Revue Internationale DAMBE

ISSN :1987-1996

Volume 2 – Numéro 1 - Décembre 2025

Valorisation des Savoirs Endogènes et Promotion de la Recherche Scientifique

Revue semestrielle multidimensionnelle du CERFDES
Bamako - Mali
https://revuedambe.cerfdesconsulting.com/

CC BY

Revue Internationale DAMBE

Valorisation des savoirs endogènes et promotion de la recherche scientifique.

ISSN :1987-1996

PRESENTATION

Tirant son nom du mot bambara « **Dambé** », qui signifie la dignité, la revue Internationale « **Dambé** » vise à promouvoir la recherche scientifique en mettant en valeur les savoirs endogènes en Afrique et ailleurs. C'est une revue semestrielle adossée au Centre d'études, de Recherche et de Formation sur les Dynamiques Économiques, Environnementales et Sociales (CERFDES). À l'exception des numéros spéciaux dont la publication est conjoncturelle, la revue publie deux numéros par an (Juin et Décembre).

Ayant un intérêt particulier pour les sciences sociales, elle reçoit des contributions de doctrine livrant des réflexions sur toutes les questions ou problématiques actuelles dans des domaines tels que, la géographie, l'économie, le droit, la santé et tout autre sujet concernant les sciences sociales, humaines et environnementales.

Les articles soumis à la revue Dambé sont évalués de façon rigoureuse par un comité scientifique et de lecture composés de chercheurs et d'enseignants-chercheurs de diverses nationalités et de spécialités variées. Tous les articles publiés restent accessibles librement par les auteurs ainsi que par les lecteurs sur le site de la revue.

COMITE EDITORIAL

Président du Comité Scientifique

Pr Balla DIARRA, Professeur titulaire en Géographie, École Nationale d'Administration

Coordinateur Scientifique

Dr Issa DIALLO, Maître de conférences en sociologie de la santé, INFTS

Rédacteur en Chef

Dr Idrissa DEMBELE, Maître assistant en droit, USJPB

Rédacteur en Chef Adjoint

Dr Adama Koné, Géographe, CERFDES

Coordonnateur des Rubriques Sciences de la Santé

Dr Abdoul Salam DIARRA, Maître assistant en Santé Publique, CNRST, Bamako, Mali

Directeur de publication

Dr Malick TIMBINE, Maître assistant en Géographie, environnement et santé, ISH

COMITE SCIENTIFIQUE

Pr Balla DIARRA, Géographie, Ecole Nationale d'Administration, Mali

Pr Flatie OUATTARA, philosophie, Université Joseph K. Zerbo, Burkina Faso

Pr Seydou MARIKO, Géographie, Ensup de Bamako, Mali

Pr Cheich Hamala TOURE, Professeur titulaire, Université des Sciences Juridiques et Politiques de Bamako (USJPB), Mali

Pr Brema Ely DICKO, Sociologue, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Pr Aboubacar Sidiki COULIBALY, littérature anglaise, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Pr Belco OUOLOGUEM, Philosophie, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Dr Bazoumana DIARRASSOUBA, Géographie, Maître de conférences, CAMES, Université Alassane Ouattara de Bouaké, Côte d'Ivoire

Dr Nouhoum TANDINA, Maitre de Conférences CAMES, USJPB

Dr Amadou TRAORE, Maître de conférences CAMES en sociologie, Université de Ségou.

Dr Fodié TANDJIGORA, Sociologie, Maitre de conférences CAMES, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Dr Ibrahima TRAORE, Sciences de l'Education, Maitre de conférences CAMES, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Dr Boureima TOURE, Anthropologie, Maitre de conférences CAMES, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Dr Seydou LOUA, Sciences de l'Education, Maitre de conférences CAMES, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Dr Abdoulaye GUINDO, Anthropologie médicale, Maitre de conférences CAMES, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Dr Kawélé TOGOLA, Anthropologie, Maitre de conférences CAMES, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Dr Almamy SYLLA, Anthropologie, Maitre de conférences CAMES, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Dr Arouna DEMBELE, Géographie, Maître de conférences, USSGB Mali

Dr Amadou BAMBA, Maître de conférences en Économie, USSGB, Mali

Dr Baba COULIBALY, Géographie Maître de Recherche à l'ISH. Mali

Dr Aimé Assué YAO, Géographie, Maître de conférences CAMES, Université Alassane Ouattara de Bouaké, Côte D'ivoire.

Dr Tuo PEGA, Géographie de la santé, Maître de conférences CAMES, Université Félix Houphouët Boigny.

Dr Papa Fara DIALLO, Maitre de conférences en sciences politiques, Université Gaston Berger de saint Louis, Sénégal

Dr Boubacar dit Dédé TRAORE, Archéologie, Maître de conférences à l'ISH.

Dr N'Gna TRAORE, anthropologie, Maître de conférences à l'ISH.

Dr Issa DIALLO, Maitre de conférences en sociologie de la santé, INFTS.

Dr Souleymane KEITA, Maître de conférences, philosophe, USLHB.

Dr Moctar SIDIBE, Maitre-assistant CAMES, Maitre de conférences, sciences de l'éducation, USLHB.

Dr Mory DIALLO, Maitre-assistant CAMES, Maitre de Conférences, USJPB

Dr Allaye NIANGALY, Maitre de Conférences, USJPB

Dr Abdoul SOGODOGO, Maitre-assistant CAMES, Maitre de Conférences, USJPB

Dr Oumar Toumaly DIALLO, Maitre de conférences, USJPB

Dr Samba SOGOBA, Maître de Conférences, USJPB

Dr Yamadou CAMARA, Maitre de Conférences, USJPB

Dr Ahmed SAMAKE, Maitre de Conférences, USJPB

Dr Mariam SIDIBE, Maitre-assistant CAMES, Maitre de Conférences, USJPB

Dr Fousseyni DOUMBIA, Maitre de Conférences, USJPB

Dr Sounko SISSOKO, Maitre de Conférences, Université de Ségou

Dr Lamine SANDY, Sociologie, Maitre de recherche, INFTS, Mali

COMITE DE LECTURE

Dr Bazoumana DIARRASSOUBA, Géographie, Maître de conférences, CAMES, Université Alassane Ouattara de Bouaké, Côte d'Ivoire

Dr Arouna DEMBELE, Géographie, Maître de conférences, USSGB Mali

Dr Issa DIALLO, Maître de conférences des Universités du CAMES en sociologie de la santé, INFTS

Dr Souleymane KEITA, Maître de conférences, philosophe, USLHB.

Dr Moctar SIDIBE, Maitre-assistant CAMES, Maitre de conférences, sciences de l'éducation, USLHB

Dr Tuo PEGA, Géographie de la santé, Maître de conférences CAMES, Université Félix Houphouët Boigny.

Dr Ibrahima TRAORE, Sciences de l'Éducation, Maitre de conférences CAMES, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Dr Mory DIALLO, Maitre-assistant CAMES, Maitre de Conférences, USJPB

Dr Mariam SIDIBE, Maitre-assistant CAMES, Maitre de Conférences, USJPB

Dr Yacouba TENGUERI, Maître-assistant CAMES Sociologie, Université de Dédougou, Burkina Faso.

Dr Amadou BAMBA, Maitre-assistant CAMES, Maître de conférences en Économie, USSGB, Mali

Dr Yéo LANZENI, Maître-assistant CAMES en Géographie, Université Félix Houphouët Boigny d'Abidjan.

Dr Mesmer Luther GUEUYOU, Centre d'études de droit international de l'université Paris Ouest, Enseignant chercheur à l'université de Nantes.

Dr Solim ALEKA, Docteur en Droit public, Ministère de la Santé du TOGO.

Dr Hamidou NAPARE, Sciences de l'éducation, Chargé de Recherches à l'INFSS.

Dr Bakaye TOGOLA, Anglais, études africaines et postcoloniales, UCAD

Dr Issa TOGOLA, Maître assistant en Géographie, Institut de sciences humaines, Bamako.

Dr Soufiana Souleymane MAIGA, didactique des langues université de touba Arabe.

Dr Drissa TRAORE, Maître assistant CAMES, Université de Daloa, RCI.

Dr Tiecoura Hamed COULIBALY, Université Péléforo Gon Coulibaly de Korhogo.

Dr Siaka DOUMBIA, Maître assistant en Géographie, Université de Ségou.

Dr Francis Birama Daba SARR, philosophe, Université cheikh Anta Diop de Dakar.

Dr Falingué KEITA, Économie, USSGB.

