



## Mairie du District de Bamako

Avec le soutien de l'Agence Française de Développement



## Cahier du participant



# Sommaire

---

I. Le mot du Maire du District .....	3
II. Défi démographique et enjeux d'un développement urbain durable de Bamako .....	4
L'accroissement du phénomène urbain : enjeux nationaux .....	5
Croissance démographique et croissance urbaine : enjeux capitaux .....	5
Le développement urbain durable de Bamako en questions .....	7
III. Programme des rencontres .....	9
Mardi 23 février 2010 – Séances plénières .....	10
Mercredi 24 février 2010 – Ateliers .....	11
Jeudi 25 février 2010 – Synthèse et recommandations .....	11
IV. Programme des interventions .....	12
Développement urbain, quelles stratégies pour Bamako ? .....	13
L'approche partenariale en faveur du développement urbain de Bamako .....	14
Animation des ateliers .....	15
V. Le développement urbain de Bamako à travers ses quatre problématiques prioritaires .....	16
L'assainissement et l'environnement urbain .....	17
La mobilité urbaine .....	21
L'aménagement urbain .....	27
La mobilisation des ressources financières .....	35
VI. Présentation des services du District .....	41
La Direction du Jumelage et de la Coopération Décentralisée .....	42
La Cellule Technique d'Appui aux Communes du District de Bamako .....	45
La Direction Régionale de l'Urbanisme et de l'Habitat de Bamako .....	47
La Direction de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains .....	49
La Direction des Services Urbains de Voirie et d'Assainissement .....	51
VII. Eclairages complémentaires .....	52
La planification urbaine à Bamako .....	53
Regards croisés : l'Agence d'Urbanisme de Lyon .....	55
Capitalisation .....	56



## I. Le mot du Maire du District

---

Bamako est avant tout la capitale du Mali, mais c'est aussi la ville de celles et de ceux envers qui nous avons le devoir de projeter un avenir meilleur, tout en assurant un présent agréable à vivre. C'est là le sens que nous donnons au mandat qui nous est confié par leur volonté. Engagé à assumer pleinement notre mission, nous sommes disposés à mettre tout en œuvre pour faire de certains rêves des réalités à Bamako ; cela, avec l'appui du Conseil du District de Bamako, le soutien des Maires des Six Communes du District et l'accompagnement de l'Etat et des différents partenaires.

Ce premier forum du développement urbain de Bamako est un exercice de réflexion que nous souhaitons maintenir dans les années à venir même si les thématiques doivent changer. L'urgence du fait de la réalité et la nécessité due à la demande des populations nous l'impose.

De nos jours, Bamako est une métropole africaine avec une croissance remarquablement élevée qui nécessite une interrogation sur l'avenir immédiat et lointain de la ville. L'Etat est très présent dans la réalisation des infrastructures. La mairie du District et celles des Communes font de leur mieux pour en assurer l'entretien. Cependant face à la pression des demandes diverses et variées, tous ces efforts semblent insuffisants. Cela nous oblige à envisager des solutions plus globales et plus cohérentes. En effet nous avons une ville où l'arsenal institutionnel nous conduit à la multiplicité des acteurs et où la complémentarité est essentielle. Car bien au-delà de la différence dans les niveaux de compétence, nous avons en commun le même territoire, une même aire d'urbanisation.

Nous ne pourrions pas aborder toutes les questions majeures du développement urbain de la ville pendant ces trois jours. Toutefois le conseil du District de Bamako a retenu un certain nombre d'entre elles qui, au delà du fait d'être de son domaine de compétence, sont aussi prioritaires. Ainsi, après les débats d'introduction générale, les travaux en ateliers nous donneront l'occasion de discuter en profondeur des problématiques liées à l'assainissement et à l'environnement urbain, à la mobilité, à l'aménagement et enfin à la mobilisation des ressources financières.

Nous savons que pour faciliter la gestion d'une ville comme Bamako, il faudrait bien veiller à sa planification. Des outils éprouvés existent de même que des démarches méthodologiques. Ce qui importe aujourd'hui c'est comment la collectivité peut s'approprier ces outils et ces démarches. Face aux prévisions démographiques alarmantes pour la ville de Bamako à l'horizon 2025 et sachant que nous entrons indéniablement dans l'ère de l'urbanisation il est temps peut-être de revoir tout en profondeur le Schéma Directeur de la ville et de son aire d'urbanisation. Les débats que nous aurons au cours de ce forum nous démontreront, j'espère bien, l'urgence d'une telle perspective.

