

Stratégies opérationnelles vision

Bamako 2030

Dossier de contexte

Bamako

Bamako

Bamako

Atelier international de maîtrise d'oeuvre urbaine 12-20 juin 2014
Objectif: une feuille de route opérationnelle avec l'identification
des principaux projets leviers pour réaliser la vision Bamako 2030.



les ateliers
maîtrise d'oeuvre urbaine

/ Avant-propos

Cette mission d'expertise est prévue et financée dans le cadre du plan d'actions pour la mise en œuvre de la cellule de préfiguration de l'agence d'urbanisme de Bamako. Elle s'inscrit dans le processus de réflexion sur la ville lancé depuis 2010, avec le Forum du Développement Urbain, puis l'atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine organisé en 2011 sur le thème "Les nouvelles centralités de la métropole Bamako" et, pour finir la définition de la stratégie "Bamako 2030" présentée à Africités en 2012.

Demandée par les autorités locales, en lien avec la coopération française, cette mission d'expertise a pour objectif de proposer une stratégie opérationnelle de mise en œuvre des différents projets d'urbanisme et d'aménagement à l'échelle du «Grand Bamako», en privilégiant les réalisations pouvant avoir un effet de levier important sur le fonctionnement métropolitain, l'implication des acteurs privés, des habitants et l'attractivité de la ville.

Cette «feuille de route» pourra être utile aux initiatives lancées par le nouveau gouvernement élu en 2013 et soutenues par la communauté internationale, notamment le lancement de l'élaboration d'un schéma directeur d'urbanisme de Bamako et ses environs.

/ Présentation et crédits

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

Ce document est également une mise à jour du document préparatoire de l'atelier de 2011 sur les nouvelles centralités, et augmenté notamment de la synthèse de deux études réalisées en 2013 sous maîtrise d'ouvrage du District de Bamako sur le «diagnostic du système économique et du fret du centre commercial de Bamako» et «la mutabilité foncière» de terrains détenus par les autorités publiques.

Rédaction : Hamadou B. YALCOUYE, assistant pilote sous la direction du pilote Vincent Bourjaillat. Sur la base du document contexte de l'atelier de 2011, des entretiens réalisés au cours de la mission préparatoire, des documents ressources mis à disposition, des visites, des enquêtes de terrain, et de l'expérience personnelle de l'assistant.

Compléments et relecture : Madame Juliette Coulibaly-Paradis, conseillère du Gouverneur du District de Bamako, conseillère au Ministère des Domaines, du Cadastre et du Patrimoine; Monsieur-Bassy Diarra, assistant du maire, responsable des projets de développement urbain.

Date d'édition : 20/04/2014

Photos : Antoine Plane, Directeur Adjoint des Ateliers, Charlotte Ménager, Laura Decary et l'assistant.

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

/ Remerciements

Nous remercions tous ceux qui nous ont reçus en confiance à Bamako au Mali, et ceux qui nous ont accompagnés tout au long de la réalisation de ce cahier d'analyse.

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

L'équipe des Ateliers qui nous a soutenus et encadrés depuis Paris, particulièrement le pilote de l'atelier d'opérationnalisation de Bamako Vincent Bourjaillat et Nicolas Detrie ancien directeur des Ateliers;

Les Ministres pour les entretiens accordés à l'équipe de pilotage,

Le ministre du Commerce, Monsieur Abdel Karim Konaté,

Le ministre de la décentralisation et de la ville, Monsieur Ousmane Sy,

Le ministre du logement et de l'Urbanisme, Monsieur Moussa Diarra,

Le ministre des Domaines, du Cadastre et du Patrimoine, Monsieur Tiéman Hubert Coulibaly,

Le président de la commission du Sommet Afrique France, Monsieur Cheick Sidi Diarra,

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

Bassy Diarra, pour son accompagnement et ses relectures,

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

Ousmane Sow, Directeur de la Cellule de préfiguration de l'Agence d'Urbanisme de Bamako (CPAU)

Mamadou Coulibaly, Président de l'association des promoteurs immobiliers du Mali (APIM),

Alassane Traoré, Président Directeur Général de la Société d'Équipement du Mali (SEMA),

Kalifa Sissoko, Président Directeur Général de l'Agence de Cession Immobilière du Mali,

El hadj A. Kouyaté, Directeur Général Adjoint de la Société Immobilière et Foncière du Mali (SIFMA),

Mme Sy, Directrice commerciale de la SEMA,

Mme Diawara Mahabah et Hawa Touré, secrétaires de la Cellule de préfiguration de l'Agence d'Urbanisme de Bamako (CPAU), pour leur assistance,

Ali Moctar Diop, pour son aide précieuse.



P.7/ Le Mali

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



P.11/ Aménager le territoire

La place des villes au Mali.
Quelle politique urbaine pour le Mali?
La planification urbaine à Bamako.
L'aire urbaine de Bamako
Bamako et ces 16 communes riveraines.
L'expansion de l'urbanisation.



P.21/ Une vision locale en phase avec les priorités de l'Etat

Démarche de la mairie du district.
Intention du Gouvernement sur le quinquennat d'IBK.



P.27/ Bamako horizon 2030

Contexte de l'étude.
Synthèse de l'étude.
Régard critique sur les propositions
«Bamako H 2030»



P.39/ Impacts des acteurs privés

Les acteurs privés sur la ville.



P.45/ Portrait urbain de Bamako

Grande période de projets et réalisations.
Données socioéconomiques.
Le paysage de la ville.



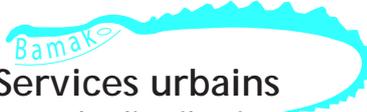
P.61/ Ebauche de projets structurants

Bamako affirme son double statut: celui de capital du Mali et celui de la métropole à l'échelle de la sous-région.
Une appropriation des enjeux urbains par la mairie du district.
Les sites potentiels et les grands projets structurants.



P.79/ Bench mark, villes du sud

Kigali, capitale du Rwanda.
Addis-Abeba, capitale de l'Ethiopie.
Ouagadougou, capitale du Burkina Faso.
Evénements, sources d'opportunités.



P.87/ Services urbains

L'assainissement et la distribution d'eau potable.
La mobilité urbaine.



P.95/ Diagnostic du fret système économique du centre commercial de Bamako

Contexte de l'étude.
Synthèse de l'étude.



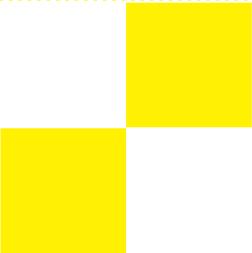
P.115/ Etude de faisabilité foncière

Contexte de l'étude.
Présentation des sites et secteurs à enjeux.
Le site de la colline de Badala et la bande des 140m.
Présentation du noyau historique.
Présentation des halles et la gare routière de Sogoniko.



P.127/ Annexes

Réformes et perspectives
Organisation administrative et processus de décentralisation.
Abbréviations.
Bibliographie, entretiens réalisés et personnes ressources.





Le Mali

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

Le Mali

/ Situation géographique

Le Mali est un des pays les plus vastes de l'Afrique, situé au sud du Sahara avec une superficie de 1 241 238 km², à 60% désertique.

Totalement enclavé, il possède près de 7 000 km de frontières et 7 états voisins: Algérie, Niger, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée, Sénégal et Mauritanie.

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



Carte générale de la situation

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

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

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

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

/ Conditions bioclimatiques

Le pays est caractérisé par trois régions climatiques :

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

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

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

La température varie entre 24°C en janvier et 48°C en mai et on distingue trois saisons :



Carte des régions climatiques
Sources: Futura-sciences.com

/ Indicateurs démographiques et sociaux

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

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

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

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

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

Population totale : 15 968 882 habitants.

Taux d'urbanisation : 34,9%.

Taux d'accroissement de la population : 3,05% par an.

Age médian : 16 ans.

Espérance de vie à la naissance : 54,55 ans.

Fécondité moy. : 6,25 enfants.

Mortalité infantile : 106,49%.

Taux d'alphabétisation : 33,4%.

Population vivant sous le seuil de pauvreté : 64%.

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

IDH en 2013: 0,359 (175ème).

Solde migratoire : - 2,41 pour 1000 habitants.

Sources: Banque Mondiale et PNUD, 2009 et 2013.

/ Indicateurs démographiques et sociaux

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

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

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

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

Le secteur des services s'articule principalement autour du commerce.

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

Population totale : 13 010 209 habitants.

Taux d'urbanisation : 33%.

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

Age médian : 15,8 ans.

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

Fécondité moy. : 6,5 enfants.

Mortalité infantile : 111,35%.

Taux d'alphabétisation : 26%.

Population vivant sous le seuil de pauvreté : 64%.

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

IDH en 2010: 0,309 (160ème/169).

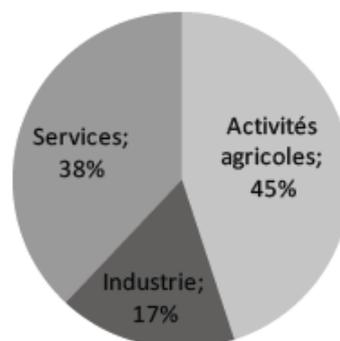
Taux de migration : - 5,67%.

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

» Les aléas climatiques (niveau et régularité de la pluviométrie)

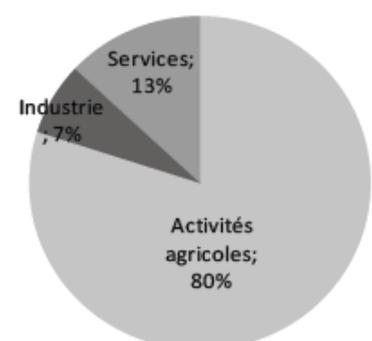
» L'évolution du cours des deux principaux produits d'exportation : le coton et l'or.

» Les fluctuations du dollar par rapport à l'euro.



A gauche: contribution des secteurs d'activités dans le PIB;

A droite: structure de l'emploi







Réalités et Politiques d'aménagement du territoire

La place des villes au Mali.

Quelle politique urbaine pour le Mali?

La planification urbaine à Bamako.

L'aire urbaine de Bamako

Quels schémas Directeurs pour Bamako et ses communes riveraines?

L'expansion de l'urbanisation.

Aménager le territoire

/ La place des villes au Mali

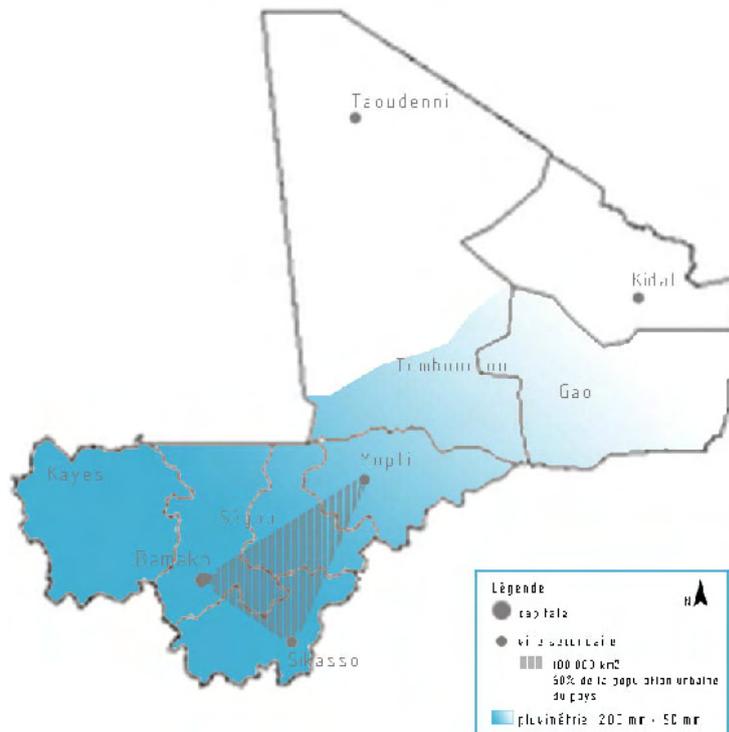
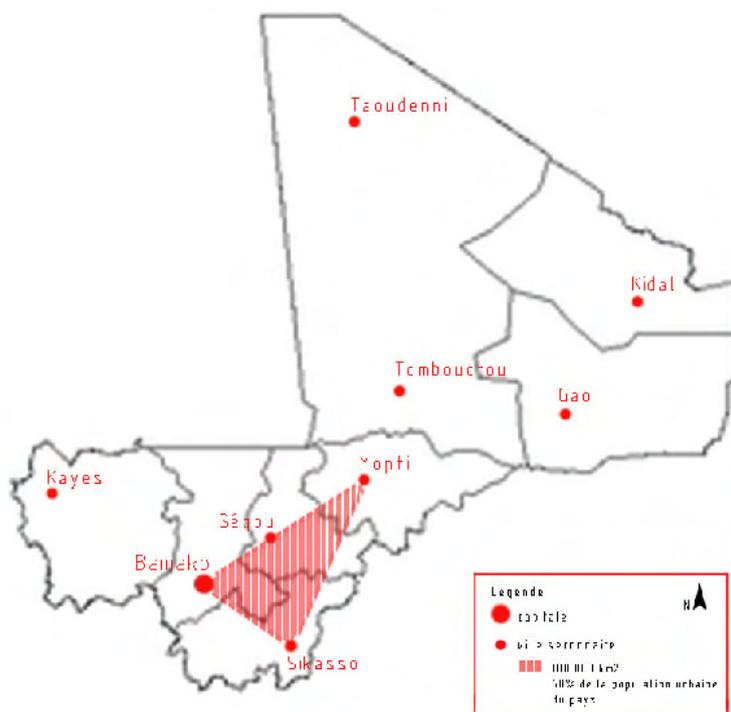
Répartition de la population

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

Bamako n'était encore qu'un village. La colonisation joue un rôle important dans le développement des villes, Bamako en particulier. Elle devient capitale en 1908.

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

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



Croissance des villes

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

Tableau du nombre d'habitants des villes principales du Mali et leur distances avec Bamako.

Sources: données du 4ème Recensement Général de la Population et de l'Habitat du Mali - R.G.P.H. 2009

	Sikasso	Koulikoro	Ségou	Mopti	Kayes	Bamako	Kati	Koutiala	Tombouctou	Gao	Kidal
Population	2 625 919	2 418 305	2 336 255	2 037 330	1 996 812	1 809 106	948 128	137 919	681 691	544 120	67 638
Distances avec Bamako	375 Km	57,6 Km	24 Km	640 Km	612 Km	-	7,3 Km	391 Km	1011 Km	1190 Km	1543 Km

/ Quelle politique urbaine pour le Mali?

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

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

/ Planification urbaine à Bamako

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

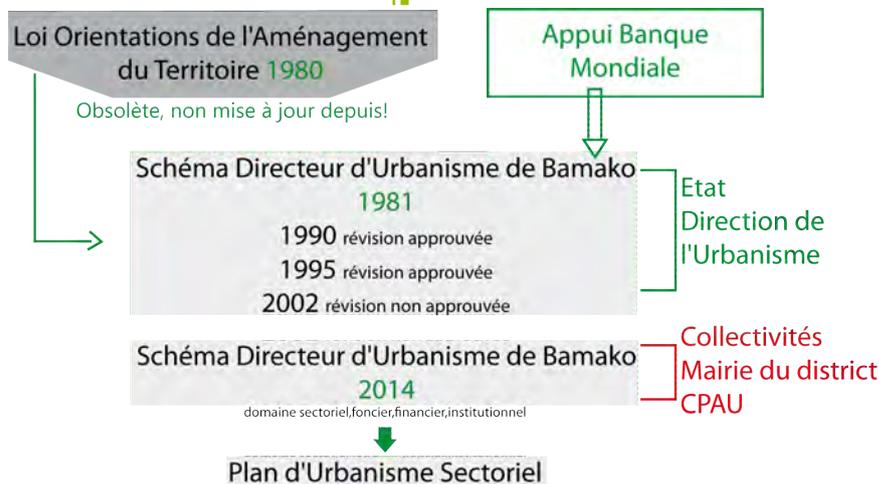
L'urbain est à l'agenda de l'Etat depuis 2011.

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

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

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

Les PUM, financés principalement par la Banque Mondiale et l'AFD, visent, dans le contexte de la décentralisation, à accompagner les collectivités territoriales dans la déclinaison opérationnelle des schémas directeurs tout en respectant les intentions de la SDVM. Le 4ème PUM (ou PACUM*) a été approuvé par la Banque Mondiale en juin 2011. L'atelier international de 2011 avec les Ateliers de Cergy. Projet Bamako horizon 2030.



Aménager le territoire

/ Aire urbaine de Bamako

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

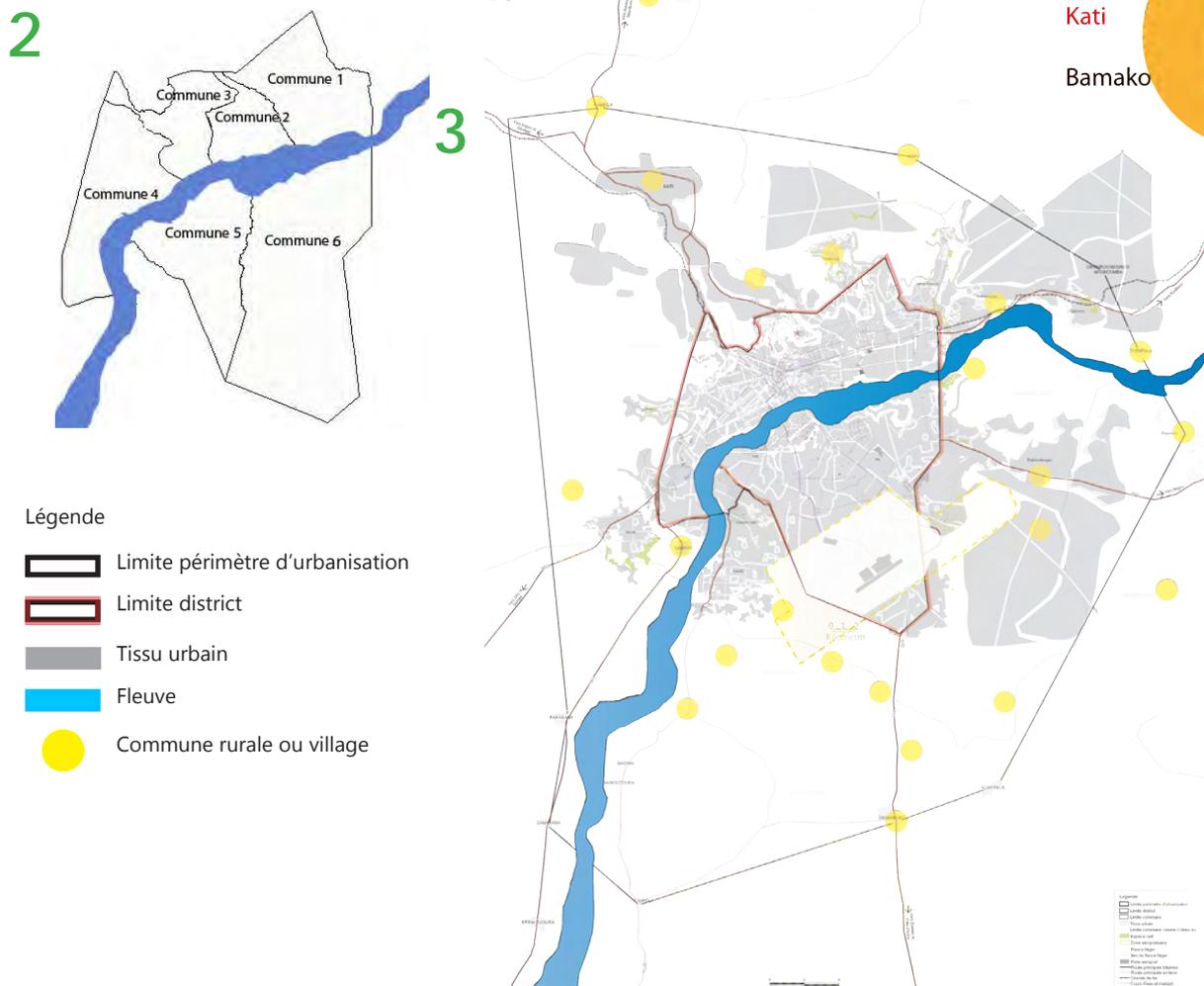
Ce périmètre comprend le District de Bamako composé de ses 6 communes, (26 750 ha) et les communes riveraines du District, appartenant au cercle de Kati (115 250 ha). Malgré les révisions de ce SDU, le périmètre n'a pas été questionné. Les réserves foncières des communes du District attribuées par le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

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

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

- (1) Les limites à l'échelle territoriale.
- (2) Les limites des 6 communes. carte SIG, avril 2011
- (3) L'aire urbaine de Bamako et le périmètre d'urbanisation.

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



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

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

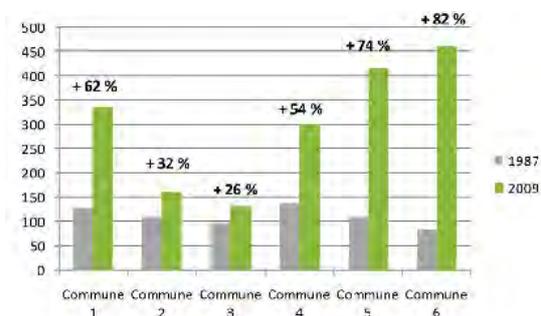
Lors du Forum Urbain de 2010, la question de l'accroissement de Bamako a été posée. Elaborer une stratégie d'aménagement du territoire devient incontournable pour les collectivités bamakoises. Il faut désormais arriver à mettre en oeuvre une stratégie globale, ainsi que le préconisent les partenaires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

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

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

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

Territoire	Nombre de communes	Nombre de communes administrées	Nombre d'habitants en 1987	Nombre d'habitants en 2009	Superficie (km ²)	Densité (hab/ha)
Commune I	9	4	28328	331407	3419	96
Commune II	10	2	109262	161806	1671	96
Commune III	29	2	95743	125872	2329	54
Commune IV	8	4	137412	300085	3738	80
Commune V	8	2	107583	414668	3953	105
Commune VI	10	4	82117	171209	3659	44
District de Bamako	68	22	609275	1809103	23181	78



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

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

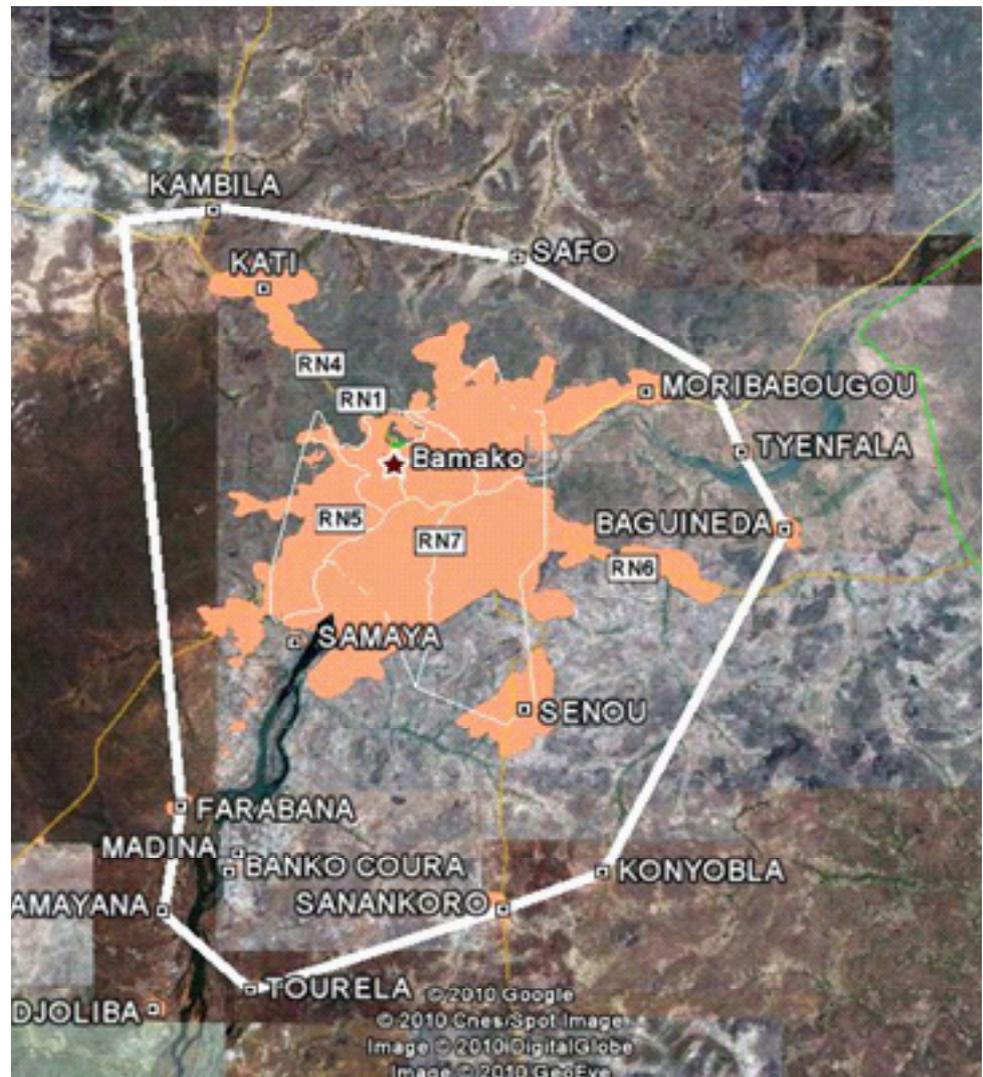


Photo aérienne du périmètre de Bamako. Source : Termes de référence de l'étude de recensement et d'évaluation des SDU de Bamako et environs. Périmètre d'urbanisation du District de Bamako fixé par l'ordonnance du 23 mars 1979.

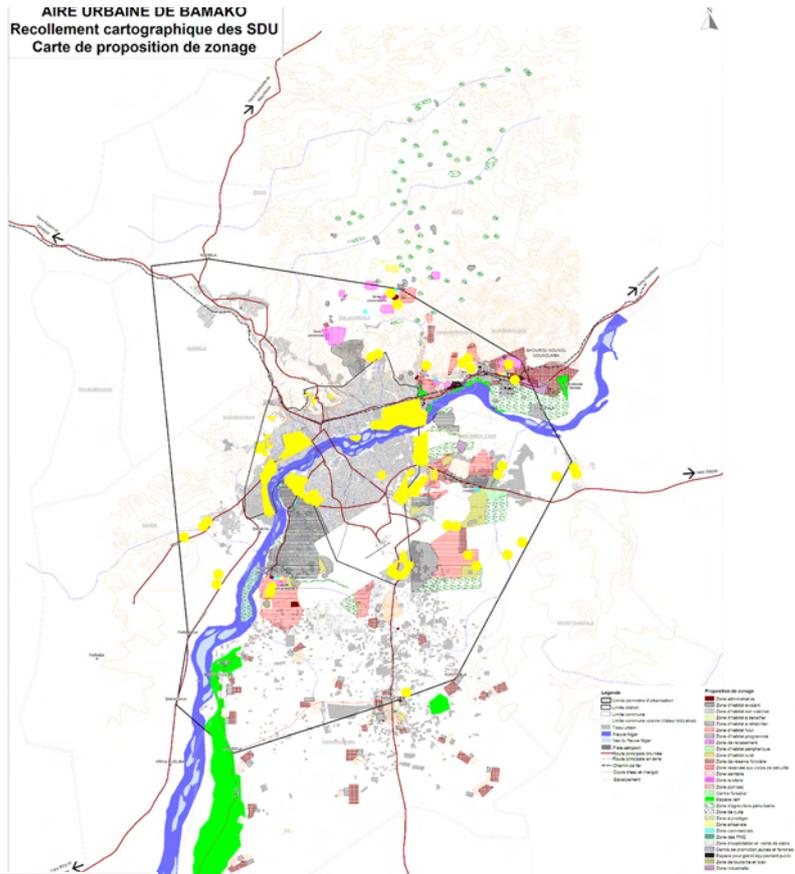


.....riveraines?

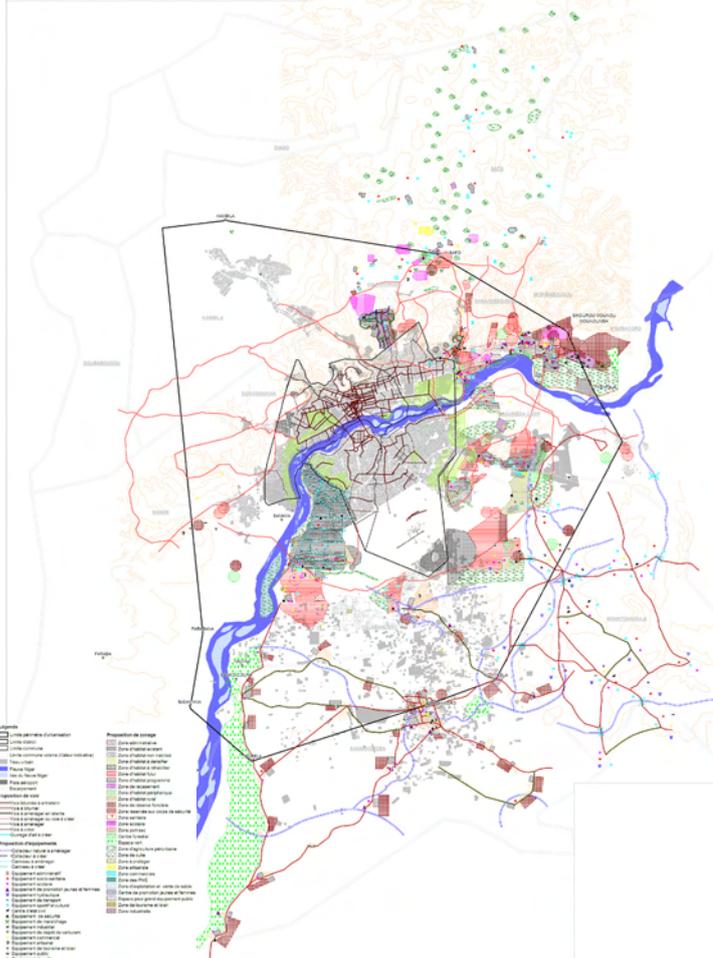
Conclusions de l'étude pour le recollement et l'évaluation des schémas directeurs d'urbanisme de Bamako et environs.

1. Une insuffisance d'approche territoriale globale pour comprendre et maîtriser les enjeux du développement urbain ;
2. Faiblesse des données de base sur les territoires et de ressources humaines compétentes au sein des communes concernées ;
3. Faiblesse dans la priorisation des enjeux et des actions ;
4. Un Manque de regards croisés des enjeux du territoire ;
5. Un Manque de vision prospective du territoire ;
6. Des Ecart entre les TDR et les propositions techniques et l'élaboration des SDU ;
7. des délais sont courts et contraignants
8. Le processus de concertation à travers les ateliers ne permet pas une bonne participation de la population.

AIRE URBAINE DE BAMAKO
Recollement cartographique des SDU
Carte de proposition de zonage



AIRE URBAINE DE BAMAKO
Recollement cartographique des SDU
Carte de synthèse des propositions



Grandes lignes du TDR du Futur SDU de Bamako avec la participation de la mairie du district:
 Améliorer la qualité de vie dans les villes par un meilleur cadre de vie;
 Renforcer les économies locales pour améliorer les capacités d'autofinancement des villes et lutter contre le sous-emploi et la pauvreté;
 Favoriser l'expression des diversités socioculturelles, le renforcement de la citoyenneté locale et l'affermissement des principes démocratiques;
 Améliorer la gestion des villes;
 Bamako, Capitale du Mali, un carrefour sous-régional naturel;
 Grand Bamako, une Métropole à vocation multipolaire;
 District de Bamako, une Zone urbaine centrale et rééquilibrée;
 Centre historique de Bamako, un Patrimoine de référence;
 l'aménagement des servitudes du fleuve Niger dans le District de Bamako;
 la libération et l'aménagement des servitudes des collecteurs naturels;
 la délocalisation des Camps militaires;
 la poursuite des Programmes de Construction de Logements Sociaux;
 la réalisation de Projets de création de Villes-lisières (nouvelles villes) en continuum du District de Bamako).

Aménager le territoire

/ Expansion de l'urbanisation de Bamako

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

»1892 : le Soudan devient colonie autonome du Sénégal et dépend directement de la métropole ; Kayes en est la capitale.

»1895 : Bamako devient chef-lieu de cercle.

»1898 : Bamako devient commune mixte sous l'autorité d'un Administrateur-Maire.

»1908 : la capitale est transférée de Kayes à Bamako (6 000 habitants).

»1920 : Bamako devient capitale officielle du Soudan Français.

»1955 : Bamako est érigé en commune de plein exercice.

»1956 : 1ère élection du Maire de la ville en la personne de Modibo Keita.

»1960 : Bamako devient capitale de la République du Mali suite à l'Indépendance.

»1977 : Bamako devient un district, circonscription administrative décentralisée assimilée à une région.

»1978 : création des six communes du District.

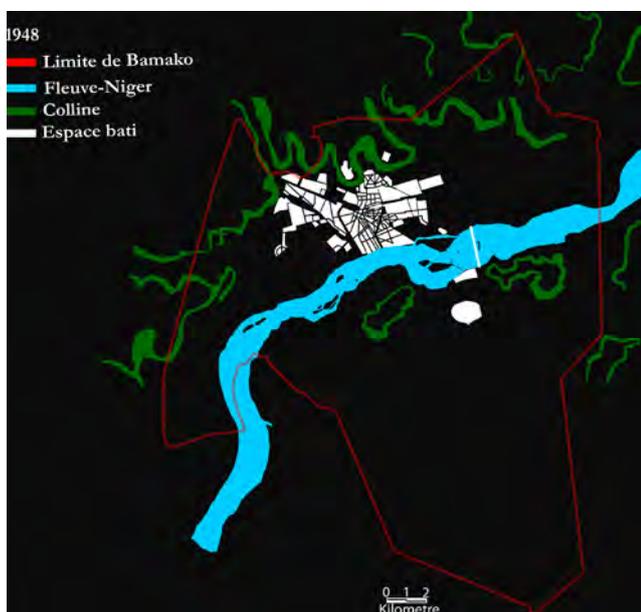
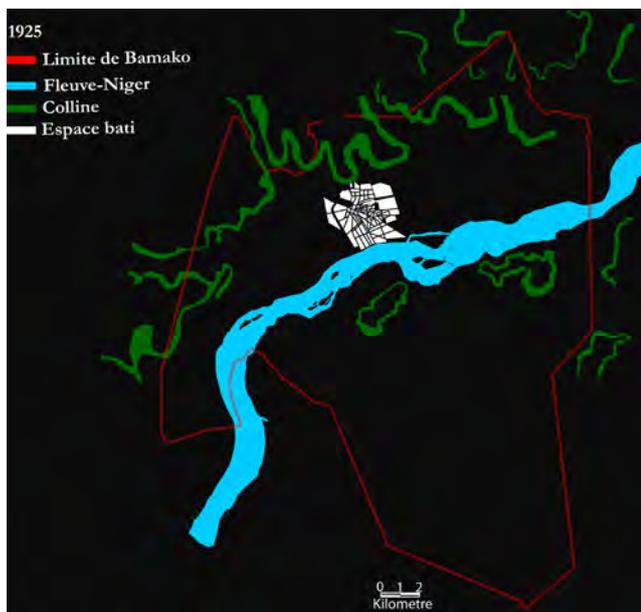
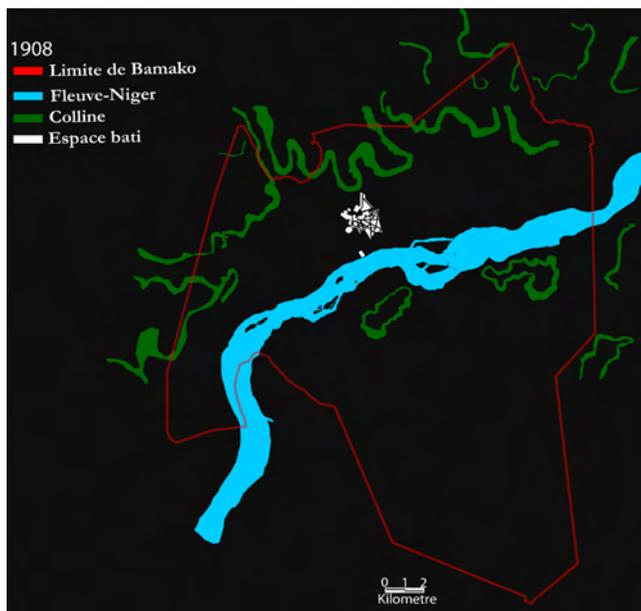
»1993: les lois de décentralisation accordent au District et aux communes le statut de collectivités décentralisées dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Le District dispose donc d'un statut particulier puisqu'il regroupe deux niveaux de collectivités sur un même territoire.

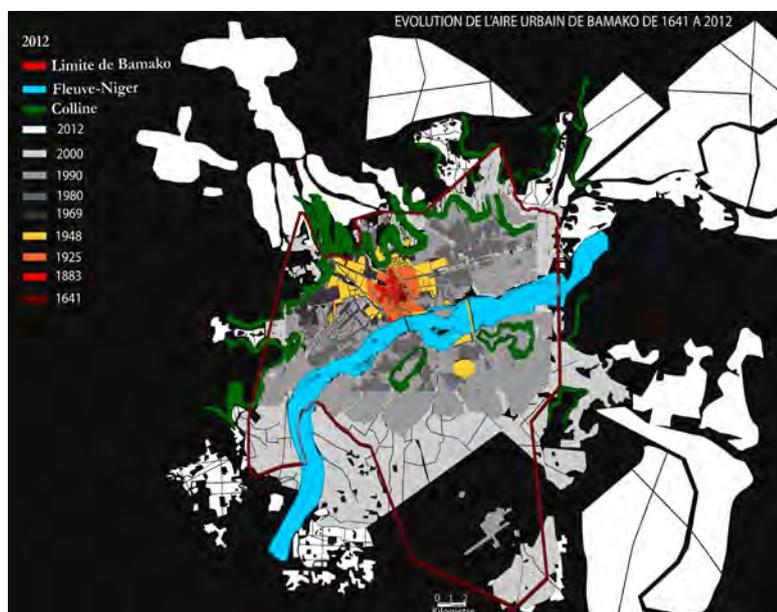
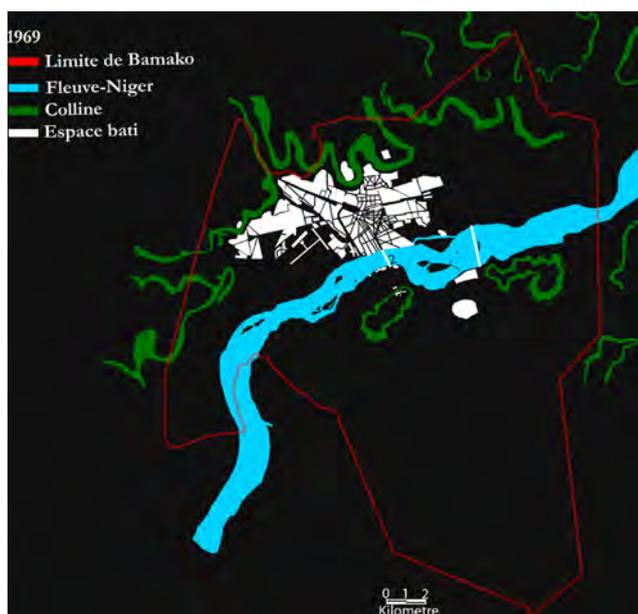
»2014: la procédure de révision du statut particulier du district de Bamako est d'actualité. Elle consiste à ériger Bamako en une seule commune dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

Année	Population	Densité
1883	800	20
1908	6 000	40
1918	10 000	36
1945	42 000	70
1960	130 000	80
1976	419 239	93
1987	658 275	101
1998	1 016 167	102
2009	1 809 106	76

Evolution de la population et de la densité de Bamako, source: Ateliers d'après les données du recensement de 2009.

Les cartes de ces deux pages sont tirées du mémoire l'étalement urbain de Bamako, Hamadou B.YALCOUYE, 2013









Une vision locale en phase avec les priorités de l'Etat

Démarche de la mairie du district.

Intention du Gouvernement sur le quinquennat du président de la république Ibrahim Bocar Keita (IBK).

Une vision locale en phase avec les priorités de l'Etat

/ Démarche de la mairie du district

1er forum du développement urbain de Bamako



l'atelier d'urbanisme sur les nouvelles centralités de la métropole de Bamako.

Présentation de la vision « Bamako à horizon 2030 » à AFRICITES



Ouverture de la cellule de préfiguration de l'agence d'urbanisme de la métropole de Bamako



Relance par le Ministère UPV de l'idée de la révision du schéma directeur d'urbanisme et environ



Délégation de la maîtrise d'ouvrage du SDU de Bamako et environ aux collectivités

Lancement de la concertation « Bamako ma ville demain » avec les scolaires et étudiants.



Mission préparatoire à l'atelier d'opérationnalisation de la vision Bamako 2030

Atelier d'opérationnalisation de la vision Bamako 2030



Lancement de l'étude du SDU de Bamako et environs

Commission d'organisation du Sommet Afrique-France à Bamako

2010

2011

2012

2013

Déc 2013

Jan 2014

Mar 2014

Avr 2014

Juin 2014

2014

A l'initiative du Maire du District de Bamako, et fortement soutenu par l'Agence Française de Développement, ce forum avait pour objectif d'ouvrir un espace de débat sur les enjeux urbains du territoire métropolitain en réunissant l'ensemble des acteurs concernés.

L'Atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine a permis de confirmer la volonté et le rôle central de la Mairie du District de Bamako dans la planification de son territoire.

La Mairie du District de Bamako a franchi une nouvelle étape dans sa politique de développement urbain en élaborant une vision politique de Bamako à l'horizon 2030 « Bamako 2030 : croissance et développement – imaginer des stratégies urbaines pour un avenir maîtrisé et partagé ». Présentée à Dakar lors du 6ème sommet d'Africités, elle a été enrichie par des experts africains, européens et l'ensemble des acteurs maliens.

Recensement des emplacements réservés pour les équipements publics dans le district de Bamako;
lancement de l'étude de faisabilité foncière des sites à enjeux de la vision Bamako 2030;
lancement du diagnostic du fonctionnement économique du grand marché (commerçants – transporteurs).

Nouvelle dynamique avec la création du Ministère de l'Urbanisme et de la politique de la ville.
Mutation de ce Ministère en Ministère de la décentralisation et de la ville suppose le renforcement des collectivités dans la gestion «ville».

La Mairie du District souhaite mener une grande sensibilisation et concertation avec la population de la métropole, à partir de cette vision, sur l'avenir de Bamako à l'horizon 2030, notamment auprès des jeunes, scolaires et étudiants au cours du premier semestre 2014, intitulé « Bamako 2030, Ma ville Demain ». La démarche participe de l'objectif de l'adhésion de la population qui sera responsable de la ville en 2030, aux orientations de développement urbain transcrites dans les documents d'urbanisme. Il s'agit, à travers les enfants, de préparer les citoyens de demain et de toucher les parents ainsi que l'ensemble de la population.

Les grandes idées des acteurs sur la ville et son environnement convergent. Des rencontres prometteuses de la base (commerçants, transporteurs) au sommet (ministères).
Des opportunités à l'horizon et un contexte favorable.

Prise de décision et validations des projets par le Premier Ministre **FIN JUIN**.
Vision: Bamako H2030+ la vision du président de la République.
Sensibilité au volet assainissement de la ville.
Faire un point sur les projets inscrits au budget spéciale d'investissement par Ministère.
Financement: l'état et les partenaires financiers

La vision politique de la ville se clarifie, se précise petit à petit. Les besoins des citoyens sont identifiés, ils sont mis à jour. La jeunesse est intégrée dans le processus pour qu'elle se reconnaisse dans le grand Bamako d'aujourd'hui et de demain.
Des experts motivés pour relever le défi.

Le volet prioritaire est celui des infrastructures (échéance limitée), principalement l'hébergement et le lieu de la rencontre.
hébergement :
A/ trouver les promoteurs pour réaliser de nouvelles infrastructures : hôtels 5 étoiles ou villas de haut standing
B / utiliser les infrastructures en chantier à terminer.
salle de conférence :
A/ construire une nouvelle salle de conférence de dimension internationale, B/ Rénover le CICB, C/ éventuellement les 2

Une vision locale en phase avec les priorités de l'Etat

/ Déclaration de Politique Général du Gouvernement Mara

« Bamako, notre capitale est la vitrine de notre pays. Nous allons la transformer en cinq ans à travers le plan de développement « Bamako 2030 »

travaux de voiries urbaines

Reboisement et intégration des

aires protégées existantes

Echangeur au carrefour RN6 3ème pont

Aménagement du territoire et des stratégies régionales en lien avec la politique de la ville

Autoroute 2X2 voies Bamako Ségou

Investissement d'au moins 400 milliards sur les berges

du fleuve Niger à Bamako

La section tour de l'Afrique-Yirimadjo sur la RN6

Réforme de la décentralisation à travers la régionalisation (un président par région) et le statut particulier du district de Bamako

plateformes logistiques et ports secs sur chaque corridor régional

Réhabilitation de la voie ferroviaire Dakar-Niger

Autoroute 2X2 voies Bamako Koulikoro
Modernisation aéro-port Bamako Séno

Intention du Gouvernement sur le quinquennat d'IBK

Complexe d'accueil touristique non loin de l'aéroport

Kouilouba : DANS LES COULISSSES

La réorganisation-renforcement des structures de planification de gestion du développement

En sortant de la salle du conseil, le chef de l'Etat a tenu à serrer la main de chacun des ministres comme pour leur confirmer que la mission était vraiment terminée

2 usines de traitement des déchets Ecole africaine des mines

Libération des servitudes

de cours d'eau

50 000 logements

5 stations d'épuration

10 dépôts de transit

La délocalisation des camps militaires

La construction d'équipement marchand

Amélioration de la mobilité

Imprimerie moderne Centrale hydroélectrique

3 décharges finales

Le Conseil des ministres s'est réuni à 10 heures dans la salle du conseil de la présidence de la République par vidéoconférence. Le chef de l'Etat a tenu son dernier Conseil des ministres au palais de la présidence à 10 heures. Le Conseil des ministres s'est déroulée sous une pluie battante au premier étage du bâtiment de la présidence.

obligés de changer continuellement de position au gré de la direction du vent.