Dr Harouna BAGAYOKO, Géographie, USSGB.

Dr Adama KONÉ, Géographie, Université de gestion et de développement durable de Bamako.

Dr Amadou SOW, Droit, Centre d'Etudes, de Recherche et de Prospective en Afrique – CERPA (Mali).

Dr Ibrahima BAMBA, Droit, Institut de pédagogie universitaire de Bamako (IPU)

Dr Lassine DIARRA, Maître-Assistant USJPB.

Dr Adama KONE, Géologie, Maître-Assistant à la FST

Dr Issa OUATTARA, Maître assistant en Géographie, INFTS de Bamako.

Dr Oumar DEMBELE, Géographie, point SUD.

Dr Oumar KONÉ, philosophie, USLHB.

Dr Abdou Bougoury TRAORE, Économie de l'environnement, USSGB.

Dr Lassina TOGOLA, logisticien, USSGB.

Dr Ousmane DOUMBIA, Marketing communication, USSGB.

Dr Toumani KANTE, sciences agronomiques, IER.

Dr Youssouf GUINDO, Géographie de l'environnement, ENSUP.

Dr YAO Koffi Bertrand, Maître assistant CAMES en Géographie, Université Félix Houphouet Boigny d'Abidjan.

Dr Abdoulaye MAIGA, Économie politique, USSGB.

Dr Abdoul wahab Issiaka MAIGA, Administration Éducative et planification. Université privée Attaoune (UPA), BAMAKO

Dr Ousmane Famagan KONATE, Droit public.

Dr Malick TIMBINE, Géographie, environnement et Santé, Maître-Assistant à l'ISH.

Dr Moussa FOFANA, anthropologie de la santé, Maître-Assistant à L'ISH.

Dr Lala Aïché TRAORE, Lettre Moderne, Maître- Assistant à l'ISH.

Dr Yaya SIDIBE, Économie, Maître Assistant à l'USSGB.

Dr Mamoutou BERTHE, Philosophie à l'ENSup.

Dr Abdoulaye N'Tigui KONARE, économiste, Maître- Assistant à l'USSGB.

Dr Boubacar KONATE, Maître-Assistant à l'INFTS.

Dr Ousmane SY, Maître de recherche, Epidémiologiste, Direction Générale de la Santé et de l'Hygiène Publique, Bamako, Mali.

Dr Abdoul Salam Diarra, Maître assistant en Santé Publique, CNRST, Bamako, Mali.

Dr Idrissa DEMBELE, droit, Maitre-Assistant, USJPB

Dr Bengaly GUINDO, Science politique, Maitre-Assistant USJPB

Dr Sory Ibrahim Maiga, Science politique, Maitre-Assistant USJPB

Dr Mohamed BERTHE, droit Maitre-Assistant, École supérieur de journalisme et des sciences de la communication, Bamako

Dr Seydou MALLET, droit, USJPB

Dr Oumar CAMARA, droit, Maitre-Assistant en droit USJPB

Dr Bakary KONE, Maitre-Assistant à l'Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako.

Dr Lamine Boua COULIBALY, Géographie, Maitre-Assistant à l'Université de Ségou.

Dr Soumaila COULIBALY, Psychologie, Enseignant chercheur à l'université des sciences sociales et de gestion de Bamako.

Dr Seydou Soungalo COULIBALY, Sciences de l'éducation, à l'IPU de Bamako.

Dr Ibrahim Amara DIALLO, Philosophie politique et morale, ULSHB.

Dr Ibrahim KONE, relations internationales, FSAP, Bamako

Dr Moïse Jean, Docteur en droit public à l'Université de Nanterre, Chercheur postdoctoral à l'Université de Genève.

SOMMAIRE

HAMET MAHAMANE Mahamadou Bachir, Amadou Issoufou Abdourahimou, MOUSSA MAMOUDOU Boubacar, Abdourahamane Illiassou Salamatou

AUTONOMISATION SOCIO-ECONOMIQUE DES FEMMES DEPLACEES INTERNES : ETUDE DE CAS DANS UNE ZONE POST-CONFLIT DU SAHEL ... 1

SOCIO ECONOMIC EMPOWERMENT OF INTERNALLY DISPLACED WOMEN : A CASE STUDY IN A POST –CONFLIT AREA OF THE SAHEL 1

Oumar DEMBELE, Adama KONE, Arouna DEMBELE, Mounérou DJIRE

ÉTALEMENT URBAIN DE BAMAKO ET OCCUPATION DES ESPACES AGRICOLES DANS LA COMMUNE RURALE DE KALABANCORO : DES IMAGES SATELLITAIRES COMME OUTILS D'ANALYSE SPATIO-TEMPORELLE DE 1980 ET 2022 10

URBAN SPRAWL IN BAMAKO AND OCCUPATION OF AGRICULTURAL SPACES IN THE RURAL COMMUNE OF KALABANCORO : SATELLITE IMAGES AS TOOLS FOR SPATIO TEMPORAL ANALYSIS FROM 1980 AND 2022 10

Mansa DEMBELE

MUTATIONS DES UNITÉS D'OCCUPATION DU SOL ENTRE 1980 ET 2020 DANS LA COMMUNE RURALE DE SANANKOROBA AU MALI..... 29

CHANGES IN LAND USE UNITS BETWEEN 1980 AND 2020 IN THE RURAL COMMUNES OF SANANKOROBA IN MALI 29

Charles SAMAKE, Harouna BAGAYOKO, Youssouf SANGARE

ACTIVITES INFORMELLES ET OCCUPATION ANARCHIQUE DES EMPRISES DE LA GARE ROUTIERE DE SOGONIKO EN COMMUNE VI/BAMAKO (MALI) 45

INFORMAL ACTIVITIES AND ANARCHIC OCCUPATION OF THE GROUNDS OF THE SOGONIKO BUS STATION IN COMMUNE VI 45

Issa TOGOLA

REGULATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LE QUARTIER PERIPHERIQUE DE GOUANA A BAMAKO 59

REGULARIZATION OF PUBLIC TRANSPORT IN THE OUTLYING DISTRICT OF GOUANA IN BAMAKO 59

Adama DEMBELE, Mahamadou Youssouf DEMBELE, Youssouf Kolon COULIBALY

EFFETS DE L'ORPAILLAGE SUR LA SANTÉ HUMAINE DANS LA COMMUNE RURALE DE FOUROU, CERCLE DE KADIOLO, AU MALI 72

EFFETS OF GOLD PANNING ON HUMAN HEALTH IN THE RURAL COMMUNE OF FOUROU, KADIOLO CERCLE, MALI 72

ZOLO-M'BOU Dergy-Strede, MAKITA-IKOUAYA Euloge, KOMBILA Ulrich Davy

PROBLEMATIQUE DE L'ASSAINISSEMENT URBAIN AU CENTRE-VILLE DE NTOUM : RISQUES SANITAIRES LIES A LA GESTION DES DECHETS ET AUX CANIVEAUX OBSTRUES 91

URBAN SANITATION ISSUES IN DOWNTOWN NTOUM : HEALTH RISKS RELATED TO WASTE MANAGEMENT AND BLOCKED GUTTERS 91

BADIEL B. Pascal, Dr Joseph BEOGO

RESILIENCE SCOLAIRE ET INCLUSION DES ELEVES VIVANT AVEC UN HANDICAP VISUEL DANS LE CONTEXTE DE CRISE SECURITAIRE AU BURKINA FASO 108

EDUCATIONAL RESILIENCE AND INCLUSION OF STUDENTS LIVING WITH VISUAL IMPAIRMENTS IN THE CONTEXT OF THE SECURITY CRISIS IN BURKINA FASO 108

Sékou CAMARA

ORPAILLAGE ET DEVELOPPEMENT LOCAL AU MALI : CAS DE LA COMMUNE RURALE DE SELEFOUGOU 125

GOLD PANNING AND LOCAL DEVELOPMENT IN MALI : THE CASE OF THE RURAL COMMUNE OF SELEFOUGOU 125

Adama SISSOKO

TOTEM ET PRESERVATION DE LA BIODIVERSITE AU MALI 141

TOTEM AND BIODIVERSITY PRESERVATION IN MALI 141

Daouda Traoré

LES DETERMINANTS DE LA SATISFACTION AU TRAVAIL : CAS DES ENSEIGNANTS DU CAP DE TOROKOROBOUGOU DU DISTRICT DE BAMAKO 157

THE DETERMINANTS OF JOB SATISFACTION : THE CASE OF TEACHERS IN THE TOROKOROBOUGOU DISTRICT OF BAMAKO 157

NKUFI KIB-BAYIB Omer

DIFFICULTES DE TRANSPORT A KINSHASA : DIAGNOSTIC, IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES ET PISTES DE SOLUTIONS DURABLES 170