En formulant le souhait que ce forum sera un excellent cadre de réflexions intenses sur les thèmes retenus, notre rêve pour Bamako est que la ville devienne un ensemble fonctionnel et cohérent où il fait bon vivre.

Je terminerai en remerciant très sincèrement l'Ambassade de France et l'Agence Française de Développement grâce au soutien desquelles nous organisons ce premier forum sur le développement urbain de Bamako.

Adama SANGARE

Maire du District de Bamako

## II. Défi démographique et enjeux d'un développement urbain durable de Bamako

---

## L'accentuation du phénomène urbain : enjeux nationaux

---

A l'échelle mondiale, l'urbanisation s'impose avec ses contrastes comme un phénomène croissant car depuis 2007 50% de la population vit en ville. Les prévisions des Nations Unies portent ce taux à 61% d'ici 2030.

Si l'Afrique se caractérise toujours par une population rurale majoritaire (59% de la population), elle témoigne aussi d'un rythme de croissance urbaine élevé<sup>1</sup> qui devrait inverser les proportions en faveur du monde rural : en 2030, le taux d'urbanisation de l'Afrique, toujours selon les mêmes estimations des Nations Unies, se situerait à 54%.

Plus localement, une étude récente sur les dynamiques de l'urbanisation ouest-africaines entre 1950 et 2020 confirme aussi une croissance urbaine qui, depuis la seconde guerre mondiale, a été multipliée par 16<sup>2</sup>.

Ces indicateurs loin de constituer un facteur alarmant et un phénomène à combattre appellent surtout à intégrer dans les réflexions de développement des territoires, les tendances, mécanismes et logiques récents de peuplement, l'émergence des villes.

Celles-ci n'épargnent en rien le Mali qui bien que faiblement urbanisé, enregistre également une accentuation du phénomène urbain qui s'exprime à travers l'évolution de ses capitales régionales et s'illustre dans des proportions inédites à Bamako.

Selon les projections de la Direction Nationale de la Statistique et de l'Informatique, au Mali près d'un habitant sur deux vivra en ville en 2024 contre 1 sur 3 aujourd'hui.

## Croissance démographique et croissance urbaine : enjeux capitaux

---

Sur la base du Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH), le rythme annuel moyen de croissance démographique de Bamako s'est accéléré depuis les derniers recensements, porté par des soldes migratoire et naturel positifs<sup>3</sup> ; de 4% entre 1987 et 1998, il est évalué à 5,4% entre 1998 et 2009, dépassant ainsi la moyenne nationale située à 3,6%, elle-même en progression.

Bamako accueille, sur une superficie de près de 24 000 ha, une population estimée, par le dernier RGPH de 2009, à 1 809 106 habitants, soit 12,5% de la population totale du pays<sup>4</sup>. Le gain démographique de Bamako s'élèverait ainsi à un peu plus de 790 000 habitants en 10 ans. Mais d'aucuns estiment la population actuelle de la capitale plus proche encore des 2 millions d'habitants...un nouveau seuil franchi donc, 10 ans seulement après celui du million d'habitants en 1998.

---

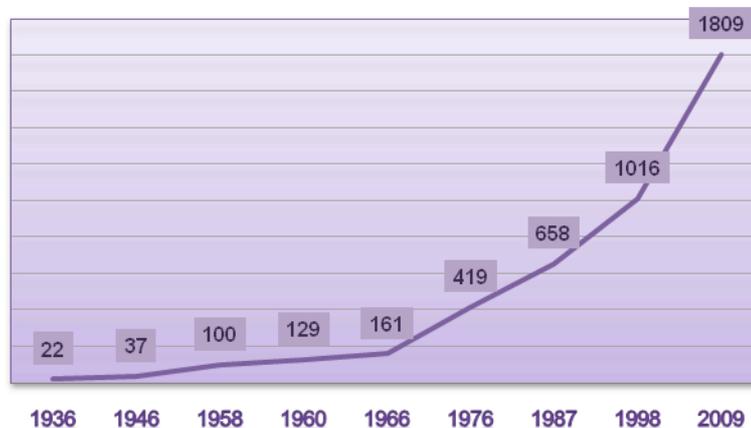
<sup>1</sup> Une croissance urbaine de 4,3% par an en moyenne entre 1950 et 2005 ; dans les pays en développement, le rythme annuel moyen a été de plus de 3,6% ; il a été inférieur à 1,4% pour les pays développés. Source : INED, Population & Sociétés numéro 435, La moitié de la population mondiale vit en ville, Jacques Véron, Juin 2007.