Notre équipe de reportage baignait dans une ambiance peu festive. En regardant le monde qui nous entourait, nous étions tout le contraire des journalistes qui sont souvent comme chats et chiens avec la garde rapprochée des présidents de la République. Hier, rien de tout cela. La fin de transition aidant, les gardes du corps étaient étonnamment relaxes. Certains se sont même autorisés à commenter ces 18 mois de transition marqués par des hauts et des bas.

« Nous avons passé un quinquennat bien rempli. Certains se sont même autorisés à commenter ces 18 mois de transition marqués par des hauts et des bas. »

« Nous avons passé un quinquennat bien rempli. Certains se sont même autorisés à commenter ces 18 mois de transition marqués par des hauts et des bas. »

meilleurs buteurs, les meilleurs gardiens, les meilleurs défenseurs seront connus et récompensés. La causerie était animée, touchant à des sujets habituels hors de ce cercle : les tâches de l'administration, le mégalisme, les fêtes, les fêtes... Bref, les sujets qui nous intéressent avec une étonnante liberté.

Les conversations du ciel semblaient ramener tout le monde à la réserve habituelle. Nous nous sommes donc entrepris de poser une série de questions à l'adresse du président de la République par intermédiaire du président de la République.

« Vous êtes satisfait de la mission accomplie ? Avez-vous aucun regret ? Quelles sont vos impressions après ces 18 mois à la tête de la transition ? »

« Vous êtes satisfait de la mission accomplie ? Avez-vous aucun regret ? Quelles sont vos impressions après ces 18 mois à la tête de la transition ? »

« Vous êtes satisfait de la mission accomplie ? Avez-vous aucun regret ? Quelles sont vos impressions après ces 18 mois à la tête de la transition ? »

« Vous êtes satisfait de la mission accomplie ? Avez-vous aucun regret ? Quelles sont vos impressions après ces 18 mois à la tête de la transition ? »

« Vous êtes satisfait de la mission accomplie ? Avez-vous aucun regret ? Quelles sont vos impressions après ces 18 mois à la tête de la transition ? »

« Vous êtes satisfait de la mission accomplie ? Avez-vous aucun regret ? Quelles sont vos impressions après ces 18 mois à la tête de la transition ? »

« Vous êtes satisfait de la mission accomplie ? Avez-vous aucun regret ? Quelles sont vos impressions après ces 18 mois à la tête de la transition ? »

« Vous êtes satisfait de la mission accomplie ? Avez-vous aucun regret ? Quelles sont vos impressions après ces 18 mois à la tête de la transition ? »

toujours à la population que le ministre de l'Energie. Il dit avoir tout de regrette le déstabilisation aura pu être évitées dispositions prises en amont. Nous ne sommes pas à affronter ces problèmes tout le long de la transition.

« Que ça soit pour la séparation de la mission de planification des élections, ce qui s'est bien passé, mais il faut reconnaître qu'il y a eu des difficultés importantes aujourd'hui, c'est pour les acquis de la transition. »

« Que ça soit pour la séparation de la mission de planification des élections, ce qui s'est bien passé, mais il faut reconnaître qu'il y a eu des difficultés importantes aujourd'hui, c'est pour les acquis de la transition. »

« Que ça soit pour la séparation de la mission de planification des élections, ce qui s'est bien passé, mais il faut reconnaître qu'il y a eu des difficultés importantes aujourd'hui, c'est pour les acquis de la transition. »

« Que ça soit pour la séparation de la mission de planification des élections, ce qui s'est bien passé, mais il faut reconnaître qu'il y a eu des difficultés importantes aujourd'hui, c'est pour les acquis de la transition. »

« Que ça soit pour la séparation de la mission de planification des élections, ce qui s'est bien passé, mais il faut reconnaître qu'il y a eu des difficultés importantes aujourd'hui, c'est pour les acquis de la transition. »

« Que ça soit pour la séparation de la mission de planification des élections, ce qui s'est bien passé, mais il faut reconnaître qu'il y a eu des difficultés importantes aujourd'hui, c'est pour les acquis de la transition. »

« Que ça soit pour la séparation de la mission de planification des élections, ce qui s'est bien passé, mais il faut reconnaître qu'il y a eu des difficultés importantes aujourd'hui, c'est pour les acquis de la transition. »

« Que ça soit pour la séparation de la mission de planification des élections, ce qui s'est bien passé, mais il faut reconnaître qu'il y a eu des difficultés importantes aujourd'hui, c'est pour les acquis de la transition. »

AU CHAPITRE DES MESURES LEGISLATIVES

1) Sur présentation du ministre de la Justice, Garde des sceaux, le Conseil des ministres a adopté un projet d'ordonnance portant modification de la loi n°01-00 du 11 août 2001 portant sur le contrôle des drogues et des précurseurs.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.

Le Mali a été confronté au cours de ces dernières années à l'émergence du trafic international de drogues servant de support à la criminalité organisée.





■■■■■■■■■■ Vision Bamako Horizon 2030

Contexte de l'étude.

Synthèse de l'étude.

Régard critique sur les propositions «Bamako H 2030»

Vision Bamako Horizon 2030

Contexte de l'étude

Congestion de la ville, plan de circulation datant de 20 ans, changement de comportement par rapport à la gestion des déchets, problématique des ressources financières insuffisantes avec une fiscalité locale dont le recouvrement est insignifiant... , les défis à relever, dans le cadre du développement urbain de Bamako, sont énormes. Les voies et moyens pour endiguer les problèmes qui se posent au développement de la cité des trois caïmans restent à diagnostiquer et à définir.

Dans la droite ligne des orientations du forum du développement urbain de 2010 concernant l'axe stratégique du développement urbain, la mairie du District a organisé un atelier international de maîtrise d'oeuvre urbaine en juillet 2011, sur la problématique des nouvelles centralités de la métropole de Bamako. Trois équipes de 21 professionnels internationaux et maliens ont proposé une stratégie et des solutions d'aménagement sur trois sites pré-identifiés comme nouvelles centralités urbaines. Cet atelier d'urbanisme de très grande qualité a permis de confirmer la volonté et le rôle central du District de Bamako dans la planification de son territoire. Cette ébauche de stratégie urbaine, traitant de la question fondamentale des centralités, constitue une amorce pour un projet de développement de la ville de Bamako à moyen et long terme, qui doit être complétée pour préfigurer un projet de politique urbaine à l'échelle de la métropole.

La présente étude est réalisée dans le cadre de la préparation de la participation de Bamako au sommet Africités 2012. Le thème de cette édition qui se tiend à Dakar est « Construire l'Afrique à partir de ses territoires : quels défis pour les Collectivités locales Africaines ? ». Bamako y présentera une session spéciale afin d'exposer sa démarche urbaine et l'état de sa réflexion, en esquissant sa stratégie pour Bamako 2030.

Objectifs:
croissance
développement
imaginer des
stratégies urbaines pour un
avenir maîtrisé et partagé



Phasage de l'étude

REVUE DOCUMENTAIRE

centralisation et recollement des études et documents divers

LANCEMENT DU PROJET

- réunion officiels et politiques;
- réunion services techniques

RENCONTRES TECHNIQUES DANS UNE DEMARCHE CONCERTEE

- rencontres avec les maires des communes périurbaines à Dialakorodji et Kalabancoro
- rencontres diverses (ANGESEM, Cadastre, TRANSRAIL, DN Urbanisme et Habitat, -DN Domaines, DN Transports, Ordre de Urbanistes, EDM, ONU Habitat, ACI, DN Assainissement)

RAPPORT PROVISOIRE

- livraison du rapport provisoire
- présentation aux services techniques
- réunion technique avec les partenaires techniques à Paris en marge des 30 ans des Ateliers de Cergy-Pontoise
- présentation aux officiels et politiques

RAPPORT DEFINITIF

- rencontre avec différents acteurs économiques de la ville
- Sommet AFRICITES 2012 à Dakar

Echelle sous-régionale

Bamako est un carrefour naturel dans la sous région ouest africaine. Les grands projets routiers ou ferroviaires positionnent Bamako comme un point stratégique, un véritable HUB, appuyé par son nouveau projet d'aéroport, positionnant la capitale malienne à environ une heure d'avion des grandes capitales des pays frontaliers.

Bamako peut se prévaloir d'être un réel pôle d'excellence en matière de recherche, essentiellement liée à la santé. En effet, depuis l'époque coloniale, Bamako a abrité plusieurs équipements de recherche. Parmi eux, l'Institut d'Ophtalmologie Tropicale de l'Afrique (IOTA), créé dans les années 50, est encore de nos jours une référence en matière de maladies de l'œil. Le centre Mérieux a été inauguré en 2005 à Bamako. Il abrite un laboratoire très en pointe dans la sous région. Le centre de recherche et de lutte contre la Drépanocytose, financé par la fondation Pierre Fabre, a été inauguré en 2010 sur la route de Kati.

Le secteur industriel est également relativement développé sur Bamako et sa région. Plusieurs zones industrielles existent et d'autres sont en projet.

La mairie passe d'une gestion d'urgence à une approche Marketing et de développement intégré...



Vision Bamako Horizon 2030

Grand Bamako, echelle Metropolitaine

Harmoniser l'administration et le cadre légal urbain

Le Grand Bamako, regroupant l'intercommunalité de Bamako et de ses communes limitrophes, aura besoin d'une entité capable de le représenter face à l'Etat et autres partenaires techniques ou financiers.

La création d'une agence d'urbanisme s'impose comme une piste possible. Elle aurait en charge la réflexion urbaine et le suivi de la mise en oeuvre opérationnelle du Grand Bamako.



Renforcement de la mobilité

A l'échelle du Grand Bamako, la question de mobilité touche aux contournements routier et ferroviaire de la capitale.

La création de gares pour gros porteurs au débouché des trois corridors commerciaux permettra d'interdire l'entrée des poids lourds dans la ville.

Développement résidentiel

Le centre urbain doit être densifié, pour ralentir l'étalement et l'effet «tâche d'huile». La notion juridique de copropriété doit notamment évoluer pour accompagner cette densification nécessaire.

Développement économique

Le centre ville doit être aéré, notamment par le déplacement de certaines fonctions qui libérera du foncier. Certains grands équipements, déjà en projet ou en construction en limites du District, créeront de nouveaux pôles économiques, sur lesquels le développement de la ville devra s'appuyer.

Le développement de certaines villes en ceinture périurbaine permettrait de stabiliser la population et limiter l'engorgement du centre ville.

Equipements d'assainissement

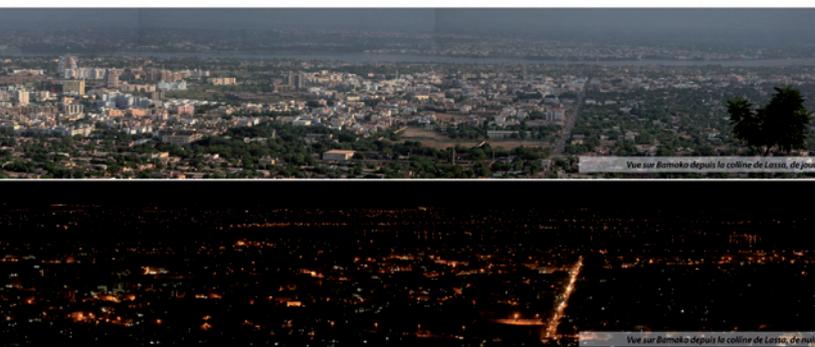
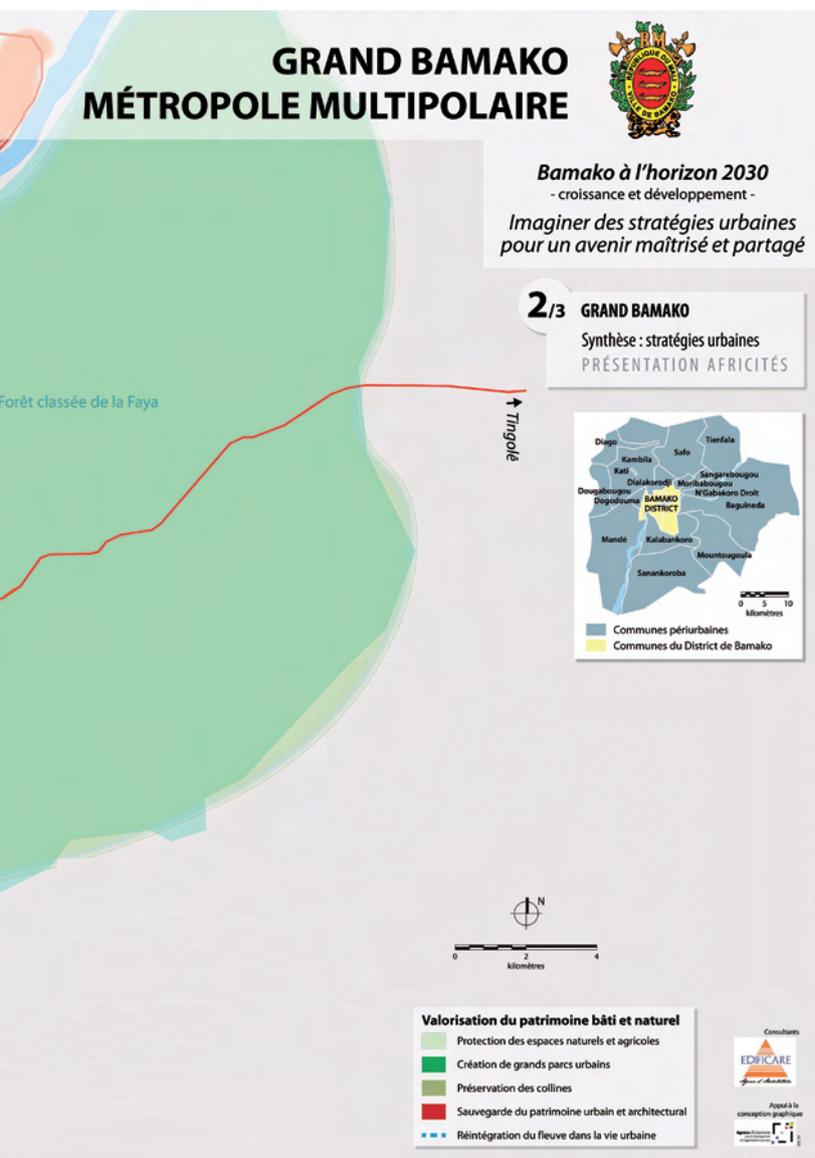
La gestion des déchets est un problème majeur qui doit être traité à l'échelle métropolitaine. Les dépôts finaux de traitement de déchets liquides et solides seront construits dans les communes limitrophes qui doivent tirer des bénéfices de ces installations vitales pour la ville de Bamako.

Valorisation du patrimoine naturel

Les espaces agricoles créent une ceinture verte autour de la ville de Bamako. Il est important de circonscrire ces zones et d'empêcher l'urbanisation de les englober.

Le fleuve et les collines doivent être protégés. Le Niger doit retrouver sa place dans la ville.

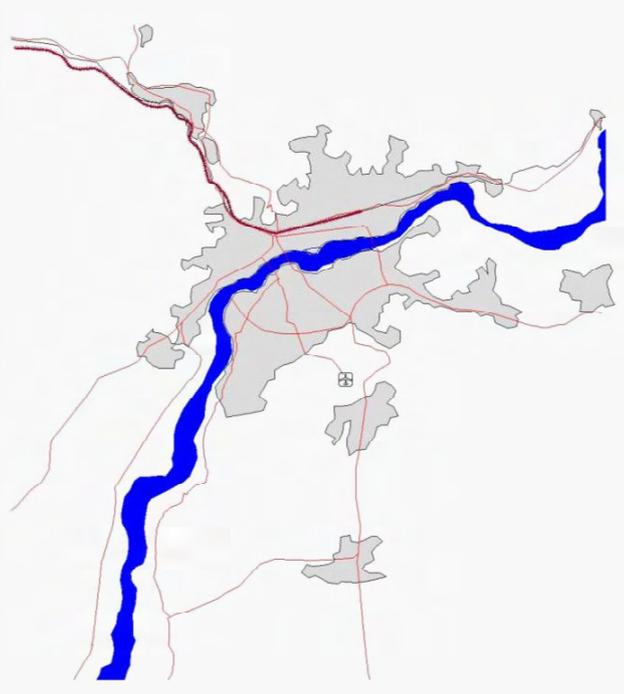
Les forêts classées qui entourent Bamako doivent être protégées et replantées.



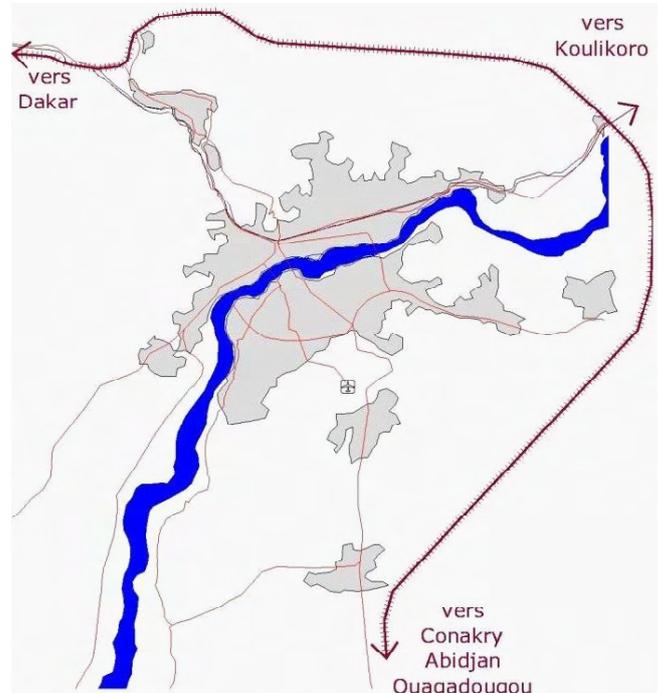
Vision Bamako Horizon 2030

Grand Bamako, echelle Metropolitaine

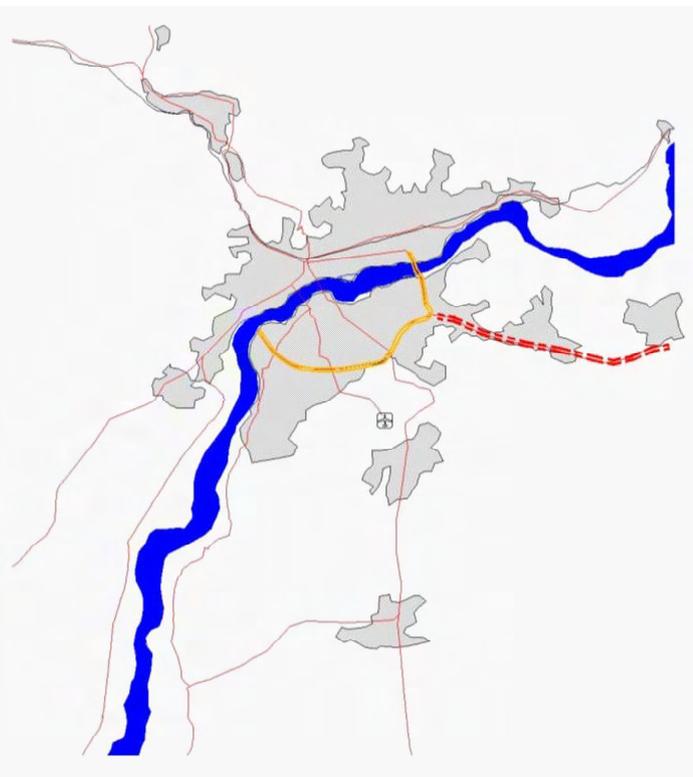
Eclatement de la carte de synthèse



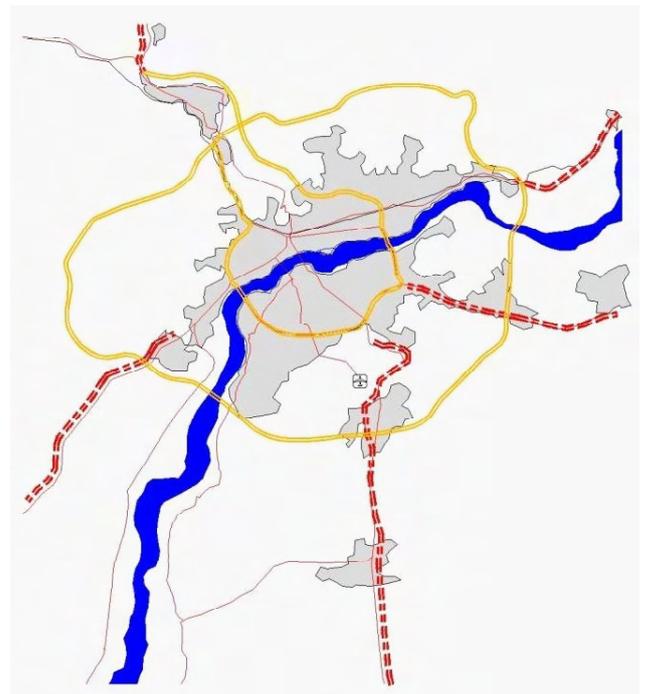
Aujourd'hui
ligne ferroviaire
au centre



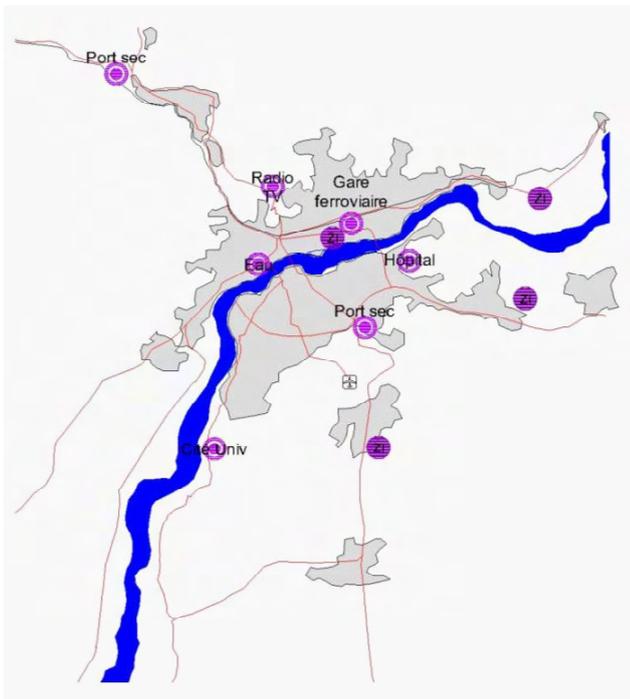
Stratégie 2030
connexions et
contournement



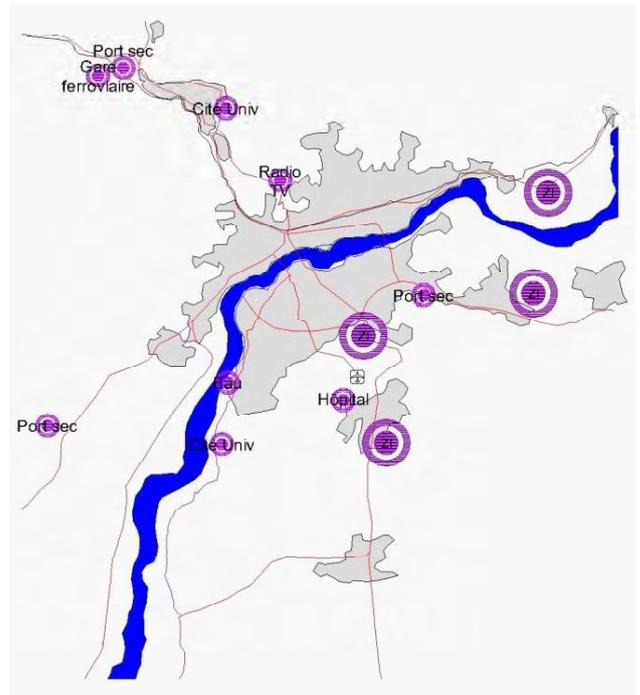
Aujourd'hui
boulevard de
contournement
Sud



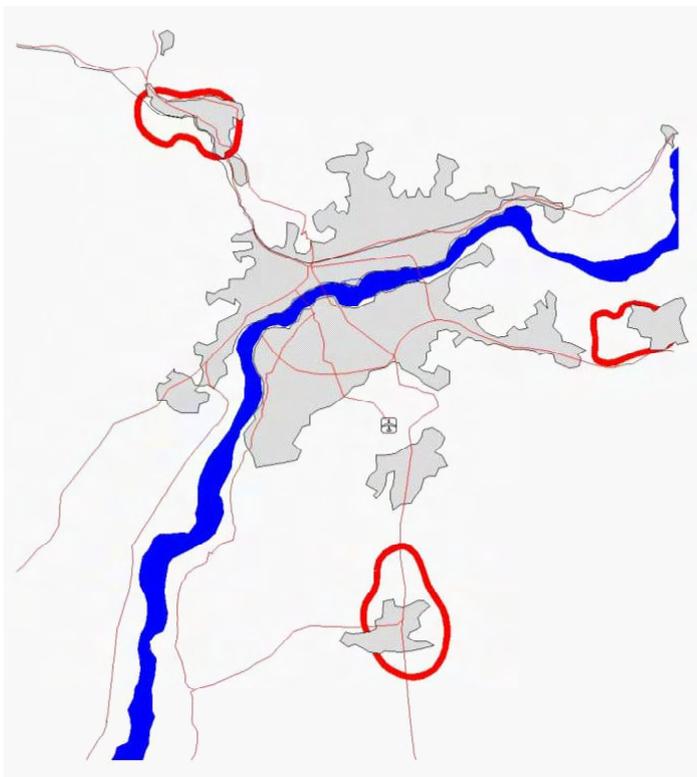
Stratégie 2030
contournement
routier



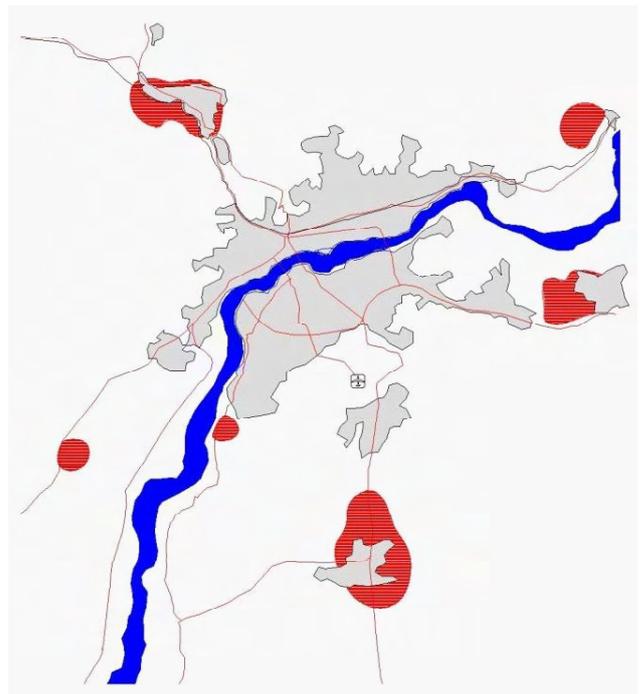
Aujourd'hui
grand équipement dans la
ville



Stratégie 2030
grands équipements métropolitains
en dehors de la ville



Aujourd'hui
ville en proximité



Stratégie 2030
développement harmonieux des
villes liées aux nouvelles activités

Vision Bamako Horizon 2030

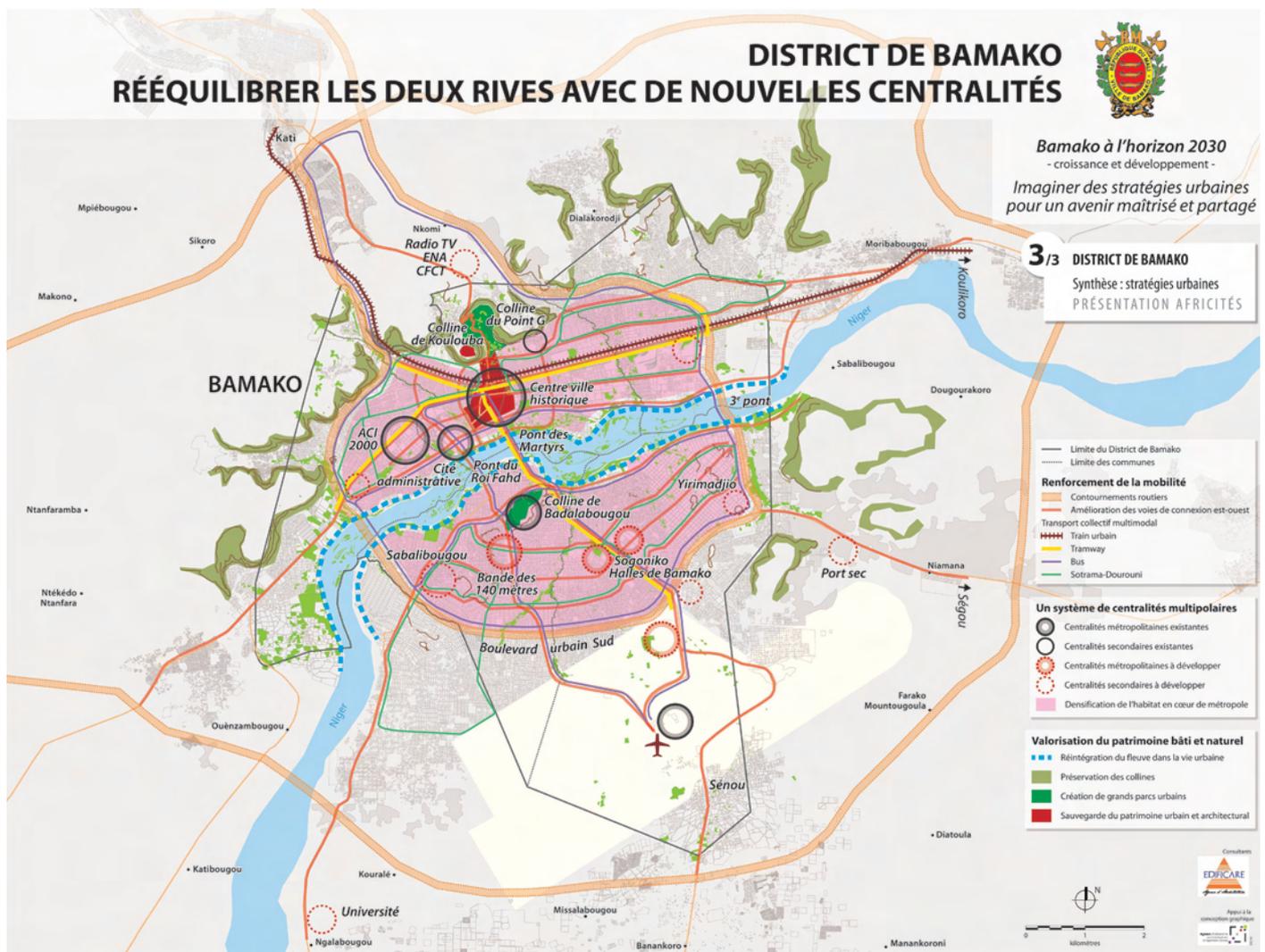
Echelle District, Rééquilibrer les Deux Rives avec de Nouvelles Centralités

Renforcement de la mobilité

Le système de transport au sein de l'agglomération doit être pensé comme un système multimodal alliant le futur réseau de tramway, la voie ferrée inter-urbaine, les bus, les sotramas et les taxis. Chaque type de transport doit se limiter à une utilité et une zone prédéfinie, tout en s'articulant autour de nouvelles centralités.

Un système de centralités multipolaires

Les ateliers de maîtrise d'oeuvre urbaine traitaient en 2011 de ce thème important pour le devenir de la capitale. Il est impératif de créer de nouvelles centralités, essentiellement en rive droite, pour rééquilibrer la ville et éviter que les bamakois de la rive droite traversent chaque jour le fleuve pour aller travailler, faire les achats ou accéder aux services publics.



Valorisation du patrimoine naturel

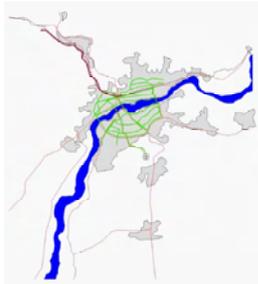
A l'échelle du coeur d'agglomération, le patrimoine naturel doit également être spécifiquement traité. Les collines et le fleuve doivent être protégés; d'autres parcs urbains comme le parc national du Mali devraient voir le jour dans d'autres quartiers de la ville.

Le fleuve pourrait par exemple être utilisé pour un nouveau système de transport collectif.

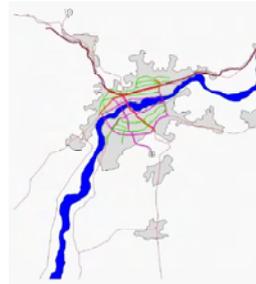
Valorisation du patrimoine bâti

Un secteur sauvegardé pourrait être délimité au coeur de la ville historique. C'est en effet autour du grand marché «Dabanani» que se trouvent la quasi totalité du patrimoine bâti qui mériterait d'être sauvegardé et protégé.

Eclatement de la carte de synthèse



Aujourd'hui
les sotrama



Stratégie 2030
transport collectif
structuré et multi-
modal



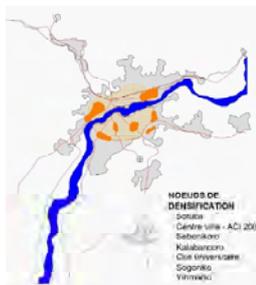
Aujourd'hui
un seul centre



Stratégie 2030
nouvelles centra-
lités



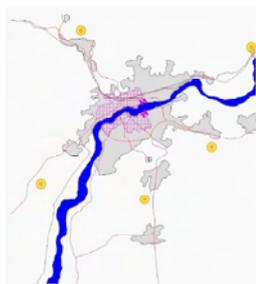
Aujourd'hui
étalement urbain
sans limite



Stratégie 2030
densification de
l'habitat lié aux
nouvelles centra-
lités



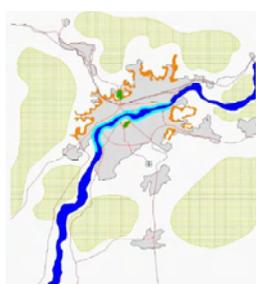
Aujourd'hui
dépôts d'ordures
anarchiques sys-
tème individuel
d'assainissement



Stratégie 2030
structuration mé-
tropolitaine de la
gestion des déchets



Aujourd'hui
ville dos au fleuve
et collines

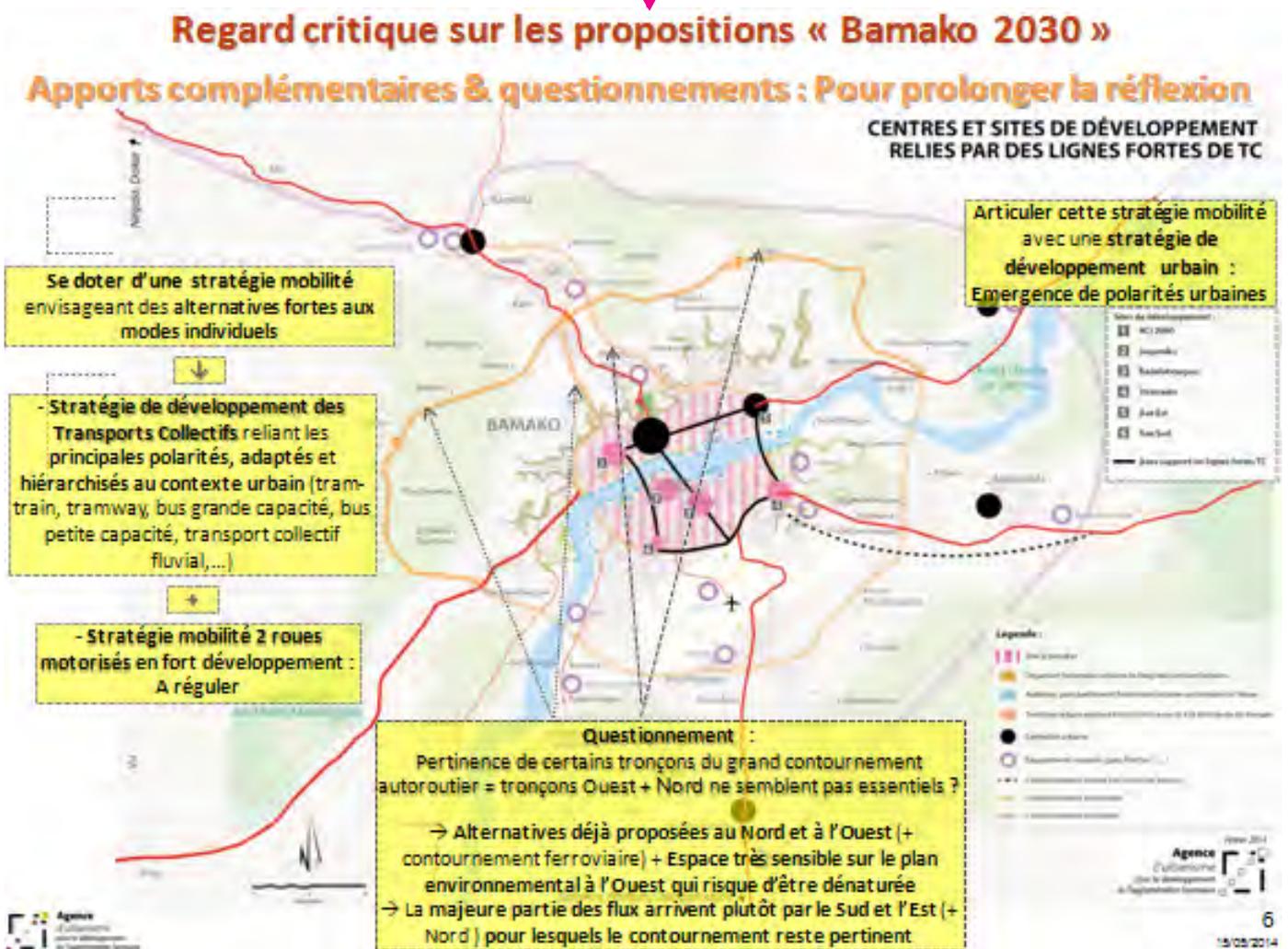


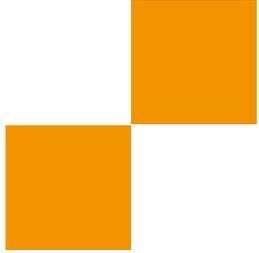
Stratégie 2030
Préservation des
espaces naturels
et intégration du
fleuve dans la vie
urbaine

Aux abords du fleuve Niger :

- A l'aval (rive droite), en lien avec la mise en service du 3ème pont qui rend accessible un territoire jusqu'alors enclavé,
- A l'aval (rive gauche), dans le 'coude' du fleuve ... sous réserve de la mise en place d'un mode de transport collectif (tram-train empruntant l'ex voie ferrée) assurant une bonne connexion au centre-ville historique,
- A l'aval (rive droite), dans le coude du fleuve, en lien avec la centralité urbaine Baguinéda,
- A l'amont (rive gauche), en lien avec Ouènzambougou,
- A l'amont (rive droite), en lien avec la Cité Universitaire.

Un tel développement reste délicat à opérer puisqu'il croise un enjeu sociétal & environnemental majeur ; celui de valoriser les abords du fleuve Niger, et par extension le fleuve lui-même, dans une perspective d'usages publics (promenade, équipements sportifs,...) accessibles à l'ensemble des bamakois = réinscrire au cœur des politiques publiques ce patrimoine environnemental aujourd'hui mésestimé.
= LIEN AVEC 2







Impacts des acteurs privés

Les acteurs privés sur la ville.

Impacts des acteurs privés

/ Les acteurs privés sur la ville

Agence de Cession immobilière(ACI) :

L'état du Mali après avoir initié le premier projet urbain du Mali en novembre 1979 et le deuxième projet urbain en juillet 1986 dont les objectifs furent non atteints , créa l'Agence de Cession Immobilières (ACI) en partenariat avec la banque mondiale pour assurer le recouvrement des coûts de viabilisation indispensable à la poursuite de telles opérations. Sa mission principale est la vente aux enchères de parcelles viabilisées.

Capital ACI: 50 000 000FCFA

Etat: 50%

Mairie du District: 49,8%

Groupe privé: 0,2%

Projets:

Aménagement de 11 lotissements depuis sa création

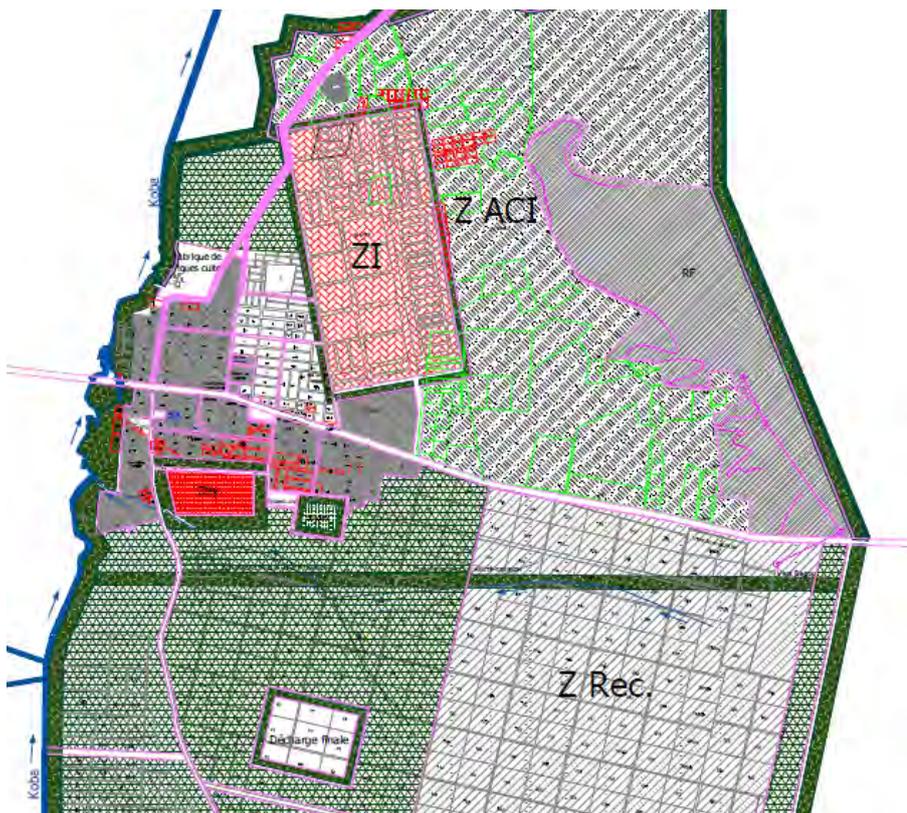
Lotissement de quartier et de ville actuellement en cours

600 hectares à PK 25, 9300 lots destinés à l'habitat pour au moins 74400 habitants.

130Km de voiries aménagées

19 Km de canalisation d'eau

200 Km de ligne électrique



grands équipements structurants:
Centre commercial moderne de Bamako;
Hôtel «5 étoiles» au quartier ACI2000.



Faya Immobilière S.A.

Les autres acteurs du territoire:
les administrations de mission: AGETIPE, AGEROUTE, AGETIER.

Les services etatiques privés: EDM sa, SOTELMA Malitel sa. et les associations et GIE.

FAYA IMMOBILIERE

sa

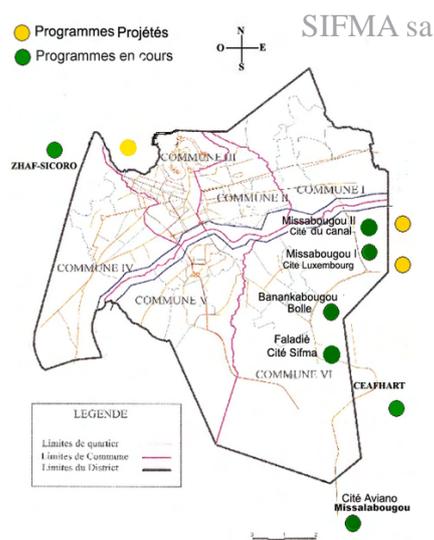
Quelques initiatives de maison d'usage résidentiel sur plusieurs niveaux (r+4)



Faya Immobilière S.A.