TRANSPORT DIFFICULTIES IN KINSHASA: DIAGNOSIS, SOCIO-ECONOMIC IMPACTS AND PATHWAYS TO SUSTAINABLE SOLUTIONS..... 170

Tantely Ny Andry Nomena Anjarasoa RAKOTONINDRINA, Faly Tinasoa ANDRIANANDRASANIRINA, Tantely Oliva RAKOTONINDRINA, Tantely Aro Tafika Notahina Anjarasoa RAKOTONINDRINA

CONTRIBUTION A L'ETUDE DE L'IMPLICATION DES PARENTS TRAVAILLEURS DANS LA SCOLARITE DE LEURS ENFANTS : CAS DES MENAGES DANS LE FONTANY TAMPONTANANA, COMMUNE RURALE FENOARIVO, DISTRICT ANTANANARIVO ATSIMONDRANO, MADAGASCAR 187

CONTRIBUTION TO THE STUDY OF THE INVOLVEMENT OF WORKING PARENTS IN THE EDUCATION OF THEIR CHILDREN: CASE OF HOUSEHOLDS IN THE FOKONTANY TAMPONTANANA, COMMUNE RURAL FENOARIVO, DISTRICT ANTANANARIVO ATSIMONDRANO, MADAGASCAR 187

Bassiaka DEMBELE

CONTES ET PROVERBES : VECTEURS DE LA MEMOIRE COLLECTIVE DANS LA COMMUNERURALE DE PELENGANA, REGION DE SEGOU (MALI) 204

TALES AND PROVERBS : VECTORS OF COLLECTIVE MEMORY IN THE RURAL COMMUNE OF PELENGANA, SÉGOU REGION (MALI) 204

AGBONAGBAN Yao, AMEWU Yawo Agbéko

RÉIFICATION IDENTITAIRE ET PROBLÉMATIQUE DU DÉVELOPPEMENT EN AFRIQUE..... 218

IDENTITY REIFICATION AND THE ISSUE OF DEVELOPMENT IN AFRICA 218

Djibril dit Bibi TOUNKARA, Ali TIMBINE

LA LITTERATURE DE LA RUE : FACTEUR DE DEVELOPPEMENT DES LANGUES LOCALES ET DE LA CULTURE 236

STREET LITERATURE : A FACTOR IN THE DEVELOPMENT OF LOCAL LANGUAGES AND CULTURE 236

REGULATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LE QUARTIER PERIPHERIQUE DE GOUANA A BAMAKO

REGULARIZATION OF PUBLIC TRANSPORT IN THE OUTLYING DISTRICT OF GOUANA IN BAMAKO

Issa TOGOLA,
Enseignant-Chercheur à l'Institut des Sciences Humaines et affilié à Point SUD
itogola12@yahoo.fr

Résumé

La mobilité est une nécessité quotidienne pour les populations des quartiers périphériques caractérisés par une insuffisance d'équipements et de services. Les pouvoirs publics (Etats et collectivités devraient mettre en place un système de transport public pour permettre à ces populations d'accéder à leurs espaces d'activités. Cependant, la ville de Bamako et ses périphéries se singularisent par l'absence de transport public structuré rendant problématique la mobilité des populations. Cette situation s'observe à Gouana, quartier périphérique de Bamako, situé à 17 km du Centre-ville et peuplé de 15 000 habitants (INSTAT, 20023). Cet article se propose d'analyser les acteurs, leurs logiques et les implications spatiales et socio-économiques de cette activité. Notre méthodologie s'est articulée autour de la recherche documentaire et l'enquête de terrain. L'enquête de terrain, nous avons privilégié la méthode qualitative avec comme outil de collecte le guide d'entretien. Des entretiens semi-directifs ont été réalisés au près d'une vingtaine (20) de personnes. Les résultats révèlent une régulation informelle. Les acteurs informels régulent les transports collectifs dans un contexte conflictuel larvé de violence pour le contrôle des lignes et des gares qui sont non seulement des ressources économiques mais aussi symboliques. Ces affrontements perturbent la mobilité des populations et remet en cause souvent l'accès aux équipements socio-économiques. Cependant, à Gouana, on constate l'efficacité des autorités coutumières dans la résolution des conflits entre chauffeurs de Sotrama et conducteurs de tricycle. Cette réussite montre une gestion hybride des espaces de transport. Quant au moto-taxi, elle est devenue couteuse pour les pauvres à Gouana qui l'utilisent occasionnellement. Ainsi, les moto-taxis ne sont pas les modes de transport par excellence ceux qui ont des conditions de vie précaires.

Mots clés : Gouana, régulation, acteurs informels, conflit, transports collectifs.

Summary

Mobility is a daily necessity for people living in outlying neighbourhoods characterised by a lack of facilities and services. Public authorities (states and local authorities) should set up a public transport system to enable these populations to access their places of activity. However, the city of Bamako and its suburbs are notable for their lack of structured public transport, which makes mobility difficult for residents. This situation can be observed in Gouana, a suburb of Bamako located 17 km from the city centre and home to 15,000 inhabitants (INSTAT, 20023). This article aims to analyse the actors involved, their rationales and the spatial and socio-economic implications of this activity. Our methodology was based on documentary research and fieldwork. For the fieldwork, we favoured a qualitative approach, using an interview guide as data collection tool. Semi-structured interviews were conducted with around twenty (20) people.

The results reveal that, faced with longer travel distances and increased transport needs, private actors (owners, drivers, unions) dominated by unions use Sotramas, tricycles and motorbike taxis to meet the transport needs of the population and the demands of urban dynamics. They create routes and stations and define their operating conditions through drivers who overload vehicles and divide routes to the detriment of users. This activity generates income for

stakeholders, especially the union. These various stakeholders sometimes have latent conflicts in a context of insecurity. The authorities should take an interest in this sector in order to regulate it with the aim of improving the service for citizens.

- Keywords : Gouana, stakeholders, informal transport, outlying neighbourhoods.

Introduction

En Afrique subsaharienne, l'une des caractéristiques du processus d'urbanisation sans précèdent, est l'étalement urbain rapide des villes surtout les capitales qui s'étendent sur plusieurs kilomètres carrés (S. NEMB, 2013, P. 115). Pour Aloko et al, (2010, P. 9), ces villes se caractérisent par l'incapacité des pouvoirs publics à faire face aux besoins de la population. La capitale malienne s'inscrit dans ce schéma d'urbanisation. Des chercheurs comme B. Diarra (1999, P. 6), S. Dembélé (2018, P. 1), I Togola (2021, P1) sont unanimes sur le caractère rapide et incontrôlé de la croissance spatiale de la capitale malienne.

Pour Guezéré (2013, p1), l'étalement urbain s'explique par la spéculation foncière et la propension des populations pauvres à s'installer dans les périphéries où les lots de terrain sont encore accessibles. A Bamako, l'étalement urbain est motivé d'avoir un « chez soi ». Pour Diagana (2010), ce type d'urbanisation génère une forte croissance de la demande de mobilité et l'allongement des distances de déplacement pour les populations situées à la périphérie. En plus, la multiplicité et la variété des activités leur impose la mobilité pour avoir accès aux ressources de la ville, selon Hatcheu et al (2013, P1). Assurer ces déplacements, est de la responsabilité de l'État et des collectivités. C'est l'un des services essentiels de la ville. Or les pouvoirs publics peinent à prendre en charge efficacement ce secteur dans les villes africaines notamment à Conakry et Douala (A. Amakoé et al ; P1), Lomé (Tublu, 2010, p2) ainsi qu'à Abeché (T. N'Dilbé et al ; p1). En raison de la quantité de bien qu'il charrie pour les hommes et la masse d'emploi qu'il génère, le transport a toujours été au cœur des préoccupations de la géographie. Cette réflexion s'inscrit dans le processus des débats scientifiques engagés, il y a des décennies par les institutions internationales telles que la Banque Mondiale, le PNUD sur la contribution du transport à la création des richesses et à l'amélioration des conditions de vie des populations (Y. Guichaoua, 2006). Le transport de masse offre aujourd'hui de nombreux emplois formel et informel (M. Gillis, 1998) qui est de plus en plus l'œuvre des initiatives privées. N'Dilbé et al (2020, P1) montrent qu'à Abeché au Tchad, l'incapacité des pouvoirs publics à prendre en charge le transport des populations. Face à ce déficit, les initiatives privées à travers la moto et le Rachka ont apparus.