<sup>2</sup> Africapolis SEDET (CNRS/ Université Paris Diderot) Africapolis. Etude de l'urbanisation en Afrique de l'Ouest (1950-2020), avec le soutien de l'AFD, 2008.

<sup>3</sup> Le RGPH provisoire ne permet pas d'évaluer la part contributive des migrations et de l'excédent naturel dans la croissance démographique de Bamako.

<sup>4</sup> En 2009, la population totale du Mali est estimée à 14 517 176 habitants.

**EVOLUTION DE LA POPULATION DE BAMAKO DEPUIS 1936  
(EN MILLIERS D'HABITANTS)**



Source : SDU de Bamako et Environs, Document provisoire 2006, et RGPH provisoire de 2009.

Les indicateurs de prospective de l'aire urbaine de Bamako sont éloquentes. Sur la période 2006-2020, Bamako connaîtrait la plus forte croissance annuelle de toutes les agglomérations africaines, se classant ainsi au 6<sup>ème</sup> rang à l'échelle mondiale<sup>5</sup>. **A l'horizon 2025, plus de 3 millions d'habitants résideront dans l'aire urbaine de Bamako.**

Si les projections de population de l'agglomération divergent sensiblement selon les sources, elles se rejoignent toutes dans leur caractère exponentiel de la croissance urbaine de Bamako, qui loin de se restreindre aux limites du District, ni même aux collectivités riveraines, pose inévitablement la question plus globale et nationale d'une stratégie en faveur de l'aménagement du territoire.

Territoire	Nombre de quartiers	Dont quartiers spontanés	Nombre d'habitants en 1987	Nombres d'habitants en 2009	Superficie (ha)	Densité hab/ha
Commune I	9	4	126228	335 407	3432	98
Commune II	10	3	109352	159 805	1621	99
Commune III	23	3	95783	128 872	2325	55
Commune IV	8	4	137412	300 085	3768	80
Commune V	8	3	107383	414 668	3953	105
Commune VI	10	4	82117	470 269	8682	54
District de Bamako	68	21	658275	1 809 106	23781	76

Source : DRUH de Bamako, sur la base de la DNSI et les résultats provisoires des recensements généraux de la population et de l'habitat de 1987 et d'avril 2009

<sup>5</sup> City Mayors. [http://www.citymayors.com/statistics/urban\\_growth1.html](http://www.citymayors.com/statistics/urban_growth1.html)

## Le développement urbain durable de Bamako en questions

---

Si « la ville divise plus qu'elle n'unifie », l'expansion à l'œuvre, pour partie incontrôlée, et projetée de Bamako présente des risques majeurs d'accroissement des clivages sociaux déstabilisateurs.

La croissance de la métropole n'est pas sans s'accompagner de problématiques et dysfonctionnements importants. La capacité des collectivités à proposer à la population des conditions de vie décente et l'accès aux services urbains de base, pâtit des difficultés à absorber, à un rythme particulièrement soutenu, une croissance démographique endogène et exogène.

Cette croissance urbaine apparaît en définitive comme faiblement vectrice de développement durable et réinterroge « l'avantage urbain » classiquement partagé: au final, l'urbanisation rapide de la capitale ne constituerait-elle, en l'état, un frein à son développement ?