Société Immobilière et Foncière du Mali (SIFMA sa)

La SIFMA sa a été créée le 28 Octobre 2002 suivant agrément n°021-2002/PI/CNPI-GU par des actionnaires ayant servis dans des grandes sociétés et cabinet d'études de contrôle et de surveillance de travaux immobiliers et fonciers avec une solide expérience (12 ans). Cette création est intervenue dans le cadre de la mise en oeuvre de la nouvelle politique de l'habitat (SNL et PNL) initiée par les autorités maliennes pour doter le plus grand nombre de maliens de logements décents d'une part, et dans la perspective de capitaliser l'expérience acquise au fil des années d'autre part.

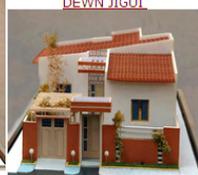
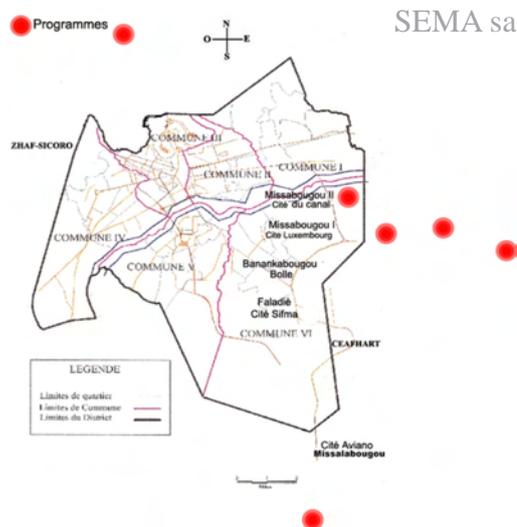


Projet de ville nouvelle!

Le Centre d'affaires d'habitats résidentiels et de tourisme sis à Bamako est (CEAFHART) sur 150 hectares

La Zone d'Habitat et d'affaires (ZHAF) Bamako ouest sur environ 400 hectares

La Zone d'affaires, habitat et de tourisme de Kolimagni (ZAFKTO) sur 250 hectares.



Société d'Équipement du Mali (SEMA sa)

Date de création Avril 1961

Capital: 1 000 020 000 FCFA

Chambre de commerce du Mali: 2,90%

Privés: 77,10%

Missions:

1. La construction de logement sociaux, économiques, moyens et hauts standing;
2. La viabilisation de terrain;
3. La vente de parcelle viabilisée;
4. La vente de logements réalisés par la SEMA sa;
5. La réalisation de logement et ou la viabilisation des terrains appartenant à des tiers;

Tableau des reserves foncières

Site	Référence	Superficie
KATI MISSION	41	1ha 60a 44ca
DIATOUA	617	5ha
DIATOUA	572	5ha
DIATOUA	544	5ha
DIATOUA	82	5ha
DIATOUA	714	5ha
DIATOUA	715	5ha
KAYES aéroport	TF 4076	4ha 77a 13ca
DIALAKOROBA	255bis	8ha
NTABAKORO	77/5	5ha 00a 00ca
BACODJIKORONI 2	TF 899/CV	3ha 28a 43ca
BACODJIKORONI 2	TF 898/CV	0ha 83a 01ca
DOUGOURAKORO	34bis/ 1 à 26	26ha
KATI	586-1	3ha 45a 50ca
KATI	617-1	3ha 09a 00ca
KATI	606-1	2ha 49a 00ca

Site	Référence	Superficie
DIALAKOROBOUGOU	TF 16055	9ha 15a 01ca
DIALAKOROBOUGOU	TF 16056	9ha 17a 39ca
KATI KOKO	Tf 19277	8ha 45a 73ca
KATI KOKO	Tf 19278	9ha 83a 08ca
YIRIMADIO 2 suite	Tf 18370	2ha 50a
YIRIMADIO	TF 6630	1ha 01a 26ca
SABALIBOUGOU	TF 13592	5 ha 25a 82ca
SANANKOROBA	TP* 3218	2ha 35a 69ca
SANANKOROBA	TP 3219	2ha 35a 69ca
SANANKOROBA	TP 4482	1 ha 11a 20ca
SANANKOROBA	TP 4478	1ha 9ha 8ca
SANANKOROBA	TP 4479	1ha 8a 84ca
ACI 2000	-	1 ha
NTABAKORO	20095	5 ha 60 a 95 ca
NTABAKORO	269	10 ha
NTABAKORO	14531	4 ha 99 a 99 ca

Tableau des réalisations

Programmes immobiliers	Logements	Terrains	Années	Montant (FCFA)
Badala I et II	218		1964	194 000 000
Badala III	182		1968	274 000 000
Badala IV (Gexco)	430		1970 -1983	2 650 000 000
Faladié 1 ^{ère} Opération	465		1983 -1987	4 000 000 000
Faladié Extension	1010		1986-2000	8 000 000 000
Banankabougou	152	144	1997-2000	1 831 788 724
koulikoro	42		1995	336 000 000
Kayes	8	182	1994	307 727 000
Koulikoro		132		48 000 000
Sebenikoro I	130		2000-2002	835 368 207
Sebenikoro II	102		2002-2003	883 986 472
Cité El Farako	167		2002-2004	3 024 000 000
BACO DJICORONI	125	135	2002-2008	4 453 104 024
MISSABOUGOU	189		2003-2007	1 471 862 591
YIRIMADIO (Programme conjoint Etat malien / SEMA)	330		2006-2007	5 058 071 242
SAME NORD (Programme conjoint Etat malien / SEMA)	76		2006-2007	1 255 546 493
BOLLE I	93		2005-2007	1 710 122 450
TOTAL GÉNÉRAL	3 719	593		36 333 577 203

Tableau des investissements en cours de réalisation

Programmes immobiliers	Logements	Terrains	Années	Montant
SEBENIKORO III	50		2007-2012	1 013 408 635
Cité Yeleen Yirimadio SEMA	161		2006-2012	1 764 294 798
YIRIMADIO EXTENSION	91		2008-2009	950 000 000
BOLLE II	324		2009-2012	17 000 000 000
Cité NYETAA	26		2012-2013	350 000 000
Dialakorobougou	114		2010-2013	955 220 463
TOTAL GENERAL	766			20 727 703 633

Projet au niveau des berges sur la rive droite à côté du Villa-soudan le long de route en face du palais de la culture.

Le site est cédé par la SEMA sa aux particuliers. Projet en vue: immeuble de bureau et d'appartement

Impacts des acteurs privés

/ Les acteurs privés sur la ville

l'Agence pour l'Aménagement et la Gestion des Zones Industrielles par abréviation « AZI SA »

a été créée le 19 mai 2000 avec dix millions de francs CFA de capital social.

AZI - MISSIONS

L'AZI a plusieurs missions que sont : l'identification, la délimitation et le bornage des terrains à vocation industrielles, l'aménagement et la réhabilitation pour le compte de l'Etat et des Collectivités Territoriales décentralisés, la construction de bâtiments pour le compte des promoteurs industrielles, l'aménagement et la gestion d'espace et d'équipements marchands pour les artisans, les petits métiers, les parcs et foires d'exposition.

Mission d'aménagement,

Mission de gestionnaire,

Mission spécifique de mobilisation des ressources financières.

Le capital social de l'AZI-SA est reparti comme suit :

l'Etat du Mali 40%

l'Association des Municipales du Mali 20% des parts

la Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali (CCIM) 15%

le Conseil National du Patronat du Mali (CNPM) 15%

l'Ordre des Ingénieurs - Conseils du Mali (OIGM) 5%

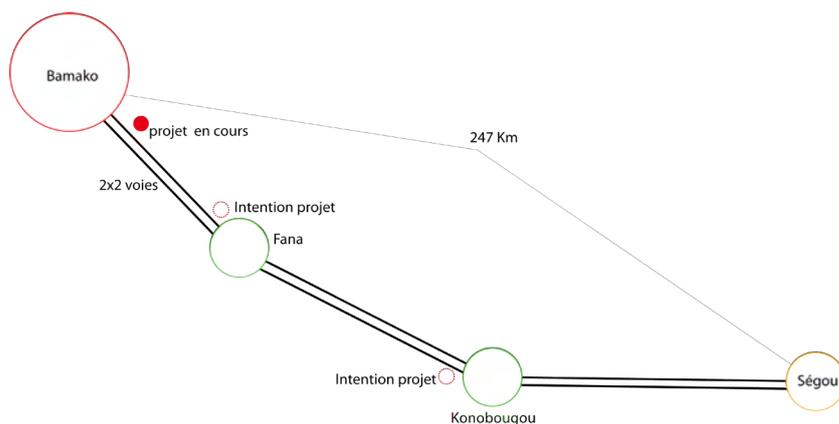
l'Ordre des Géomètres - Experts du Mali (OGEM) 5%



Source: Urbatec

Association des Promoteurs Immobiliers du Mali (APIM)

Objectif: créer des projets de ville nouvelle aux environs de Bamako et dans les régions de Kays et Sikasso. La création de ces villes seront accompagnées de pôle industriel commercial agropastoral. la ville générera des besoins et de l'emploi qui seront absorbés par des pôles économiques. A cheval entre le rural et l'urbain, la qualité de vie sera meilleur en plus des équipements de proximités.



Projet en cours:

Dialakorobougou 25 km de Bamako.

L'achèvement des travaux de construction de la RN6 (2x2 voies) et du 3ème pont déjà ouvert offriront aux habitants de l'EST de la capitale un raccourci .

Composantes du programme sur 37 ha.

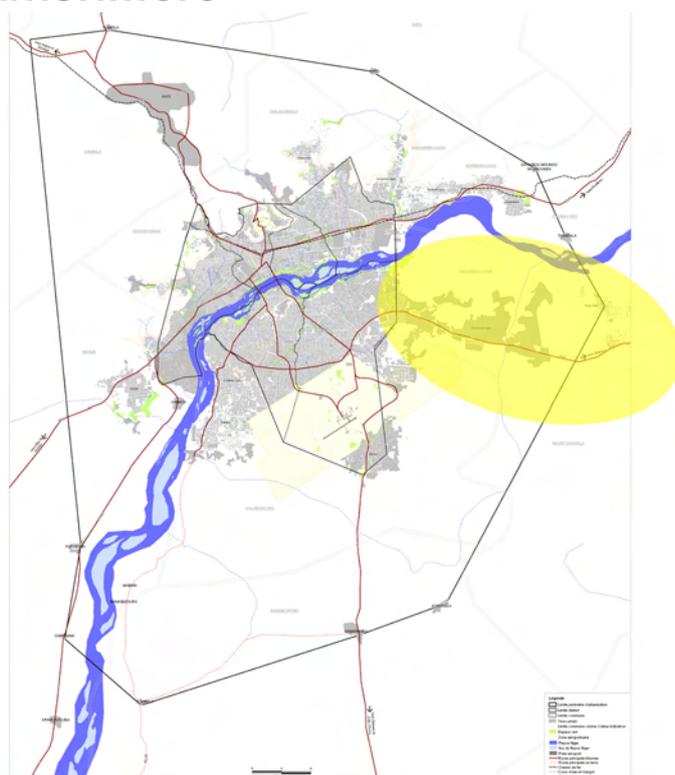
500 logements (F3) bâtie sur une superficie de 200 m²

500 logements (F4) bâtie sur une superficie de 250 m²

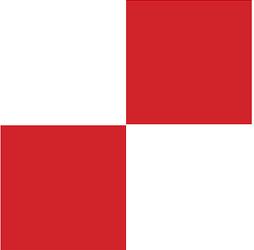
50 logements F5/F6 bâtie sur une superficie de 300 m²

Outre ces logements, il est prévu la construction d'un hyper centre commercial, des hôtels de hauts standings, d'une polyclinique avec toutes les spécialités de la médecine, des écoles, des lieux de loisir et de tourisme.

/ Carte: zone potentielle pour la majorité des projets d'acteurs immobiliers



 Zone d'extention N°1
Agences immobilières





Portrait urbain de Bamako

Grande période de projets et réalisations.
Données socioéconomiques.
Le paysage de la ville.

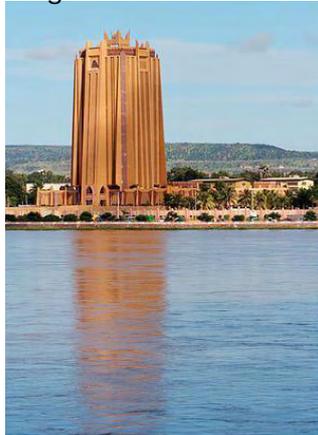
Portrait urbain de Bamako

/ Grandes périodes de projets et réalisations

Années 80

l'Aéroport, laBCAO, et l'hôtel de l'Amitié restent encore les grands équipements de la ville.

Siège BCEAO Mali



Source: http://www.kamit.jp/27_mali/bceao

Hôtel de l'amitié



Source: <http://www.holidaycheck.it/>



Carte de situation des projets dans la ville

Aéroport de Bamako-sénou



Source: <http://www.malijet.com/>

Pont N°2 (roi Fadh)



Source: <http://www.ina.fr/>



Source: <http://imalbum.aufeminin.com>

Années 90

Le pont roi Fadh, les avenues, monuments (tour d'Afrique, monument de l'Indépendance, colombe de la paix...) sont des points de repères.



Source: <http://news.abamako.com/>



Source: <http://agirard.free.fr/>



Boulevard de l'indépendance

l'Hôpital du Mali, rive droite



Source: <http://2.bp.blogspot.com/>

Cité administrative



Source: bamada.net

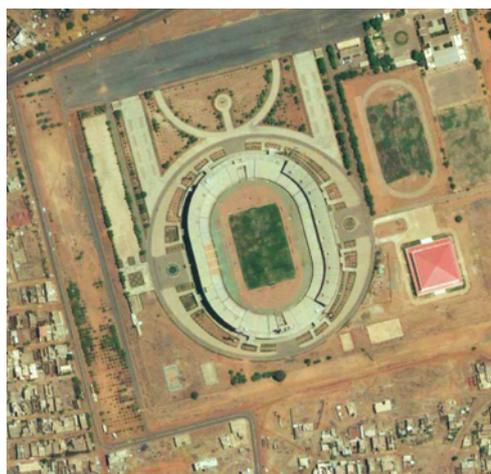
Parc national



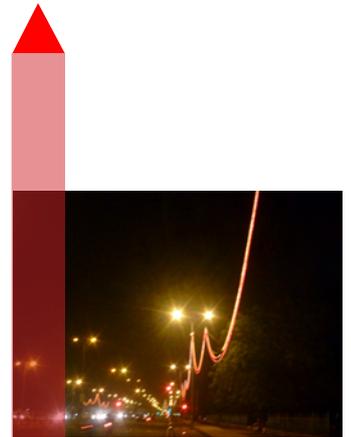
Logements sociaux



Stade 26 mars rive droite



Source: <http://www.jeuneairique.com/>

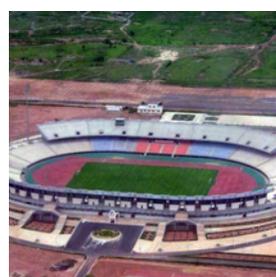


Cinquenaire du Mali «independant»

Années 2010



Années 2000



CAN 2002 , Sommet Afrique France
2005 Avenue du Mali, Place CAN, Stade du 26 mars, embellissements, corniche, agrandissement du CICB

Portrait urbain de Bamako

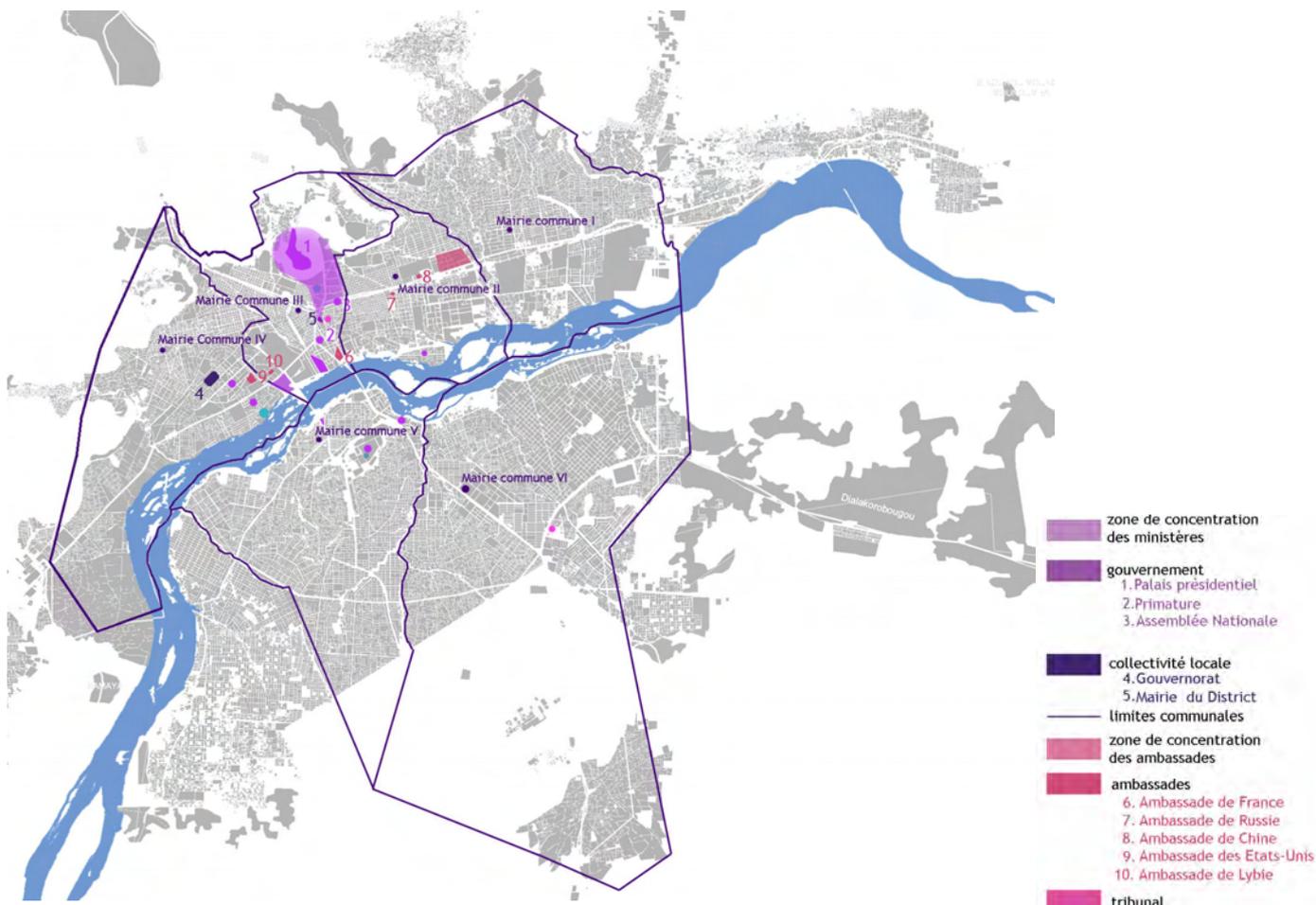
/ Données Socio-économiques

Superficie : 267 km².
Nombre d'habitants du District : 1 809 106 (2009), soit 12,5% de la population totale du Mali.
Nombre d'habitants de l'agglomération : 2 250 000 (2009).
Densité de population : environ 76 habitants par ha (2010).
Taux d'accroissement de la population : 5,4%, 6ème plus élevé du monde.
Part du secteur primaire, secondaire et tertiaire (2006) : 6%, 20%, 80%.
Part de l'emploi informel : 80%.
80% des entreprises industrielles du Mali (2006).
75% des importations et 10% des exportations du pays.

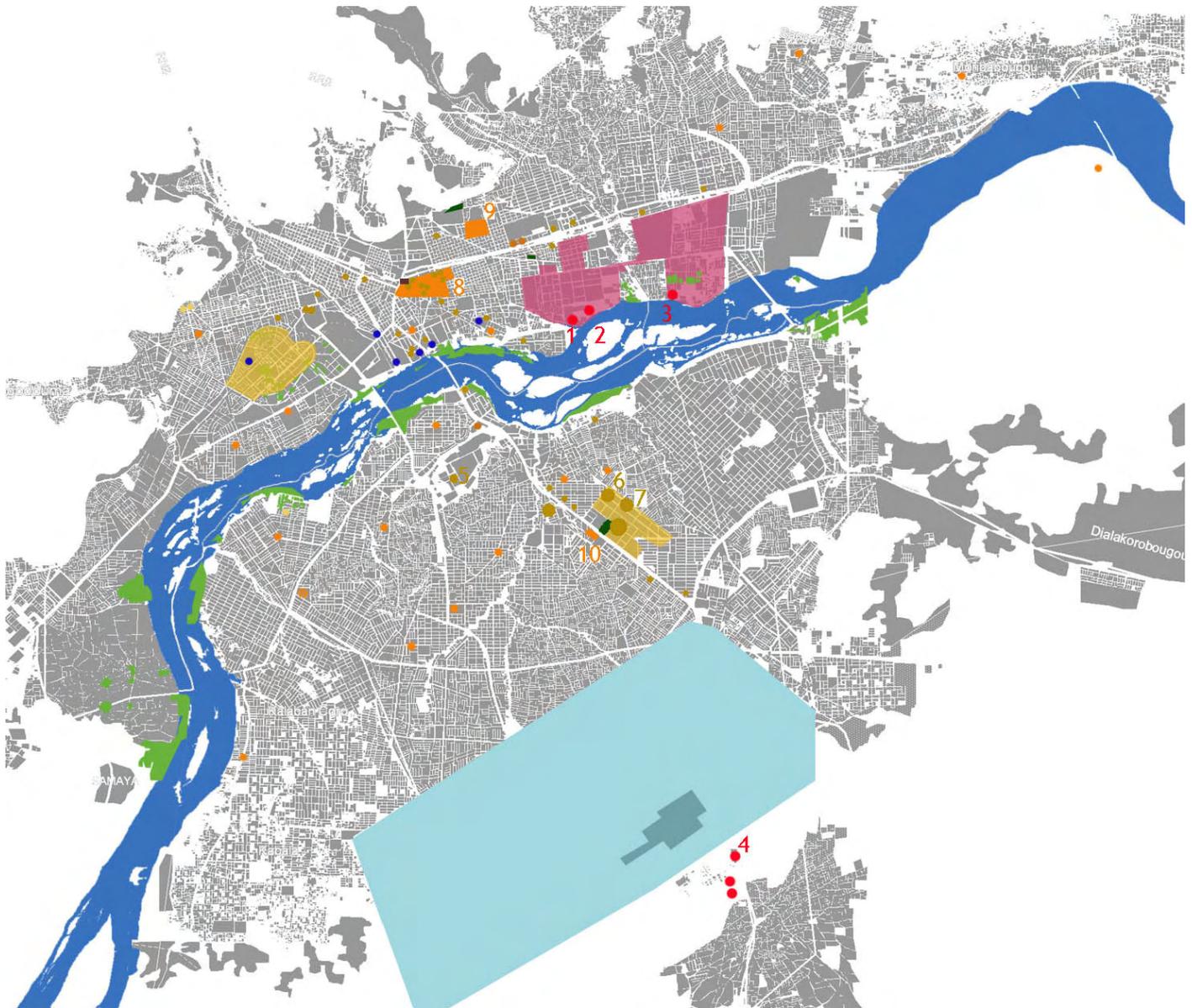
43% des bamakois a moins de 15 ans.
Taux d'accès à la santé (personnes vivant à moins d'1/2 heure d'un service de santé) : 77%.
Taux d'accès à l'éducation (enfants 7-12 ans vivant à moins d'1/2 heure de l'école) : 80%.
Taux d'accès à l'eau potable : 74%.
Taux de couverture de la population en électricité : 67%.
Taux de raccordement au réseau d'assainissement : 33%.

/ Cartes thématiques

Des fonctions administratives concentrées sur la gauche



Répartition des activités primaires, secondaires et tertiaires



Secteur primaire

■ maraîchage

Secteur secondaire

■ zone industrielle

■ usine

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

Secteur tertiaire

■ concentration d'entreprises

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

■ marché

- 8. Grand Marché
- 9. Médine
- 10. Halles de Bamako

● supermarché

● établissement financier

Lieux de transport

■ gare routière

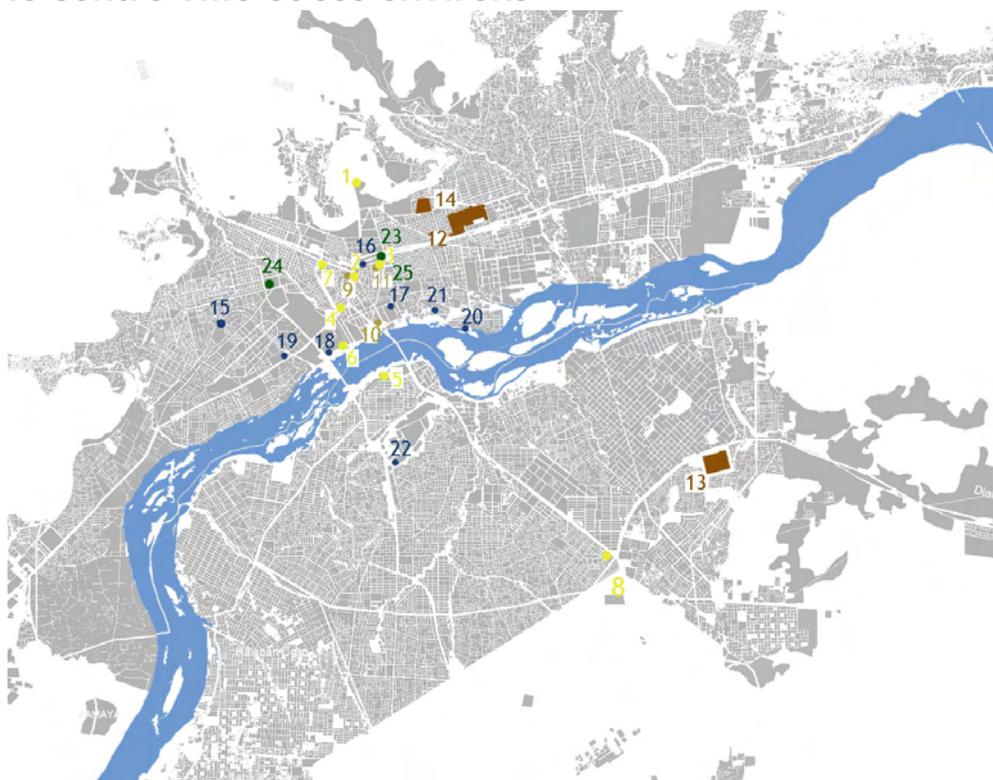
■ gare ferroviaire

■ zone aéroportuaire

— piste aéroport

Portrait urbain de Bamako

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



- 2. Musée de Bamako
- 3. Institut National des Arts
- 4. Institut Français
- 5. Palais de la Culture
- 6. CICB Centre International de Conférence de Bamako
- 7. Cinéma Babemba
- 8. Espace Blonba

Activités artisanales et de loisir

- 9. Carrefour des Jeunes
- 10. Maisons des Jeunes
- 11. Maison des Artisans

Equipements sportifs

- 12. Hippodrome
- 13. Stade du 26 mars
- 14. Stade Modibo Keita

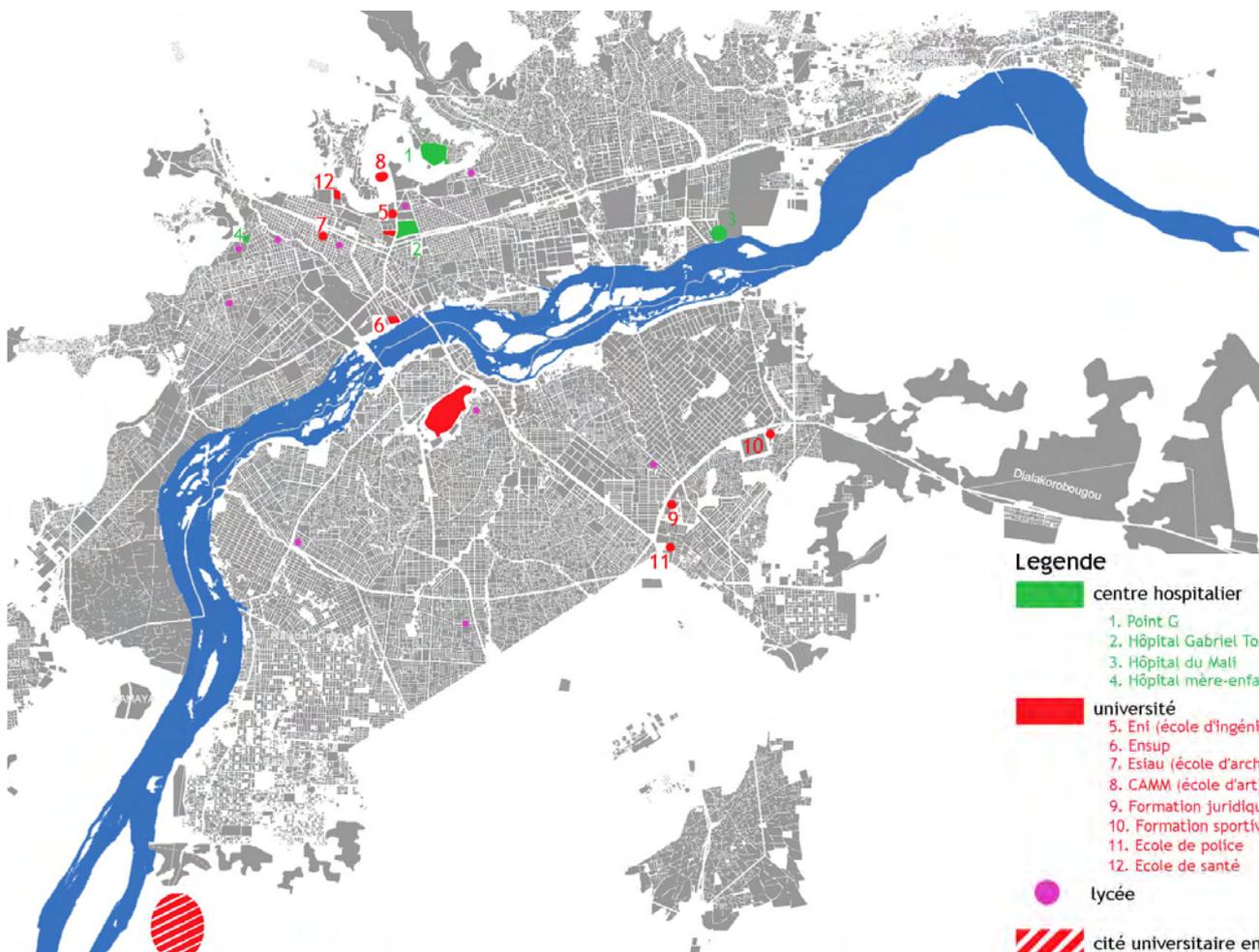
Hôtels

- 15. Hôtel Radisson
- 16. Grand Hôtel
- 17. Hôtel de l'Amitié
- 18. Hôtel Salam
- 19. Grand Michel
- 20. Hôtel Mandé
- 21. Hôtel Plaza
- 22. Hôtel Olympe

Principaux lieux de culte

- 23. Grande mosquée
- 24. Centre Islamique
- 25. Cathédrale

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



Legende

- centre hospitalier
 - 1. Point G
 - 2. Hôpital Gabriel Touré
 - 3. Hôpital du Mali
 - 4. Hôpital mère-enfant
- université
 - 5. Eni (école d'ingénieurs)
 - 6. Ensup
 - 7. Esiau (école d'architecture)
 - 8. CAMM (école d'art)
 - 9. Formation juridique
 - 10. Formation sportive
 - 11. Ecole de police
 - 12. Ecole de santé
- lycée
- ▨ cité universitaire en chantier

Densité de la Population et du bâti

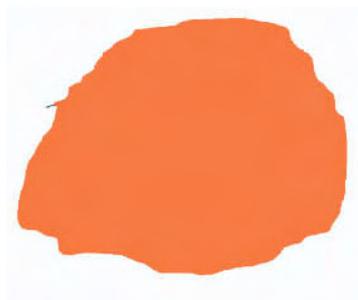
Bamako :

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



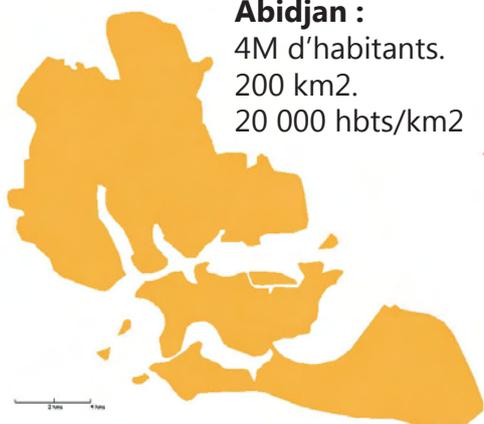
Paris :

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



Abidjan :

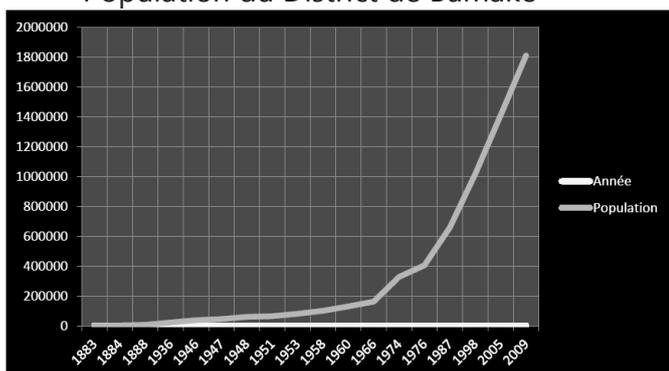
4M d'habitants.
200 km².
20 000 hbts/km²



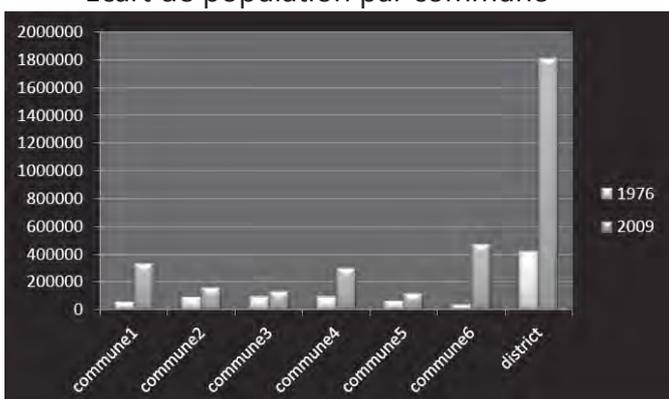
Le Caire :

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

Population du District de Bamako



Ecart de population par commune



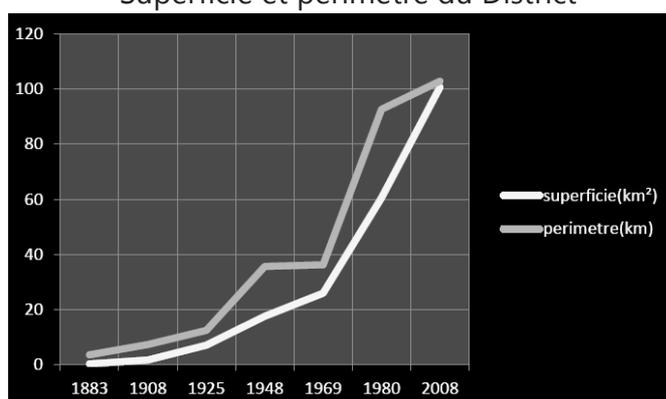
Bamako, comme la plupart des villes sahéniennes enclavées (Ouagadougou, Niamey), se caractérise par une densité de population relativement faible par rapport à ses homologues africaines côtières (Abidjan) et aux capitales occidentales.

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

Sources des trois schémas, Mémoire

«Etalement Urbain», Hamadou B. Yalcouyé, ESIAU 2013.

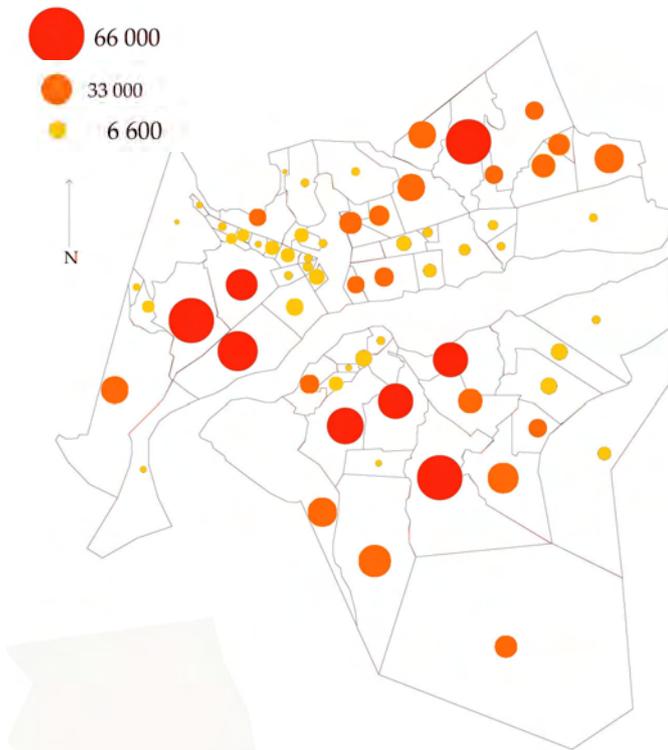
Superficie et périmètre du District



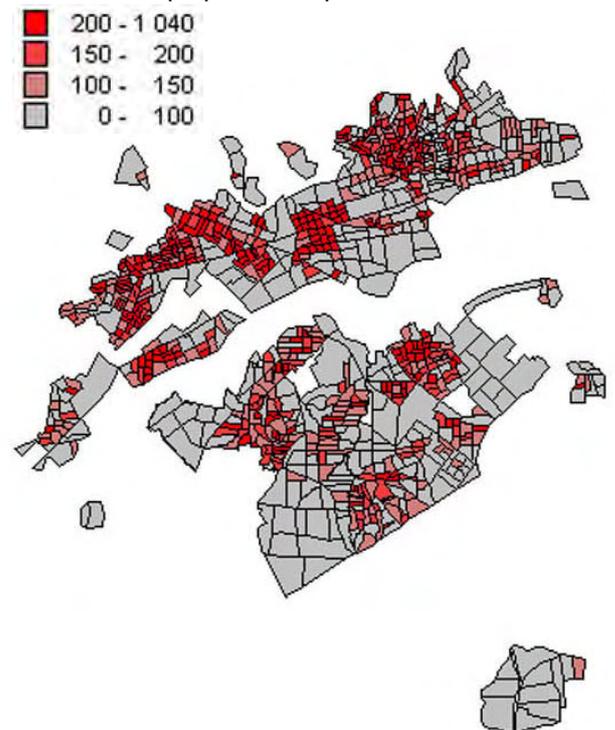
Portrait urbain de Bamako

Densité de la Population et du bâti

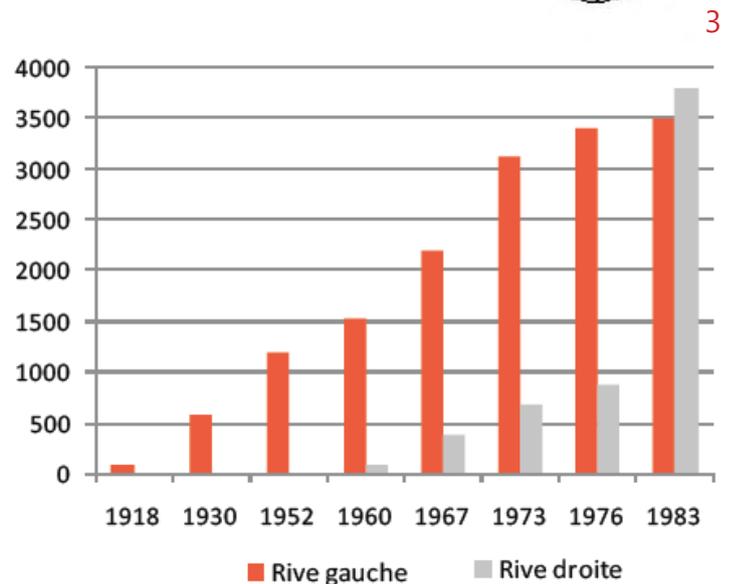
Nombre d'habitants



1 Densité de population par secteur 2



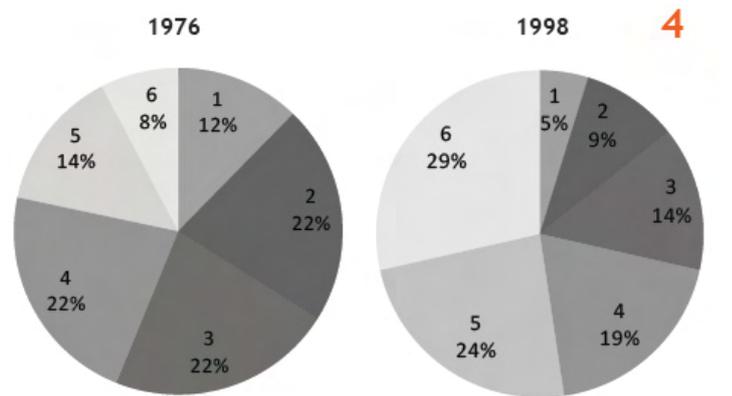
Les deux cartes ci-dessus ont été établies à partir des données du recensement de 1998 (les données du recensement de 2009 sont encore provisoires). A cette époque, Bamako comptait tout juste 1 million d'habitants. Historiquement la population s'est installée rive gauche (communes 1 à 4), où les densités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



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

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

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



Contrastes urbains

Ce transect montre les différents types d'ilôts et leur organisation.

»Les îlots irréguliers qui se distinguent par une trame sinueuse (0).

»Les nouveaux quartiers (ACI 2000, cité ministérielle) qui se caractérisent par des parcelles plus grandes et une trame très dessinée (1),(2).

»Les quartiers de tissus anciens en mutation (4).

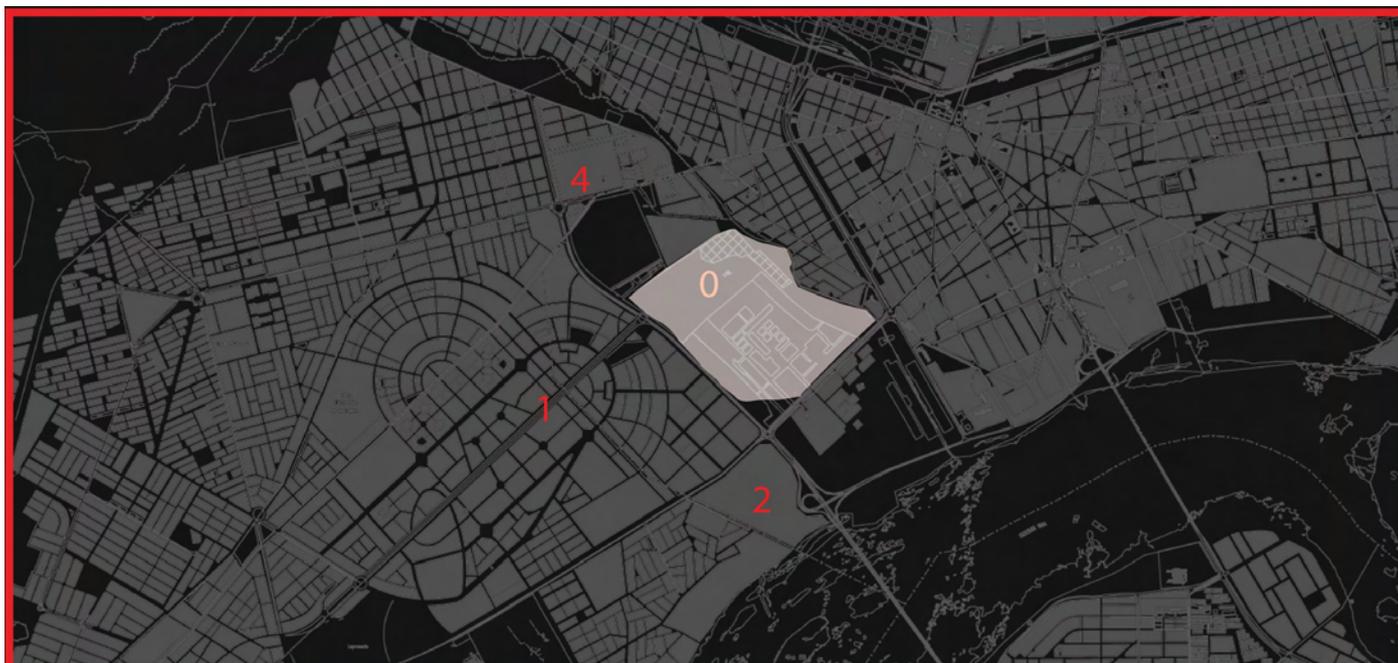


(0) Photo de l'intérieur de la base aérienne commune 3.

(1) Photo du quartier ACI2000 en commune 4.

(2) Photo de la cité administrative ou ministérielle en commune 4.