Ce type de transport génère de revenus considérables pour ces acteurs (propriétaires, conducteurs, Etat) mais aussi des externalités comme l'insécurité routiers et un faible encadrement. Les résultats de l'étude de Zonga (2020, P1) à Yaoundé sur les « Clando » montrent la génération de revenus pour les jeunes. Les clandos assurent une partie des mouvements pendulaires et créent des gares « spontanées ». Ces chercheurs soulèvent la problématique de la régulation de ces types de transport.

A la périphérie, ce sont les initiatives privées qui prennent en en charge le transport des populations en proposant la Sotrama et tricycle dans les endroits où l'état de la route le permet. Dans ces espaces, la mobilité est une nécessité pour des populations qui n'ont pas de moyens de transports individuels (moto et voitures). Elles sont dépendantes de l'offre de transports collectifs privés. La gestion de ces transports implique plusieurs acteurs. Dans cet article nous accordons une attention particulière au quartier de Gouana.

La question fondamentale qui sous-tend cette recherche est la suivante : quelles sont les modes de régulation des transports collectifs dans le quartier périphérique de Gouana à Bamako ?

L'objectif principal consiste à analyser les modes de régulation des transports collectifs dans le quartier périphérique de Gouana.

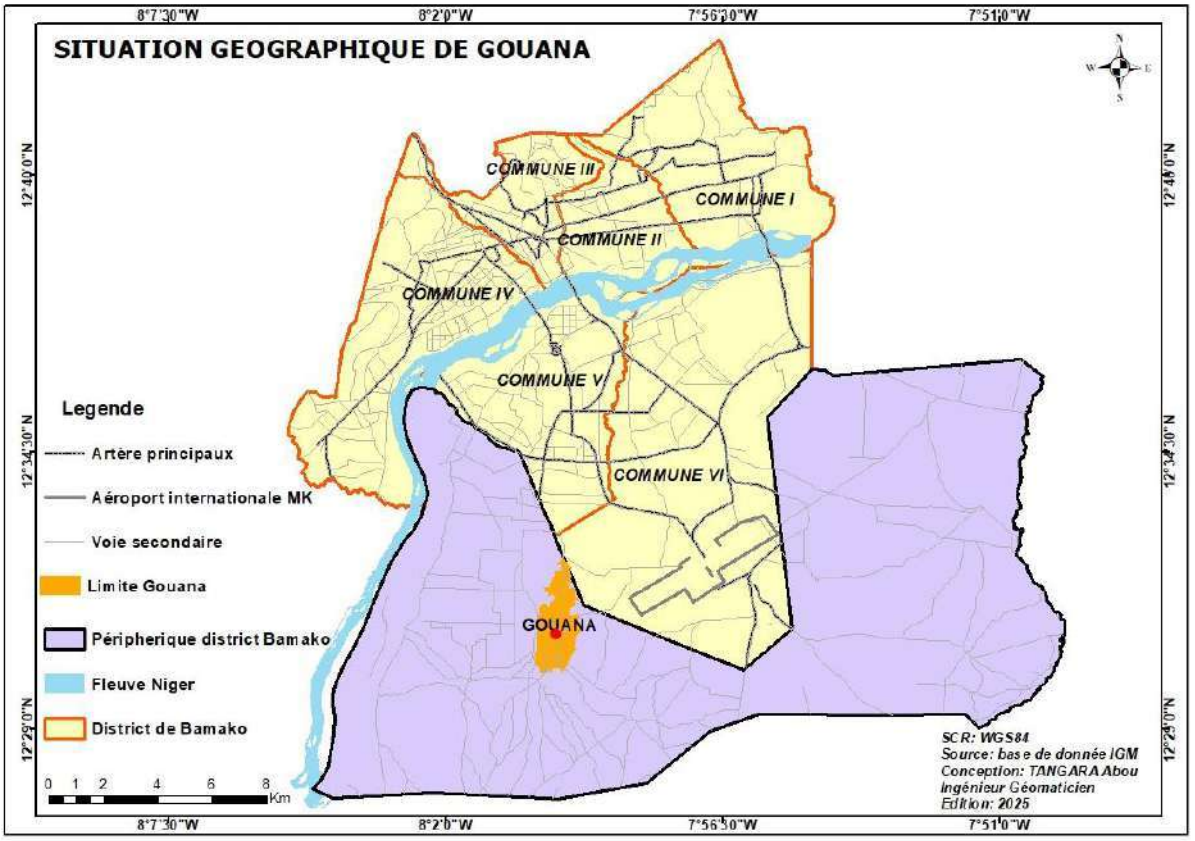
1.Matériels et méthodes

1.1 Matériels

C'est un quartier qui se situe au Sud-Ouest de Bamako dans la Commune de Kalaban Coro. Il est localisé entre 8 39' de longitude Ouest et 12 51' illustré sur la figure 1. Gouana est distant de 17 km du Centre-Ville de Bamako et peuplé de 15 000 habitants (INSTAT, 20023).

La ligne joignant Gouana est faite d'une route bitumée du centre-ville à Kalaban-Coura alors que celle à l'intérieur 'n'est pas bitumée.

Figure 1 : Localisation de quartier de Gouana à la périphérie de Bamako



1.2 Méthodes

Notre méthodologie s'articule autour de la recherche documentaire et l'enquête de terrain. La recherche documentaire s'est focalisée sur les articles, thèses et livres relatifs aux acteurs du transport et de la mobilité urbaine. Pour l'enquête de terrain, nous avons privilégié la méthode qualitative avec comme outil de collecte le guide d'entretien. L'analyse des données s'appuie sur une vingtaine d'entretien réalisés en 2021 et 2025. Les personnes interviewées ont été choisies au hasard (aléatoire simple). Les entretiens ont fait l'objet de transcription et de codifications pour l'analyse. Cependant, nous avons fait face à plusieurs refus de la part des enquêtés qui pensent que c'est une manière de connaitre leurs activités en vue de leur taxer.

1.2.1 Outils

Les matériels utilisés durant cette recherche sont le dictaphone, la tablette, Global position system (GPS). Le logiciel Arcgis a été utilisé pour la cartographie. Ces entretiens ont été effectués dans les gares, au sein de ménage et à la mairie. Les observations ont porté sur les clients, les chauffeurs dans les gares et la route qui dessert ce quartier.

1.2.2 Traitement des données

Les entretiens seront traduits et transcrits sur l'outil world. Nous allons procéder par l'analyse thématique de contenu des discours.