La démarche stratégique et prospective du territoire s'impose désormais comme une condition de maîtrise et de gestion urbaine. Cette exigence fondamentale a été rappelée par le Président de la République, Amadou Toumani Touré, à l'ouverture des Etats Généraux du Foncier le 7 décembre 2009 au Centre international des conférences de Bamako :

*« Nous devons avoir une vision stratégique à long terme pour notre pays. Quelle sera la configuration de nos villes, villages, fractions et communes dans les décennies à venir ? Quel projet d'aménagement global du territoire prévoyons-nous pour notre pays dans les vingt, trente ans à venir ? »*

C'est tout l'enjeu de ce premier forum sur le développement urbain de Bamako, initié et porté par la Mairie du District de Bamako : quelle conception de la Métropole Malienne et de son développement durable ? Quels sont les projets de développement prioritaires pour le territoire ? Quelles solutions, issues d'une réflexion commune et concertée ainsi que du partage d'expériences, mettre en œuvre ? Quel cadre de concertation et de coordination des multiples acteurs du territoire pour garantir la cohérence et la mise en œuvre des actions prioritaires ?

Autant de questions qui devront être abordées à travers quatre thématiques spécifiques identifiées par le Conseil du District comme étant prioritaires pour le devenir de Bamako : l'assainissement et l'environnement, la mobilité urbaine, l'aménagement urbain et la mobilisation des ressources financières.

A terme, un cadre triennal d'échange avec l'ensemble des partenaires permettra de poursuivre, accompagner et évaluer l'ensemble des propositions et axes d'intervention qui auront émergés pour le devenir de la capitale.



... Bamako en 2020 / 2025

Reproduction avec l'aimable autorisation de Sébastien Philippe.

## Références bibliographiques

- Sébastien PHILIPPE, *Une Histoire de Bamako*, Editions Grandvaux, 2009
- Ministère du Logement, des Affaires foncières et de l'Urbanisme, *Stratégie de Développement des villes du Mali*, janvier 2009
- SEDET (CNRS/ Université Paris Diderot) *Africapolis, Etude de l'urbanisation en Afrique de l'Ouest (1950-2020)*, avec le soutien de l'AFD, 2008.
- Banque Mondiale, *Développement des Villes maliennes, Enjeux et priorités*, septembre 2007.
- Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables, ISTED, ministère des Affaires étrangères et européennes, Agence Française de Développement, IAURIF, *Villes en devenir, des clés pour comprendre et agir*, 2007

Ouvrage téléchargeable sur le site internet : [www.villesenavenir.org](http://www.villesenavenir.org)

- Direction Générale de la Coopération internationale et du Développement, *Gouverner les villes du Sud, Défis pour la recherche et pour l'action*. Actes du colloque international du PRUD, 5-7 mai 2004, sous la coordination de Charles GOLDBLUM, Annick OSMONT et Isabel DIAZ.
- ISTED, Groupe de travail « Mécanismes et logiques de l'urbanisation », *Dynamique de l'urbanisation de l'Afrique au sud du Sahara*, mars 1995

## III. Programme des rencontres

---

## Mardi 23 février 2010 – Séances plénières

---

8h00 – 9h00	<b>Accueil et installation des participants</b>
9h00 – 10h00	<p>Ouverture du Forum</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Discours du Maire du District de Bamako</li> <li>• Discours de l'Ambassadeur de France au Mali</li> <li>• Discours du Premier Ministre ou de son représentant,</li> </ul> <p><i>En présence des Ministres du gouvernement</i></p>
10h00 – 10h30	Pause
10h30 – 11h00	<i>« Développement urbain, quelles stratégies pour Bamako ? »</i>
10h30 – 10h45	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Les enjeux du développement urbain de Bamako</i>, par l'Université de Bamako</li> <li>• <i>Etat des lieux des acquis des projets urbains et perspectives dans le cadre du 4<sup>ème</sup> Projet Urbain du Mali</i>, par le Ministère du Logement, des Affaires Foncières et de l'Urbanisme</li> </ul>
10h45 – 11h00	
11h00 – 11h15	Echanges avec la salle
11h15 – 12h45	<p><i>« Les perspectives de financement du développement urbain à Bamako. »</i></p> <p>Institutions financières participantes : Banque Mondiale (BM), Agence française de développement (AFD), Banque africaine de développement, Banque Ouest Africain de développement, Union Européenne (UE), KFW, USAID, ACDI, ONU-HABITAT.</p>
12h45 – 14h00	Pause Déjeuner
14h00 – 15h30	<p><i>« Les enjeux de la coopération décentralisée et le rôle des représentations diplomatiques dans la promotion de cette forme de coopération. »</i></p> <p>Ambassades participantes : Ambassade de France, Ambassade d'Allemagne, Ambassade des Etats-Unis, Ambassade de Chine, Ambassade du Canada, Ambassade d'Egypte, Ambassade du Royaume du Maroc, Ambassade d'Espagne, Ambassade du Brésil, Ambassade de Tunisie</p>
15h30 – 17h00	<p><i>« Apport de la coopération décentralisée dans le développement urbain de Bamako. »</i></p> <p>Villes participantes : Angers, Lyon, Bordeaux, Strasbourg, Evry, Montréal, Dakar, Bobo-Dioulasso, Meknès</p>
17h00 – 17h30	Rappel de l'organisation des ateliers du lendemain et constitution des groupes de travail
19h00	Cocktail offert par SEM l'Ambassadeur de France au Mali