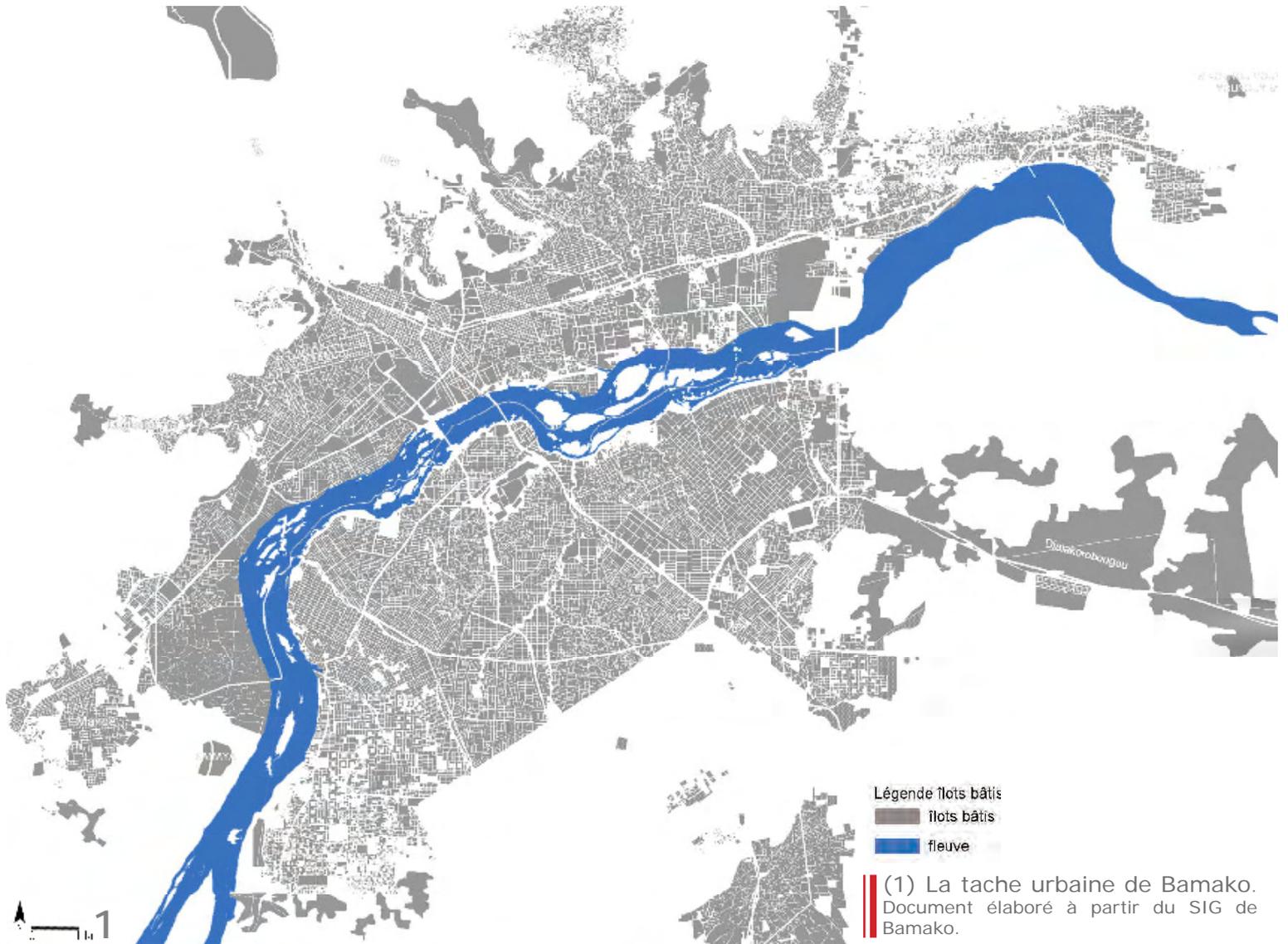
(4) Photo du quartier hamdallaye.



Portrait urbain de Bamako

/ Le paysage de la ville

Occupation de l'espace



Légende îlots bâtis

■ îlots bâtis

■ fleuve

(1) La tache urbaine de Bamako. Document élaboré à partir du SIG de Bamako.

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

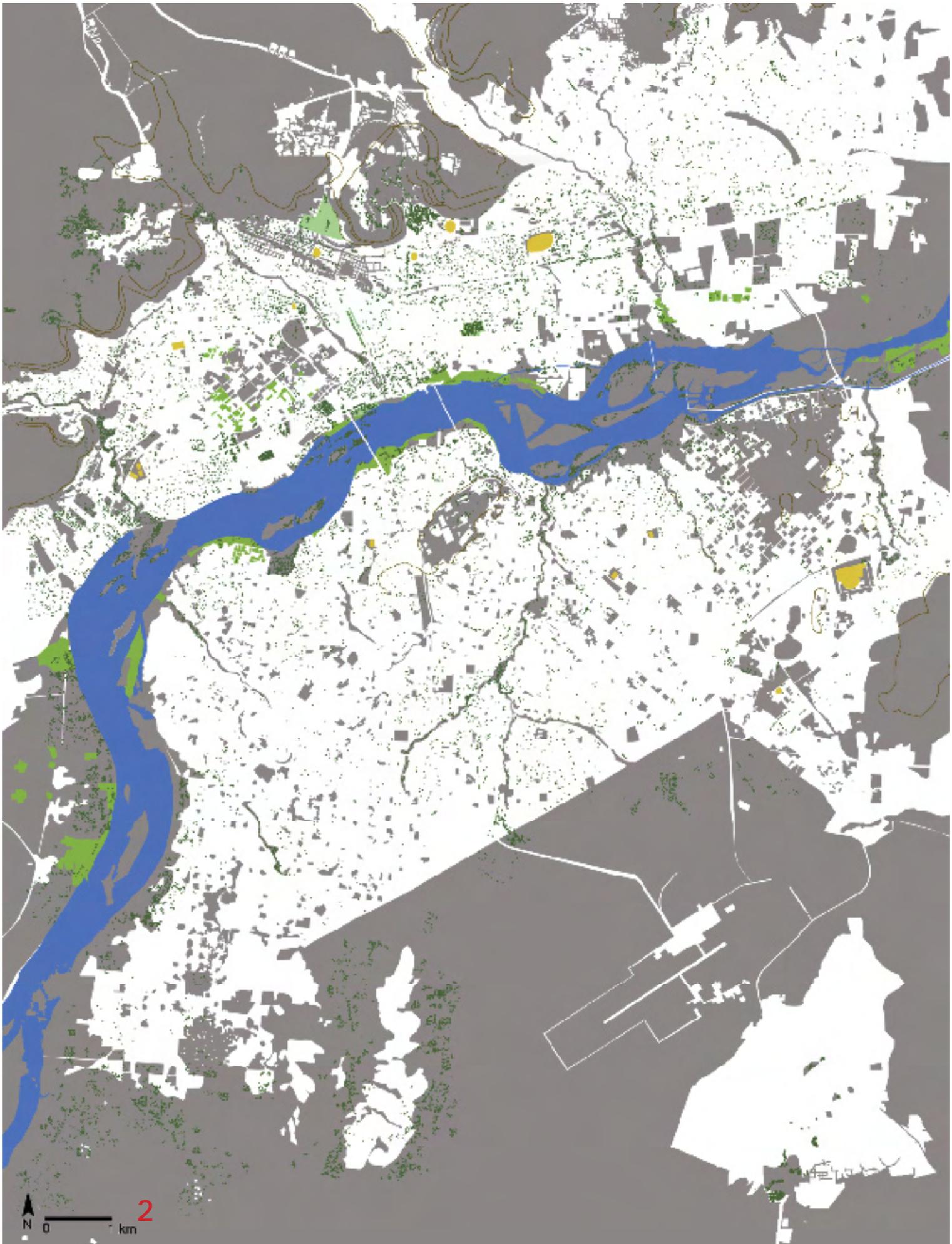
La rive sud présente un relief plus varié. Plusieurs collines, comme Badalabougou, ponctuent la plaine et offrent alors un beau point de vue sur la ville.

(2) Les espaces libres de Bamako. Comment la ville se dessine par ses vides. Document élaboré à partir de la photo aérienne de Bamako.

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

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





Portrait urbain de Bamako

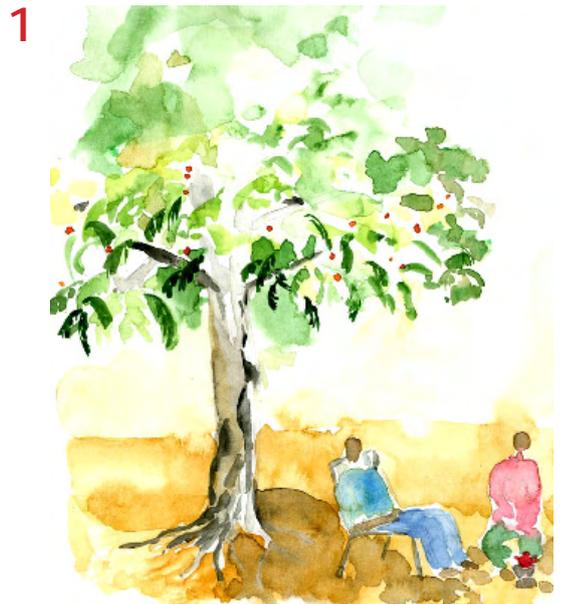
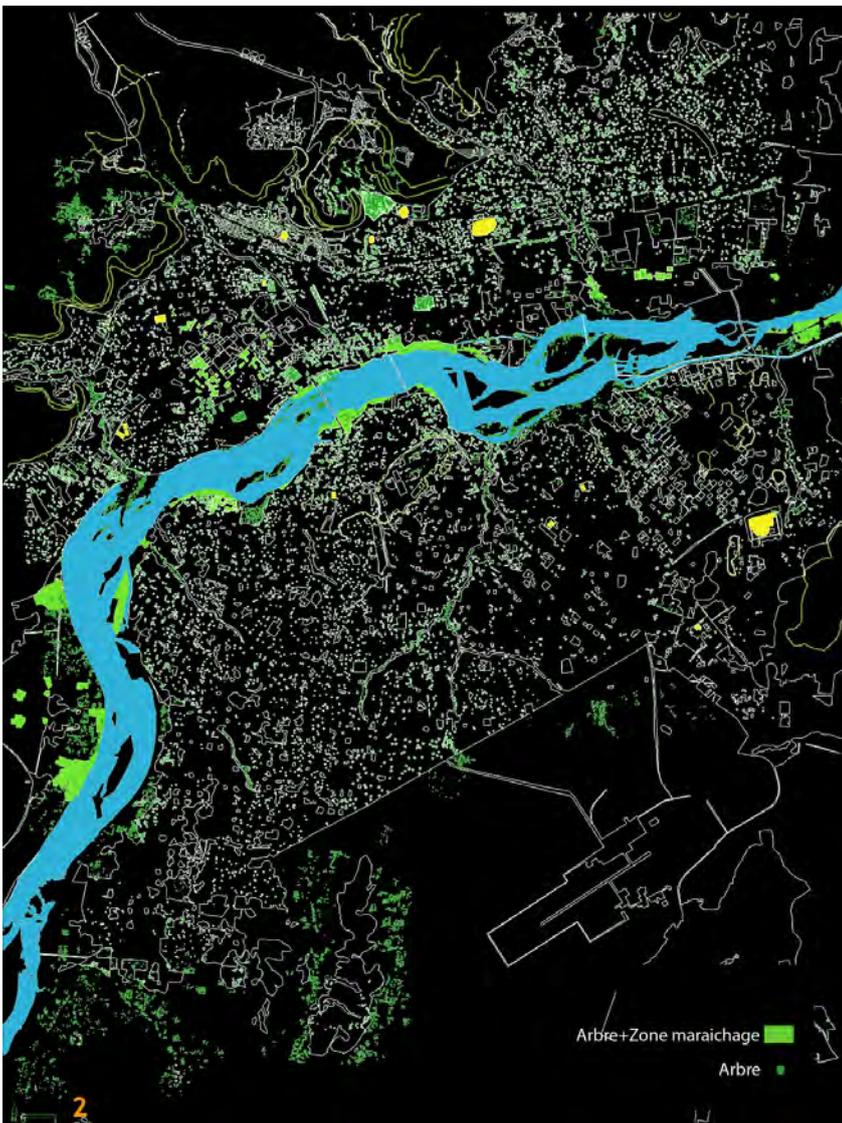
La ville, l'arbre et le fleuve

Bamako a une culture de l'extérieur. Mais pour pouvoir vivre dehors, il faut de l'ombre! La ville est ponctuée de nombreux arbres qui apportent l'ombre nécessaire au confort des habitants.

La période coloniale a contribué à la plantation de la ville, rive gauche dans le centre-ville (alignements de caïcédrats).

Hormis cela, la plantation d'arbres n'a pas été planifiée, les arbres sont donc plantés çà et là, dans les cours et dans les rues.

(1) Aquarelle, Charlotte, thème prendre du thé sous le flamoyant
(2) Photo des alignements d'arbres dans le quartier colonial, à proximité du centre-ville. Cliché Antoine Plane, décembre 2010.



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



Le fleuve Niger et les îles

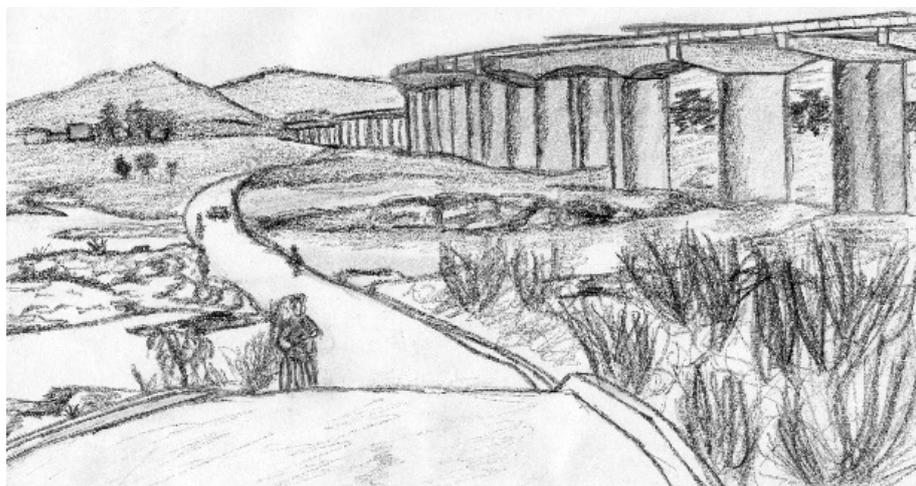
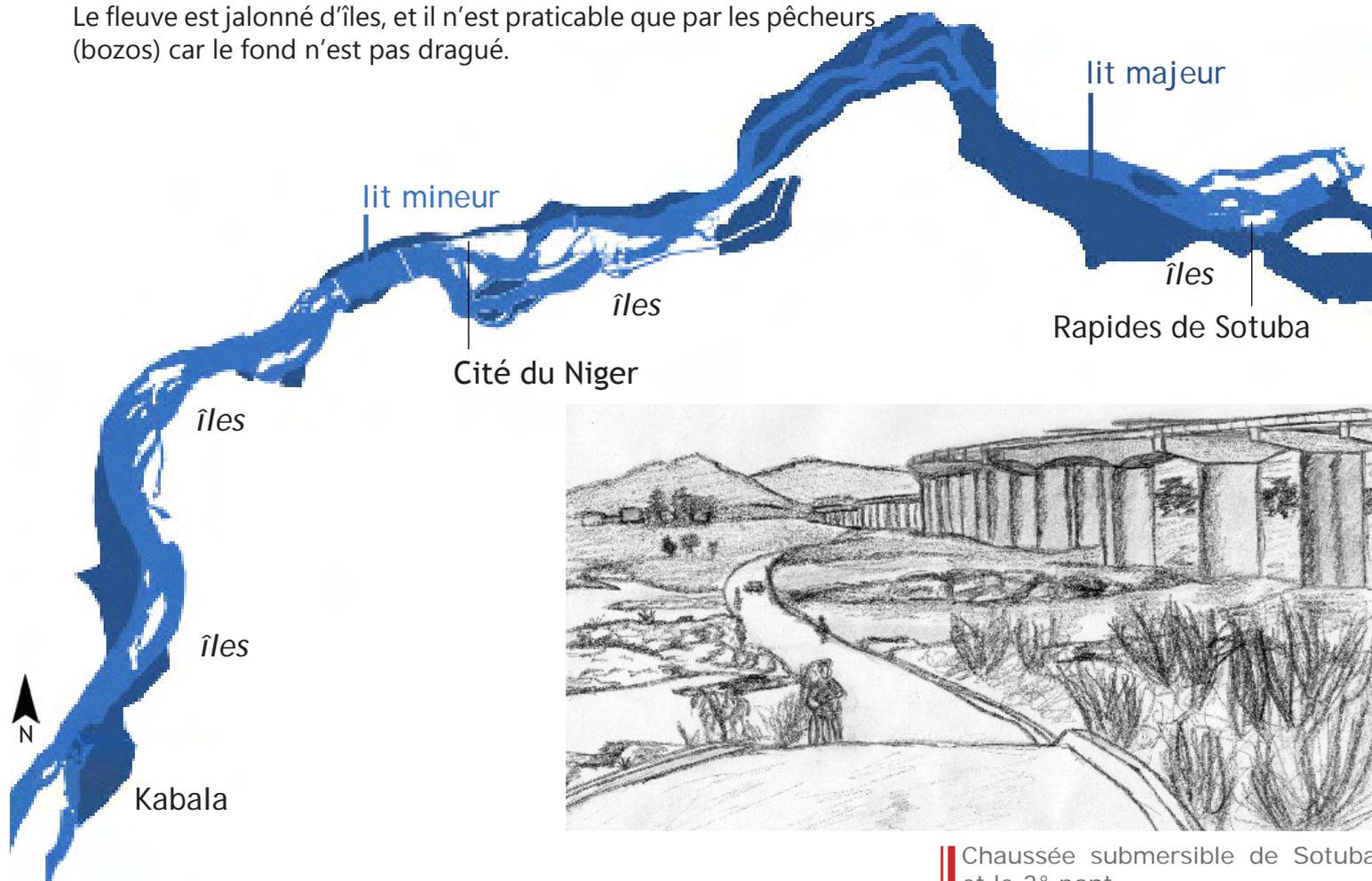
Le fleuve constitue un élément fort du paysage bamakois. Large de plus d'un kilomètre par endroits, il n'est aujourd'hui franchi que par trois ponts, le pont des Martyrs (1960), le pont Fahd (1992) et le pont de l'amitié chinomaliennne (2010). Une chaussée submersible est praticable en saison sèche à Sotuba.

Le fleuve est en débat. Difficile à franchir, obstacle redoutable pour les uns, potentiel de projet pour les autres, sa place dans la ville est une vraie question aujourd'hui. Le problème des inondations se fait crucial pendant l'hivernage car les quartiers se sont installés jusqu'au bord du lit mineur. Les berges sont aussi l'espace privilégié du maraîchage, qui propose une économie maraîchère au service de la ville.

Le fleuve est jalonné d'îles, et il n'est praticable que par les pêcheurs (bozos) car le fond n'est pas dragué.



Inondations. Source: bordeauxetbamako.canalblog.com.



Chaussée submersible de Sotuba et le 3^e pont.

Le fleuve depuis la cité du Niger.



Portrait urbain de Bamako

La ville se transforme au coup par coup

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

Ces grosses infrastructures installent un nouveau rapport à la voie, qui est traditionnellement un milieu de vie. Deux rythmes se superposent : celui de la vie quotidienne et celui de la mobilité (des déplacements). Ces échangeurs, ces voies, signes de la modernité ici, montrent bien qu'on entre dans l'ère de la mobilité. Ce sont les prémices du «paysage de la voiture». Ces nouveaux équipements divisent la ville en plusieurs niveaux. Sur les lieux de ces équipements, on quitte le niveau commun où toutes les structures se mêlent (habitation, rue, goudron), et on voit apparaître un étage (habitation, échangeur, quatre-voies).

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



Echangeur multiple sortie pont roi Fadh rive gauche.

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

Construction d'un nouvel échangeur pour motos. Un projet de plus dans la capitale sous la maîtrise du ministère de l'équipement sans l'implication en amont des collectivités.



Croquis avant travaux



Vers le pont Fadh

tracé du nouvel échangeur moto en rouge et emprise boisée rasé par les travaux en jaune



photos travaux en cours



photos: travaux en cours



1



2

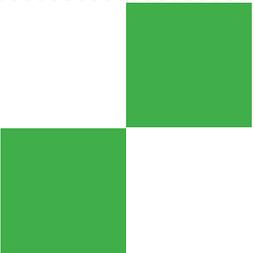


3

(1) Route de l'aéroport, au pied de la colline de Badalabougou. Cliché Antoine Plane, décembre 2010.
 (2) Cité administrative.
 (3) Marigot Diafarana Kô, réaménagé pour le cinquantenaire de l'Indépendance du Mali.

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

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





Series de projets mais pas encore un projet d'ensemble

Bamako affirme son double statut: celui de capitale du Mali et celui de la métropole à l'échelle de la sous-région.
Une appropriation des enjeux urbains par la mairie du district.
Les sites potentiels et les grands projets structurant.
Le noyau historique.

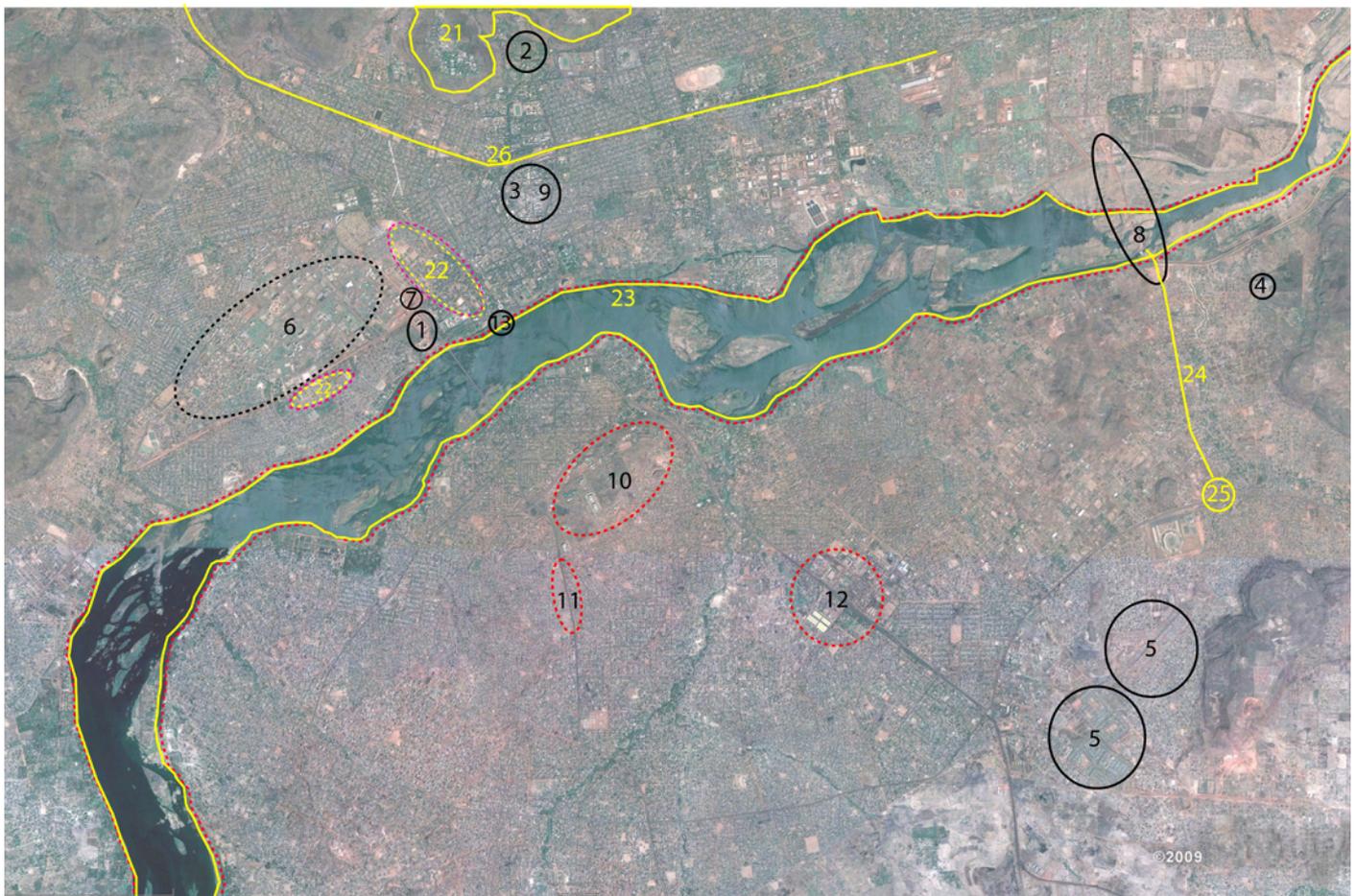
Séries de projets mais pas encore un projet d'ensemble

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

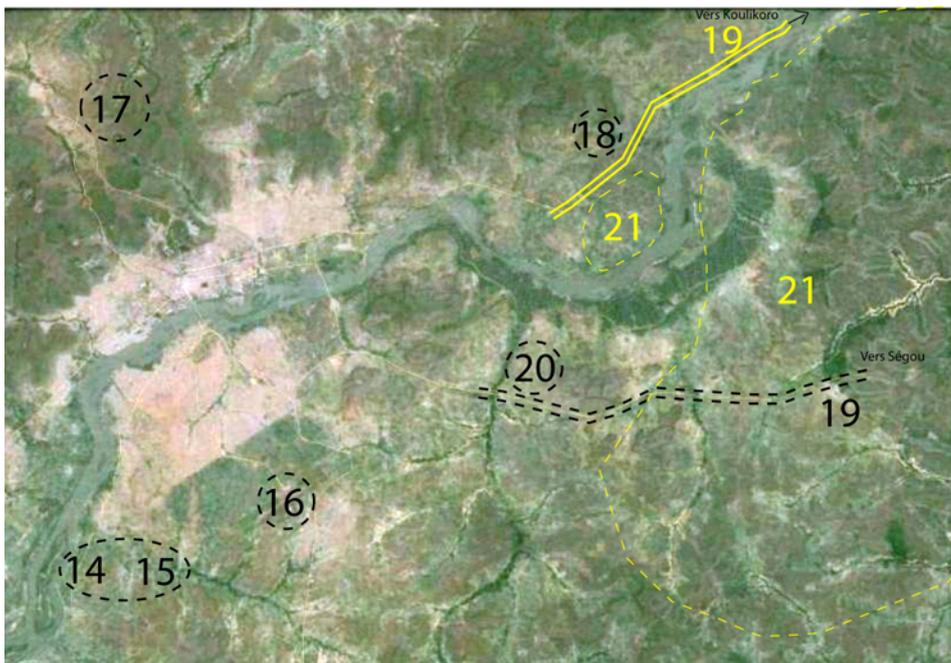
A l'image du Président de la République, Bamako est une ville ambitieuse. Elle se veut attractive et compétitive. Les projets d'aménagement et d'équipement ont fleuri depuis 2000. La première Déclaration de Politique Générale du Gouvernement Mara sous l'impulsion du président IBK ambitionne la concrétisation d'une vision partagée, visant à donner à la population une lisibilité sur les évolutions positives en termes d'aménagement et de développement urbain de la ville. Les célébrations du Cinquantenaire de l'Indépendance du Mali fut l'opportunités de réaliser, des projets d'embellissement et d'équipement. Néanmoins ces projets relèvent davantage d'un urbanisme au coup par coup lié à un projet politique que d'une véritable vision globale du développement de la ville.

|| Une autre opportunité s'ouvre à l'horizon 2016, le sommet Afrique France.

Cartes récapitulatives des principales réalisations urbaines déjà réalisées en cours, site d'enjeux à court terme, long terme et sites localisables du programme de Politique general du Gouvernement (5 ans)



- Projets urbains déjà réalisés
- ◐ Projets urbains réalisés toujours en cours
- ⋯ Sites d'enjeux à long terme
- ⋯ Sites d'enjeux à court terme
- Sites localisés dans la déclaration de Politique générale



A l'échelle des 6 communes, les projets réalisés sont encore majoritairement concentrés sur la rive gauche du fleuve bien que l'espace soit déjà saturé. La volonté de créer de nouvelles centralités rive droite n'a pas été le leitmotiv de ces dernières années. La carte ci-contre présente les projets localisés à une échelle plus large. Elle met en évidence la tendance à rechercher des emprises libres en périphérie de la ville et traduit la nécessité de dialoguer et travailler avec les communes environnantes.

Principales réalisations depuis 2002

1 La Cité administrative

Date de construction : 2003-2012.

Maîtrise d'ouvrage : Ministère de l'équipement et des transports.
Maîtrise d'œuvre : entreprise libyenne General Company for Construction (GCC).

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

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



Le Parc National du Mali

Début de la construction : 2003.

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

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

2



Séries de projets mais pas encore un projet d'ensemble

Nouveau centre commercial ultramoderne du Grand Marché de Bamako

Début de la construction : avril 2010-mai 2011.

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

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

Coût : 7,6 milliards de FCFA préfinancés par CHECHEC.

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

2014: Le bâtiment est toujours vide, même étant implanté au centre commercial de la ville.

3



L'Hôpital du Mali à Missabougou

Inauguration : septembre 2010.

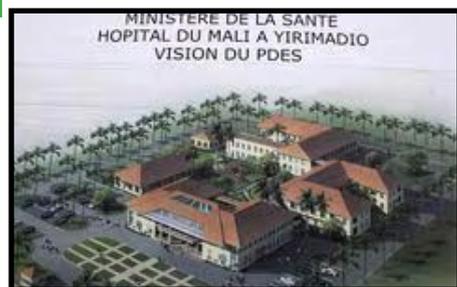
Maîtrise d'ouvrage : Ministère de la santé.

Maîtrise d'œuvre : société chinoise Qilu.

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

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

4



source:chine-informations.com

5 Logements sociaux à Yirimadio

Début de la construction : 2004.

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

Maîtrise d'œuvre : Etat et promoteurs privés.

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

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

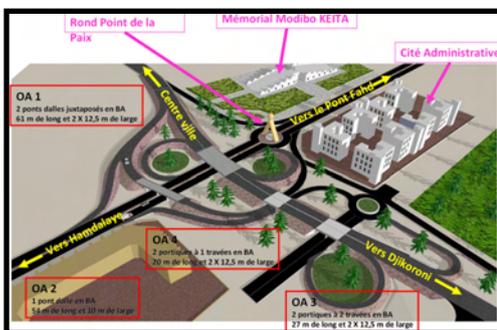


ACI 2000

Début des travaux : 1998.

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

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



7 | L'échangeur

Date de construction : 2009-2010.

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

Assistance à maîtrise d'ouvrage : AGEROUTE.

Maîtrise d'œuvre : entreprise chinoise.

Coût : 21 milliards de FCFA.

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

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

3ème pont à l'Est de Bamako

Date de construction : 2009-2012.

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

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

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

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

8



Le problème d'embouteillage se pose toujours sur les deux autres ponts pendant les heures de pointe, malgré la construction d'un 3ème et de l'échangeur multiple.

Séries de projets mais pas encore un projet d'ensemble

Zoom sur le projet «anneau Sotrama»

19

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

Problèmes rencontrés :

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

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

Maîtrise d'ouvrage : la mairie du District pour les études préliminaires; le Ministère de l'Équipement et des Transports depuis que le projet a été inscrit au PST2. Assistance à maîtrise d'ouvrage: AGEROUTE. Maîtrise d'oeuvre : bureaux d'études canadien et malien, entreprise chinoise COVEC. Coût du projet : 8 milliards de FCFA financés majoritairement par la Banque Mondiale, la part restante revenant à l'État. Le projet a subi des modifications après son inauguration

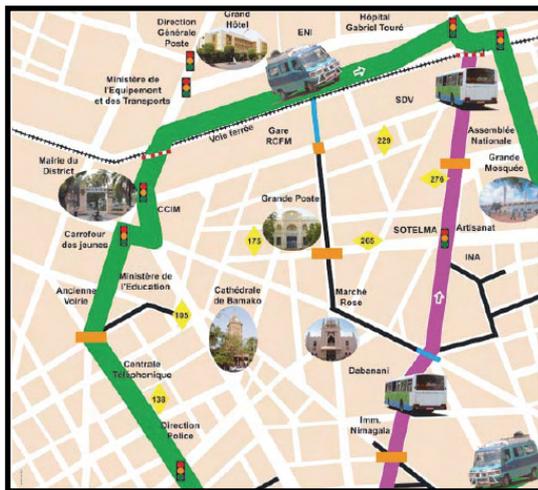


Schéma du projet «anneau sotrama» Projection
Source: DRCTU

Schéma du projet «anneau sotrama» Réalités
Source: DRCTU

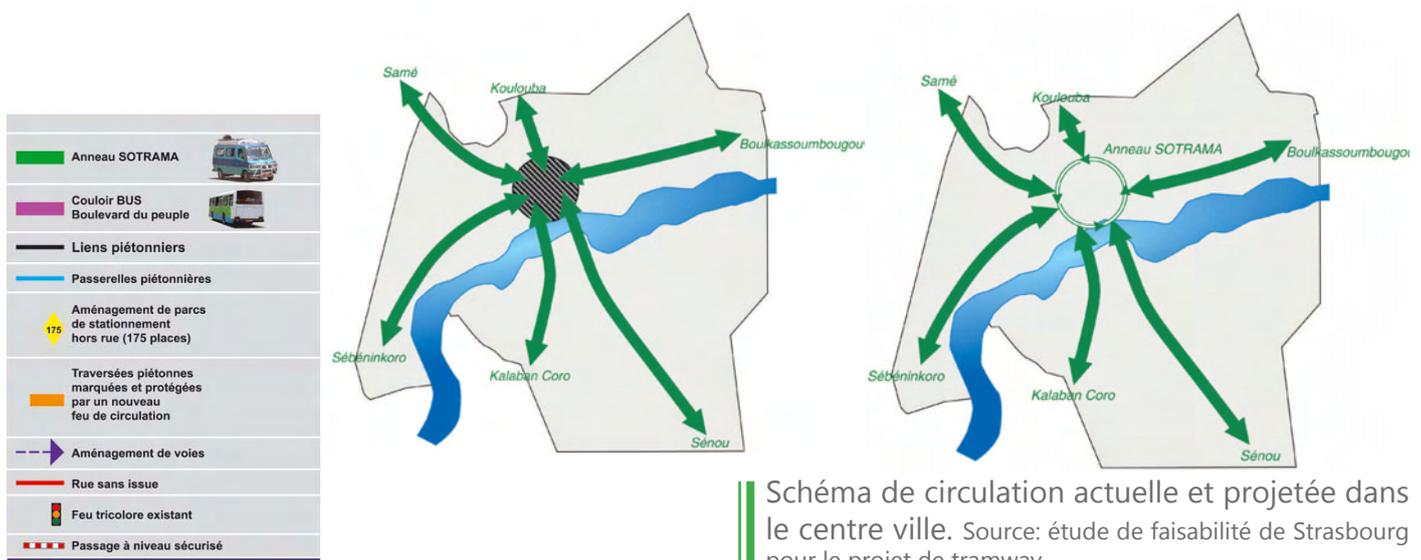
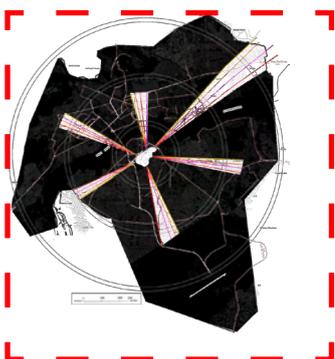


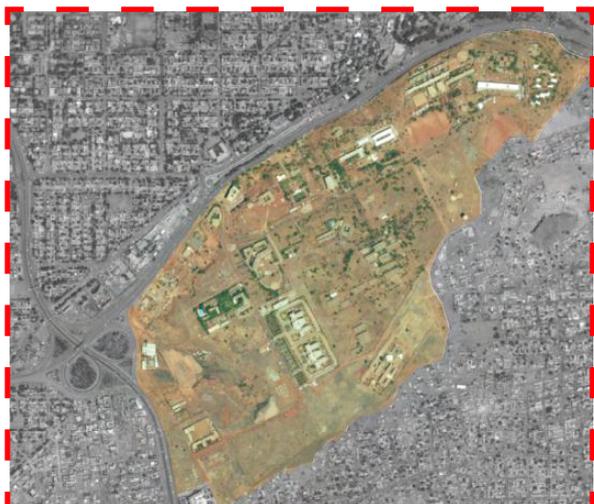
Schéma de circulation actuelle et projetée dans le centre ville. Source: étude de faisabilité de Strasbourg pour le projet de tramway

Les sites d'enjeux de projet pour l'atelier operationnel Bamako H 30



10 || La colline de Badalabougou

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



Le Gouverneur du district a ordonné la démolition des quelques fondations qui sortent de terre sur la bande des 140m. ce site est un titre foncier de l'état du Mali. Aucun projet n'a été validé pour l'instant sur son emprise. site démolit finalement le mardi 13/05/14

11 || La bande des 140m

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

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



Séries de projets mais pas encore un projet d'ensemble

Halles de Bamako-Sogoniko

Historique et acteurs du projet

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

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

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

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

Inauguration : 2001.

Maître d'ouvrage : Mairie du District.

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

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

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



12

Les commerçants ne se sont jamais appropriés de cet équipement marchand. Ils n'ont jamais été associés à la conception. Leur seule intervention fut le choix du site, qu'il trouve toujours formidable pour le second pôle commercial de Bamako en rive droite.

Suite aux incendies du grand marché (marché au cola, marché medine et le marché rose) le ministère de l'urbanisme et de l'habitat réhabilite les halles pour recevoir les commerçants.

Intention de projet sur les berges du fleuve Niger.

13

Pour éviter de démolir les berges du fleuve à Bamako, dont la totalité est construite ou occupée par des privés. Emprises cédées malgré les restrictions aux tiers. Les autorités prévoient de remblayer sur 17 km en rive Nord et sur 14 km en rive Sud du fleuve pour créer des berges aménagées.

L'emprise varie de 0 à 200 mètres en fonction des contraintes et intègrera les îles. Le projet doit s'auto-financer.

Le fleuve sera dragué pour compenser son rétrécissement.

Deux appels d'offre non fructueux, rien de concret à nos jours.



Station de production d'eau potable à Kabala ||14

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

Le projet de loi relative au financement a été adopté à l'Assemblée Nationale le 24 Avril 2014.

||15 La cité universitaire de Kabala

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

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

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

Coût : 23 milliards de FCFA.

Financement : 100% par l'Etat.

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



||16

Extension et modernisation de l'aéroport Bamako-Sénou

Début de la construction : 2009.

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

Maîtrise d'œuvre : entreprise chinoise.

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

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



Séries de projets mais pas encore un projet d'ensemble

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

Dates de construction prévues : 2010-2013 mais les travaux débuent en 2014.

Maîtrise d'ouvrage : UEMOA.

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

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



Siège de l'U.E.M.O.A

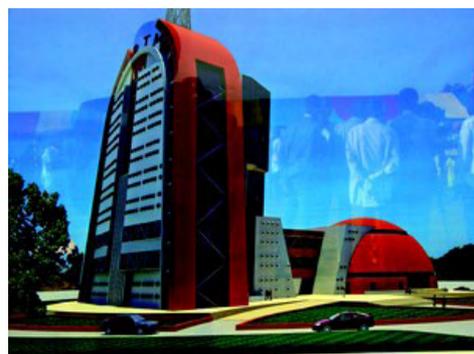


Projet ENA



Emergence d'une nouvelle centralité administrative entre Koulouba et Kati.

1. Siège de l'UEMOA;
2. Centre de formation des collectivités;
3. Ecole Nationale d'Administration;
4. La tour ORTM, siège de l'office de radio télévision du Mali.



Tour de l'ORTM

118 Décharge finale à Noumoubougou

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

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

19 Les projets autoroutiers visant à connecter Bamako aux régions alentours

»Autoroute Bamako-Ségou : considéré comme l'un des plus grands chantiers autoroutiers du pays (227 km), le projet, de 182 milliards de FCFA, est financé par un prêt de la Chine (75 milliards de FCFA) et par la BOAD. Il est commandé par le Ministère de l'Équipement et des Transports et géré par une entreprise chinoise. en chantier, la première tranche de voie a presque atteint Ségou(20km).

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

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

21

Il y a trois forêts classées autour de la limite administrative de Bamako: Faya, les Monts mandingues et le Sousan. Ils font partie du périmètre «Grand Bamako».

Des études réalisées par la Direction Nationale de l'Énergie ont estimé que le bois représente 90% de l'énergie consommée par les ménages; cette consommation a entraîné une diminution des ressources ligneuses.

L'approvisionnement des grandes villes contribue à créer une zone désertifiée qui augmente de superficie d'année en année autour des villes.

La forêt classée de la Faya fait partie des trois domaines classés de l'État qui concourent au ravitaillement de la ville de Bamako.

Forêts	Types de formations	Superficies (ha)
Faya	Formations naturelles	75 500
	Plantation	4 500
Monts Mandingues	Formations naturelles	13 144
	Plantation	1 866
Sousan	Formations naturelles	40 000

Source: <http://www.fao.org/docrep/012/k8267f/k8267f00.pdf>



Source: Claude Hamel

20



Gare routière gros porteurs («port sec»)

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

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

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

Séries de projets mais pas encore un projet d'ensemble

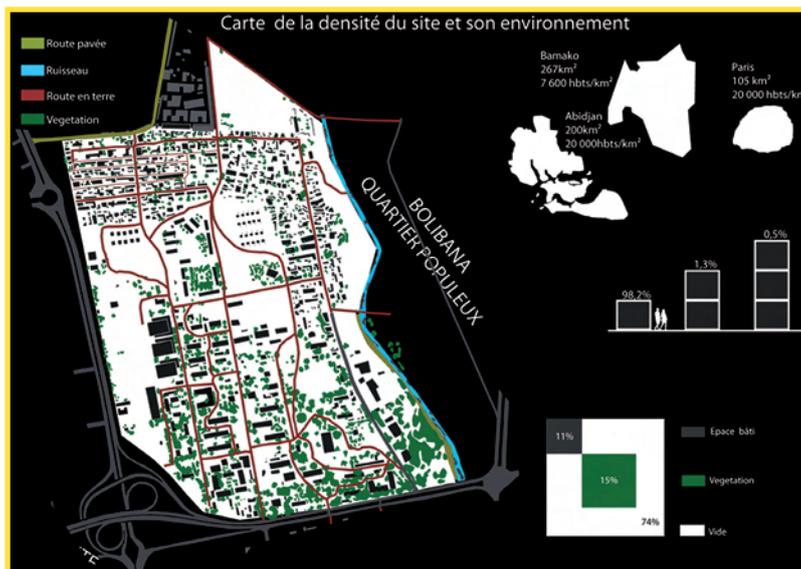
Les bases militaires de Bamako:

La base A.

Les bases militaires de la ville de Bamako sont implantées sur la rive gauche de la ville, la rive historique, la rive administrative et économique. Leur position centrale crée des discontinuités du tissu urbain sans oublier les nuisances qu'elles peuvent générer en situation d'instabilité.

La crise malienne de 2012 causa beaucoup de vicinité civile dû à la proximité des bases. Une prise de conscience se confirme.

La base aérienne qui était rattachée à l'ancien aérodrome (actuel ACI2000) est resté malgré la délocalisation de celui-ci.



Les bases militaires beaucoup d'intention de projet: projet de continuité de l'ACI 2000 en Bamako city center, espace de connexion et de respiration des populations. La nature de l'aménagement contribuera à l'équilibre ou accentuera le déséquilibre des rives.



image à titre d'illustration de Bamako city-center
 Source: <http://focoblanco.com.uy>
 titre: songdo ciudad inteligente

Intention de projet sur les berges du fleuve Niger.

Pour éviter de démolir les berges du fleuve à Bamako, dont la totalité est construite ou occupée par des privés, emprises cédées malgré les restrictions aux tiers. les autorités prévoient de remblayer sur 17 km en rive Nord et sur 14 km en rive Sud du fleuve pour créer des berges artificielles aménageables.

L'emprise varie de 0 à 200 mètre en fonction des contraintes et intégrera les îles. Le projet doit s'auto-financer.

Le fleuve sera dragué pour compenser son retrecissement.

Deux appels d'offre non fructueux donc rien de concret à nos jours.



Plan de Développement Intégré (PDI) du domaine aéroportuaire Bamako-Sénou 1995

Programmation:

1. Les activités récréatives

- aérogare internationale, aérogare domestique, aérogare pèlerins, bâtiments techniques et administratifs;
- pistes, parkings, voies de circulation et de sortie rapide, etc.
- zone fret, entrepôts, magasins, bureaux, etc.
- aviation légère;
- les services de sécurités aéroportuares (police, gendarmerie, douane);
- une cité de l'air avec écoles, centre de santé et de loisirs, lieux de culte, etc;

2. Une zone franche industrielle proposée dans le dossier provisoire et modifiée dans le dossier définitif qui lui substitue une notion de zone d'activités basée sur des unités de conditionnement et des entrepôts;

3. Les activités d'échange et d'accueil

- salle de conférence internationale;
- hôtels;
- salle de spectacles (cinéma, activités culturelles);

4. des commerces, centres d'affaires et complexe de bureaux.