2. Résultats

2.1 Espace urbain, mobilité et offre informelle des transports

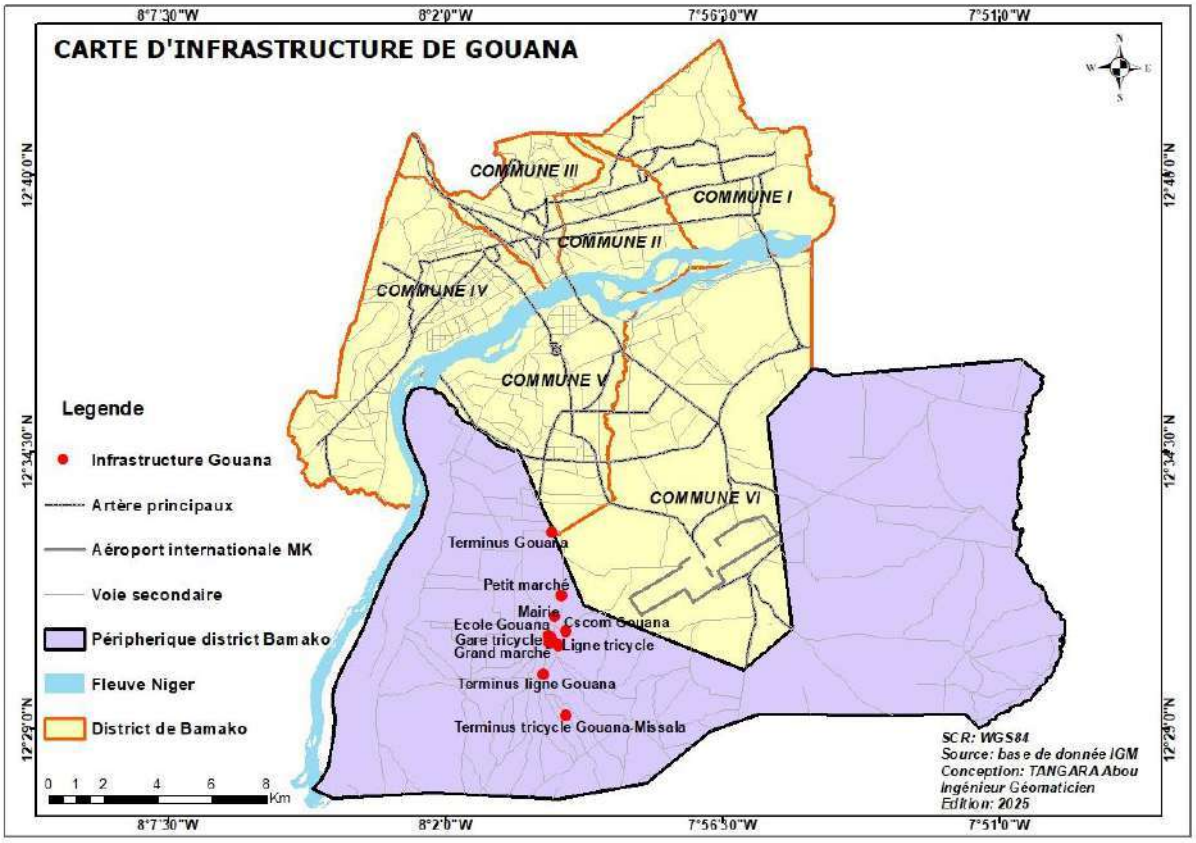
L'espace urbain des villes africaines particulièrement celui de Bamako se caractérise par l'étalement urbain. Celui-ci est le processus d'accroissement important des zones urbanisées à la périphérie des villes, qui s'accompagne généralement d'un desserrement des populations et des activités urbaines (Pumain, 2006, p 10). Il impacte sur la mobilité en allongeant les distances de déplacement.

A Bamako, l'étalement urbain augmente la demande de mobilité et le coût des déplacements pour les usagers des transports collectifs (Togola et Aloko, 2021, P1). Le quartier de Gouana nouvellement intégré administrativement dans la ville de Bamako à travers la commune de Kalaban coro est organisé autour de son réseau de transport et certains équipements structurant de la vie économique et sociale (marchés, Gare de transport collectifs, établissement scolaire et Centre de santé communautaire). C'est à l'échelle du quartier que s'organisent les formes de mobilité de personnes qui rassemblent les déplacements effectués de manière récurrente chaque jour pour les tâches quotidiennes notamment travail, achats, éducation qui contribuent à façonner son territoire.

En effet, les mobilités sont générées par les équipements et s'appuient sur l'offre de transport particulièrement les voies routières et elles sont à l'origine de politiques d'aménagement destinées à répondre à la demande croissante.

2.2 Insuffisance d'équipement à Gouana

Ce quartier s'est développé sans être préalablement accompagné d'infrastructures de transport pour organiser son habitat et ses activités. Il est structuré par une seule voie non bitumée sur laquelle circule les Sotrama, les tricycles et les mototaxis. L'essentiel des équipements s'agglomèrent autour de cette voie illustrée sur la deuxième carte.



Sur la carte, on constate une distribution spatiale des équipements socio-économiques concentrés autour de la principale voie de desserte de Gouana qui sont des générateurs de mobilité à l'intérieur du quartier. Sur cette voie se trouve les gares qui sont les points d'ancrages des transports collectifs. Les gares de sotrama et moto - taxi se localisent généralement auprès des marchés tandis que celles des taxis sont fréquentes auprès des CSCOM. Si les SOTRAMA et moto taxi sont à l'affût des commerçants de l'informel, les taxis recherchent les patients pour assurer leur mobilité vers les équipements marchands et les services sociaux de base les plus attractifs de la ville.

L'accès à ces gares se fait généralement par la marche à pied. La pratique de la marche concerne les usagers du transport collectif qui opèrent sur une route non bitumée. Il existe deux lignes dont la principale se trouve entre le centre-ville de Bamako et le grand marché et une ligne de tricycle entre Gouana et le quartier de Missala. La création de la ligne de tricycle découle de la difficulté des populations surtout les femmes, à marcher la distance entre leur logement et les équipements socio-économiques notamment les marchés. Cette ligne de tricycle à l'intérieur du quartier répond à une demande de déplacement non satisfaite par les Sotrama dont la ligne assure la mobilité vers le centre-ville et vice-versa. La ligne des tricycles renforce l'offre de transport qui est la quantité de service disponible sur les lignes de Gouana qui inclut les routes, la flotte et la fréquence des déplacements pour la mobilité des populations dépendantes des transports collectifs.

2.3 Etat de la route, une entrave à la desserte du quartier

Les infrastructures routières ont une influence sur l'état des véhicules, particulièrement les transports publics dans les villes africaines. Les routes dégradées augmentent les coûts d'entretiens des véhicules. Sur la route de Gouana, les tricycles s'amortissent vite selon plusieurs conducteurs de tricycles. L'état dégradé de la route est décrié par les opérateurs des transports publics. Elle est bitumée du Centre-ville à Garantiguibou et non bitumée à la limite de ce quartier jusqu'à Gouana. La voie bitumée est fortement dégradée par endroit surtout à l'intérieur du quartier de Sabalibougou où se localise la gare principale à travers laquelle les

syndicats organisent le transport vers Gouana. Du terminus de Garantiguibougou à la gare principale de Gouana, la route est en terre battue dont la dégradation s'amplifie durant la saison pluvieuse.

> Or, selon B K, syndicat et contrôleur de la ligne des Sotrama, *l'état de la route est un critère pour le chauffeur de fréquenter la ligne (*Entretien du 15 septembre 2024 à gare des Sotrama à Sabalibougou).

Si la route est fortement dégradée, les pannes de véhicules deviennent régulières. Leurs réparations génèrent des coûts d'entretiens supplémentaires. C'est pourquoi le chauffeur préfère abandonner la ligne. Cet abandon est très fréquent pendant l'hivernage puisque la pluie est un facteur de dégradation de la route.

> Pour D D, chauffeur de Sotrama sur la ligne, durant l'hivernage, *la clientèle se fait rare sur la ligne de Gouana à cause du retour au village de certains de leurs clients pour les travaux champêtres (Entretien du 12 septembre 2024).*

En effet, l'état dégradé de la route et la rareté des clients découragent certains chauffeurs de Sotrama à ne plus assurer la desserte du quartier de Gouana.

> En plus, les conducteurs des tricycles déplorent l'état dégradé de la route. I T, conducteur de tricycle à la gare de Gouana, fait *savoir qu'après six (6) mois de travail, le conducteur est obligé de changer le disque et le piston de son véhicule compte tenu du mauvais état de la route (*Entretien, d'octobre 2024 à gare des tricycles à Gouana).

Le changement de ces pièces originales exige une réparation régulière du véhicule chaque semaine pour assurer le transport des usagers et leurs biens. Certains de ces tricycles amortis, sont incapables d'assurer le transport sur la ligne Gouana-Rond-Point de Garantiguibougou. C'est pourquoi ces tricycles assurent la mobilité entre le marché principal et le secteur de Missala. Pour les moto- taxis à deux roues, l'inondation de la route est pénible à cause d'absence de protection de l'usager contre la pluie. Le mauvais état de la route impacte négativement sur la disponibilité des véhicules par ricochet augmente le temps d'attente des populations dans les gares. L'absence d'éclairage publique sur la route et dans le quartier, rend cet espace circulatoire propice aux agressions pour dérober la moto.

Pour B. Bezem une route dégradée et négligée est une entrave au développement d'une localité alors que J.P Edongo pense qu'une route avec des nids de poules cause les accidents sur certaines routes du Cameroun. A Bamako, le mauvais état de la route occasionne les accidents en mototaxi (I. Fofana et N. Diakité, 2022). A Gouana, le mauvais état de route accélère la dégradation et l'amortissement du véhicule. Sur ces routes dégradées et peu éclairées, évoluent trois types de véhicules de transport collectif dont les Sotrama, tricycle et mototaxi gérés par des acteurs institutionnels et non institutionnels

2.3 Acteurs des transports collectifs à Gouana

Un acteur est une personne physique ou morale ou une institution qui joue un rôle dans la régulation du transport sur la ligne de Gouana. Nous avons distingué deux acteurs principaux : les acteurs institutionnels et les acteurs non institutionnels

2.3.1 Acteurs institutionnels

Les acteurs institutionnels comprennent l'ensemble des acteurs à qui la loi confère le droit de réguler la mobilité urbaine. Ils comprennent l'Etat, la Mairie du District et la mairie de Kalaban-Coro, les forces de l'ordre (police, gendarmerie). En milieu urbain, les pouvoirs publics sont responsables de la liberté de circulation à chances égales pour l'ensemble de la population

(Mérenne, 2013). La réalisation de cette liberté de circulation relève de la Mairie du District et de la Mairie de Kalaban-Coro. Leur action se matérialise par l'aménagement des voies et leurs entretiens. Le service technique de la Mairie du District, la Direction de régulation de la circulation et du transport urbain (DRCTU) a pour mission d'affecter les lignes et les gares aux transports collectifs qui sont les Sotrama et les tricycles.

