Mairie de Montréal à Bamako ;
 - Accueil d'électriciens de la Ville de Strasbourg dans le cadre des festivités du Cinquantenaire ;
 - Accueil d'agents spécialistes en circulation du Grand Lyon à Bamako.

VIII. CONCLUSIONS

- ✗ **A court et moyen termes, les différents projets doivent s'intégrer de façon harmonieuse pour un meilleur développement de la ville. Il s'agit entre autres :**
 - + De tendre vers une complémentarité SOTRAMA/BUS/TRAMWAY que ce soit en rabattement ou pour la desserte des autres axes secondaires, de réformer les transports collectifs, de restructurer l'ensemble du réseau de transport collectif,
 - + D'adapter le plan de circulation du centre-ville,

VII. CONCLUSIONS (SUITE & FIN)

De renforcer la capacité des cadres ainsi que les outils de gestion de la mobilité urbaine.

**MERCI DE VOTRE
ATTENTION**