## Mercredi 24 février 2010 – Ateliers

---

---

09h00 – 11h00 **Travaux en ateliers :**

---

- Atelier 1 : Assainissement et Environnement urbain
  - Atelier 2 : Mobilité urbaine
  - Atelier 3 : Aménagement urbain
  - Atelier 4 : Mobilisation des ressources financières
- 

11h00 – 11h30 Pause café

---

11h30 – 12h00 Projection documentaire sur l'histoire de l'urbanisation de Bamako

---

12h00 – 14h00 Pause Déjeuner

---

14h00 – 16h30 Restitution des travaux en atelier  
Préparation du rapport général et des recommandations du Forum

---

19h30 Dîner offert par le Maire du District

---

## Jeudi 25 février 2010 – Synthèse et recommandations

---

---

09h00 – 11h00 Prise de la parole et déclaration des partenaires

---

11h00 – 12h00 Pause

---

12h00 – 12h45 Présentation et adoption du rapport  
Lecture des recommandations du Forum

---

12h45 – 13h30 Clôture du forum

---

13h30 – 14h30 Pause Déjeuner

---

16h00 Visite Guidée de Bamako (au choix)

---

## IV. Programme des interventions

---

## Développement urbain, quelles stratégies pour Bamako ?

---

### Les enjeux du développement urbain de Bamako, par M. Bani TOURE de l'Université de Bamako

M. Bani TOURE est professeur d'économie, spécialisé en Monnaie, Finance et Banque (Université Lumière Lyon 2) et en Management Public (Ecole Nationale d'Administration Publique - ENAP - de Québec). Il est actuellement coordinateur de l'Institut Universitaire de Développement du Territoire (IUDT) de l'Université de Bamako.

Il a notamment développé, en partenariat avec l'UNESCO, un programme de formation pour les collectivités locales, s'inscrivant dans le projet Niger Loire, destiné à intégrer, dans les stratégies de développement local, les dimensions culturelle, patrimoniale et environnementale des territoires.

Partant d'une approche historique et institutionnelle de Bamako, M. Bani TOURE propose de cerner les caractéristiques du développement urbain de Bamako depuis ces 15 dernières années et d'en évaluer les impacts sur le cadre de vie urbain, la demande de biens et de services. De là, l'ensemble des enjeux du développement urbain de Bamako sont déroulés, tant sur le plan du cadre de vie et des aménagements, qu'en matière d'environnement et d'offre de services à la population, sans occulter les besoins déterminants en termes de développement économique et de formation.

Face à ces enjeux majeurs, les questions sont posées :

1. Quel cadre approprié pour y répondre ?
2. Quelle articulation / intégration entre Bamako et son arrière pays ?
3. Quels choix de pratiques de gestion ?
4. Quels choix de valeurs et principes de bonne gouvernance ?
5. Comment intégrer la dimension du patrimoine culturel dans les projets d'aménagement de Bamako ?

### Etat des lieux des acquis des projets urbains et perspectives dans le cadre du 4<sup>ème</sup> Projet Urbain du Mali, par M. Mamadou OUANE, Point Focal Développement Urbain

Depuis 1977, de vastes projets urbains se sont engagés pour le Mali, en étroite coopération avec la Banque Mondiale, faisant l'objet d'une programmation d'envergure et d'un financement partenarial avancé. Déjà 3 Projets Urbains du Mali (PUM) se sont succédé. Le premier, de 1977 à 1987, concernait à 95% le District de Bamako. Le second PUM (1987-1997) a bénéficié exclusivement à la capitale.