Cependant, elle est peu impliquée pour remplir ce rôle. Elle se contente d'entériner les initiatives prises par le syndicat en matière de création de lignes et de gares des Sotrama et de tricycles qui se fait au gré de l'étalement urbain. A Gouana, la gendarmerie intervient souvent dans la gestion des conflits entre les chauffeurs de Sotrama et les conducteurs de tricycle. Son intervention est souvent inefficace dans la résolution de ces conflits qui sont prise en charge par d'autres acteurs. Dans ce quartier, les acteurs institutionnels ont peu d'emprise sur la gestion de la mobilité. L'initiative de la création des gares ou d'extension des lignes sont faites par les syndicats des transporteurs.

2.3.2 Acteurs non institutionnels

Ils concernent l'ensemble d'acteurs qui jouent un rôle dans la dimension opérationnelle du transport à Gouana. Ce sont les syndicats de chauffeurs, les chauffeurs, les apprentis, le conseil du quartier et les usagers. Ces acteurs interagissent pour répondre à la demande de mobilité.

2.3.2.1 Régulation syndicale à Gouana

La régulation peut se définir comme « le fait de rendre régulier, normal le fonctionnement de quelque chose » (Chatzis, 1993, p8). A Bamako, les entreprises de transports publics structurés étant absentes, ces mécanismes légaux économiques et politiques concernent les transports collectifs qui de plus en plus sont régulés par les syndicats à partir des gares. Le syndicat est une organisation qui regroupe les employés du secteur des transports pour la défense de leurs intérêts communs, améliorer les conditions de travail et négocier les accords avec les employeurs. Pour Konstantinos Chatzis, elle consiste à « assurer le fonctionnement correct, maintenir en équilibre, rendre régulier » (Chatzis, 1993, p. 8-9). Cette notion s'applique aussi bien à l'espace géographique (Benko & Lipietz, 2002), qu'au niveau territorial (Jobert, 2003) ou local (Gilly & Pecqueur, 2000). Pour Kassi (2007, P1), la régulation officielle dans le transport urbain est l'ensemble des mécanismes légaux, économiques, politiques utilisés par les gouvernements pour superviser les actions des acteurs des transports publics.

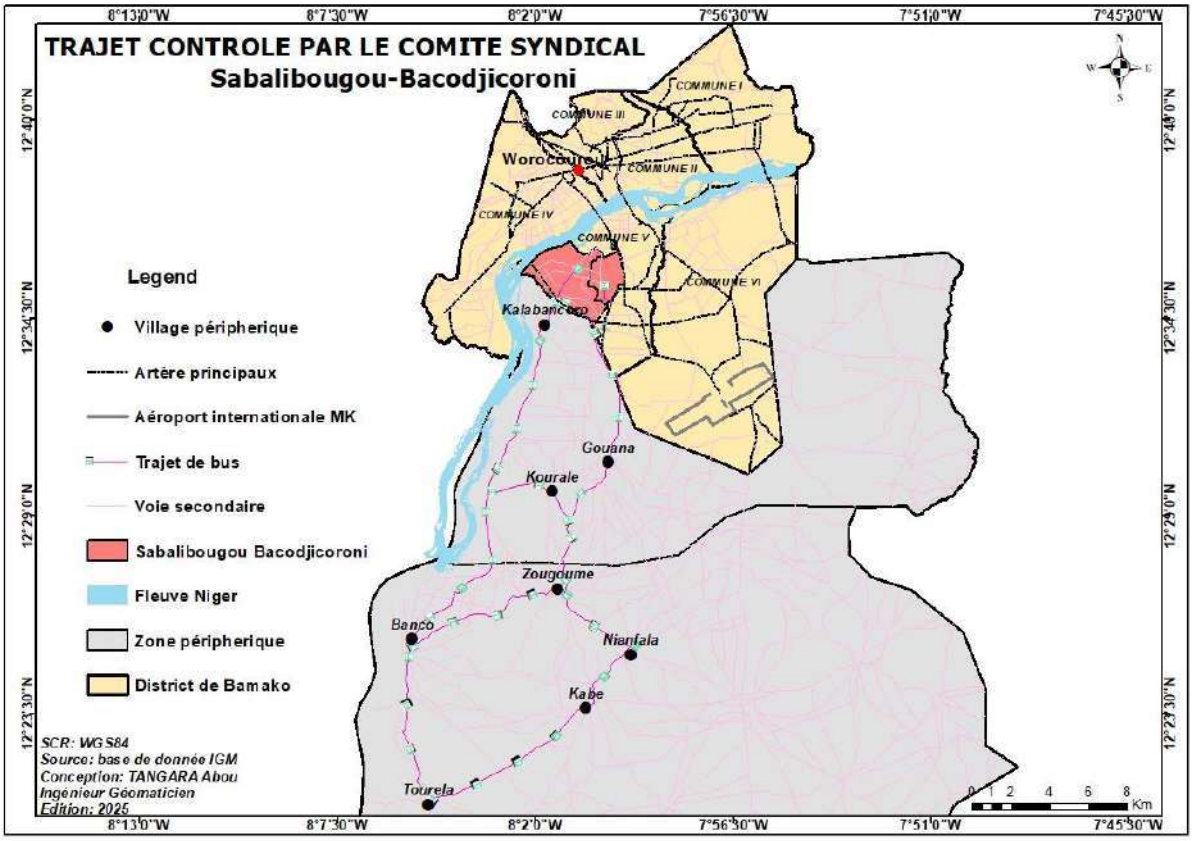
2.3.2.2 Régulation du syndicat des Sotrama

Sur la ligne de Gouana, c'est le syndicat des chauffeurs de Sotrama qui sont les plus influents. Elle est le premier type de transport collectif pour assurer les déplacements des populations entre ce quartier et le centre-ville (lieu de départ des lignes de Sotrama à Bamako). Sa ligne fut créée en 1979 qui commençait à Raida au Centre-ville dont le tarif 100 Francs Malien. Ce tarif est passé à 150 FCFA dans les années 1980 et 250 FCFA à la veille de la Coupe d'Afrique des nations (CAN) en 2002. Ces augmentions du tarif sont liées à la hausse du prix du carburant et à la forte demande de transport à la veille de la CAN. Elle était gérée par le syndicat du Raida relevant de l'Union Nationale des travailleurs du Mali (UNTM) jusqu'en 2002, date de la création du comité Sabaliboubougou Baco-Djicoroni.

A la création de cette gare, le tarif Sabalibougou- Gouana fut fixé à 125 FCFA. Le comité est l'organe de base dans la hiérarchisation du syndicat qui gère les gares. Il s'occupe de la dimension opérationnelle du transport. Le comité appelé « Sabalibougou-Baco-djicoroni » se localise après le marché de Sabalibougou en partant à Kalaban-Coura, près de la voie bitumée. Cet espace a été octroyé par la Mairie de la commune 5.

Selon B K *cet espace nous a été octroyé par la mairie pour organiser la desserte de la ligne de plusieurs lignes notamment lignes de Kalaban-coro, Dagassa, kouralé, Kabé, Niafala, Zoukoumé, Banco, Touréla*.

Sur ces lignes, le syndicat définit les conditions de fréquentation et d'exploitation. Ce territoire dépasse l'espace urbain de Bamako ainsi que sa périphérie immédiate. Il s'étend vers des communes rurales de la région de Koulikoro. La carte 3 illustre le territoire contrôlé par ce syndicat.