Plan de Développement Intégré (PDI) du domaine aéroportuaire Bamako- Sénou

Etat des lieux:

1. Les activités récréatives (NON REALISE)

- aérogare internationale, aérogare domestique, aérogare pèlerins, bâtiments techniques et administratifs;

-pistes, parkings, voies de circulation et de sortie rapide (REALISE)

-zone fret, entrepôts, magasins, bureaux (EN COURS)

-aviation légère;

-les services de sécurités aéroportuares (police, gendarmerie, douane);

-une cité de l'air avec écoles, centre de santé et de loisirs, lieux de culte, etc.

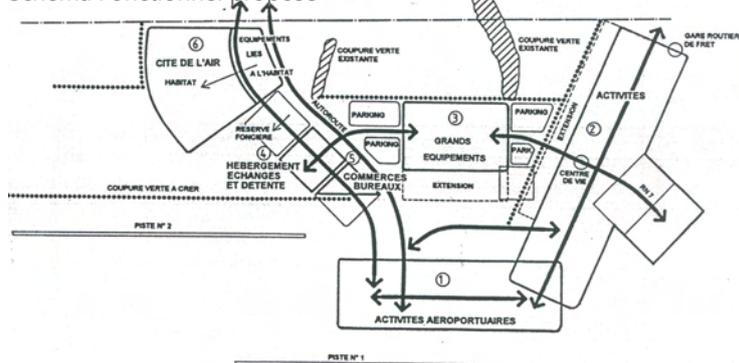
2. Une zone franche industrielle proposée dans le dossier provisoire et modifiée dans le dossier définitif qui lui substitue une notion de zone d'activités basée sur des unités de conditionnement et des entrepôts

3. Les activités d'échange et d'accueil

- salle de conférence internationale;
- hôtels;
- salle de spectacles (cinéma, activités culturelles);

4. des commerces, centres d'affaires et complexe de bureaux.

Schéma Fonctionnel proposé



Les activités ayant vocation à s'installer sur le domaine aéroportuaire

- les activités de production, de transformation et de conditionnement:

Les légumes, les fruits, la viande, le coton

- les activités de commerce:

Le tourisme, l'hôtellerie restauration, la location de voiture et la distribution, les espaces de maraichage et de sport.

Pendant la période de la transition 2012-13 les parcelles de la zone aéroportuaire ont fait office d'affectation par arrêté ministériel à des privés.

Le 27 janvier 2014 les arrêtés d'attribution des parcelles entre le 1er janvier et le 4 septembre 2013 dans la zone aéroportuaire de Bamako Sénou ont été annulés.

certaines installation y sont toujours visibles pendant que d'autres acteurs continus de construire.

Séries de projets mais pas encore un projet d'ensemble

Zoom sur le projet Tramway en stand by

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

Conclusions de la première étude de faisabilité

»La mise en service d'un transport de masse pour répondre à la demande actuelle et anticiper la demande future est une solution pertinente.

»La densité de population est globalement faible sur le District. Le maillage des transports collectifs et la gestion des points de correspondance constitueront donc un enjeu majeur.

»Deux axes structurants sont retenus pour leur densité de population et d'équipements desservis, ainsi que pour la demande de déplacements :

◇ Un axe Nord-Sud permettant de relier la rive droite et la rive gauche en passant par le pont des Martyrs, qui sera réservé au tramway, aux motos et aux piétons. Ce tracé s'inscrit dans les réflexions et réalisations en cours liées au PDES. La desserte du quartier de la Mairie et de certains ministères est complétée par celle de la gare ferroviaire, offrant l'opportunité de créer un nouveau centre urbain, véritable pôle d'échanges multimodal au niveau du centre historique de Bamako. Le tramway assurerait environ 50% du trafic de voyageurs actuel, soit entre 80 000 et 130 000 voyages/jour.

◇ Un axe Est-Ouest sur la rive gauche qui croiserait l'axe Nord-Sud au niveau de la gare ferroviaire du centre-ville. Ce tracé offre une meilleure desserte que le premier car la densité des équipements et de la population y est plus élevée. Il n'implique pas a priori la fermeture de voies de circulation aux autres modes. Le tramway assurerait 50% du trafic Sotrama, soit entre 50 000 et 75 000 voyages/jour

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

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

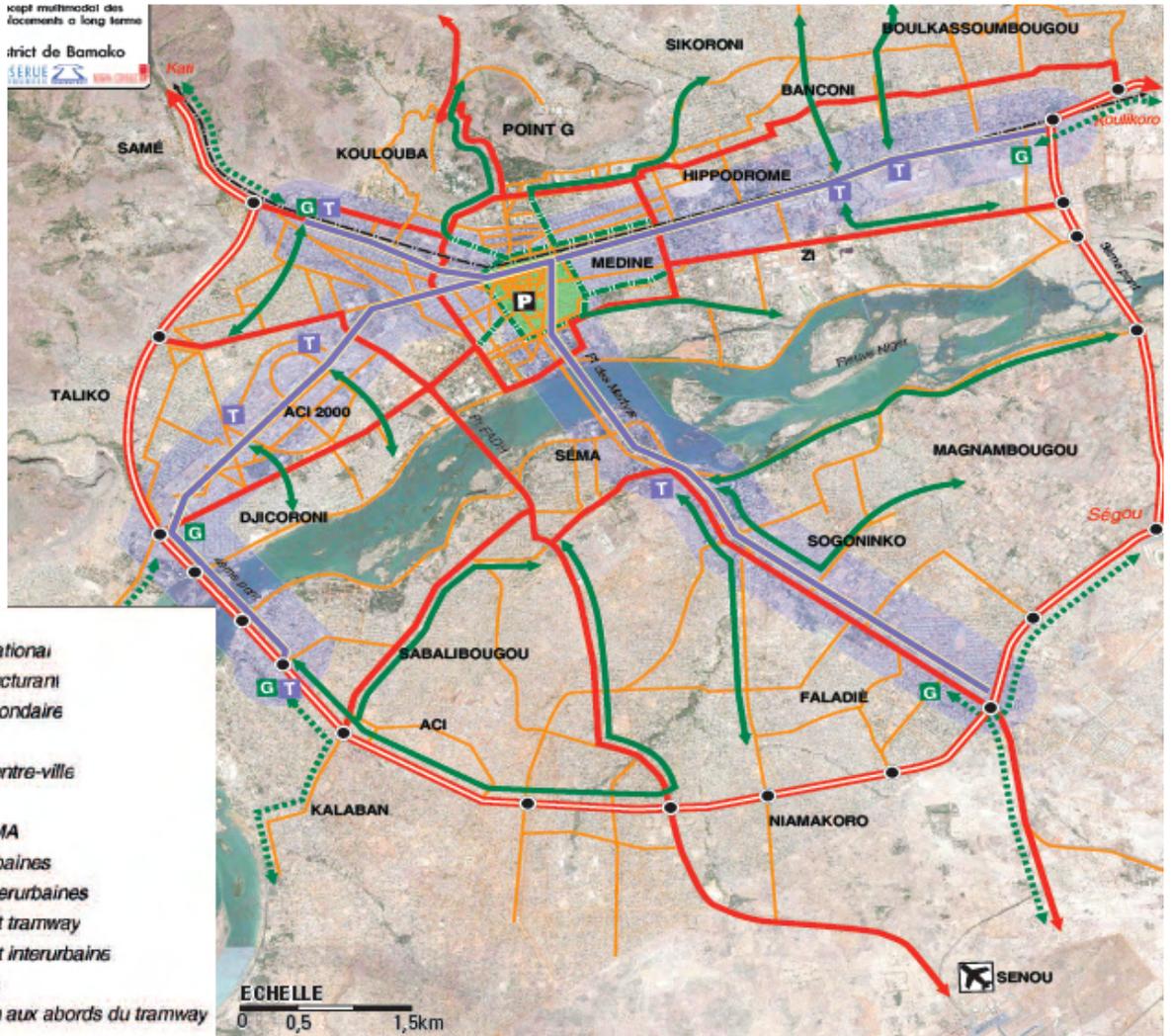
2009-2011: réalisation de la 1ère étude de faisabilité et identification du tracé potentiel. Partenaire du projet : la ville de Strasbourg.

Vue aérienne des deux lignes de tramway.

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



scopie multimodal des
placements à long terme
District de Bamako
SERUE



Légende

- Réseau routier national
- Réseau local structurant
- Réseau local secondaire
- Echangeur
- P Stationnement centre-ville
- Tramway ligne 1
- Anneau SOTRAMA
- Lignes de bus urbaines
- - Lignes de bus interurbaines
- T Gare rabattement tramway
- G Gare rabattement interurbains
- Zone piétonnisée
- Traitement piéton aux abords du tramway

ECHELLE
0 0,5 1,5km

SENOU

Séries de projets mais pas encore un projet d'ensemble

/ Le noyau Historique

Un site ferroviaire historique

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

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

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

Quoi garder?

Quoi valoriser?

Quelles combinaisons d'idées pour le centre?

Quoi faire Muter?

Quoi raser?

Quel devenir pour les emprises ferroviaires

Quoi préserver?

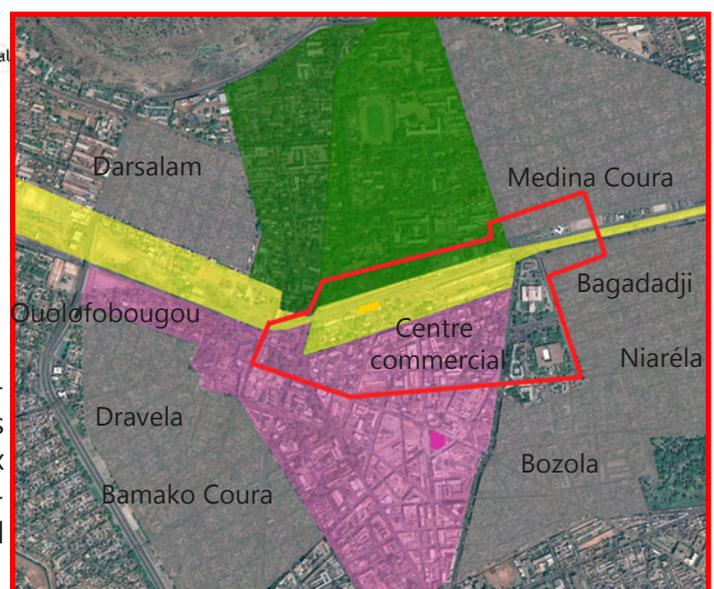


Un quartier hybride... entre patrimoine colonial et vieux quartiers vétustes;

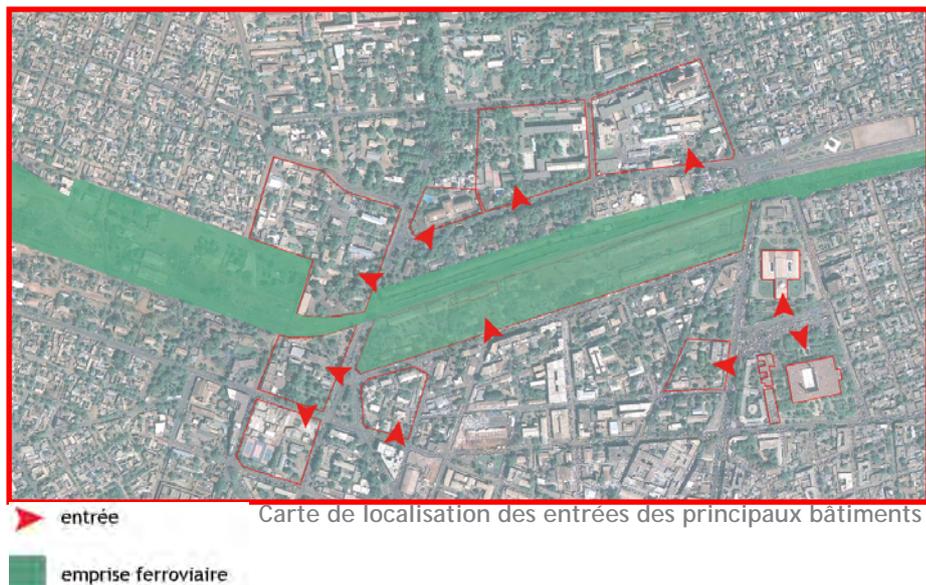
Situé dans le Centre Commercial, sur les communes 2 et 3, le site du Rail Da est un hybride de plusieurs quartiers anciens qui viennent se rencontrer ici, dans ce qui constitue le cœur historique et économique de Bamako. Il recouvre à la fois une partie de l'emprise ferroviaire, une partie

de l'ancien quartier colonial et une partie du quartier du Grand Marché et offre des accroches sur les quartiers résidentiels alentours appartenant aux grandes familles fondatrices de Bamako. Il est difficile d'en arrêter un périmètre précis sans savoir quel projet le site portera.

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



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

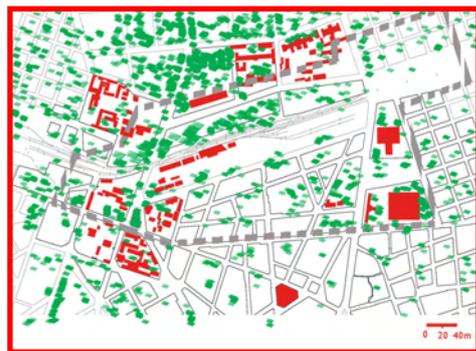


Carte de localisation des entrées des principaux bâtiments

Les fonctionnalités du site

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

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



Carte de la végétation



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

----- périmètre du site

Carte de situation des principaux bâtiments





||||| Benchmark de villes africaines

Kigali, capitale du Rwanda.

Addis-Abeba, capitale de l'Éthiopie.

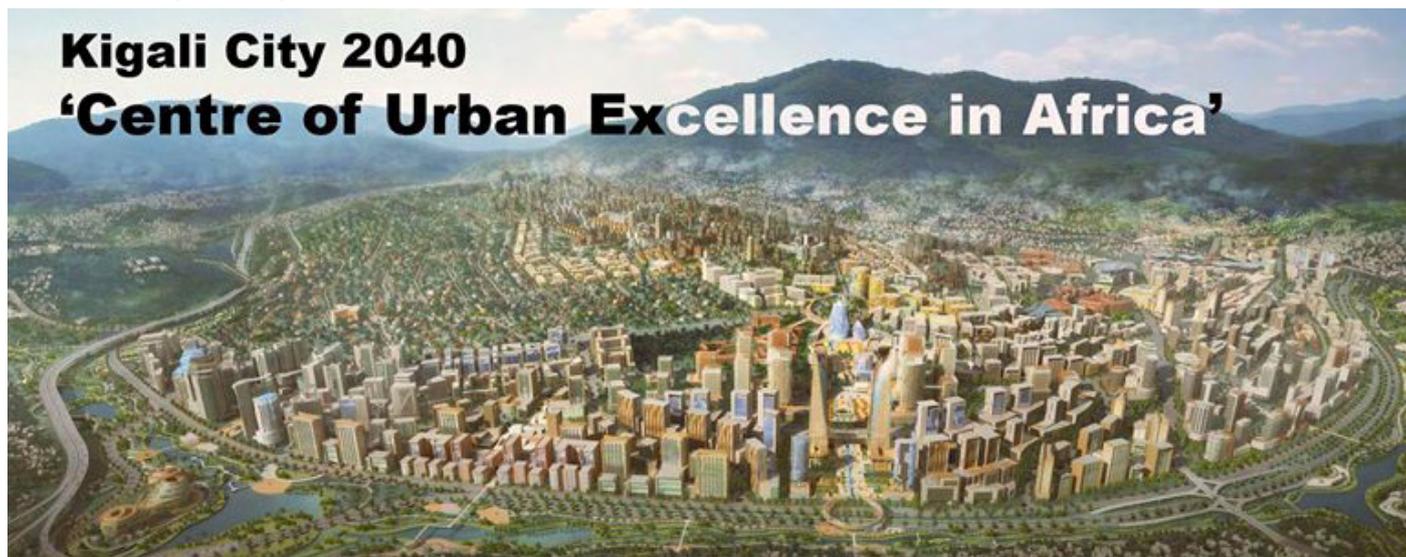
Ouagadougou, capitale du Burkina Faso.

Événements internationaux canaliseurs de développement d'une ville.

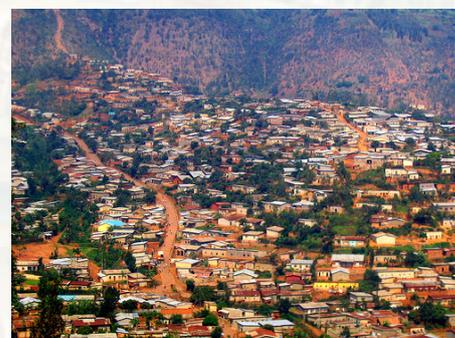
Grands événements, sources d'opportunités

Kigali, volonté politique ferme mise en oeuvre

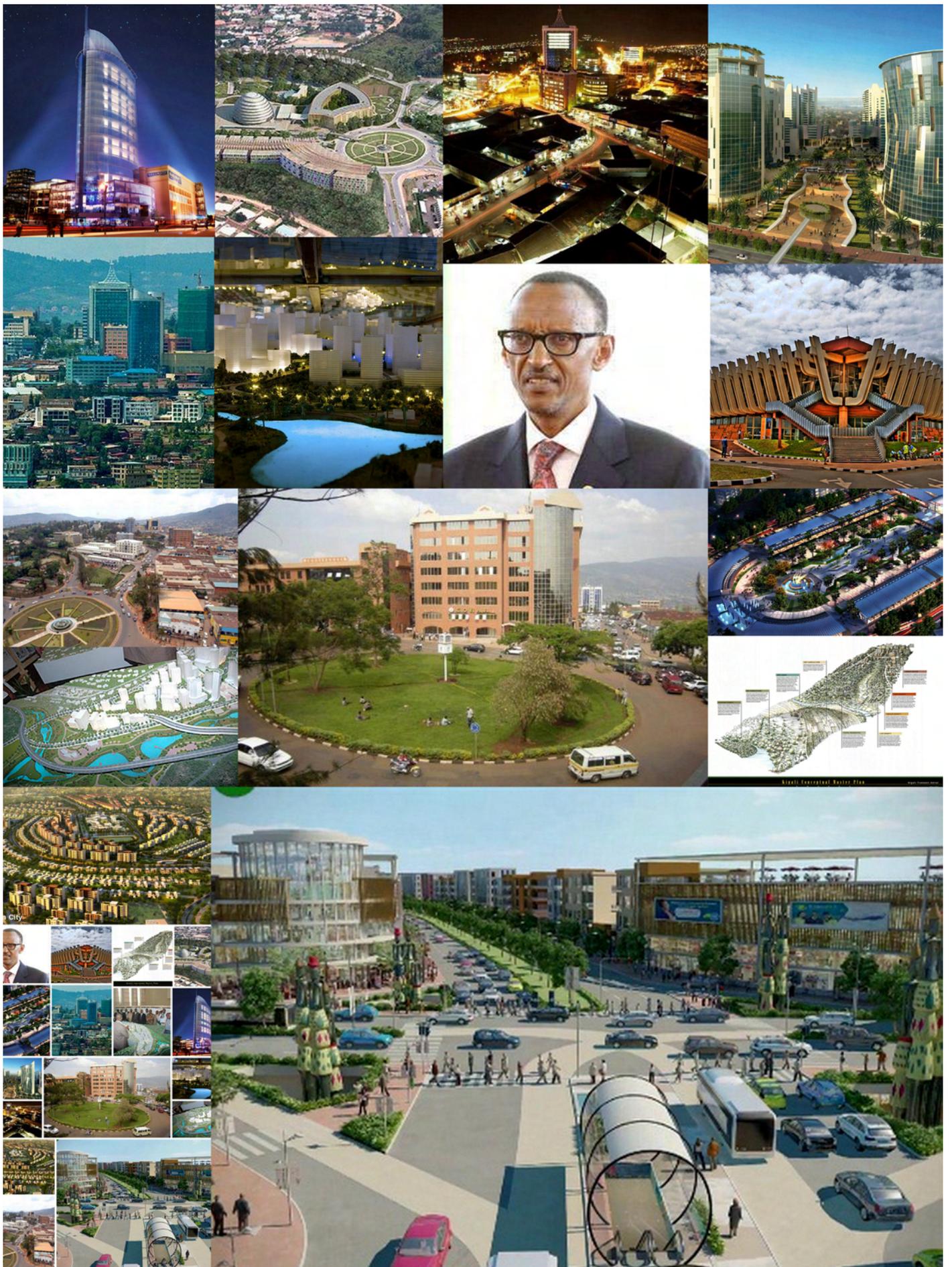
La vision politique



Une vision partagée
Un homme de poigne derrière...
Des professionnels misent au service de la ville
Une communication solide
Des projets concrets pour soutenir la vision ...

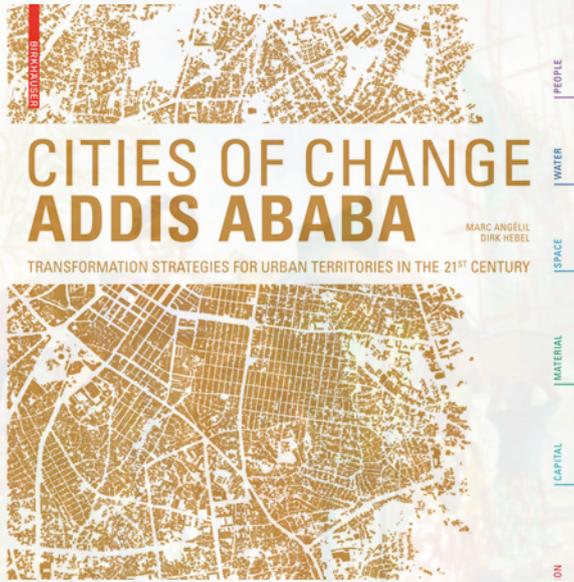


Sources photos page 82, 83: www.newtimes.co.rw, www.jeuneafrique.com, www.bustler.net, www.surbana.com



Addis-Abeba(Ethiopie), capitale diplomatique de l'Afrique

Opportunité de capitale diplomatique d'Afrique mise à profit



Grâce à ethiopian airlines, Addis-Abeba est devenu un pont aérien entre l'Afrique et l'Asie. Une capitale carrefour via sa position géographique. Un atout que Bamako détient dans la sous-région Ouest africaine.



Une ville en chantier...



Ouagadougou(Burkina Faso), marché central Rood Woko

Incendie le 28/05/2003



Autorité forte,
Maire avec plein pouvoir,
La démolition n'est qu'une
formalité dans un projet
d'utilité publique et de
modernisation de la capi-
tale

Sources photos :AFD Bukina Faso,
www.jeuneafrique.com, www.ouga-ca-bouge.net, www.unine.ch, wikimedia.org



Réouverture le 16/04/2009

Evénements internationaux canalisateurs de développement

Grands événements, sources d'opportunités

2008, Dakar sommet de l'Organisation de la conférence islamique (OCI)

Le 11e sommet de l'Organisation de la conférence islamique (OCI) à Dakar, mars 2008.

Le pays se prépare à l'événement depuis près de quatre ans. Au lendemain du démarrage des premiers chantiers, le président Wade a clairement affiché sa volonté de doter le pays d'infrastructures de qualité pour favoriser son développement. « Le Sénégal doit disposer d'installations de dernière génération et proposer un hub de référence sur le continent »

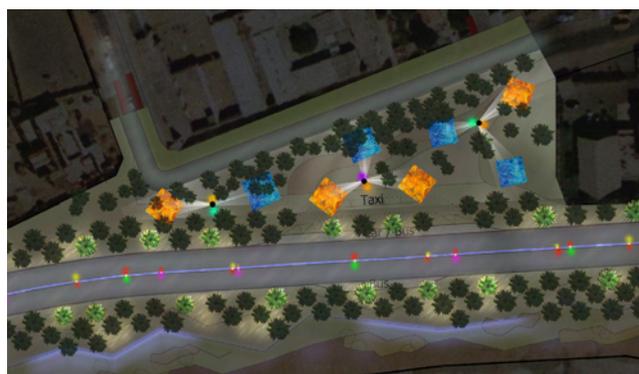
« Le sommet a été une opportunité en termes de financements. Il a servi de catalyseur et d'accélérateur. Depuis l'indépendance, en 1960, très peu d'investissements avaient été réalisés », explique Madior Sylla, de l'Agence nationale de l'OCI (Anoci), la structure en charge de l'organisation des chantiers du futur sommet.

95 % des fonds venus du privé. Les travaux engagés ont un coût. Le montant des investissements mobilisés avoisine les 340 milliards de F CFA (500 millions d'euros).

La priorité des autorités sénégalaises est justement de faire de Dakar une véritable capitale du tourisme d'affaires la réalisation de six hôtels haut de gamme comprenant suites présidentielles et salles de conférences. Leurs investissements tournent autour de 240 milliards de F CFA et ils ont permis la création de 4 500 emplois. L'ouverture des nouveaux complexes fera passer la capacité hôtelière de Dakar de 3 572 à plus de 5 000 chambres.

40 km de routes à achever et concernent onze tronçons à travers la capitale sénégalaise. Plus de 100 milliards de F CFA ont été investis dans ces aménagements, qui devraient rapidement être rentables

« Les retombées du sommet se verront à moyen et à long terme grâce aux investissements en infrastructures routières et hôtelières.

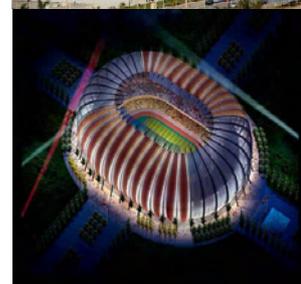
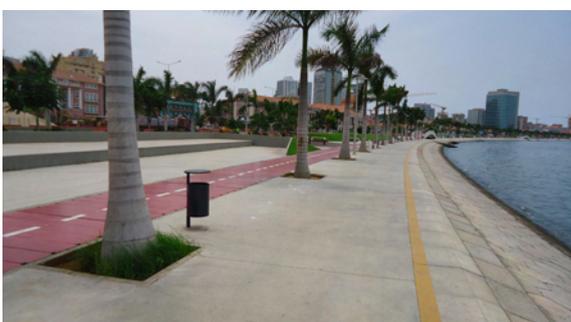


.....d'une ville

Grands événements, sources d'opportunités
2010, coupe du monde en Afrique du Sud



2010, coupe d'Afrique Angola







Services urbains

L'assainissement et la distribution d'eau potable.
La mobilité urbaine.

Services urbains

/ L'assainissement et la distribution d'eau potable

Cet aspect de la gestion urbaine occupe une place déterminante en posant un triple enjeu de salubrité, d'environnement et d'attractivité. A cause du décalage entre la croissance urbaine et l'évolution des infrastructures d'assainissement, Bamako souffre d'un dispositif de collecte, de stockage et de traitement des déchets solides et liquides (eaux usées et pluviales) insuffisant, sous-dimensionné et partiel. Une prise de conscience des collectivités et des partenaires financiers semble néanmoins émerger.

Constat

Eaux usées

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

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

Eaux pluviales

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

Adduction en eau potable

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

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

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

Déchets solides

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

Un schéma directeur élaboré en 2008 mais toujours pas financé

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

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

Coût : 207 milliards.

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

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

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

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



Certains collecteurs de la ville sont obstrués de déchets solides

Les équipements structurants

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

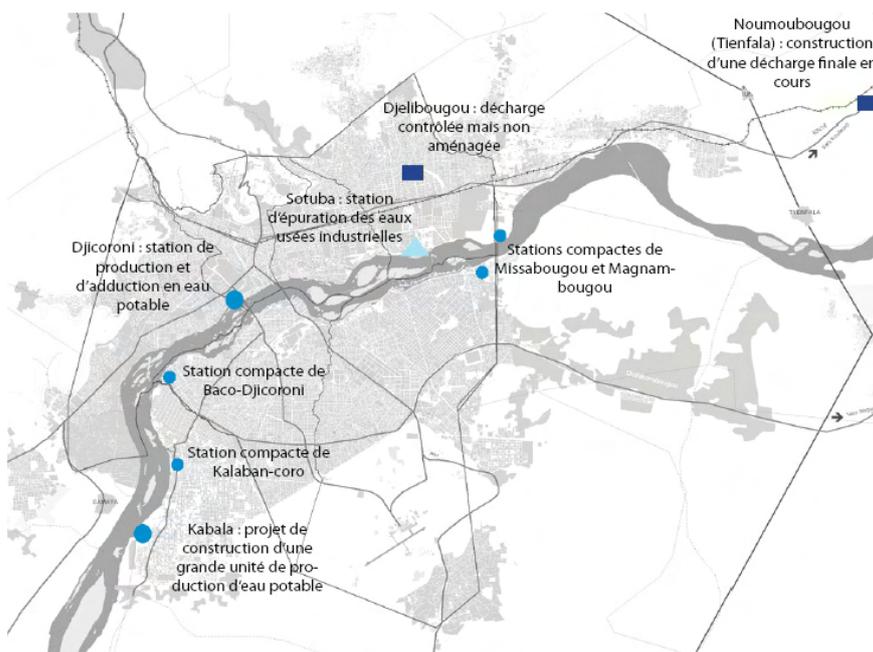
»Construction en cours d'une décharge finale de 50 ha à Noumoubougou à 35 km de Bamako. Projet lancé par l'Etat à travers la «Stratégie des déchets solides» de 2003.

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

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

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

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



Une multiplicité d'acteurs et des compétences mal définies

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

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

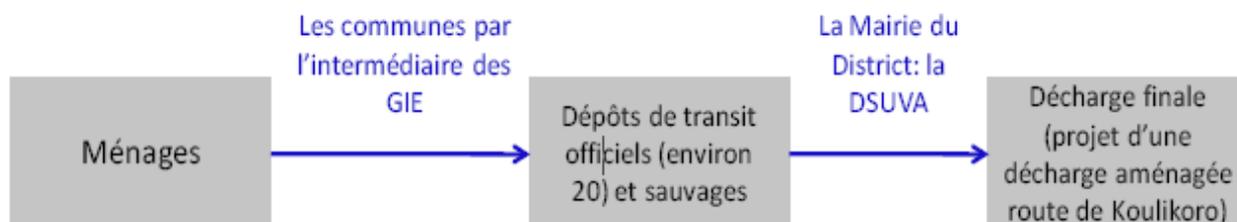
Le District s'appuie quant à lui sur trois services propres :

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

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

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

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



Services urbains

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

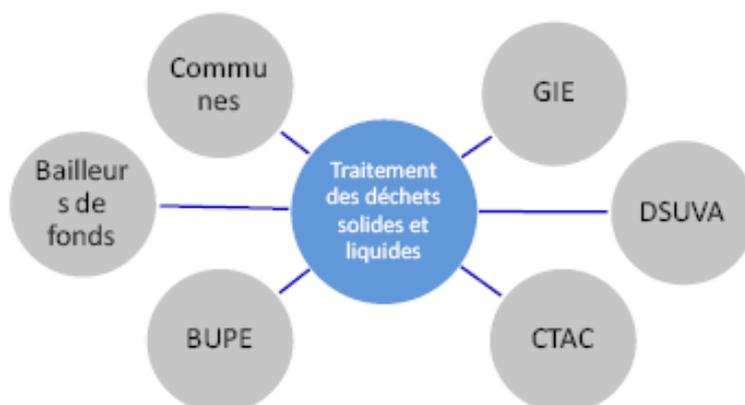
La vétusté et l'insuffisance du parc de véhicules et la faiblesse des ressources humaines nuisent à la capacité de gestion et de collecte des ordures de la DSUVA, qui ne peut à l'heure actuelle se concentrer que sur la gestion des déchets solides.

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

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



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



Perspectives

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

et permettent une véritable gestion concertée de l'assainissement. Il est évident que les solutions à apporter ne se limitent plus aux frontières administratives du District et qu'une réflexion avec les communes périurbaines est nécessaire.

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

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

/ La mobilité urbaine

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

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

La demande des déplacements à Bamako

» Forte polarisation des déplacements au niveau du centre-ville, qui sert de transit pour relier les quartiers.

» Déséquilibre de densité du réseau structurant entre les deux rives.

» Prééminence des déplacements rive droite – rive gauche et est-ouest au niveau de la rive gauche.

» Les déplacements se font toujours sur les mêmes axes structurants mais en sens inversé le matin et le soir.

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

Source : DRCTU.

Les chiffres de la mobilité

» 1 500 000 déplacements motorisés par jour, 500 000 déplacements piétons.

» 1 déplacement motorisé sur 2 par transport collectif (Sotrama, bâchés, taxis).

» 64% des véhicules sont des deux roues.

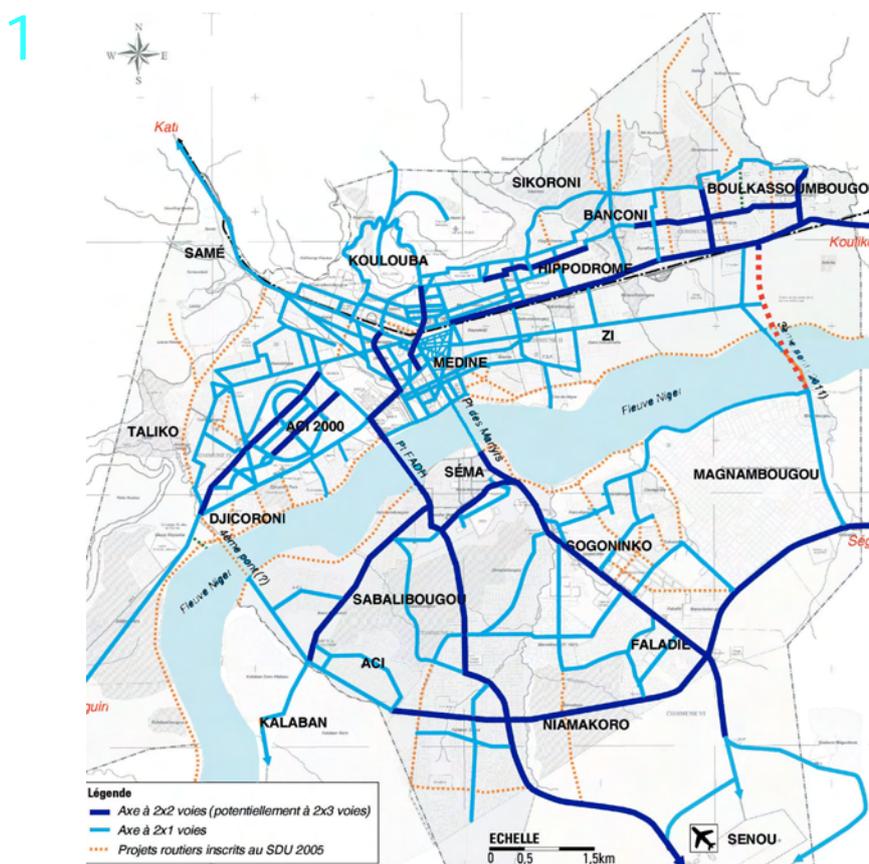
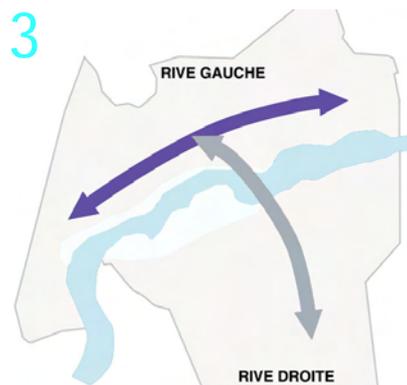
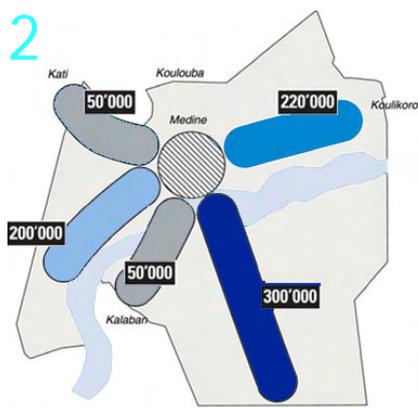
» 50% des déplacements entre les deux rives (40 000 à 60 000 échanges en heure de pointe).

» La rive droite génère 37% des déplacements vers le centre-ville, mais n'attire que 13% du total des déplacements.

» Dans 48% des cas le centre-ville n'est qu'une zone de transit.

» 22% du réseau routier revêtu.

» Dans les villes africaines, 15% du budget des ménages est consacré à la mobilité, jusqu'à 30 à 40% pour les ménages les plus démunis.



Services urbains

Les transports collectifs

Les transports collectifs sont assurés par différents types de véhicules : duruni (mini-bus bâchés de 8 places environ), sotrama (mini-bus de 18 à 22 places) et bus. L'exploitation du réseau est assurée par des transporteurs conventionnés et des transporteurs individuels « informels » : »La maîtrise du service par l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) est extrêmement réduite puisque seules 3 sociétés, qui ne représentent que 75 véhicules de type bus urbains (35 places et plus), sont conventionnées.

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

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

Difficultés actuelles

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

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

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

◇ Mauvaise qualité des voies, les efforts se concentrant sur la réalisation d'artères principales.

◇ La structure du réseau en convergence radiale inadaptée aux besoins quotidiens des usagers.

◇ Une occupation anarchique des voies par d'autres activités.

◇ L'absence ou l'insuffisance de signalisation routière.

◇ La dégradation rapide des équipements, en raison du manque d'entretien.

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

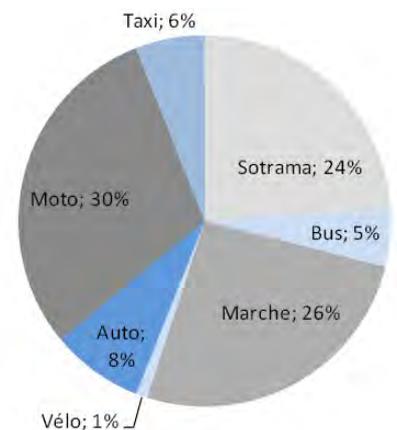
»La ville souffre de l'absence d'une réelle planification au service du développement global de la ville. L'organisation de la circulation sur le District est définie par un plan de circulation élaboré en 1988, restreint au centre-ville et qu'il est urgent d'adapter.



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

Répartition modale des déplacements.

Source : DRCTU



Les chiffres de la sécurité routière à Bamako : 2 500 accidents corporels, 150 morts et 3 000 blessés par an.

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

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

Quelles stratégie de planification de la mobilité urbaine pour Bamako?

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

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

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

notamment via le fleuve, vecteur naturel et historique de communication et qui aujourd'hui représente davantage un obstacle qu'une opportunité.

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

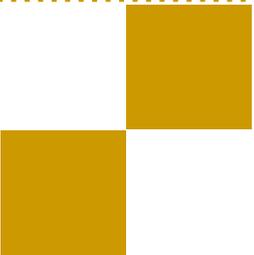
Les structures compétentes

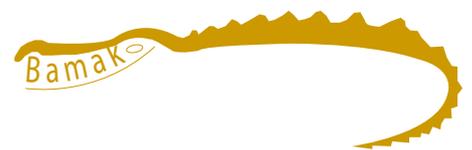
La décentralisation est plus effective pour la mobilité urbaine que dans d'autres domaines. Par exemple, le plan de circulation est approuvé par le District. Au niveau de la Mairie du District, la Direction de la Régulation de la Circulation et des Transports urbains (DRCTU) a pour mission l'élaboration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

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

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







Diagnostic du fret/système économique du centre commercial de Bamako

Contexte de l'étude.

Synthèse de l'étude.

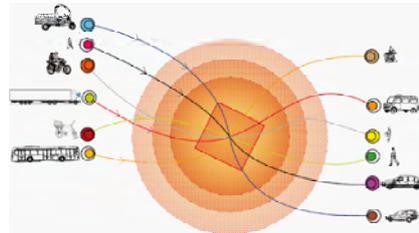
Diagnostic du fret, système économique du centre commercial

/ Contexte de l'étude

L'objectif de ce diagnostic est de mieux connaître les acteurs de la logistique et de la vente de gros de Bamako en vue de préparer avec le maximum de succès, et de manière satisfaisante pour l'ensemble des acteurs, publics et privés, et en premier lieu les professionnels de la logistique et du commerce de gros, la délocalisation des fonctions d'approvisionnement de la capitale. En effet, ces fonctions sont actuellement très largement implantées aux abords directs du grand marché, à savoir les quartiers de Bozola, Niarela, Bagadadji. Cela engendre d'une part une circulation de poids lourds en plein centre ville, pour la livraison des magasins de stockage et l'approvisionnement des marchés. D'autre part, cela produit des quartiers centraux monofonctionnels dédiés aux entrepôts.

La vision Bamako 2030 prévoit la délocalisation de ces fonctions de logistique aux portes de la zone centrale de l'agglomération, en lien avec les contournements routiers et les principales voies d'accès de la capitale. Notamment, l'étude « Bamako horizon 2030 » a identifié un pôle de développement dans les abords de l'espace retenu pour la réalisation d'un port sec à Yirimadio. En effet, la localisation des fonctions de logistique, stockage, gros porteurs aux portes de la ville dense est plus viable à long terme. Ces fonctions nécessitent de l'espace et engendrent des nuisances qui rendent leur localisation en centre ville historique problématique. La réussite d'une telle délocalisation tient à l'adéquation de l'équipement proposé avec les besoins et les logiques des acteurs économiques concernés.

Le centre historique et économique à la fois de la ville, du pays.
Lieux de croisement de toute la chaîne logistique et mobilité urbaine.



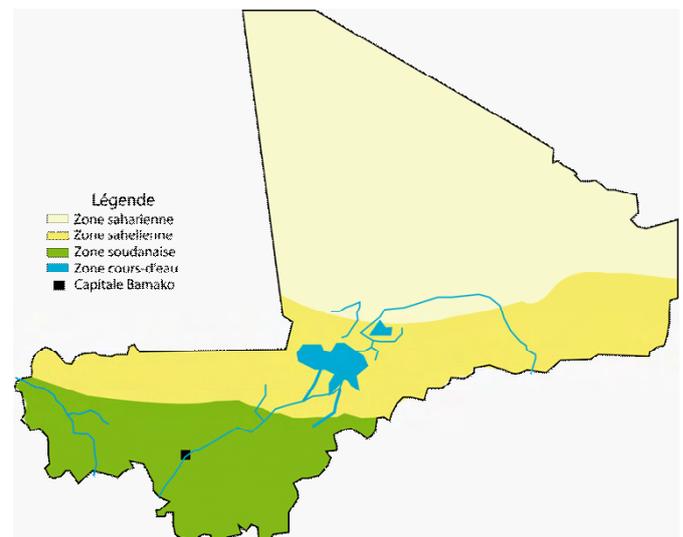
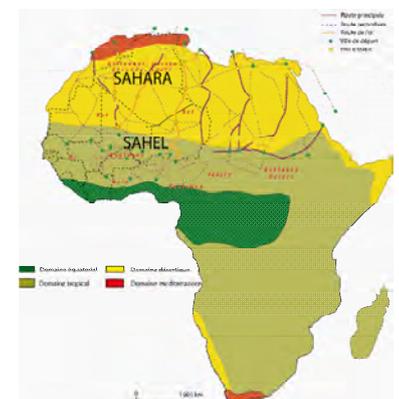
Historique du fret en Afrique de l'Ouest

Dans la zone ouest africaine, la mobilité des marchandises et les échanges commerciaux s'opéraient sur la bande sahélienne qui constituait un carrefour de rupture de charge.

Le sens de la mobilité des rencontres était Nord-Sud et Sud-Nord avec comme centre de gravité cette bande sahélienne, le long de laquelle des pôles économiques se développèrent formant ainsi des villes historiques médiévales (476-1457). C'est dans ce rivage du désert que vont apparaître des villes commerciales dont les plus connues sont : sous l'empire du Ghana (IV, XI siècle) Tichitt, Oualata, Nema, Koumbi Saleh; sous l'empire du Mali (XIII siècle) Niani, Kangaba, Kirina, Sosso du côté méridionale et l'ensemble sahélien Djenné, Tombouctou, Gao.

Les flux de mobilité et la nature des échanges illustraient le commerce transsaharien. Les caravanes de dromadaires (azalai) traversaient le désert, emportant vers le sud du sel de Taoudéni et de Teghazza, des produits manufacturés venant d'Europe, des tissus orientaux. Dans le sens opposé, des colonnes de porteurs d'ânes chargés d'or et de cola drainaient vers le Nord.

Ainsi la bande sahélienne fut de fait une zone de rupture de charge: les dromadaires ne pouvant plus descendre au Sud à cause de l'humidité et les ânes ne pouvant plus remonter vers le Nord en raison des conditions climatiques (chaleur, soif). Dans ce contexte la ville de Bamako n'était pas prédestinée à connaître le rayonnement qu'elle vit actuellement à l'échelle de la sous-région et du Mali.



