

Projet n°8 : ETUDE DE MOBILITES SUR BAMAKO ET ENVIRONS

Localisation : Bamako et ses périphéries

Durée d'exécution : 48 mois

Parties prenantes : Mairie du district/ collectivités des sites d'accueil/ partenaires projets

Coût estimatif du projet : 160 000 000 F CFA

MAIRE D'OUVRAGE	Partenaires :	Collectivités associées:	Autres :
District- Bamako	Ministère de l'Equipement du Transport et du Désenclavement Ministère du commerce et de l'industrie Ministère des finances Ministère de la promotion du secteur privé Conseil Malien des Chargeurs, Conseil Malien des Transporteurs Routiers	Koulikoro,	

Contexte :

La réflexion sur les déplacements ainsi que les modalités de leur gestion reposent sur la prise en compte de la complexité des pratiques de la mobilité en ville.

Bamako évolue très rapidement laissant les spécialistes souvent perplexes : avec la métropolisation, les caractéristiques de la ville changent.

Les villes contemporaines n'ont plus grand chose à voir avec l'idée courante d'une ville bien distincte de la campagne, identifiée par un chiffre de population seuil ou encore caractérisée par un nombre limité de fonctions. Les villes contemporaines sont des espaces de plus en plus difficiles à appréhender aussi bien en termes de formes que de fonctions. La périurbanisation qui repousse sans cesse les limites de l'espace urbanisé ainsi que la spécialisation des espaces qui tend à individualiser des quartiers selon une fonction spécifique, sont à la fois la cause et la conséquence d'une multiplication des déplacements. Un fonctionnement plus complexe des espaces urbains est ainsi associé à des pratiques de mobilité de plus en plus complexes ; l'offre traditionnelle en transport en est forcément modifiée.

L'évolution des métropoles modernes montre une complexité toujours plus grande des formes de la mobilité. La désynchronisation des rythmes urbains rompt avec la logique binaire des déplacements domicile-travail : aujourd'hui, on note un étalement dans le temps des heures de pointe. Les gens se déplacent pour des motifs de plus en plus diversifiés ; ils ne travaillent plus uniquement aux mêmes heures. La nuit n'est plus un temps mort dans la ville ; elle devient un temps utile de l'activité urbaine. Si les temps de la ville ne sont plus utilisés de façon uniforme, c'est essentiellement parce que les citoyens n'ont pas les mêmes attentes, les mêmes besoins et les mêmes demandes. En d'autres mots, la mobilité tend à refléter de plus en plus cette diversité.

Justification

Le dernier Schéma de mobilité de la ville de Bamako ne prend en compte que le pont des martyrs (1960). Depuis cette période aucune étude exhaustive n'a été menée pour diagnostiquer les scénarios de mobilité dans la ville de Bamako. Entre temps deux ponts ont été érigés sur le fleuve Niger reliant la rive gauche à la rive droite, la ville s'est étalée et beaucoup de voies structurantes furent construites. Le Bamako d'hier n'est plus celle d'aujourd'hui avec la construction d'infrastructure structurante comme la zone ACI 2000, la cité administrative, la nouvelle zone universitaire et industrielle...

Il paraît indispensable de poser un diagnostic sur les mobilités et les mouvements pendulaires de la ville. Cette étude couplée à l'étude du Schéma Directeur d'Urbanisme (SDU) de la ville permettra de rendre consistant la vision que les collectivités Territoriales ont sur Bamako à l'horizon 2030.

Objectifs :

- Identifier les tendances de la mobilité dans la métropole de Bamako;
- Appréhender la dimension urbaine de la mobilité ;
- Trois pistes principales d'investigation : faciliter la multimodalité et construire l'intermodalité, qualifier les espaces de la mobilité et assurer une mobilité pour tous.

Impacts/effets attendus :

- L'accessibilité et le fonctionnement efficiente interne du territoire reposent sur la qualité des échanges existants pour les voyageurs comme pour les marchandises ;
- Perspectives de modèle de transport public viable pour la ville de Bamako
- La concrétisation d'un certain nombre de projets touchant les transports publics sur les prochaines années;
- Impact considérable et décisif sur l'évolution des pratiques de déplacement;
- L'organisation d'un système de transport et de déplacements cohérent, à l'échelle du territoire;
- Renforcement de la solidarité territoriale et sociale (équité d'accès aux équipements);
- La rationalisation des équipements et l'économie du temps de transport.

Résumé du projet :

L'approche transversale des enjeux de la mobilité permet aux spécialistes de la ville et des transports de faciliter la mobilité selon une double approche : spatiale, en favorisant l'accessibilité urbaine, et temporelle, en recherchant une mobilité durable. Nous voudrions appliquer cette double approche sur Bamako qui fonde deux exigences fortes en matière de réflexion et d'action sur la ville. D'une part l'accessibilité permet d'assurer une forme d'équilibre entre les territoires de la ville : tous les territoires doivent être accessibles, c'est à dire qu'ils doivent être reliés d'une façon ou d'une autre aux autres territoires de la ville et qu'on puisse s'y rendre et en sortir facilement. Aujourd'hui, un territoire qui n'est pas accessible, c'est un territoire qui souffre d'exclusion, avec des impacts forts en termes économiques et sociaux importants. En favorisant l'accessibilité urbaine, on assure la diffusion spatiale de la mobilité. D'autre part, la mobilité durable permet de soutenir des formes de mobilité qui soit le moins nuisibles possibles pour l'environnement et profitable pour un développement harmonieux de la ville. Penser le caractère durable de la mobilité, c'est penser aux générations futures et à la ville de demain. En favorisant une mobilité durable, on assure le maintien dans le temps de la mobilité.

Plan de financement :

Le Partenariat/Public/Privé est retenu comme option de financement du projet. Les modalités seront définies par les parties prenantes.