Cette figure est issue de l'analyse des données qualitatives de l'entretien avec B K, contrôleur général des lignes du comité. Elle montre à la fois que la Sotrama est un moyen de transport pour les populations de la périphérie urbaine de Bamako et des communes rurales proches. La carte illustre l'extension des lignes qui se fait au gré de l'étalement urbain ainsi que l'influence des syndicats qui définissent les conditions de fréquentation de ces lignes, des gares. Les conditions de fréquentation sont liées au payement d'une taxe dont le montant dépend de l'exercice du métier d'apprenti sur la ligne. Si le chauffeur en question a été apprenti sur la ligne, il paye 10000 FCFA. Dans le cas contraire, elle varie de 20000 FCFA à 50000 FCFA. Cette somme peut être payée plus tard à condition qu'un syndiqué « respectable » se porte garant du nouveau chauffeur. Ce dernier doit fournir deux (2) photo d'identité dont une pour le registre et l'autre pour sa carte de membre.

2.3.2. 3 Régulation des tricycles

Appelé « Katakatani » une onomatopée, il prend 10 passagers. C'est un projet initié par l'Agence Nationale pour l'emploi (ANPE) en 2004 avec l'Initiative du Maire d'alors Iba N'Diaye. L'ANPE amène 100 véhicules dont 70 pour la ville de Ségou et 30 pour la périphérie de Bamako. Les conditions d'accès à ces moyens de transport collectif étaient d'avoir 18 ans,

un permis de conduire, définir une ligne sur laquelle assuré le service de transport de personnes. Ils ont commencé l'activité de transport sur la ligne de Gouana en 2005 en réaction contre l'insuffisance et l'inadéquation des Sotrama mise à la disposition de la population reléguée à la périphérie de Bamako. Les conducteurs de cette ligne n'ont pas bénéficié d'un véhicule du projet de l'ANPE. Ils ont acheté ou loué leur tricycle. Ils ont aménagé deux chaises dont une de part et d'autre du conducteur soit 12 places. L'essor de l'usage des tricycles est lié à la croissance des besoins de déplacement des populations, à l'absence d'une politique cohérente de transport, à l'état dégradé des voies (Fofana et Togola, 2020, P 220). Les tricycles évoluent dans cet environnement à Gouana. Ils évoluent entre le marché principal de Gouana et le ront-point de Garantiguibou ainsi qu'entre ce marché et le marché de Missala.

Les conditions de fréquentation de la ligne s'élèvent à 20000 FCFA et le paiement 200 FCFA quotidiennement. Ces sommes sont gérées par le syndicat. Cependant, les conducteurs de tricycles sont confrontés à l'amortissement rapide de leur véhicule suite à l'état fortement dégradé de la voie, à l'absence d'espace formel comme gare, à la concurrence voire des affrontements avec les chauffeurs de Sotrama ainsi que le racket des forces de l'ordre. Le racket est aussi décrié par les conducteurs de Telimani qui signifie en langue bambara « rapide ».

Les motos taxi à deux roues appelées Telimani (rapide en bambara) compte de leur souplesse dans une circulation souvent embouteillée. Ce sont des motos dont le conducteur est autorisé à prendre un seul passager. Leur conducteur assure la desserte entre Gouana et tout autre quartier de Bamako. Ils ne sont pas encore constitués en syndicat. Dans leur gare dans le marché de Gouana, un responsable organise le transport des clients par ordre d'arrivée des conducteurs. Ce sont des motos à deux roues utilisées à des fins commerciales. Elles desservent l'intérieur du quartier de Gouana avec des voies d'accès fortement dégradées. Elle est une alternative au temps d'attente et de trajets longs, d'inconfort des Sotrama et au tricycle et du mauvais comportement des apprentis. Ce moyen de transport pallie au manque d'emploi. Son tarif définit par négociation entre le client et le conducteur varie de 1000 FCFA à 1500 FCFA entre le quartier de Gouana et le rond-point de Garantiguibougou voire le marché de Sabalibougou.

Pour la même distance le tarif de la Sotrama va de 200 FCFA à 250 FCFA alors que pour le tricycle la course est 200 FCFA qui termine au Rond-Point de Garantiguiboigou. Ce tarif varie entre 2500 FCFA et 3500 FCFA entre ce quartier et le Centre-ville de Bamako pour la moto-taxi et 500 FCFA pour la Sotrama. L'analyse du tarif de ces différents moyens de transport montre que le tarif de moto-taxi très élevé pour les populations de Gouana.

Dans ce quartier, la moto-taxi n'est pas un moyen de transport bon marché à l'usage contrairement aux idées reçues. En effet, elle n'est pas à la portée des populations de manière quotidienne. Son usage occasionnel pour les évènements sociaux (mariage, baptême et décès) est très fréquent surtout chez les femmes. A Gouana, les populations qui ont un revenu bas ne peuvent s'octroyer un déplacement en telimani à cause du tarif élevé. Les sotrama et les tricycles sont mieux adaptés à cette catégorie de la population. Ces modes de transport sont ancrés territorialement par les gares. Les gares, en tant qu'infrastructures de transport, constituent un terrain privilégié pour saisir cette régulation. Elles doivent en effet assurer leur fonction d'articulation entre la ville et les réseaux de mobilité : accueillir et faire partir les véhicules, permettre la montée et la descente des passagers en toute sécurité, tout en respectant les plans de transport et les horaires.

2.3.2. 4 Régulation dans les gares

Excepté les gares de worokourou et de Sabalibougou, ces moyens de transports ne disposent pas d'infrastructures qui marquerait physiquement leur place dans la ville. Ils s'approprient la voie, le trottoir ou la devanture des établissements commerciaux ou des services constamment remise en cause par d'autres moyens de transport collectifs et individuels. L'appropriation de ces espaces comme gares communément appelé « place » de façon plus ou moins exclusive est une manière pour ces acteurs de protéger leurs activités. Les gares sont à la fois des lieux de passage et de mouvement, de rencontres et d'interactions sociales. L'extension ou la défense de ces territoires constitue des enjeux de conflits voire de violences. Les gares entre Gouana sont à la fois des lieux de passage et de mouvement, de rencontres et d'interactions sociales mais aussi des espaces de tensions et de violences.

Dans la gare des tricycles à Gouana, les conflits d'usages sont récurrents avec les commerçants dont l'accès à leurs boutiques est gêné par les véhicules stationnés. Ces conflits deviennent inhérents dans ce lieu de transport puisque les commerçants utilisent l'espace public à des fins personnelles à travers le prolongement ou l'exposition de leurs produits. Ces gares pour la plupart gênantes pour la circulation des piétons et autres usagers de la voie publique. Face à ce détournement des espaces circulatoires, les autorités locales adoptent une posture de non-ingérence. Souvent, ces conflits d'usages se dégénèrent en affrontement entre acteurs du transport. Tel est le cas des acteurs de Sotrama et de tricycle Sur la ligne de Gouana. Selon I T, contrôleur de la ligne du syndicat des tricycles à Gouana

> En janvier 2024, l'interdiction par les chauffeurs de Sotrama aux conducteurs de tricycle de charger leur véhicule dans la gare du marché principal de Gouana a provoqué un affrontement entre les acteurs des deux types de transport. Et pourtant, les chauffeurs de Sotrama chargeaient leur véhicule dans la gare des tricycles. Le bilan de cet affrontement violent a été trois blessés graves dont deux chez les conducteurs de tricycle et un chauffeur de Sotrama. Ce fut une journée sans transport à Gouana. Nombreux sont des populations qui n'ont pas pu se déplacer ce jour. La gendarmerie et la justice ont intervenus sans succès. C'est la famille du chef de quartier de Gouana qui a résolu le conflit et autorisé chaque transporteur exploiter sa gare et la ligne.

Pour B K, contrôleur de la ligne des Sotrama dans la gare de Sabalibougou : *les tricycles ne sont pas des transporteurs, ils doivent prendre uniquement les marchandises, ils ont blessé deux e de nos chauffeurs. Nous payons d'énormes taxes à l'Etat et à la Mairie du District*.

L'analyse de ces deux propos, montre une concurrence territoriale et un recours des acteurs de ces deux types de transports à la violence pour gérer leur désaccord. En effet, la violence devient un moyen pour ces acteurs d'assoir leur pouvoir dans les gares qui sont les points d'ancrage des Sotrama et tricycles. Le narratif montre un conflit d'usage des gares par les conducteurs de Sotrama et de tricycle. La décision unilatérale des chauffeurs de Sotrama d'interdire la gare principale au conducteur de tricycle révèle l'intention de contrôler cet espace économique. Ce territoire stratégique indique l'accès aux clients par ricochet aux revenus monétaires. Cela fait référence à la territorialisation des réseaux de mobilité (Offner,1993). L'incapacité de la gendarmerie et de la justice à résoudre le conflit montre l'échec de la régulation formelle au profit des autorités coutumières. Cette situation conflictuelle s'explique aussi par la précarité des opérateurs de transport notamment les chauffeurs et les apprentis.