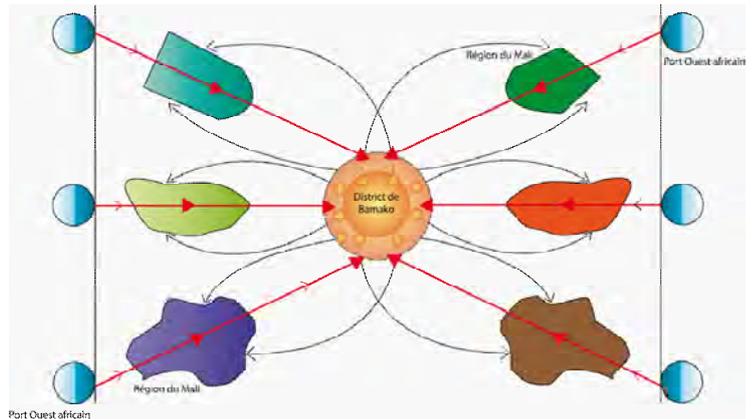
Points de ruptures de charges

Lieux de transit à l'échelle du Mali et Espaces de redéploiement des marchandises

A la différence d'autres pays, Bamako est la mère des villes du Mali, elle cumule toutes les fonctions tertiaires: politiques, administratives et économiques. C'est la ville macrocéphale du pays.

Le centre commercial de Bamako est un lieu de transit et de redéploiement des marchandises d'origine étrangère et nationale. Les produits d'importation rentrent au Mali via des axes routiers qui passent par ces villes secondaires (Kayes, Sikasso, Ségou, Koulikoro, Tombouctou, Gao, Kidal, Mopti). La majorité est réceptionnée à Bamako avant une redistribution à l'échelle nationale.

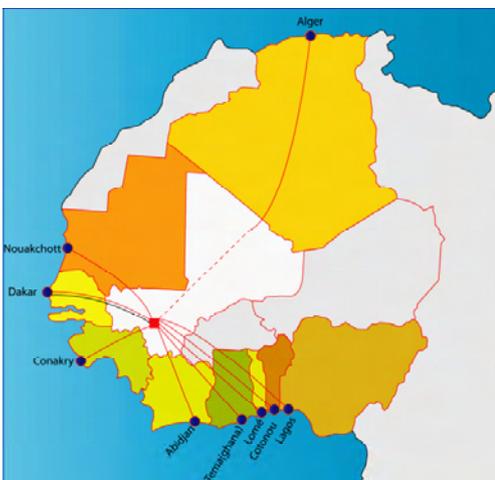
L'installation du fort français en 1883-1884 accrût le prestige du village et constitua un point de sécurité pour les populations. Bamako apparaît comme un centre administratif plus important en 1899 en devenant chef lieu de cercle du territoire civil du Haut Sénégal et Niger. En Mai 1904 le chemin de fer Dakar-Niger relia Bamako à Dakar (port). Bamako ravit à la ville de Kayes le siège du gouverneur en 1908, et installa ses quartiers au point F (Koulouba). En 1920 le Haut Sénégal et Niger devient le soudan français avec Bamako comme capitale.



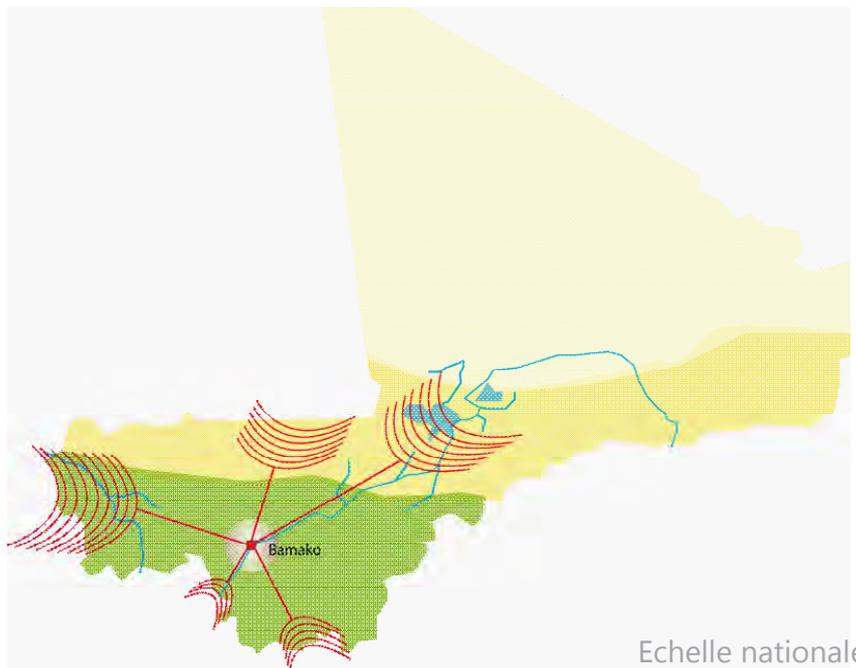
Position géographique stratégique

La ville de Bamako bénéficie d'une situation géographique privilégiée qui se résume en quatre points essentiels: zone de grande vallée, son rapprochement avec une autre vallée (vallée du Sénégal à 250km), un carrefour de rencontre et un fleuve navigable.

Le district forme un éventail commercial, avec comme particularité vers le Nord des étendues plates porte du désert et pays d'élevage, vers le Sud l'axe Bougouni Sikasso permet d'atteindre Odienné, les grandes forêts de la côte d'Ivoire. Nous avons la vallée du fleuve Sénégal et le delta intérieur du Niger respectivement à l'Ouest et à l'Est de Bamako.



Echelle sous-régionale



Echelle nationale

Diagnostic du fret, système économique du centre commercial

/ Contexte géopolitique

L'installation du fort français, l'éclatement du «tata» de Bozola en trois quartiers supplémentaires (Niarela, bagadadji, dravela), la construction du palais de Koulouba et la valorisation de l'axe Nord-Sud (Koulouba-fleuve Niger) sont des prises de position qui sont à la base de la création du pôle économique. Le projet de chemin de fer accompagné d'une gare, d'un port sec vers l'axe Koulikoro et la construction d'une série d'hangars d'entretien le long des rails plus tard des logements et services d'habitation raffermirent cet acquis.

En plus de l'acheminement des matériaux de construction (acier, ciment), ce nouveau moyen de communication favorisa la mobilité de la population.

le marché rose et celui aux légumes s'ouvrirent pour regrouper et organiser les vendeurs ambulants, les étalagistes et les activités commerciales

Le centre historique, puis administratif, économique, puis capital cumule actuellement ces fonctions qui n'ont jamais bougé spatialement en fin de compte. Il s'est plutôt renforcé et gagne du terrain hors planification sur les quartiers résidentiels environnants, donnant naissance à un centre commercial à la malienne. dispersées, sur un même site en espace hiérarchisé.

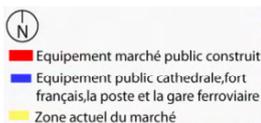


Marché rose:

construction: 1920

1er équipement marchand de Bamako, a subi une série d'incendie dont celle de 2000 et 2014.

Etat actuel: complètement démolit par l'incendie de 2014. A cause de risque d'effondrement, il fut détruit. c'est un sujet d'actualité, on parle de rénovation, de restauration ou d'éteindre la destruction sur une grande zone pour réfaire le marché. aucun projet de substitution depuis 1920, le seul comparable fut les halls de Bamako en 2001 (échec).



Sources: googleimage



Sources: malijet.net

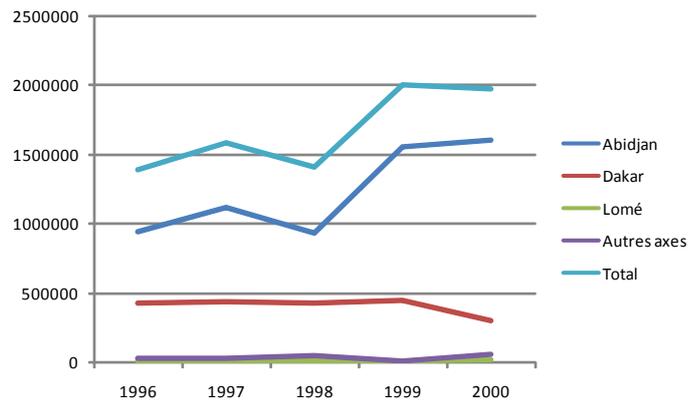
Diagnostic du fret, système économique du centre commercial

/ Le système de flux commercial du Mali à l'échelle de la sous région

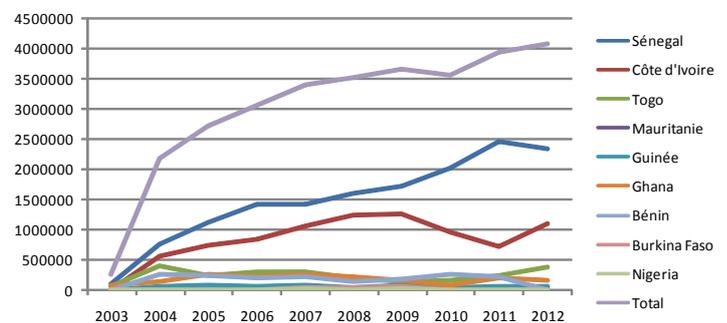
Le système portuaire, le fret et les transitions des marchandises

Le Mali est un hinterland ouest africain sans port, il est cependant desservi par neuf ports dont cinq ont une frontière direct territoriale. Il s'agit d'Alger en Algérie, de Nouakchott en Mauritanie, de Dakar au Sénégal, de Conakry en Guinée et d'Abidjan en Côte d'Ivoire. Les quatre autres sont Tema au Ghana, Lomé au Togo, Cotonou au Bénin et Lagos au Nigeria.

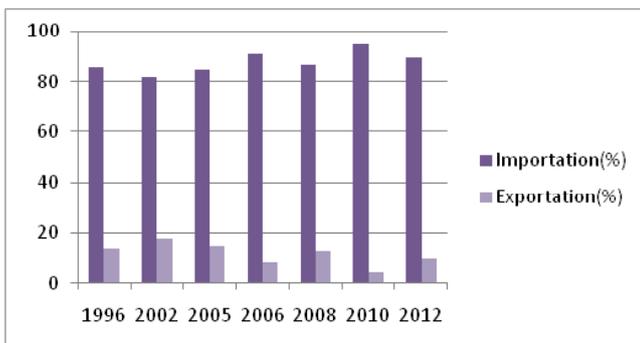
Nous observons globalement deux tendances, la période pré-crise et post-crise Ivoirienne. Avant le contexte d'instabilité de la côte d'Ivoire, Abidjan fut le principal port de ravitaillement du Mali. Jusqu'en 2002, le trafic d'import et export respectivement et par destination de la Côte d'Ivoire (65,6% en 1994) était plus important que tous les autres ports réunis. La liaison ferroviaire historique Dakar-Bamako permit une connectivité constante et reste la plus ancienne.



La Période pré-crise en Côte d'Ivoire (import/export)



La Période post-crise en Côte d'Ivoire (import/export)



Le fret aérien:

six aéroports principaux internationaux dont cinq disposant d'un aéroport douanier: Bamako Senou, Gao, Kayes, Mopti, et Tombouctou. Le trafic commercial est axé sur l'aéroport de Bamako avec une croissance raisonnable de 2008 à 2011.

Bamako Sénou:

Import: 6432 tonnes

Export: 1237 tonnes

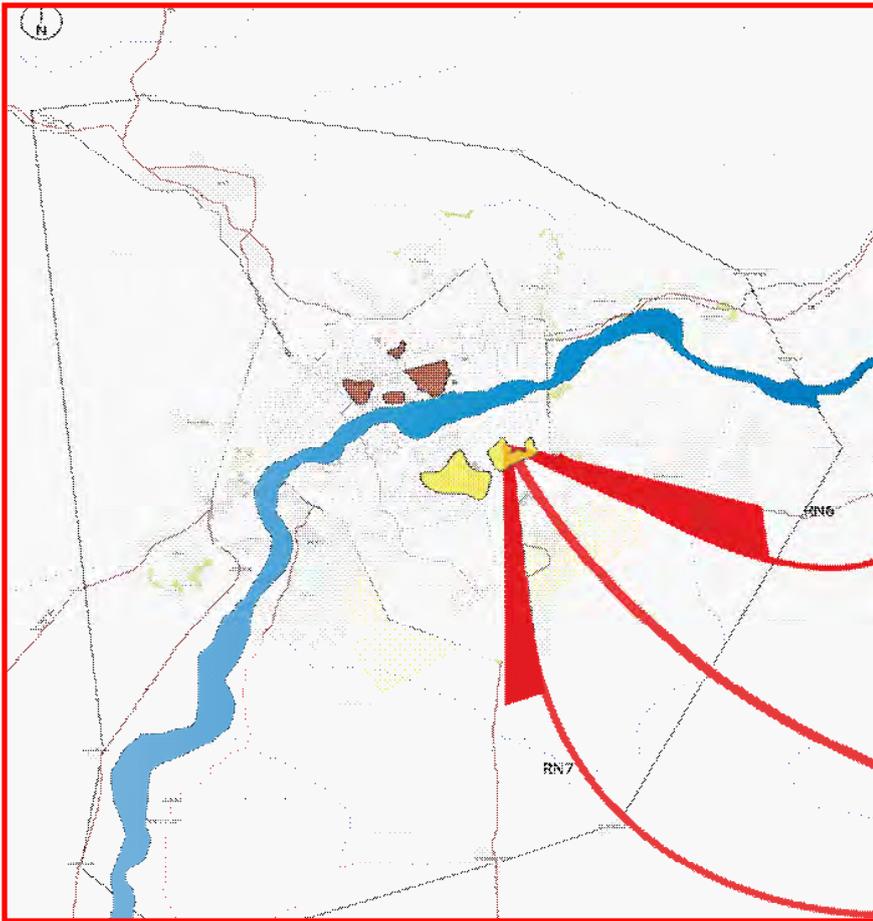
Total: 7679 tonnes

Sur le scénario pré-crise le trafic de marchandises pénétrait le district de Bamako par le Sud via principalement la route nationale 6 (RN6) et la route nationale 7 (RN7). La rive droite (rive sud) développa des semblants d'infrastructures pour camion remorque poids lourds avec une concentration de parkings et de garages de réparation. Nous avons donc les marchandises sur la rive Sud et sur l'autre rive le pôle économique composé du centre commercial, de la zone d'entrepôt de N'golonina et la zone industrielle de Sotuba. Un espace industriel constitué d'usine et d'entrepôt.

De l'indépendance jusqu'en 2002 les quartiers de Sogoniko, une partie de Faladjî, Banankabougou, Yirimadjo s'adaptent au passage des camions de marchandises et se transformèrent progressivement.

A partir de 2003 le trafic de fret bascule principalement sur le port de Dakar avec une croissance soutenue jusqu'à maintenant. Cette croissance continuera malgré la stabilité retrouvée en Côte d'Ivoire selon les acteurs.

Le Burkina Faso et le Nigeria intègre officiellement le trafic en terme de données par la construction d'entrepôt malien en 2007. Cette nouvelle situation ne peut remettre en cause l'axe du Sud qui, malgré la baisse de fréquence sur l'axe Côte d'Ivoire se voit réactivé par les quatre autres ports de la sous région en plus d'Abidjan. La stabilité de la Guinée et l'aménagement de son port donnera de l'importance à la RN5. Le port de Conakry est géographiquement le plus proche de la capitale malienne. Ainsi à l'avenir Le Nord-Ouest de l'aire urbaine de Bamako recevra un trafic de gros-porteurs de plus en plus important.

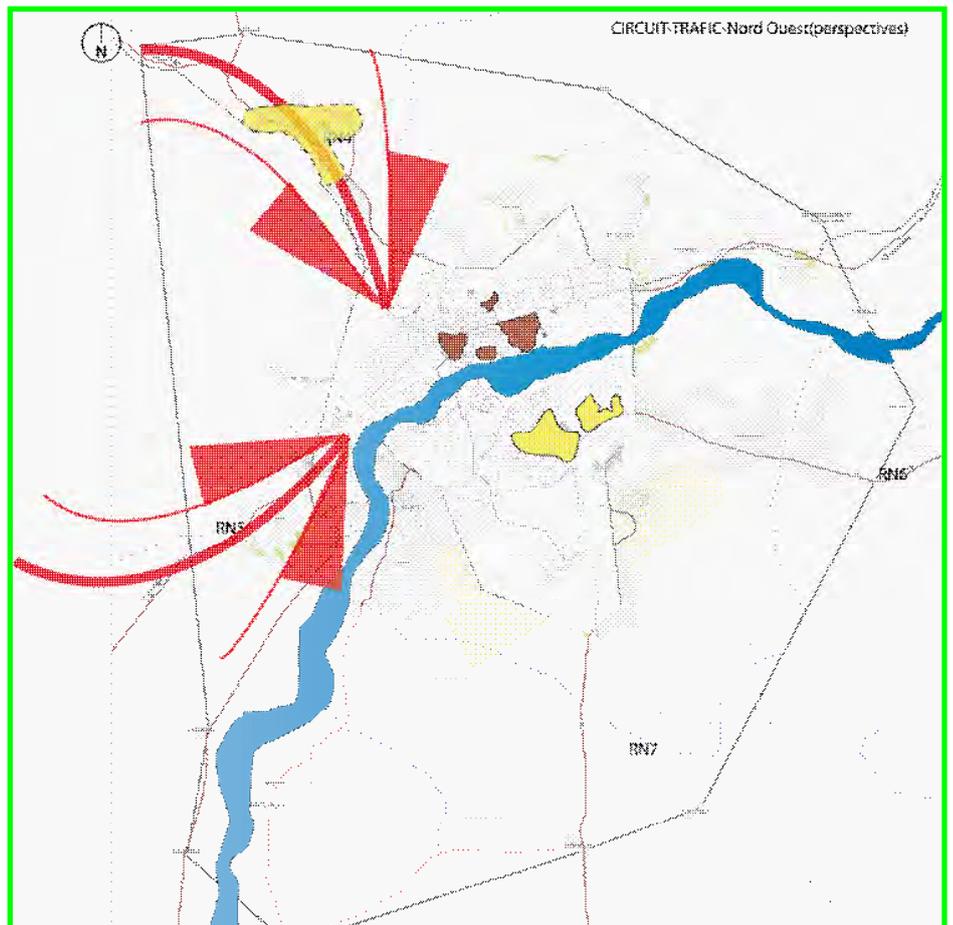


L'axe chemin de fer Dakar-Bamako(le Dakar-Niger) :

Le transport ferroviaire constitue le second mode de transport utilisé au Mali par le tonnage transporté sur sa voie principale longue de 729 km. La voie ferroviaire se caractérise surtout par sa vétusté. Elle est le moyen de communication qui n'a subi pratiquement pas d'évolution depuis sa création en 1904. Avec une longueur de voie de 723 km constaté en 1990.

Les wagons pour marchandises au nombre de 557 unités avaient un taux de disponibilité de 88%.

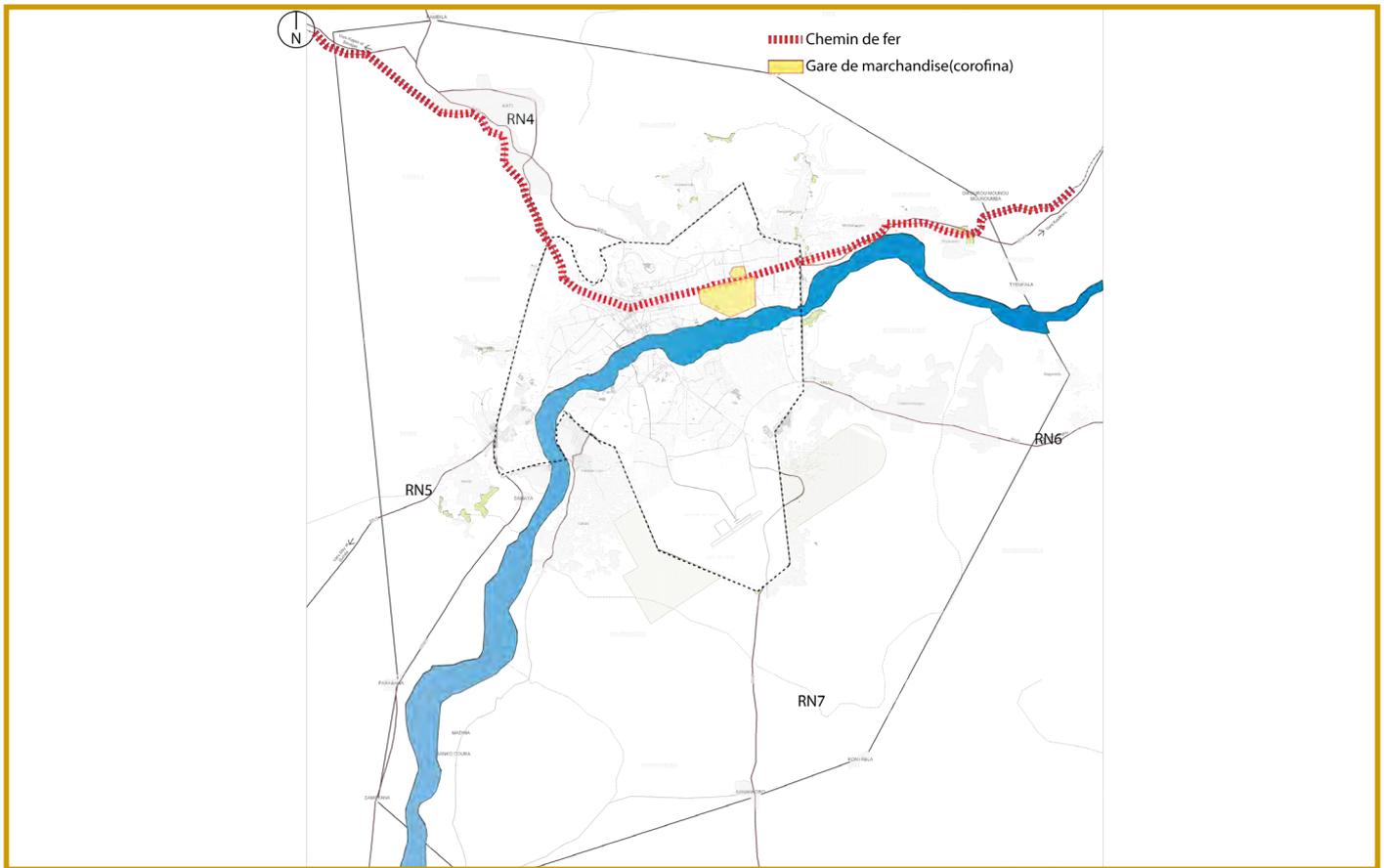
Le kilométrage mensuel parcouru par locomotive disponible était de 7 548km et la rotation moyenne par wagon en trafic international est de 17 jours.



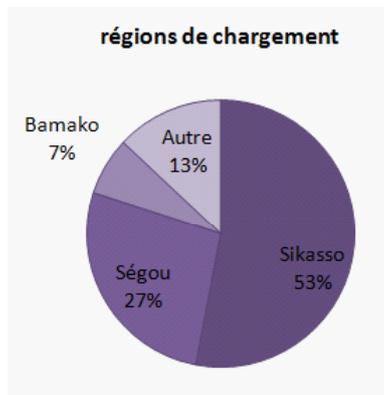
L'axe chemin de fer représente 11% du flux routier

Diagnostic du fret, système économique du centre commercial

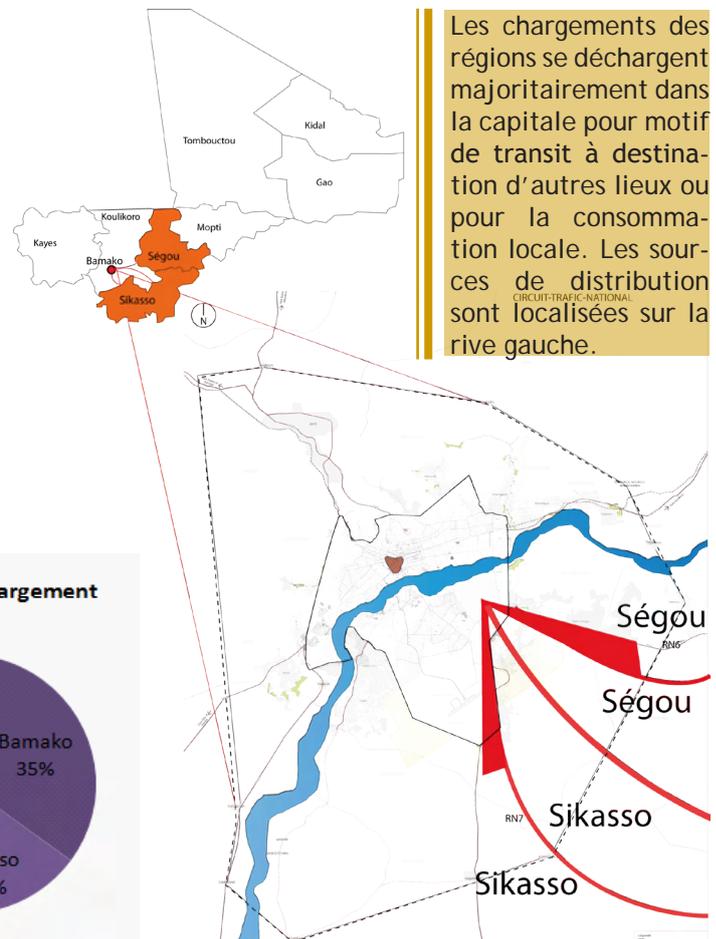
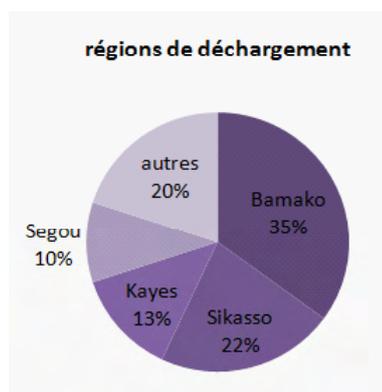
L'axe chemin de fer Dakar-Bamako(Le Dakar-Niger)



/ Le système de flux commercial de Bamako à l'échelle du Mali

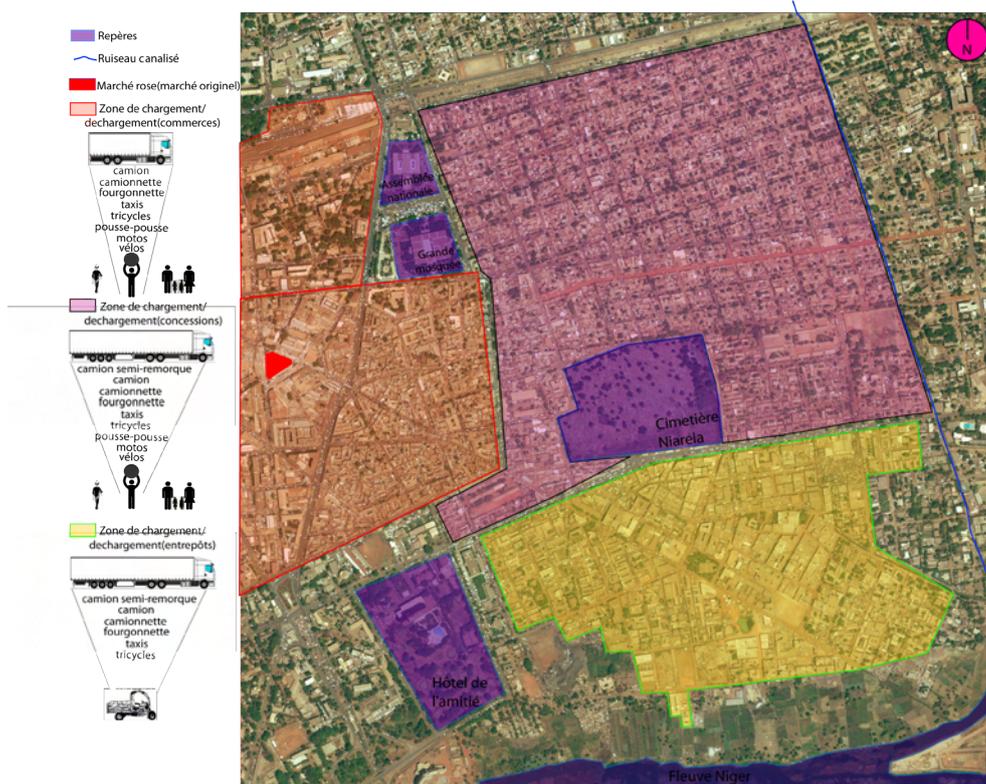


Le trafic intérieur routier de marchandises solides suivi par la Direction Nationale des Transports (DNTTMF) est passé de 1 178 241t en 2008 et 991 496 tonnes en 2009. En 2009, les principales Régions de chargement étaient Sikasso (53 %), Ségou (27%) Bamako (7%) et les principales régions de déchargement sont Bamako(35 %), Sikasso (22%), Kayes (13%), Ségou (10%).



Les chargements des régions se déchargent majoritairement dans la capitale pour motif de transit à destination d'autres lieux ou pour la consommation locale. Les sources de distribution sont localisées sur la rive gauche.

/ Le système de flux commercial de Bamako à l'échelle du Mali



Le transport et la logistique sont fortement liés au centre commercial. Le rapport va au delà d'une simple superposition, nous observons une mixité des transports ,d'usagers, des résidents et d'autre populations attirées par la main d'œuvre. Les résidents bénéficient avec le système de bail, de location, ou de vente de terrain d'une rente immobilière importante qui leur assure un revenu pérenne. Malgré les nuisances des poids lourds, ils cohabitent ensemble dans un partenariat gagnant gagnant.

Au niveau de la zone de commerce, les camions de livraison ravitaillent pendant que les clients viennent s'approvisionner. Dans la journée camion de livraison, camionnette, fourgonnette, taxis, tri-cycle, pousse-pousse, moto, vélo, colporteur et piéton se côtoient sans alternance offrant un spectacle de désordre ordonné. Seul le client s'y perd, quant au résident il s'organise et prélève des taxes de nuisances.

Dans le quartier de Niarela et Bagadadji presque toutes les rues sont des gares de chargement et de déchargement linéaires. Certaines prennent plus d'importance en fonction d'une concentration de concessions transformées partiellement ou entièrement en espace de stockage. Des rues de 7 m d'emprise dimensionnées pour un quartier résidentiel deviennent des lieux de parking et de rupture de charge pour poids lourds.



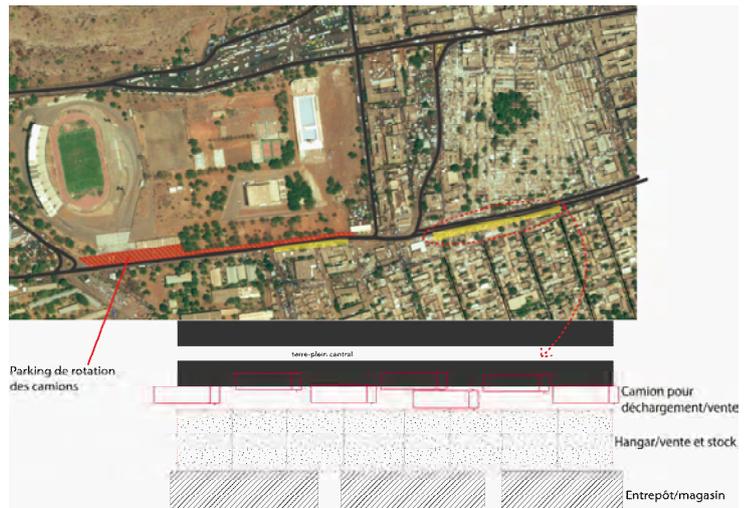
Diagnostic du fret, système économique du centre commercial

/ Le système de fret et le commerce

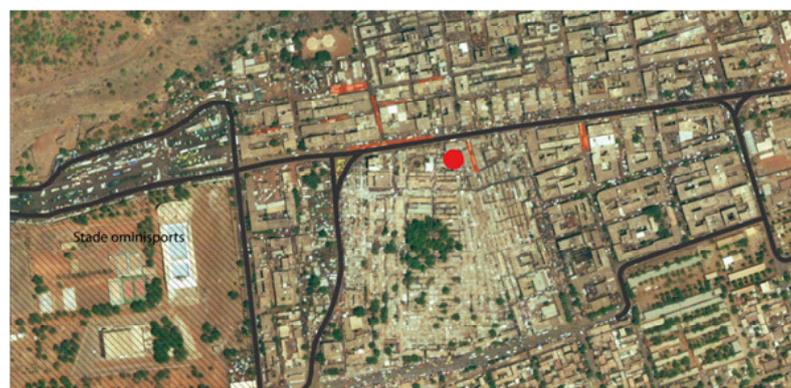
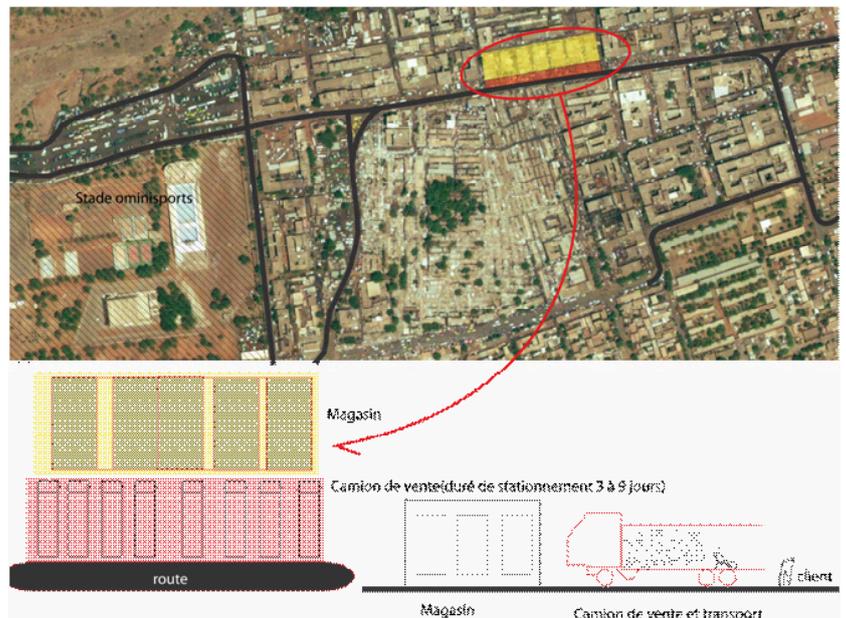
Liens entre le trafic intérieur routier des marchandises solides et le marché

Chaque aire de stationnement des camions est spécifique par rapport à son espace de chargement. A ce niveau le fret de marchandise est lié à la vente, il participe et se substitue parfois en installation de vente. La fréquence des camions est fonction de la nature du produit. Il est difficile de dissocier l'espace de vente au circuit du transport.

La production de Sikasso débarque sur la place dite «Sikasso placi» au marché Dos-solo Traoré. Les camions transformés en installation sont stationnés sur l'emprise de la route avec comme point de rotation le parking du stade omnisports.



Au niveau de la place dite «loco suguni» (petit marché de banane Plantin), nous avons de la banane Plantin venu de la côte d'Ivoire. Dans cette configuration le camion sert à mûrir et à vendre les bananes. Psychologiquement, les clients pensent que le contenu du camion est plus frais que le stock du magasin. Les commerçants en profitent et utilisent le véhicule pour ajouter de la valeur. Le contenu du magasin retourne souvent dans le camion.



Le marché au poisson est constitué de conteneur frigorifique posé sur des supports en béton et des semi-remorques utilisés directement pour la vente en gros. La fréquence de la navette est fonction de la durée d'écoulement.

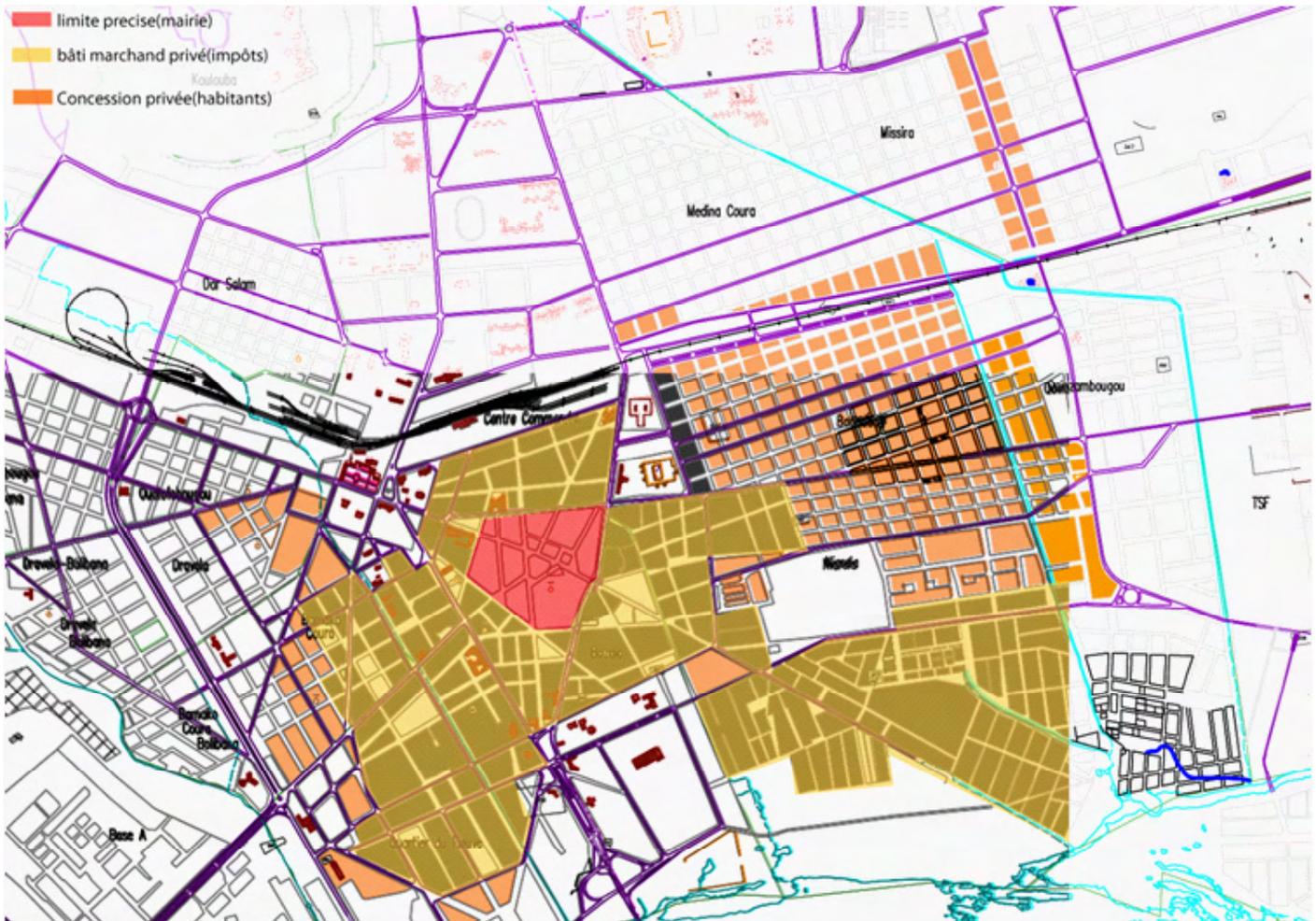


● marché au poisson de vente de poisson — espace de parking des conteneurs frigorifiques

/ Localisation et zoning des fonctions et sous fonction du centre

Le grand marché et Ces Limites

En terme de gestion, nous avons trois zones, une majoritairement dominée par la municipalité (taxes), une deuxième par l'administration via les impôts et la troisième par les résidents du quartier.



En plus de zone rouge la municipalité prélève des taxes sur l'ensemble de l'aire d'influence(places publiques et les voies de circulation, 100FCFA/jour pour ceux et celles qui vendent à même le sol, 4000 FCFA à 10000 FCFA pour les boxes. La devanture des boutiques est aménagée et louée indépendamment à 3000 FCFA.

Ces tarifs peuvent passer du simple au double en fonction de la surface et de l'emplacement pour les grosses installations et pour les petites l'emplacement suffit.

Au delà de ce noyau, nous avons une première couronne pochée en jaune dans laquelle, la majorité de l'immobilier est détenu par des privés, hors juridiction de la mairie. Les commerçants locataires de ces bâtis d'usage commercial payent uniquement leurs impôts.

La seconde couronne est composée de concessions d'usage résidentiel mutées ou en cours de mutation vers la fonction commerciale. Ce changement de fonction étant non homologué, les exploitants passent à travers les mailles du filet de la mairie et des impôts. Par contre, ils payent la location aux résidents et dès fois une taxe de nuisance aux associations de jeunes du quartier.

D'une part Le marché génère en moyenne 23 000 000 FCFA/mois côté mairie du District pour une prévision de 36 269 084 FCFA, et d'autre part un pourcentage important revient aux impôts et à la population résidente. Le marché et ces zones d'influences sont une charge pour la mairie mais profite aux impôts et aux résidents riverains. Il y a tellement d'enjeux et d'intérêt économique que la transformation ou le changement officiel des fonctions reste un défi.

Diagnostic du fret, système économique du centre commercial

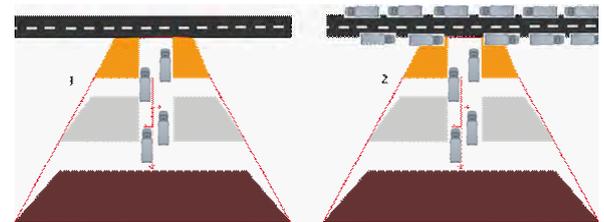
/ Le grand marché et ces sous secteur

Le marché central est un véritable pôle d'attraction pour tous les habitants des deux rives du fleuve Niger. Il attire tous les acteurs, générant ainsi un flux important de personnes au profil varié. Les personnes chargées de la logistique internationale; les personnes propriétaires des lieux; les personnes commerçantes du gros au détails; les personnes colporteur-livreurs; les personnes revendeurs; les employés (banque, notariat) et les clients animent le même espace accompagné de leur outil ou moyen de transport (poids lourds au vélo). Cette concentration d'activité dans un environnement non prédestiné à accueillir une telle mixité crée des tensions dans le quotidien et génère des problèmes à l'échelle de Bamako.

Le commerçant revendeur et son futur client achète aux mêmes points de vente.

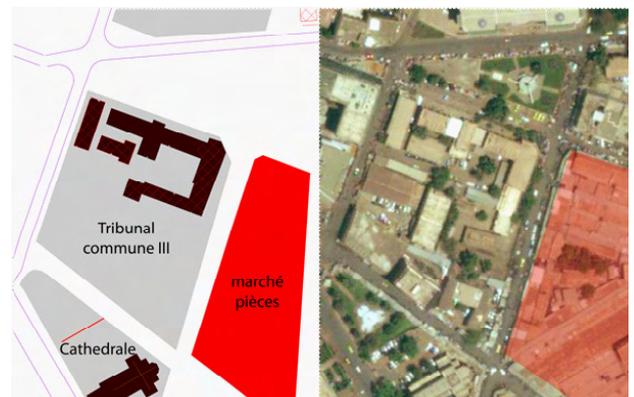
Il faut comprendre que le marché signifie spatialement dans cette étude: l'espace marchand, le bâtiment marchand et toute son aire d'influence. plus le marché grandit et se développe, plus la municipalité et l'autorité administrative perdent de leur influence foncière au profit du privé. Une situation qui complique toute opération de restauration ou de rénovation.

Le secteur agroalimentaire (Bozola)

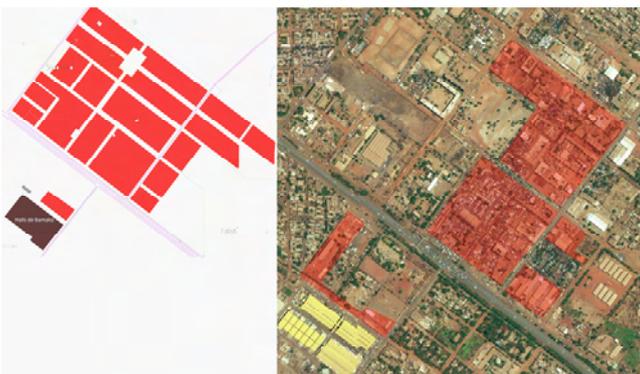


Les halls aux bananes(Namassa danka)

Le secteur des pièces détachées (Medine)



Le secteur des pièces détachées marché D T



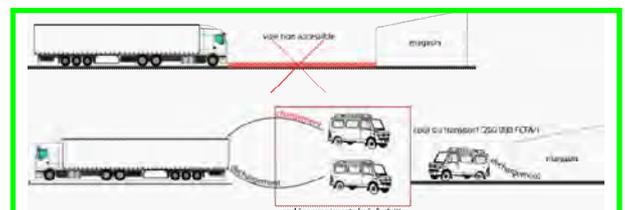
Le secteur des pièces détachées Sogoniko



Dans le fonctionnement, le résidentiel et l'économie se heurtent très souvent. Les événements sociaux (baptême, mariage, décès) stoppent l'activité économique, le plus souvent durant 24h. Des taxes sont prélevées par des organisations de jeunes du quartier pour permettre aux véhicules de livraison d'accéder aux boutiques. Malgré plusieurs avantages économiques (location de magasins, de toilettes, système de bail, prix d'achat), il existe une tension entre la population autochtone et les commerçants. Une tension dans laquelle chacun a son compte au quotidien entre problème d'hygiène, coût abordable et proximité des produits.