2.3.2. 5 chauffeurs

Les chauffeurs louent généralement les véhicules aux propriétaires moyennant une recette journalière de 12500 à 15000 FCFA pour la Sotrama, 5000 pour les tricycles et 2500 FCFA à 4000 FCFA pour les mototaxis à deux roues.

Les conflits sont récurrents entre certains acteurs du transport sur la ligne de Gouana. Ces conflits impliquent les chauffeurs de Sotrama et des tricycles. Ces conflits découlent de l'exploitation de ladite ligne. L'épisode le plus marquant eut lieu en avril 2024 lorsque les chauffeurs de Sotrama ont interdit aux conducteurs de tricycles de prendre des usagers au niveau de leur gare (Gare de Sotrama) qui a abouti à la violence. Les chauffeurs de Sotrama protestaient contre la concurrence des tricycles, jugées déloyales. Ils reprochent à ces derniers de prendre les clients à 200 FCFA et souvent 150 FCFA au lieu de 250 FCFA entre le terminus de la ligne de Gouana et le carrefour des 30 mètres à Garantiguibougou. Ce conflit se solde par un affrontement utilisant des bâtons autour de la principale gare de Gouana près du marché. Cette situation fut apaisée grâce à l'intervention de la chefferie du quartier en interdisant aux de chauffeurs de Sotrama de prendre des usagers à la gare des tricycles et vice versa pour les chauffeurs de tricycle. Cependant, elle autorise tous les acteurs à assurer la desserte de la ligne pour satisfaire les besoins de mobilité des populations. Le quartier de Gouana souffre d'un sous équipement. Les services qu'on y trouve sont les centres de santé (centres de santé communautaires, les cliniques), les établissements scolaires (écoles fondamentales et quelques lycées), la mairie et deux marchés. C'est auprès de ces marchés que se créent les gares de transport urbain notamment les Sotrama, les tricycles et les moto-taxis.

2.3.2. 6 Apprentis

Ils sont peu scolarisés. Les apprentis reçoivent des gains en nature ou en numéraire sur décision unilatérale du chauffeur. Formés dans le tas, ils jouent un rôle fondamental dans le fonctionnement des sotrama et des tricycles. Ce sont des jeunes qui sont confiés au chauffeur par l'intermédiation d'un proche parent. Les apprentis sont les assistants des chauffeurs pour chercher les passagers, annoncer la destination, collecter leurs et indiquer le lieu de descente à certains passagers qui connaissent peu leur destination. Son dynamisme est incontournable dans le chargement du véhicule et l'efficacité du travail journalier (trouver la recette, payer l'apprenti, le carburant et assurer un gain pour le chauffeur. Le montant du droit de fréquentation de la ligne est relatif à l'exercice du métier d'apprenti. Il augmente si vous n'avez été apprenti sur ladite ligne. Les apprentis ont une relation difficile avec les usagers qui se plaignent de leur mauvais comportement. De plus en plus, l'apprenti garde et encaisse l'argent durant toute la journée, c'est le soir à la fin du service (20 h 00 à 21 h 30) qu'il le remet. Ces acteurs dépendent économiquement de l'exploitation quotidienne de ces espaces. Une restriction d'accès rend la situation conflictuelle déjà précaire. Pour paraphraser Fall (2024), formaliser les transports informels c'est avant tout mettre, les chauffeurs dans les conditions décentes de vie susceptibles d'impacter l'offre de service desquels dépendent les conditions de mobilité des usagers. L'état dégradé de la route, les conflits entre les acteurs du transport et la précarité des chauffeurs et apprentis impactent négativement sur la mobilité quotidienne des usagers du transport collectif à Gouana. Une journée sans transport à Gouana remet en cause l'accès au marché et aux services sociaux de base comme les centres de santé et les établissements scolaires.

3. Discussions

L'analyse des résultats montre la prééminence des acteurs informels qui régulent les transports collectifs dans un contexte conflictuel larvé de violence pour le contrôle des lignes et des gares qui sont non seulement des ressources économiques mais aussi symboliques. A Abidjan, Irène Kassi-Djodjo (2015) mentionne ce recours à la violence à travers le rôle d'acteurs appelés *gnamboro*, qui effectuent un véritable racket auprès des exploitants de transport et des autorités locales au bénéfice des syndicats. Ces individus imposent leur contrôle sur les gares dans la violence et sont devenus des acteurs incontournables du secteur. Lisa Seftel (2020, p.5) rapporte un fonctionnement similaire en Afrique du Sud, où les organisations professionnelles n'hésitent

pas dans certains cas à avoir recours à la violence pour asseoir leur pouvoir et leur contrôle territorial. Cependant, à Gouana, on constate l'efficacité des autorités coutumières dans la résolution des conflits entre chauffeurs de Sotrama et conducteurs de tricycle. Cette réussite montre une gestion hybride des espaces de transport. Quant au moto-taxi, elle est devenue couteuse pour les pauvres à Gouana qui l'utilise occasionnellement.

A Lomé et à N'Djaména, les motos-taxis ne sont pas le mode de transport par excellence des pauvres qui les utilisent souvent moins que les riches et les classes moyennes (Guezeré et Mahamat-Hemchi. 2021, p 14). Durant notre recherche, la crise de carburant s'est produite dont nous n'avons prise en compte qui fera l'objet d'analyse ultérieure.

Conclusion

Cet article se propose d'analyser les acteurs, leurs logiques et les implications spatiales et socio-économiques de cette activité. Notre méthodologie s'est articulée autour de la recherche documentaire et l'enquête de terrain. L'enquête de terrain, nous avons privilégié la méthode qualitative avec comme outil de collecte le guide d'entretien. Des entretiens semi-directifs ont été réalisés au près d'une vingtaine de personnes. L'analyse des résultats montre la prééminence des acteurs informels qui régule les transports collectifs dans un contexte conflictuel larvé de violence pour le contrôle des lignes et des gares qui sont non seulement des ressources économiques mais aussi symbolique. Ces affrontements perturbent la mobilité des populations et remet en cause souvent l'accès aux aux équipements socio-économiques. Cependant, à Gouana, on constate l'efficacité des autorités coutumières dans la résolution des conflits entre chauffeurs de Sotrama et conducteurs de tricycle. Cette réussite montre une gestion hybride des espaces de transport. Quant au moto-taxi, elle est devenue couteuse pour les pauvres à Gouana qui l'utilise occasionnellement. Ainsi, les moto-taxis ne sont pas les modes de transport par excellence des pauvres.

Références Bibliographiques

ALOKO – N'GUESSAN Jérôme, DIALLO Amadou, HENRI – MOTCHO KOKOU, 2010,

Villes et organisation de l'espace en Afrique, VOL.4, Paris, Khartala, 224 p.

DEMBELE Samba (2017), Dynamique socio-spatiale de la ville Bamako et environs, Thèse Université de Caen Normandie, 357 p.

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

DIARRA BALLA, 1999, Dynamique spatiale et politiques urbaines à Bamako : le rôle des images satellites SPOT dans la gestion des Villes, thèse de doctorat à l'Université Aix Marseille I, Université de Provence, UFR de sciences géographiques et aménagement, 289 p

Fofana Issa et Togola Issa, 2020 ; Urbanisation et nouveaux modes de transport urbain en Afrique de l'Ouest : Cas de la ville de Bamako (Mali) ; 10 p

KASSI Irène, 2015, Foisonnement des gares spontanées et recomposition du paysage urbai d'Abidjan, Journal des Sciences Sociales, N°12, Vol.2, pp 165-176,

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

Togola Issa, 2024, mobilité urbaine et centralités secondaires à Bamako, 15 p

Togola Issa et Aloko N'Guessan Jérôme, 2021, Etalement urbain et mobilité des individus à Bamako 16 p

Lomme Roland, 2004 ; les reformes des transports publics urbain à l'épreuve de l'intégration du secteur informel, Afrique contemporaine 16 p.

MERENNE Emile, 2013, Géographie des transports : contraintes et enjeux, Rennes, Presses

NEMB Pierre Samuel, 2013, « Le transport urbain et aménagement du territoire » dans l'ouvrage collectif Etalement urbain en Afrique « sous la direction de Hatcheu Emile, Harmattan, 9 p.

Tublu Komi N'kègbé Fogâ, 2010 ; le taxi-moto : un nouveau mode dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie ? CODATU, XIV.