Le secteur des pièces détachées Sogoniko

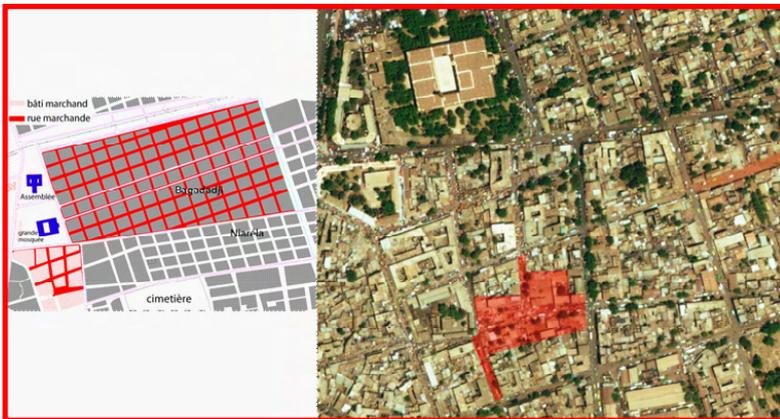


Diagnostic du fret, système économique du centre commercial

/ Le grand marché et ces sous secteur

Le commerce de céréales s'identifie au quartier de Bagadadi avec une place de vente à Niarela. Les magasins logés dans des concessions reçoivent tout type de céréales et de certains fruits et légumes (arachides), cependant le mil occupe le pourcentage le plus élevé. Ces vivres proviennent des régions du Sud et du centre (Mopti) du Mali. La place de Niarela dite Niono-place, est un espace d'écoulement des produits qui proviennent de Niono, Macina, Kolongo région de Ségou. L'accès des camions est conditionné par des taxes perçues par les résidents. La place est entourée de magasins de stockage et d'hangars de vente. Ces commerçants sont grossistes en théorie mais pratiquent la vente en détail (à partir d'un sac de 100Kg).

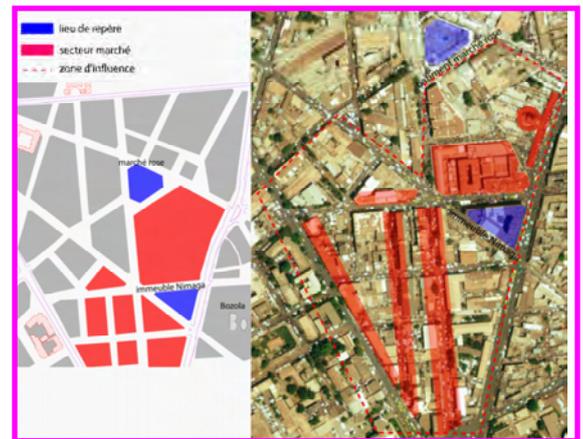
Le secteur des céréales



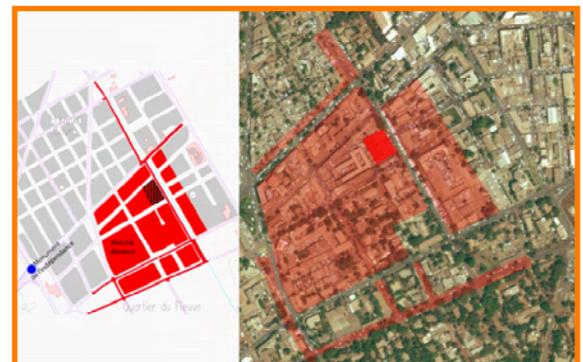
Le secteur des bijoux



A défaut de zone d'entrepôt, la dimension de la boutique en fonction du chiffre d'affaire peut varier d'une pièce de vente à des galeries de pièces de stockage cachées, raccordées au plateau de vente. Si le ou les magasins sont saturés, l'excédent est emmagasiné au lieu de résidence du commerçant situé quelque part dans la ville.



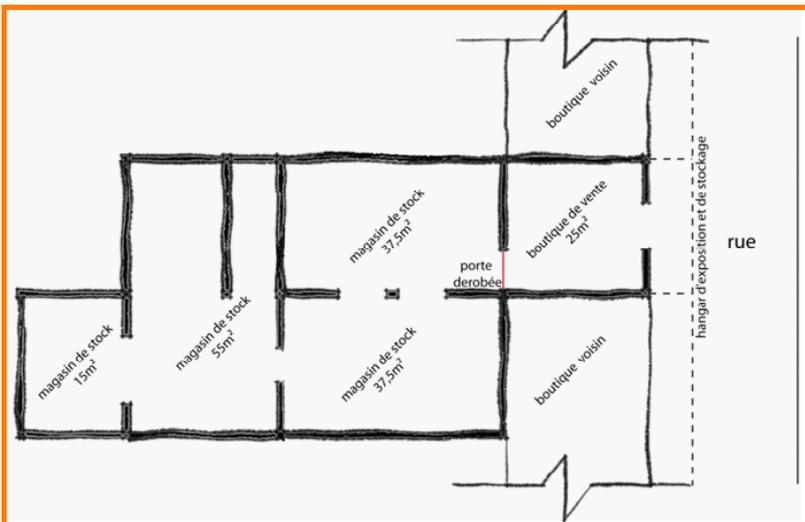
Le secteur des motos



Le secteur de l'électronique papeterie quincaillerie

Ce domaine d'activité est constitué d'entreprises familiales dans les quelles le savoir et le savoir faire se transmettent de génération en génération. L'initiation débute à partir de 7ans. Elle s'effectue parallèlement avec l'apprentissage de l'école. Dans le centre nous localisons le bâtiment des artisans (l'artisanat) et le quartier résidentiel de Bamako-coura.

Le statut du commerçant n'a aucune répercussion sur l'espace marchand du marché par contre elle subsiste grâce à des associations créées pour défendre les intérêts des commerçants. Les différentes catégories se concurrencent déloyalement. Dans une configuration normale le grossiste ne vend pas à un client de passage, son seul client est le revendeur. Ainsi l'utilisateur et le grossiste ne se croisent sur un même point de vente, cette pratique se traduit par une séparation des flux de personnes et de moyens logistiques. Le marché bamakois est tout sauf normal.



Prototype de boutique quincaillerie

/ Articulation et typologie des transports

Les tricycles motorisés gagnent du terrain sur l'ensemble des transports micro grâce à un prix d'achat raisonnable (1 500 000 FCFA à 1 700 000 FCFA), une capacité de stockage correcte et une consommation comparable à celle d'une moto.

Dans la catégorie non motorisée nous observons les poussepoussettes, les vélos, qui malgré une traction humaine travaillent dans un rayon non négligeable (1 à 20 km). En plus de la livraison de marchandise, les cyclistes sont spécialisés dans le transport du repas de midi des commerçants du marché.

L'articulation des différents moyens de transport varie en partie selon la nature de la marchandise, de l'inaccessibilité du lieu de dépôt final, de la distance parcourue, de la quantité et des clients. Il y a donc plusieurs changements modaux.

Les remorques citernes de transport d'hydrocarbure ne s'articulent pas avec d'autres moyens de transport. Ils ont deux destinations, les dépôts de carburant et les stations services.

Les camions frigorifiques de transport de poisson ne s'articulent avec d'autres transports non plus, par contre ceux transportant les fruits, déchargent directement leur cargaison dans les tricycles, camionnettes et véhicules d'usage personnel.

L'emprise des rues et l'état dégradé des routes obligent les camions semi-remorques à transférer leur marchandise dans plusieurs camionnettes pour l'acheminement définitif. Quant aux camionnettes ils s'articulent avec les tricycles motorisés et les poussepoussettes à l'échelle du marché.

Il y a aussi l'articulation séparée, dans ce cas de figure le changement modal s'opère dans une zone tampon qui peut être un entrepôt, un entrepôt sous douane, un magasin, une boutique ou une concession. Toutes les combinaisons sont envisageables entre les transports macros et micros.

Diagnostic du fret, système économique du centre commercial

/ Articulation et typologie des transports

Lieux de parking et de maintenance

En fonction de l'intensité du flux des transactions, les parkings et garage de réparation se créent le long des pénétrantes de la ville. Qu'il y est installation ou pas, l'espace et ou les acteurs s'adaptent en fonction du besoin.

Dans le cas de Bamako l'espace aménagé (planifier) pour réceptionner ces fonctions est infime par rapport aux espaces transformés par les acteurs.

Beaucoup d'opérateur d'hydrocarbure utilise leur station service comme points de regroupement. Ils en profitent pour parquer et dès fois réparer. A l'intérieur de la ville nous avons donc les parkings et garages du domaine public (aménagé par l'état); du domaine privé (aménagé par les opérateurs) et du domaine public squatté (l'emprise des voies et les interstices).

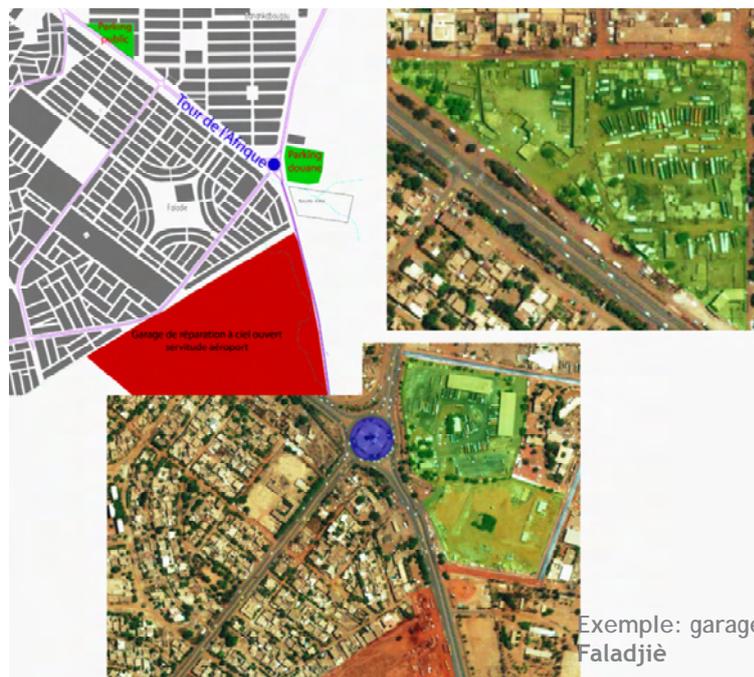
Dans la limite administrative de Bamako nous avons officiellement deux sites: la cour de la direction général de la douane à Faladjîè et le parking de poids lourd de ce même quartier. La cours de la direction est un espace d'attente sécurisé pour le dédouanement des marchandises.

Le parking public de Faladjîè subit une diminution progressive de son emprise, actuellement occupée par des constructions. Il est frappé par le syndrome du vide. Une surface non aménagée, ni clôturée attire les spéculateurs fonciers.

Autour des ces espaces de regroupement dense et homogène, se développent des points de regroupement aléatoires et dispersés.

Les véhicules de ces espaces sont réparés dans un immense garage à ciel ouvert sur la servitude de sécurité de la zone aéroportuaire. Les camions bennes de transports (matériaux de construction) du district y sont réparés en plus des poids lourds.

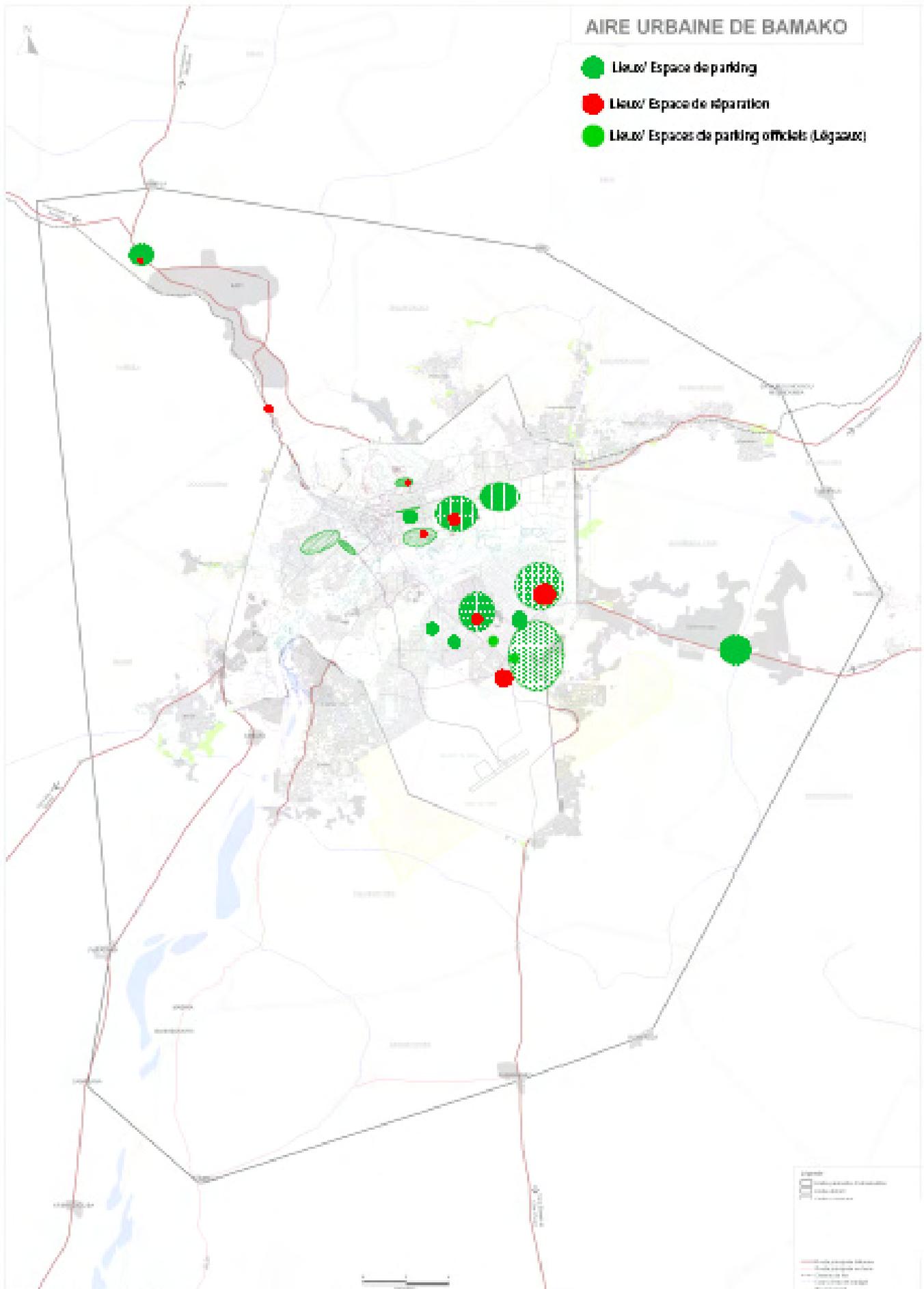
Les fonctions sont définies par une appropriation des chauffeurs de poids lourds. Comme «la nature a horreur du vide», le processus est le suivant: une personne s'installe, s'il n'y a pas de réaction, les autres s'y établissent. Le parking précède le garage de réparation parce qu'il nécessite aucune installation préalable. Cette cohabitation est le plus répandu mais ce pendant certaines grandes entreprise de transport telle que Ben&Co détiennent un parc si important qu'il aménage plus ou moins des lieux de réparation et de parking privé.



Exemple: garage et parking de Faladjîè



Exemple: parking poids-lourds, ACI 2000



Diagnostic du fret, système économique du centre commercial

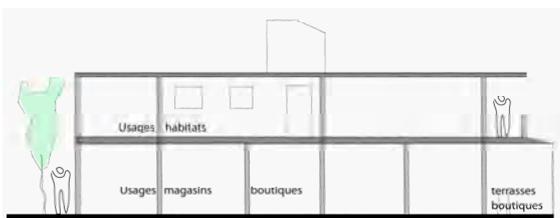
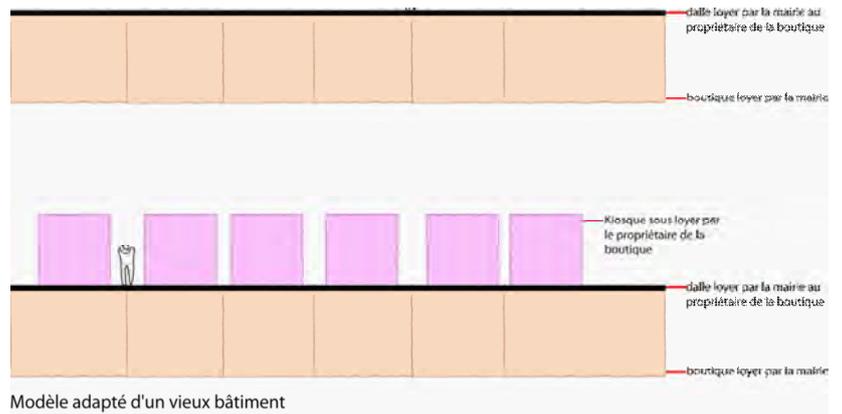
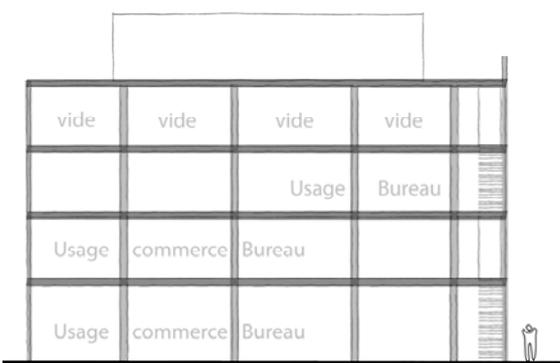
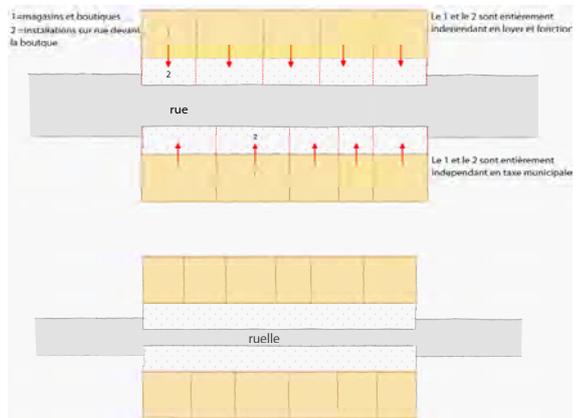
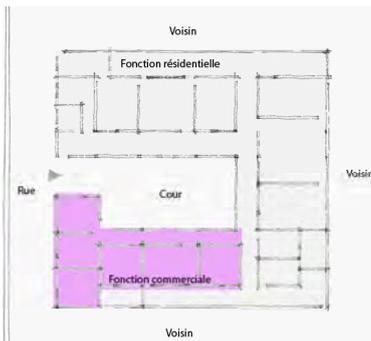
/L'organisation de l'immobilier

La zone d'influence du marché est le secteur le plus mixte de la ville de Bamako. Cette mixité se développe sur un tissu urbain ancien et purement résidentiel à la base. Les mutations de ces quartiers environnants du grand marché s'opèrent de parcelle en parcelle, d'îlot en îlot sans une transformation d'ensemble. Les voiries réseaux divers sont dans un état vétuste et non adaptés aux configurations actuelles. Le concept de mixité, qui est un concept positif pour les professionnels de métiers de ville s'avèrent être parmi les sources de problème dans un contexte non planifié pour recevoir de tels installations.

La valeur du foncier compte parmi les plus élevés et échappe à tout contrôle. Il n'existe pas de prix fixe, les acquisitions s'effectuent au profit du plus offrant. Le système de bail est en plein essor, les autochtones, conscients de cette nouvelle donne, conservent leur titre de propriété sauf en cas de désaccord entre héritiers.

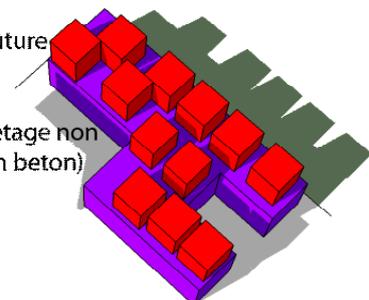
La municipalité cautionne certaines de ces pratiques par le prélèvement de taxe et la mise à disposition de certains espaces non appropriés à la location.

Les fonctions sont définies par une appropriation des chauffeurs de poids lourds. Comme «la nature a horreur du vide», le processus est le suivant: une personne s'installe, s'il n'y a pas de réaction, les autres s'y établissent. Le parking précède le garage de réparation parce qu'il nécessite aucune installation préalable. Cette cohabitation est le plus répandu mais ce pendant certaines grandes entreprise de transport telle que Ben&Co détiennent un parc si important qu'il aménage plus ou moins des lieux de réparation et de parking privé.



Kiosques ateliers de couture

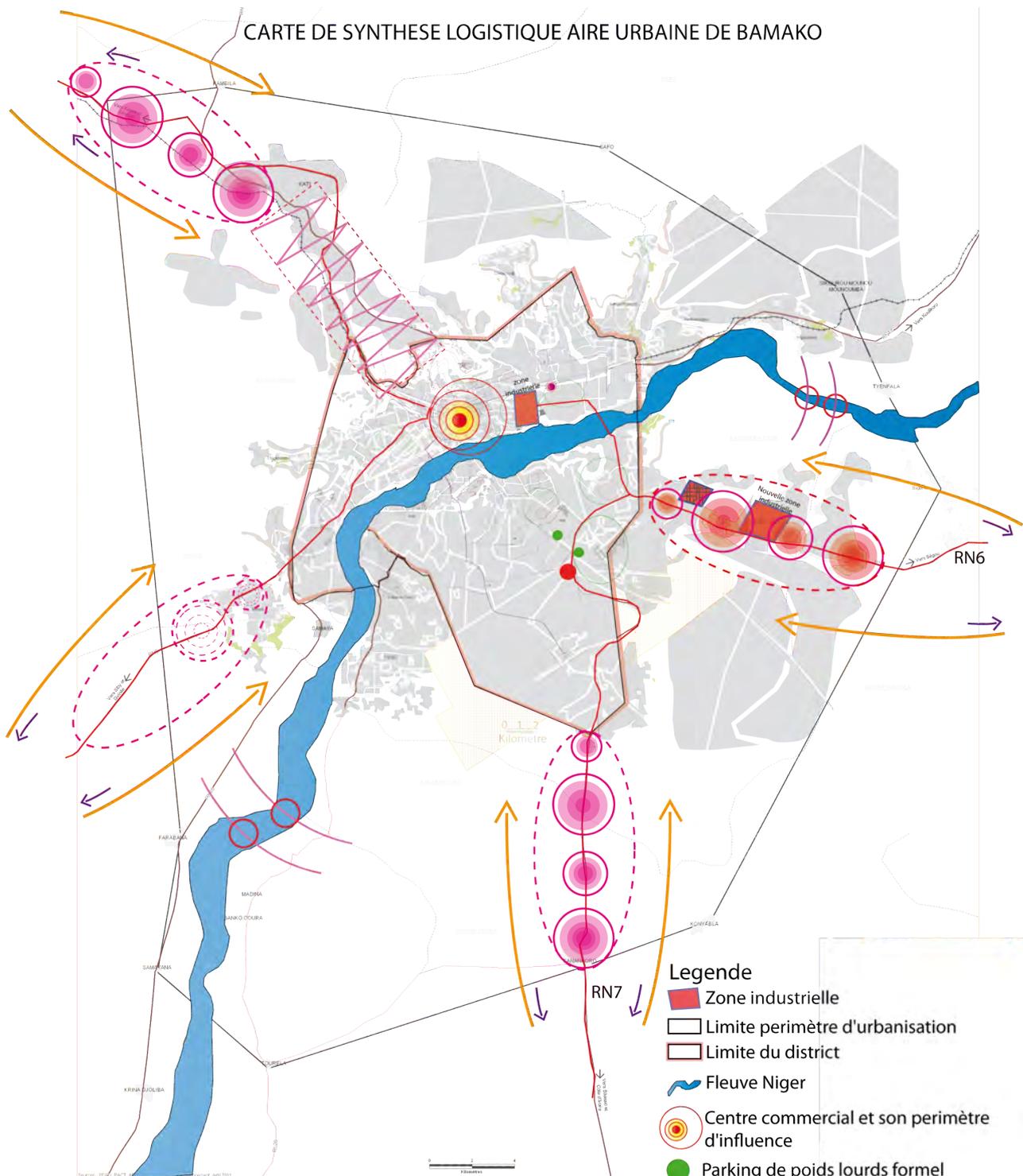
Vieux bâtiment (étage non constructible en béton)



/Synthèse, réalités et enjeux



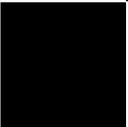
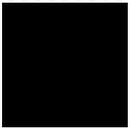
CARTE DE SYNTHESE LOGISTIQUE AIRE URBAINE DE BAMAKO

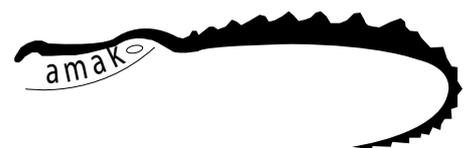


- Legende**
- Zone industrielle
 - Limite périmètre d'urbanisation
 - Limite du district
 - Fleuve Niger
 - Centre commercial et son périmètre d'influence
 - Parking de poids lourds formel
 - Parking de poids lourds informel
 - Lieux/Espace de réparation
 - Enjeux de connexion
 - Sens d'importation (plus importante)
 - Sens d'exportation (très faible)
 - Corridor routier (Bamako-sous-région)
 - Gare de marchandise train/ port sec
 - Port sec de Yirimadjo

Legende suite

- Morphologie du site accidenté (serie de pente)
- Site d'enjeu pour le système de logistique
- Site d'enjeu pour le système de logistique (état d'occupation sol très avancé)
- Site d'enjeu à devenir





Etudes de faisabilité foncière de Bamako Horizon 2030/sites

Contexte de l'étude.

Présentation des sites et secteurs à enjeux.

Le site de la colline de Badala et la bande des 140m.

Présentation du noyau historique.

Présentation des halles et la gare routière de Sogoniko.

Etudes de faisabilité foncière de Bamako Horizon 2030/sites

/Contexte de l'étude

Le Gouvernorat du District de Bamako, bénéficiaire de l'étude de faisabilité foncière de « Bamako horizon 2030 » avec les mairies des six communes et la mairie du District de Bamako, décide de mobiliser et coordonner les services techniques de l'Etat ci-après nommés, par l'intermédiaire de la conseillère du gouverneur en matière de gouvernance urbaine et de développement urbain, afin qu'ils partagent leurs données géographiques et alphanumériques, et réalisent ensemble cette étude.

Les services techniques sollicités sont les suivants :

- Direction Nationale des Domaines et du Cadastre (DNDC), dont le Registre Foncier Urbain (RFU) et la Direction du Cadastre et de la Propriété Foncière (DCPF),
- Cellule d'élaboration et de confection du Cadastre de Bamako (CECCAB),
- Cellule technique d'Appui aux Communes (CTAC),
- La Cellule de préfiguration de l'Agence d'urbanisme lorsqu'elle sera effective,
- Institut d'Economie Rurale (IER),
- Institut Géographique du Mali (IGM),
- Direction Régionale des Domaines et du Cadastre du District de Bamako (DRDC-DB),
- Direction Régionale de l'Urbanisme et de l'Habitat du District de Bamako (DRUH-DB).

Présentation des sites et secteurs à enjeux.

A. l'ensemble du District de Bamako pour le recensement du foncier sous maîtrise publique

B. les sites à enjeux identifiés par la maîtrise d'ouvrage dans le district de Bamako

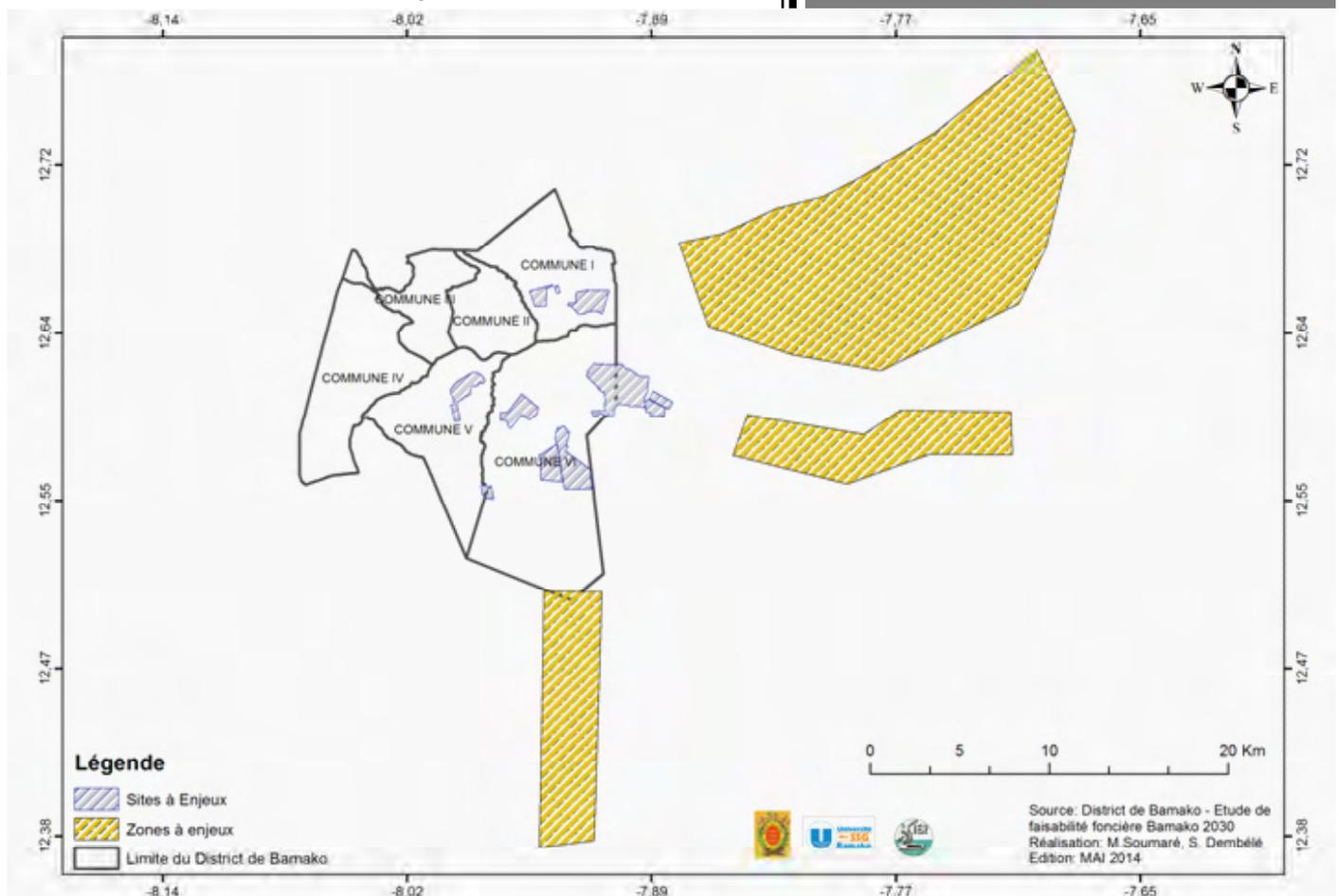
C. les secteurs à enjeux identifiés par la maîtrise d'ouvrage hors du district de Bamako.

Il s'agit de réaliser:

a. Recensement des propriétés publiques dans tout le district de Bamako :

b. Recensement des propriétés publiques et privées dans certains périmètres stratégiques pour la mise en œuvre de la vision Bamako 2030, concernant des sites à enjeux (à l'intérieur du District de Bamako).

c. Recensement des titres fonciers dans certains périmètres stratégiques pour la mise en œuvre de la vision Bamako 2030, concernant des secteurs à enjeux (réalisation de pôles urbains de développement dans la métropole, hors district).



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

Aujourd'hui communément appelée «colline du savoir», la colline de Badalabougou fait face à la «colline du pouvoir» à Koulouba, où est située la primature. D'une superficie de 103 ha, elle culmine à 321 mètres. Le dénivelé est y très abrupt au nord-est, et beaucoup plus aplani au niveau de la pointe sud-ouest. La hauteur de la colline, véritable promontoire au milieu de la ville, crée une limite physique et en complique l'accès en même tant qu'elle donne à ce site naturel un caractère très puissant. A l'abri du bruit et de la pollution de la ville en contrebas, la ventilation y est aussi bien meilleure.

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

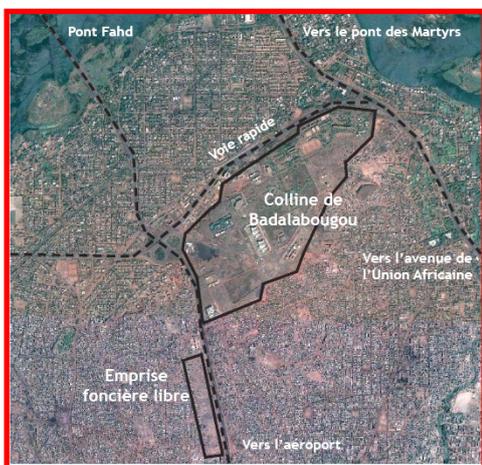
La colline est entourée par les quartiers spontanés de Daodabougou et Sabalibougou au sud et les quartiers Mali, Badalabougou et Torokorobougou, plus tramés, au nord.

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

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

Concernant les transports collectifs, seuls les bus universitaires desservent la zone. Les Sotrama ne vont pas sur la colline.

planche Site d'enjeux (encadré rouge)



Avec une superficie de près de 20 000 ha, le site 7 couvre tous le domaine de la colline universitaire de Badalabougou et la bande des 140 m le long de la route de l'aéroport de part et d'autre. 461 unités (parcelles) ont été numérisées sur la zone. La grande majorité des ces parcelles sont TF auxquels s'ajoutent quelques lotissement de Daoudabou : Spontané et pieds de colline du côté du Lycée Kankou Moussa.



Etudes de faisabilité foncière de Bamako Horizon 2030/sites

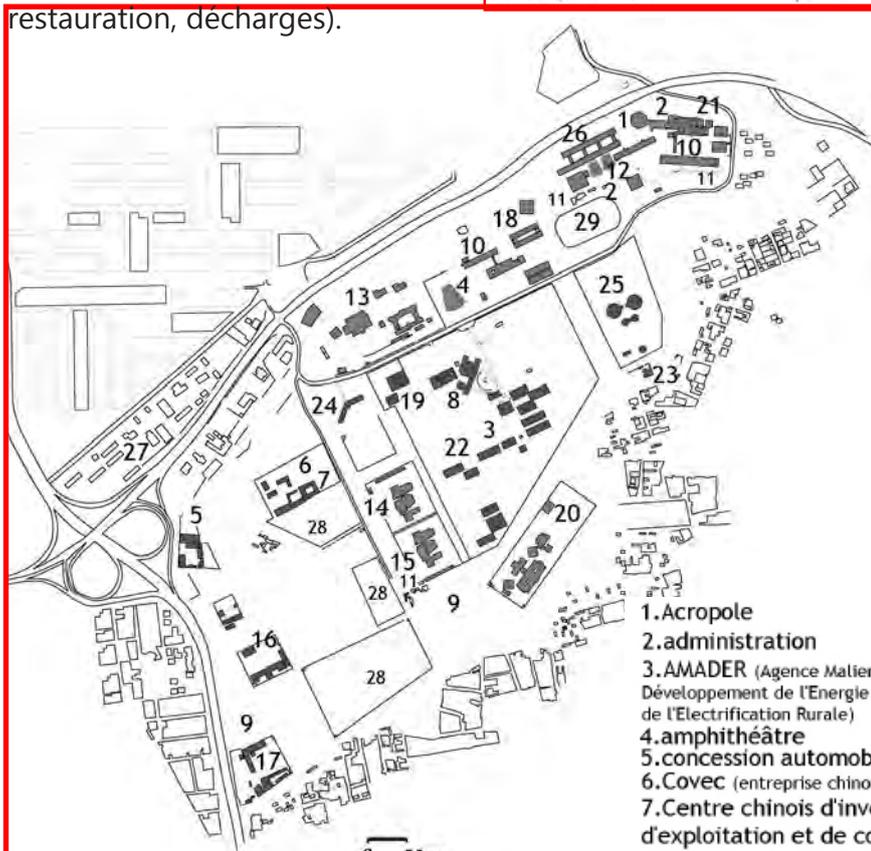
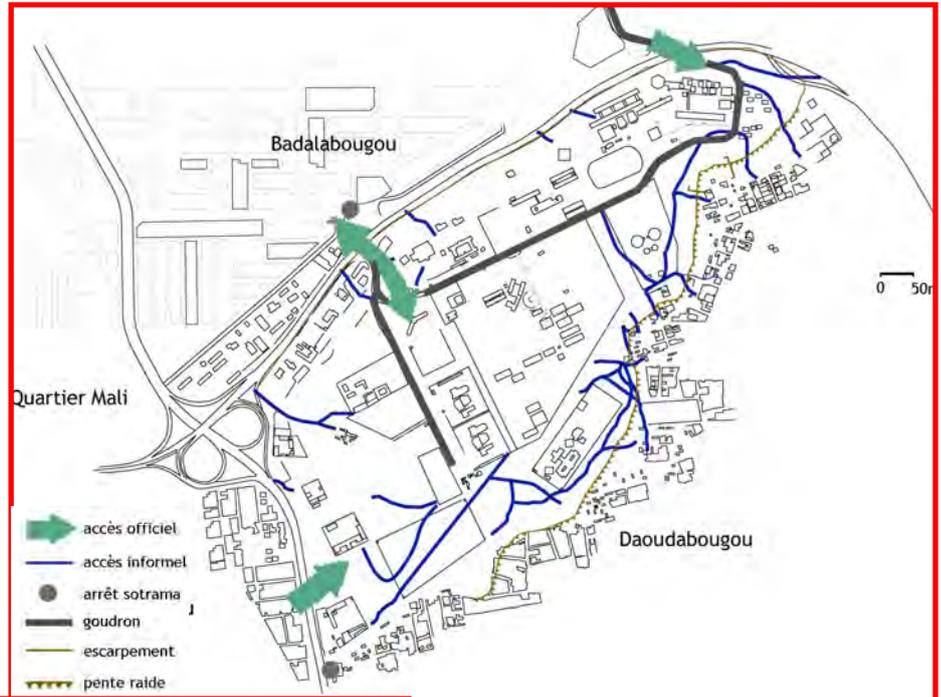
/ La colline de Badalabougou et «la bande des 140 mètres»



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

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

En 1985, le premier schéma directeur réserve 89 ha au domaine universitaire. L'Université de Bamako est inaugurée en 1996. Les différentes sections s'implantent progressivement en prenant la place des bâtiments existants. Mais ces terrains réservés pour l'Université, très convoités, ont toujours fait l'objet d'une forte spéculation foncière. En 2002, l'Etat décide donc d'attribuer officiellement par décret 46 ha à l'Université de Bamako. Le reste des terrains est aujourd'hui principalement occupé par des administrations publiques (Ministère de l'Energie et de l'eau, AMADER), des entreprises privées, des activités informelles (étals marchands, restauration, décharges).



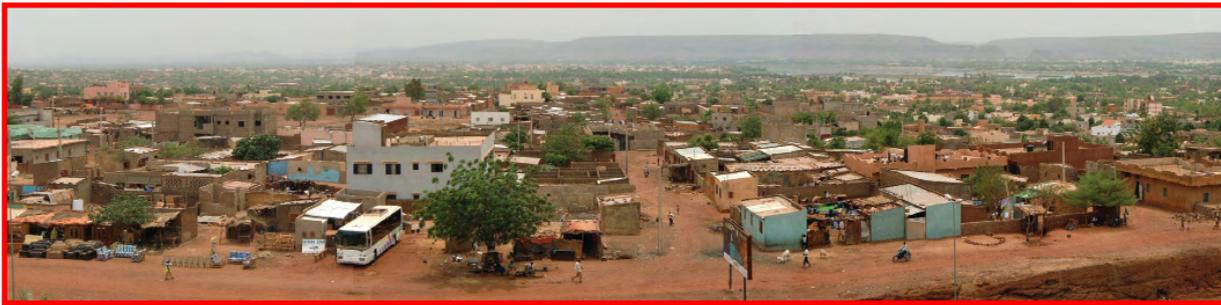
- 8. Cres (Centre Régional Energie Solaire)
- 9. décharges informelles
- 10. dortoir
- 11. étals marchands et restauration
- 12. Fast (Faculté des sciences et techniques)
- 13. Flash (Faculté des langues, arts et sciences humaines)
- 14. Fseg (Faculté des sciences économiques et de gestion)
- 15. Fsjp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

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

Rappel: planche Site d'enjeu (encadré rouge)



1



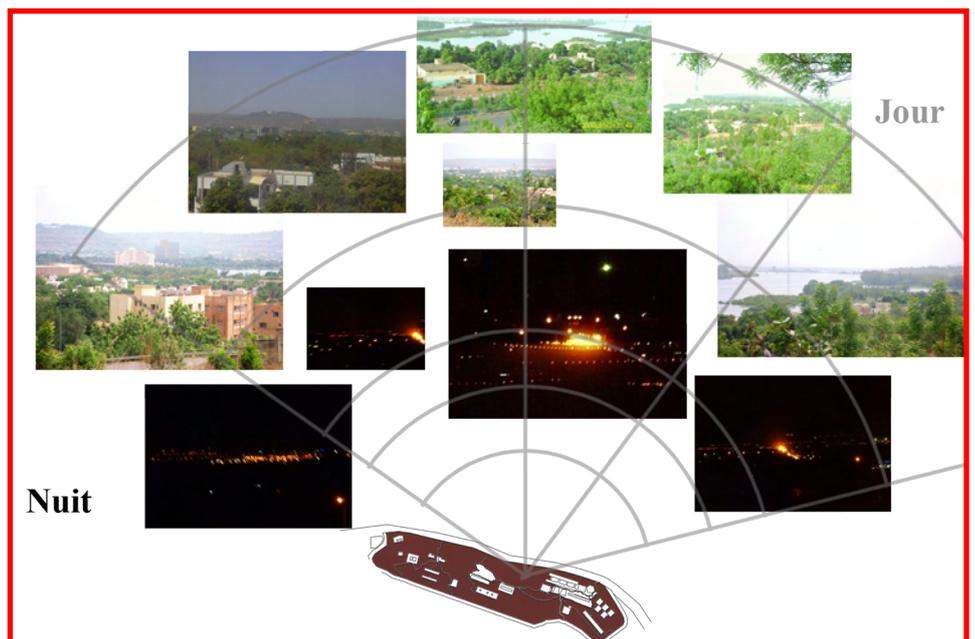
2



3



4



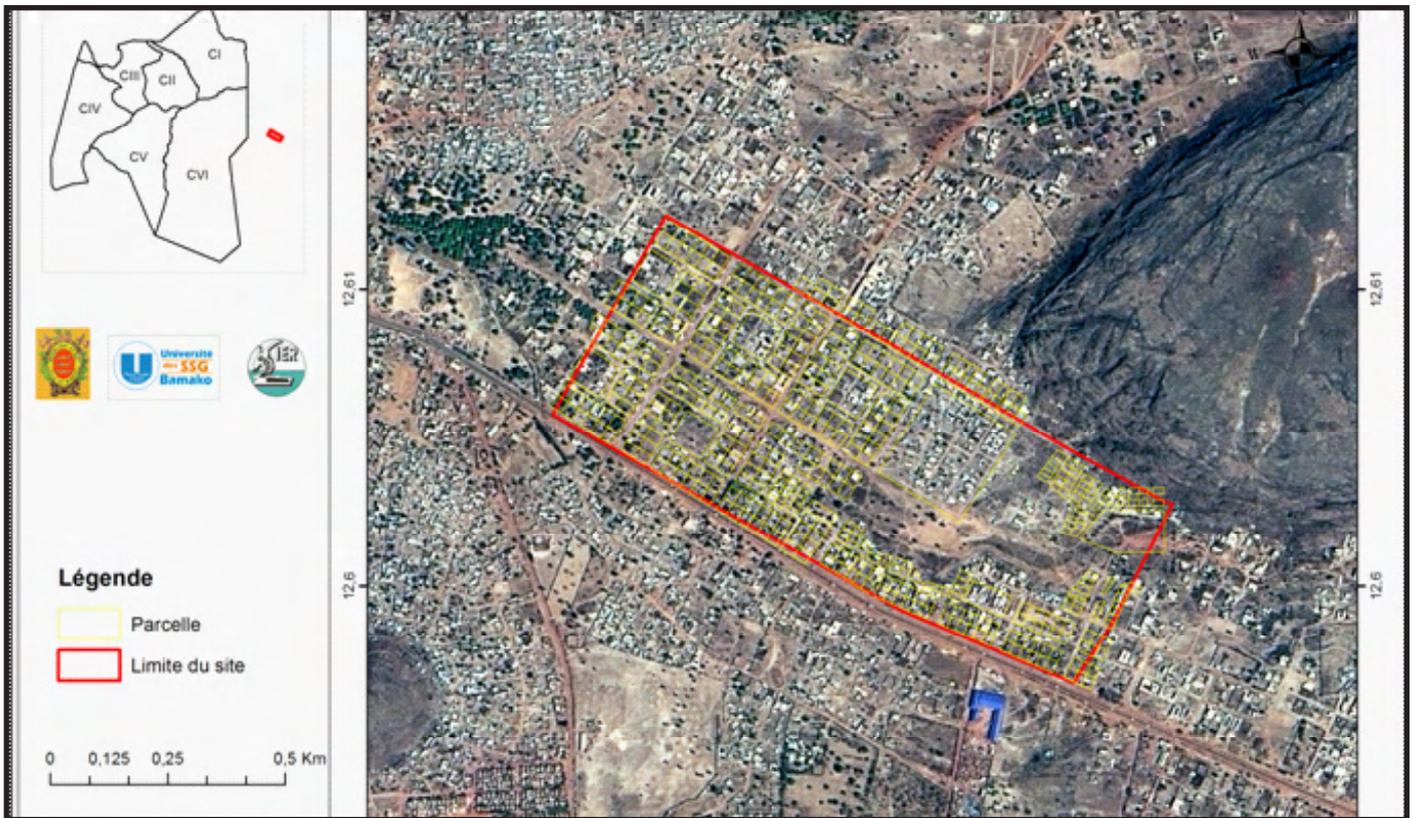
Etat des lieux de l'étude de faisabilité foncière.

Rappel: planche Site d'enjeu (ancadré rouge)

Etudes de faisabilité foncière de Bamako Horizon 2030/sites

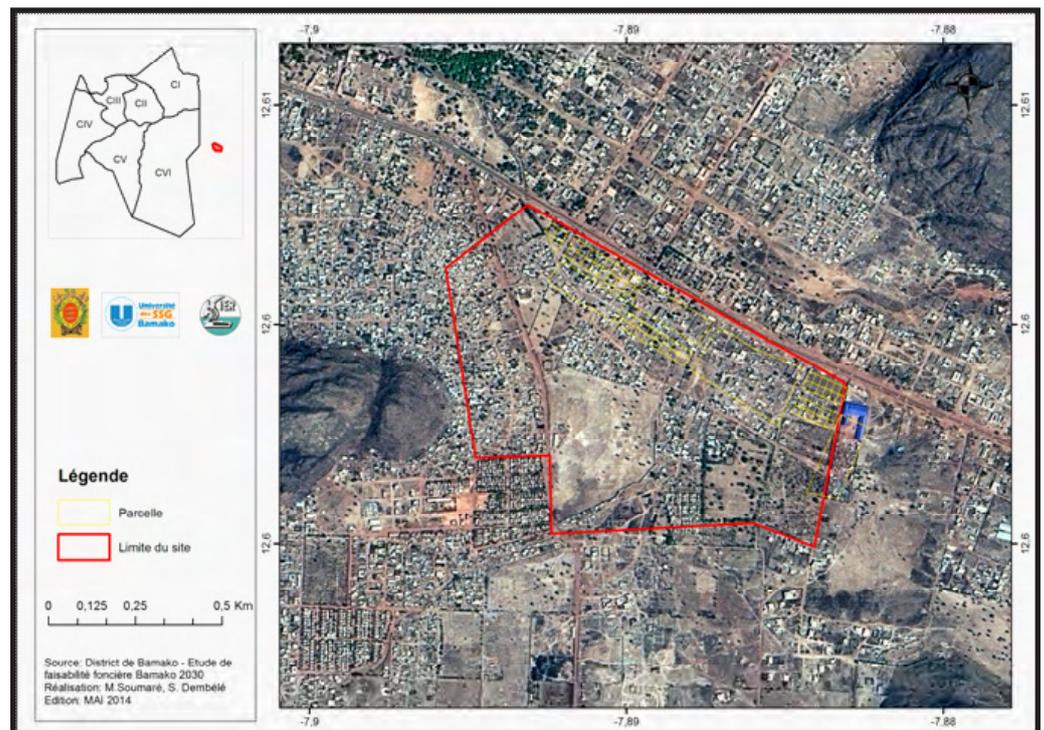
port sec de Niamana Nord

Localisé dans le quartier de Niamana, commune de Kalabanoro, le site 1 a une superficie de 58,5 ha. Il est situé entre la colline et la RN7. On y identifie 468 parcelles sur les plans récupérés dont une dizaine de grands espaces de 0,5 ha et unité de 5 ha apparemment morcelé en habitation.



Niamana Port Sec Sud

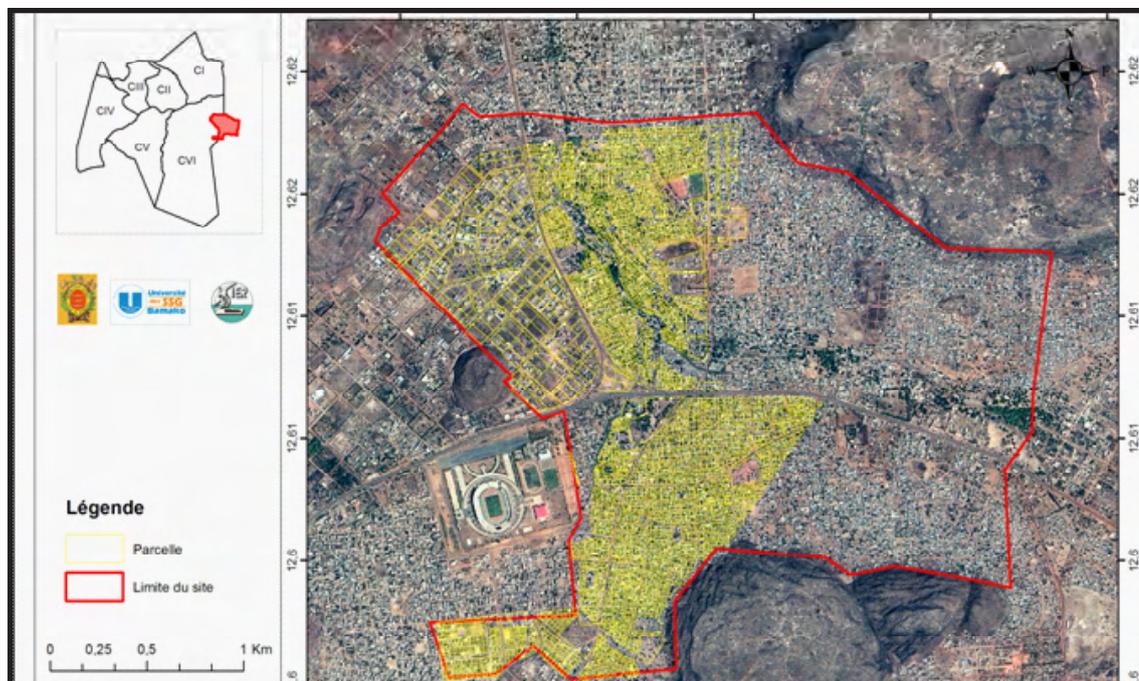
Localisé dans le quartier de Niamana, commune de Kalabanoro, le site 2 a une superficie de 71 ha. Il est couvert en grande partie par le port sec. La bande Nord le long de la RN7 et la bande Sud Ouest sont occupées par des parcelles usage d'habitation, le reste est occupé par des unités de grandes parcelles identifiables par leur marquage sur l'image. Seulement 63 parcelles ont pu être numérisées, faute de plans disponibles.



Rappel: planche Site d'enjeu (ancadré rouge)

Yirimadjo, Magnambougou CR 4, Sud ZERNY

ce site est à cheval sur Yirimadjo, ZENY et Magnambougou CR Secteur 4. Il couvre une superficie de 6, 25 Km² avec une bonne partie hors du district de Bamako (Yirimadjo côté Kati). Sur les plans disponibles (du côté de Bamako), 3368 parcelles sont identifiées. Tout le reste, à partir de la limite Est du district, est bâti en habitations sur lesquelles aucun plan n'est disponible actuellement. En dehors de Magnambougou CR secteur 4, le site est densément occupé.



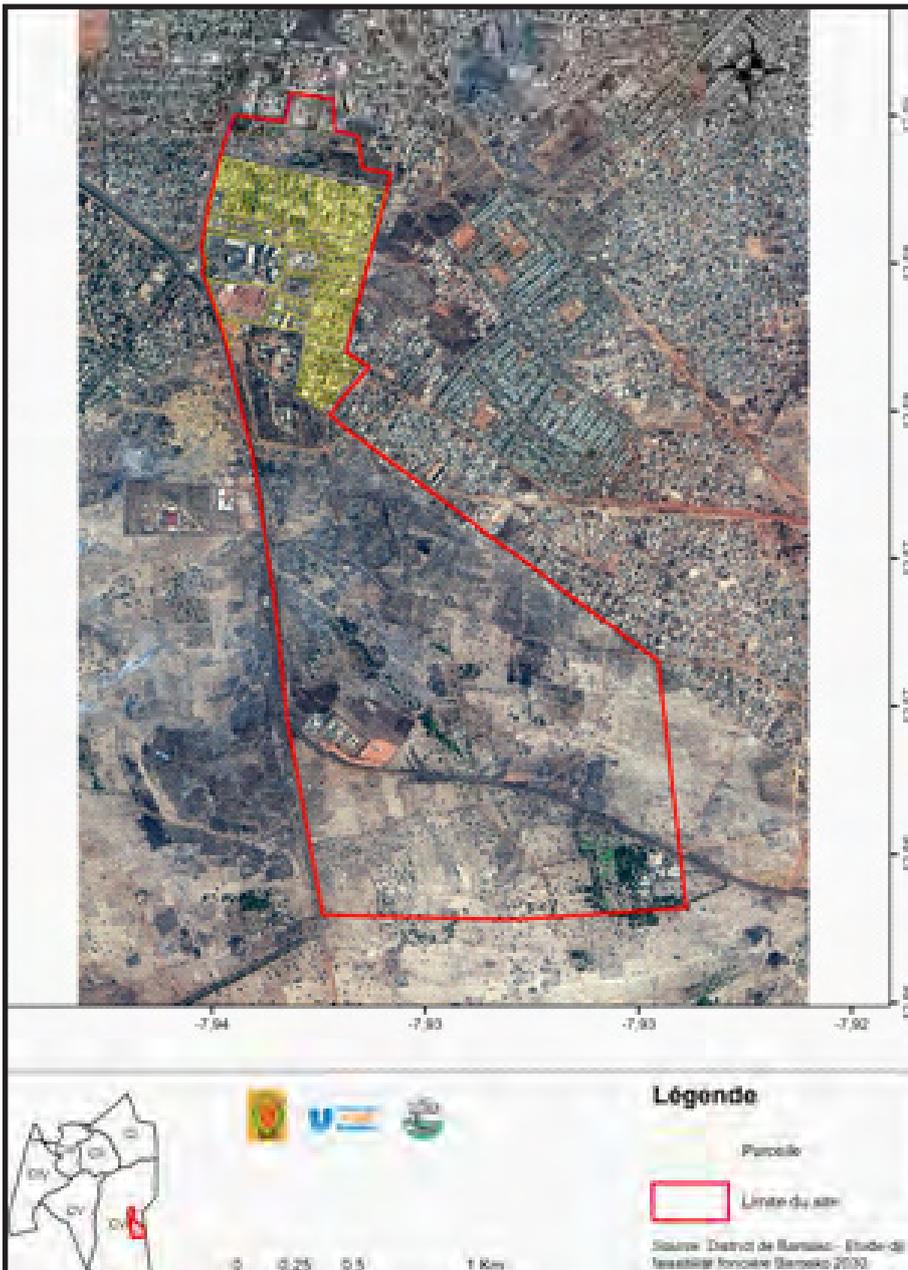
Secteur d'activité, Zone aéroportuaire

Le site 4 est situé dans la Zone aéroportuaire, secteur d'activité, non loin de la tour de l'Afrique, à l'ouest de la RN6. Le plan d'aménagement de cette zone n'est pas disponible présentement mais en observant l'image SPOT on y trouve une installation industrielle



Rappel: planche Site d'enjeu (ancadré rouge)

Etudes de faisabilité foncière de Bamako Horizon 2030/sites

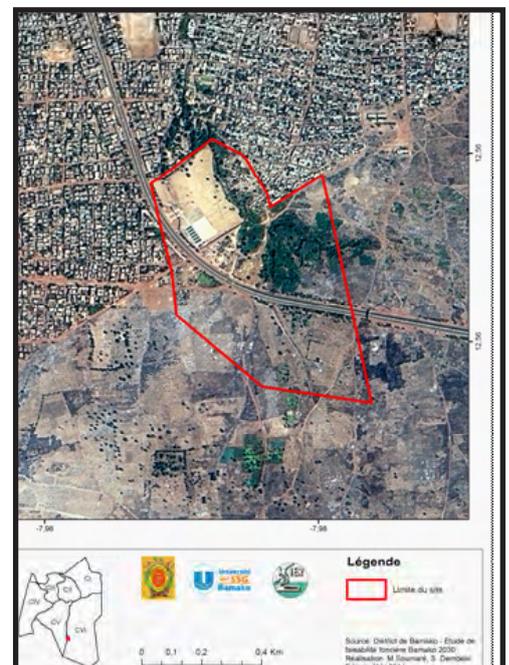


Faladiè Douane, Banankabougou, Secteur d'Activité Zone aéroportuaire.

Le site a une superficie de 3,5 km² et est situé dans la Zone aéroportuaire, secteur d'activité, non loin de la tour de l'Afrique, à l'Est de la RN6. Son extrémité Nord couvre les quartiers Faladiè Douane et Banankabougou. Sur cette partie occupée par les habitations et les zones de service, on a identifiée et numérisée 441 parcelles.

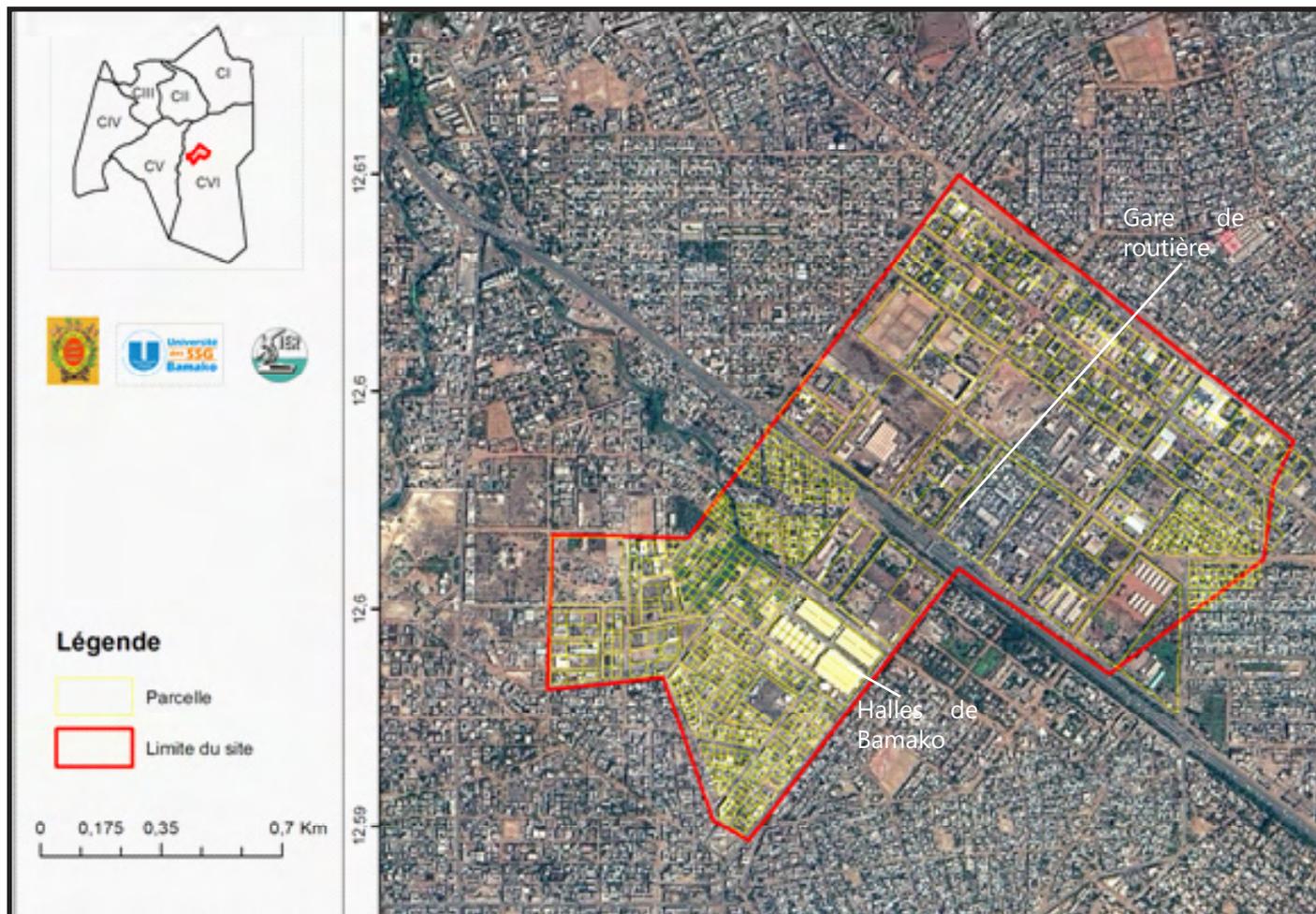
Niamakoro, Kalaban Coura, Parc des expositions

Le site 6 couvre une partie de la zone aéroportuaire, le parc des expositions, une partie de Kalabankoura et une partie du quartier Niamakoro spontané. Sa superficie est de 40 ha. A part le parc des expositions et quelques maisons du côté de Niamakoro, au bord du marigot, le site est inoccupé.



Sogoniko Commercial

Ce site couvre la zone commerciale de Sogoniko, de part et d'autre l'avenue de l'OUA. Il couvre une superficie de 1,8 km². Il est largement occupé par des parcelles à usage commerciales. C'est dans ses extrémités Sud Est et Sud ouest qu'on retrouve quelques habitations. Le site est couvert par 668 unités (parcelles) qui varie 300 m² à plus 8 ha.



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

La gare routière: Historique et fonctions

Elle sert de lieu de départ et d'arrivée pour les liaisons interurbaines entre Bamako, les autres villes du pays et les autres pays de la Sous-région africaine. Les bus partent et arrivent de Sikasso, de Cotonou, de Dakar, de Lomé, d'Abidjan...

Plusieurs types de sociétés sont implantées :

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

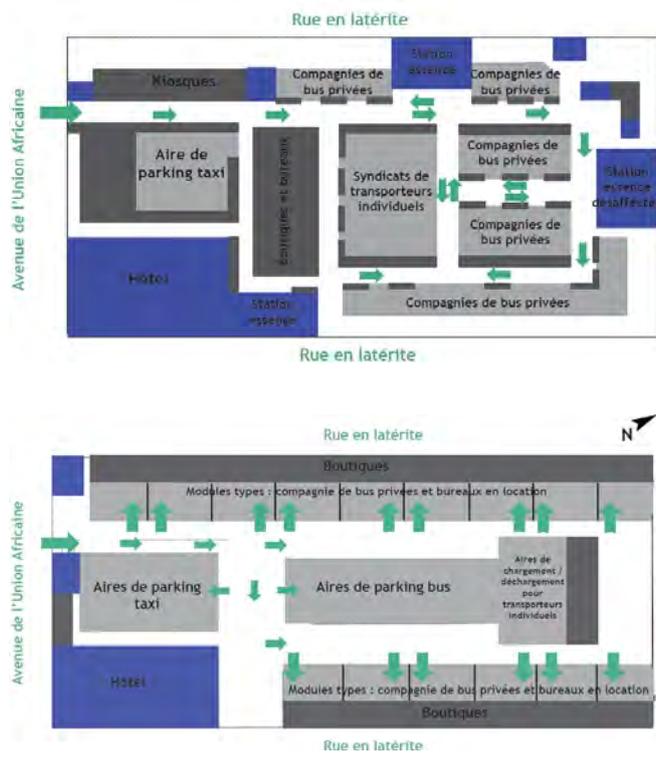
»Les compagnies de bus privées : elles sont entre 10 et 15 et se sont implantées dans les années 80 lorsque certains transporteurs individuels ont fait faillite.

Rappel: planche Site d'enjeux (encadré rouge) planche Etude-faisabilité foncière(encadré noir)

Etudes de faisabilité foncière de Bamako Horizon 2030/sites

La gestion de la gare routière

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

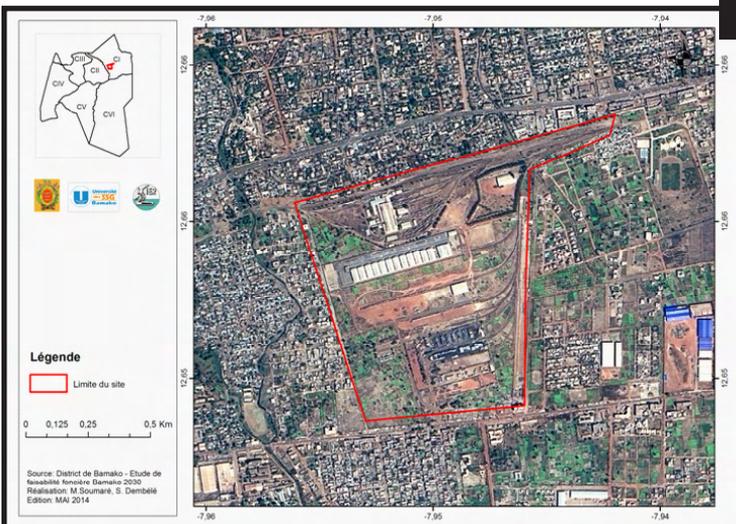
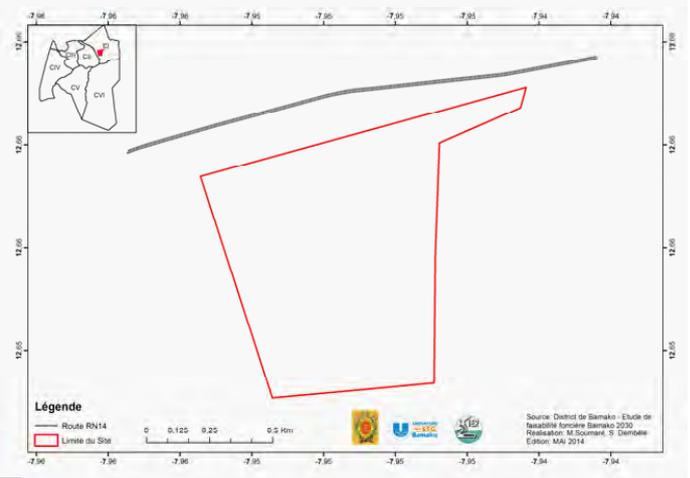


Légende :
 ■ Espaces occupés par la fonction de gare routière.
 ■ Espaces marchands formels et informels et bureaux.
 ■ Services : hôtel, restaurants, poste de police, mosquée.

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



photos d'ambiance de la gare routière

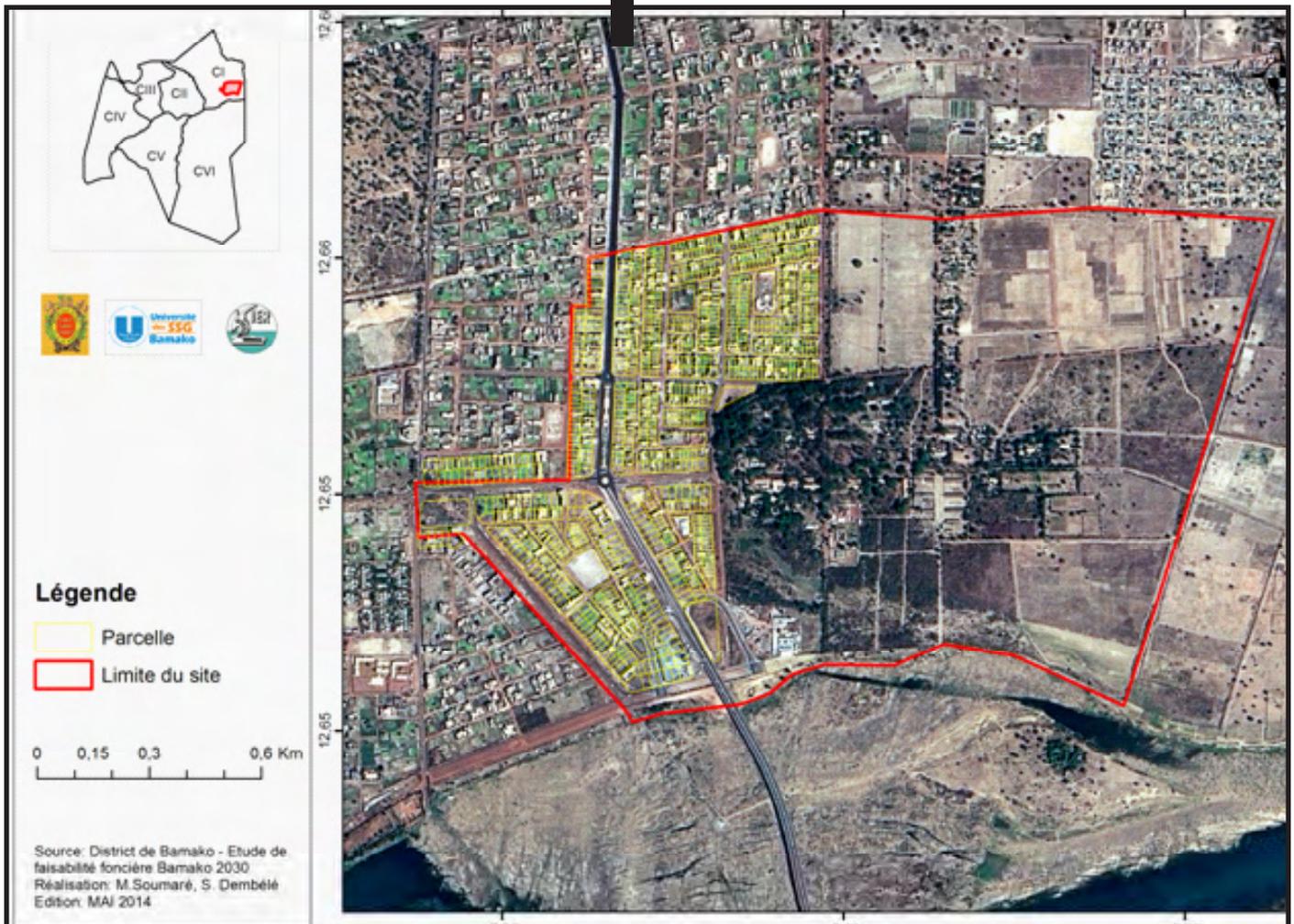
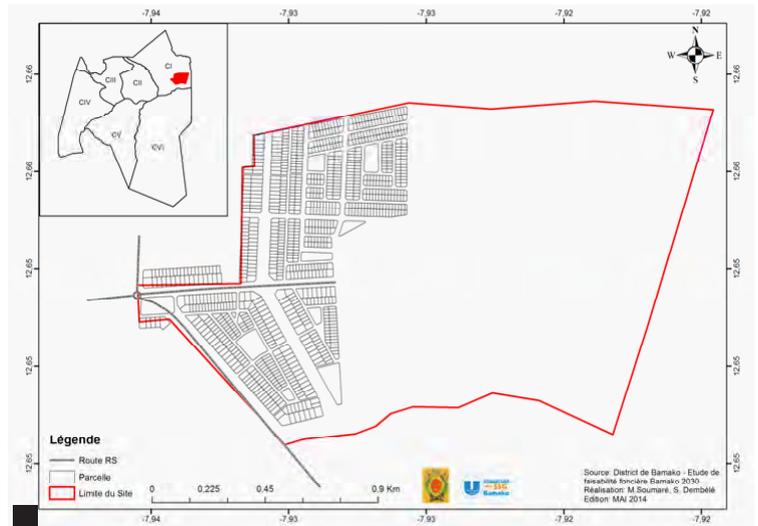


Rappel: planche Site d'enjeu (ancadré rouge)

Sotelco Sotuba
 Le site a une superficie de 81 ha et couvre la zone à Marchandise ou Port Sec de Sotuba. Il est partiellement occupé par des bureaux et des magasins de stockage de marchandises.

Sotuba ACI

Sur une superficie 2, 15 Km², le site 11 est composé du lotissement de Sotuba ACI et du domaine d'expérimentation de Recherche de l'Institut d'Économie Rurale. Dans le lotissement, 1013 parcelles ont été numérisées. Le domaine de recherche est composé de bâtiment administratif, de laboratoires de recherche et des essences forestières de conservation et d'expérimentation.







Annexes

Des réformes en perspectives

Statut particulier du district.

Statut des régions du Mali.

Organisation administrative et processus de décentralisation.

Abbréviations.

Bibliographie, entretiens réalisés et personnes ressources.

Annexes

Des réformes en perspectives

La crise malienne de 2012 et l'instabilité dans trois de ces régions: Gao, Tombouctou et Kidal, un coup d'accélérateur fut donné au processus de la décentralisation et à l'effectivité du transfert des ressources aux collectivités.

Ces réformes en cours traiteront entre autre du statut particulier du district de Bamako mais aussi des huit régions du Mali. Dans la déclaration Politique Générale, le premier Ministre Moussa Mara souligna la nécessité de la gestion des régions par un «président de région».

Réformes des collectivités probable avant les élections communales programmée pour l'instant à octobre 2014

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

La décentralisation lancée en 1991 a accordé à la Mairie Du District et aux 6 communes, qui disposaient auparavant de très peu d'autonomie, le statut de collectivités territoriales indépendantes. La Mairie du District, placée directement sous la tutelle du Ministère de l'Administration Territoriale et des Collectivités Locales (MATCL), a hérité d'une part significative des missions attribuées autrefois au Gouvernorat. Deux types de collectivités territoriales autonomes et décentralisées cohabitent donc à Bamako : le District (équivalent d'une région en terme de compétences) et les 6 communes (assimilables à la fois à des communes et à des cercles).

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

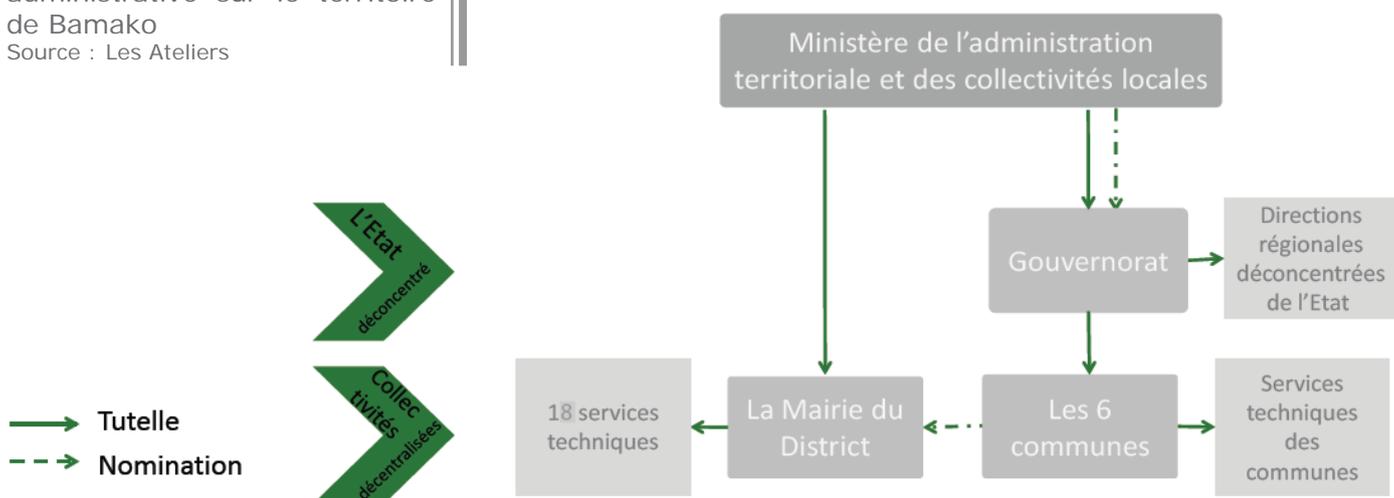
»Faire respecter la réglementation élaborée au niveau national (par les ministères) au niveau local (via des directions régionales) et coordonner l'application des politiques sectorielles nationales sur le territoire du District entre les 6 communes, la Mairie du District, et les directions régionales.

»Assurer la tutelle sur les 6 communes.

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

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

Schéma de l'organisation administrative sur le territoire de Bamako
Source : Les Ateliers



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

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

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

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

Le projet urbain en gestation

Des projets de réforme

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

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

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

Le cas du Schéma Directeur de 1995

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

Le début de l'intercommunalité?

Créée en 2009 avant les élections municipales, l'ACRIDEN (Association des Communes Riveraines du District et du Niger) visait à regrouper 16 communes environnantes de Bamako.

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

Annexes



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

Contexte et mise en place de la décentralisation

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

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

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

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

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

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

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

Les lois fondatrices de la décentralisation :

»1993 et 1996 : loi portant libre administration des collectivités territoriales, et loi fixant le statut particulier du District.

»1995 : code des collectivités territoriales.

»1999 et 2000 : création des institutions en charge de la mise en place des collectivités après la tenue des élections de 1998 :

◇ La Direction Nationale des Collectivités Territoriales, maître d'ouvrage de la décentralisation.

◇ L'ANICT (Agence Nationale d'Investissement des Collectivités Territoriales) assure le financement des programmes de développement.

◇ Les comités d'orientation au niveau national, régional et local (CNO, CRO et CLO) servent de cadre de concertation entre communes, administration et services techniques.

»2002 : élaboration des principes de transfert.

»2005 : modalités opérationnelles en termes de compétences, de patrimoine et de ressources sur la période 2004-2006.

Les collectivités territoriales créées dans le cadre de la décentralisation

Tombouctou, Gao et Kidal) placées sous l'autorité d'un gouverneur désigné et 1 District (Bamako). Bamako possède un double statut particulier : depuis 1978 en tant que District elle est une circonscription administrative de l'Etat assimilée à une région. Par ailleurs, depuis les lois de décentralisation la ville est aussi une collectivité décentralisée dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

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

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



A gauche : carte des régions, source : wikipédia.

A droite : schéma récapitulatif de l'organisation administrative au Mali.

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

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

L'Etat dans la nouvelle organisation administrative

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

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

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

Annexes

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

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

Le District de Bamako

L'organe exécutif du District est composé du Maire et de ses deux adjoints. Le Conseil du District, composé

de 23 membres représentant des 6 communes, règle par ses délibérations les matières relevant de la compétence du District et représentant un intérêt pour l'ensemble de l'agglomération de Bamako.

Le District dispose de 18 services propres.

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

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

Les ressources mobilisables par la Mairie du District :

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

Les Communes du District

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

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

Les autres acteurs du territoire

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

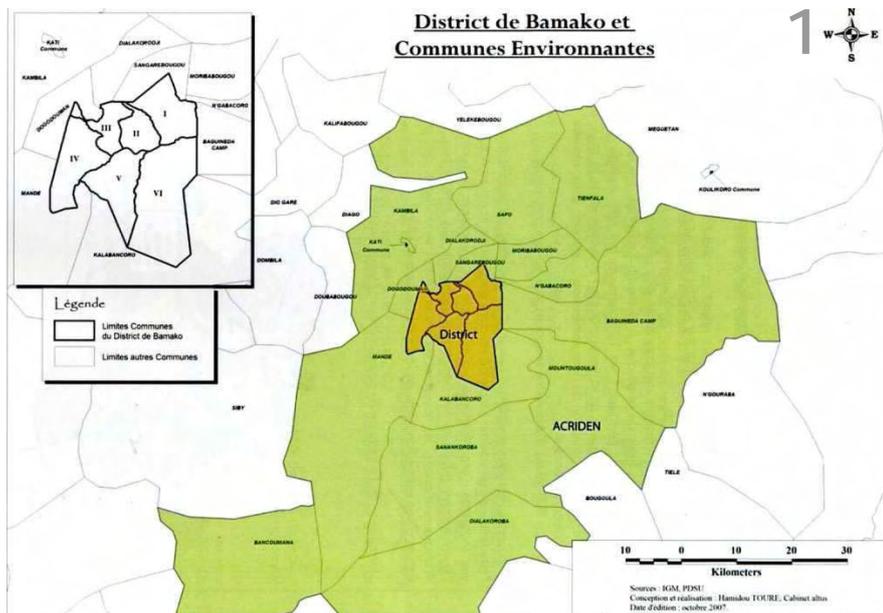
»Les associations et ONG.

»L'Association des Municipalités du Mali créée en 2000 qui regroupe les 703 communes du pays plus la Mairie du District de Bamako.

»Les coopérations décentralisées dont certaines se sont transformées en jumelage de coopération (Angers, Bordeaux, Lyon en France, Leipzig en Allemagne, Achkabad en Russie, Rochester aux USA, Dakar au Sénégal, Bobo Dioulasso au Burkina Faso...).

»Les entreprises privées qui interviennent pour la réalisation et l'exécution des travaux sur la base de contrat et de plus en plus pour la définition des documents stratégiques (bureaux d'études privés).

»Les communes environnantes qui sont devenues périurbaines et qui subissent l'étalement urbain de Bamako. Les terres les plus fertiles utilisées autrefois pour l'agriculture et le maraîchage le sont aujourd'hui pour l'habitat et subissent la spéculation foncière incontrôlée. Ces communes se sont regroupées au sein de l'ACRIDEN (Association des Communes Riveraines du District Et du Niger).



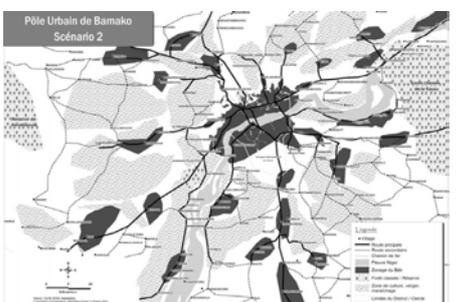
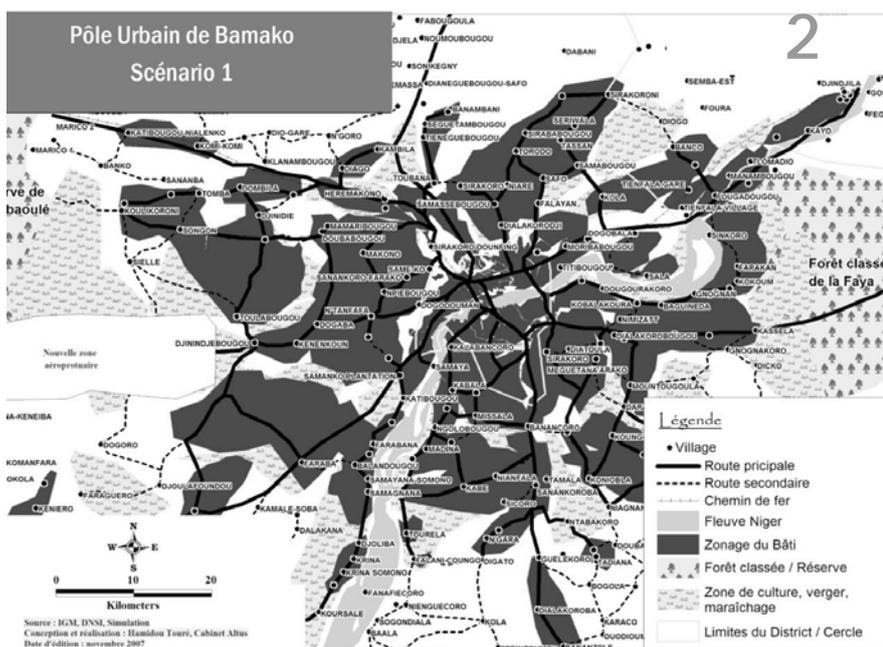
(1) Carte du District de Bamako, des communes environnantes et de l'ACRIDEN, source : Institut Géographique du Mali.

(2) Cartes des deux scénarios envisagés dans le cadre du projet de réforme du «Grand Bamako», source : Cabinet Altus, 2007.

Deux scénarios pour le « Grand Bamako »

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

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



Annexes

La colline de Badalabougou

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

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

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



/ Abréviations

Par ordre alphabétique :

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

Annexes

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

/ Bibliographie

Par thématique :

Documents ressources transversaux

Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNTED), Plan stratégique du développement du District de Bamako, gouvernance locale, Pauvreté et partenariat dans le District de Bamako, Tome I : Diagnostic stratégique (rapport provisoire), novembre 2001.
IEP de Rennes - MASTER ISUR, Rapport intermédiaire «Ville de Bamako, Mali », janvier 2005.
Gouvernorat du district de Bamako, Rapport de prise de fonction, Juliette Coulibaly-Paradis, mai 2005.
Sébastien Philippe, Une Histoire de Bamako, Editions Grandvaux, 2009.
AFD-Mairie du District, Cahier du participant du premier Forum de Développement Urbain, février 2010.
ISTED, « Appui à la gouvernance locale dans la zone de solidarité prioritaire », Etude sur les pratiques de gouvernance urbaine, Etude de cas : Mali, Moussa Touré (DELTA) et Juliette Coulibaly-Paradis (ESIAU), juin-juillet 2009.
Ministère du logement, des affaires foncières et de l'urbanisme, Stratégie de Développement des villes du Mali (SDVM), Adoptée par le Gouvernement le mercredi 28 Janvier 2009.
Ville de Strasbourg-Ville de Bamako, Tramway de la Ville de Bamako, Etude de faisabilité, SERUE Ingénierie, Nogha Consulting, Transitec Ingénieurs-Conseils, octobre 2009.
Séminaire de rentrée des acteurs de la coopération française au Mali, Gouvernance et développement urbain « BAMAKO 2030 », Juliette Coulibaly-Paradis, décembre 2010.
www.jeuneafrique.com
Jeuneafrique N° 2789 (photos publicité BOA Bamako)

Le Mali

Sites Internet de la Banque Mondiale : www.banquemondiale.org/mali.
Site internet du PNUD : <http://www.undp.org/ml/>.
Site Internet Statistiques Mondiales : www.statistiques-mondiales.com/mali.htm.
Wikipédia : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Mali>.

Réalités et politiques d'aménagement du territoire

Banque Mondiale, Développement des villes maliennes, Enjeux et priorités, Série Documents de travail de la Région Afrique No. 104/b, Septembre 2007.
Ministère du logement, des affaires foncières et de l'urbanisme, Quatrième Projet Urbain du Mali, note technique de présentation, juin 2009.

Portrait urbain de Bamako

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

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

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

Dynamiques urbaines à l'oeuvre

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Services urbains

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

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

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

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

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

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

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

<http://focoblanco.com.uy/2013/09/songdo-la-ciudad-del-futuro-en-corea-del-sur/>

Annexes



/ Entretiens réalisés et personnes ressources

Le ministre du Commerce, Monsieur Abdel Karim Konaté;
Le ministre de la décentralisation et de la ville, Monsieur Ousmane Sy;
Le ministre du logement et de l'Urbanisme, Monsieur Moussa Diarra;
Le ministre des Domaines, du Cadastre et du Patrimoine, Monsieur Tiéman Hubert Coulibaly;
Le président de la commission du Sommet Afrique France, Monsieur Cheick Sidi Diarra;
Monsieur Djibril Sidibe, Directeur de la Direction de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains du District de Bamako.
Monsieur Modibo Zerbo, Adjoint du Directeur de la Direction de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains du District de Bamako.
Monsieur Oumar Konate, Directeur de la Cellule Technique d'Appui aux Communes du District de Bamako.
Monsieur Amadou Konake, Directeur de la Direction des Services Urbains de Voirie et d'Assainissement du District de Bamako.
Monsieur Nianon Sanogo, Directeur de la Régie autonome des marchés du District de Bamako.
Monsieur M'Baye Ba, Administrateur-gestionnaire des Halles de Bamako à la Régie autonome des marchés du District de Bamako.
Monsieur Brahim Mariko, Administrateur territorial et conseiller juridique de la Mairie du District de Bamako.
Monsieur Bassy Diarra, Assistant de la Direction du Jumelage et de la Coopération Décentralisée de la Mairie du District, Responsable du projet Développement Urbain.
Monsieur Amadou Maïga, Directeur de la Direction Nationale de l'Urbanisme et de l'Habitat .
Madame Juliette Coulibaly-Paradis, Conseillère du Gouverneur du District de Bamako et du Ministre des Domaines du Cadastre et du patrimoine.
Monsieur Sélou Keita, Conseiller technique du Ministre des maliens de l'extérieur, anthropologue.
Monsieur Malick Kassé, Chef de division études et planification à la Direction National des Transports.
Monsieur Imirane Touré, Directeur de la Direction Nationale des domaines et du cadastre.
Monsieur Mamadou Karambe, Chef de la division formalité des entreprises à la CCI.
Monsieur Adama Diarra, Informaticien à la CCI.
Monsieur Mansa Makan Diabate, Secrétaire Général du rectorat de l'université de Bamako.
Monsieur Nafo Ouattare, Directeur de la section patrimoine du rectorat de l'université de Bamako.
Monsieur Moussa Touré, Professeur de géographie à l'ENS de Bamako, Doctorant en géographie urbaine et sociale, Directeur du Laboratoire d'études et de recherche Espace-Société Aménagement (ESA).
Monsieur Amidou Magassa, Socio-économiste, Consultant au SERNES (Service d'Experts pour les Ressources Naturelles et l'Environnement au Sahel).
Monsieur Ousmane Sow, Architecte-urbaniste, Directeur de la Cellule de Préfiguration de l'Agence d'Urbanisme de Bamako (CPAU)
Mamadou Coulibaly, Président de l'association des promoteurs immobiliers du Mali (APIM),
Alassane Traoré, Président Directeur Général de la Société d'Équipement du Mali (SEMA),
Kalifa Sissiko, Président Directeur Général de l'Agence de Cession Immobilière du Mali,
El hadj A. Kouyaté, Directeur Général Adjoint de la société immobilière et Foncière du Mali (SIFMA),
Mm Sy, Directrice commerciale de la SEMA,