Le contexte urbain et institutionnel du Mali ayant fortement évolué, le 3<sup>ème</sup> PUM lancé en 1997 intègrera aux côtés de Bamako, les 8 capitales régionales du pays. Mais les investissements consentis seront majoritairement dédiés à Bamako : sur 55 042,8 millions de FCFA d'investissement, 30 688,4 millions sont destinés au développement urbain de la capitale. Les actions recommandées par le 3<sup>ème</sup> PUM porteront sur plusieurs volets : la voirie et le drainage, l'environnement et l'alimentation en eau potable, l'amélioration des conditions de vie dans les quartiers défavorisés, l'aménagement de terrains à vocation d'habitat, la restructuration des gares routières, l'amélioration du fonctionnement de la zone industrielle de Sotuba, La clôture du 3<sup>ème</sup> PUM a eu lieu le 30 juin 2005.

A l'heure où les études préliminaires d'identification du 4<sup>ème</sup> PUM sont en cours, quel bilan peut-on dresser de la mise en œuvre des précédents PUM pour Bamako ? Quels enseignements tirer de ces démarches initiées et qui viendront nourrir les réflexions et recommandations pour le 4<sup>ème</sup> Projet Urbain du Mali qui se profile ? Quels seront les projets prioritaires à inscrire pour la capitale ?

## Modération, par M. Abdoulaye DEYOKO, Directeur de l'ESIAU

Ancien Directeur Adjoint de l'Urbanisme et de la Construction de Bamako ou il a participé à la mise en place de l'équipe malienne chargée d'élaborer le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de Bamako.

Depuis une quinzaine d'années M. DEYOKO a accumulé dans le secteur privé une expérience de projets d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de réalisation de projets soit comme membre d'équipes d'étude (avec le GROUPE HUIT) soit en tant que manager de son bureau d'études Urbatec.

Il ouvre à Bamako en 2006, l'Ecole Supérieure d'Ingénierie, d'Architecture et d'Urbanisme – ESIAU – destinée à former aux métiers de la ville.

## L'approche partenariale en faveur du développement urbain de Bamako

---

Aux côtés de l'Etat et des collectivités locales, plusieurs partenaires techniques et financiers participent au développement urbain de Bamako.

Issue des grandes institutions financières qui appuient l'Etat dans la réalisation d'investissements structurants ou de la coopération décentralisée, basée sur une intervention de proximité, directe et ciblée auprès des collectivités locales, la richesse de ce partenariat s'apprécie à travers diverses logiques sectorielles qui ont pour point commun des objectifs partagés, celui du développement harmonieux et du renforcement des capacités de gouvernance du territoire.

La multiplicité des acteurs en présence et l'importance des défis encore à relever nécessitent de réfléchir à la coordination et à l'harmonisation des initiatives. Pour répondre à ces enjeux, trois tables rondes, placées sous la modération de l'Université de Bamako, et structurées autour d'interventions des partenaires sont proposées :

1. Les perspectives de financement du développement urbain à Bamako, sous la modération du Professeur Bani TOURE,
2. Les enjeux de la coopération décentralisée et le rôle des représentations diplomatiques dans la promotion de cette forme de coopération, sous la modération du Professeur Bréhima KAMENA de l'Université de Bamako, Docteur en Droit Privé de l'Université de Grenoble II,
3. Apport de la coopération décentralisée dans le développement urbain de Bamako, sous la modération du Professeur Macki SAMAKE de l'Université de Bamako, Docteur en Linguistique Appliquée,

## Animation des ateliers

---

Chaque atelier débutera par une brève présentation des enjeux, des questionnements et des problématiques majeurs proposés aux débats et pour lesquels, l'expérience, les parcours et l'expertise des acteurs de la ville contribueront à construire les réponses opérationnelles qui préfigureront la métropole de demain.

### Atelier 1 : assainissement et environnement urbain

- Introduction à l'atelier par M. Nampaa SANOGHO, Ingénieur des Eaux et Forêts, Consultant, Directeur d'AGEFORE,
- La modération est assurée par M. Amadou TANDIA, ancien Directeur régional de l'assainissement, du contrôle de la pollution et des nuisances.

### Atelier 2 : mobilité urbaine

- Introduction à l'atelier par M. BoKary DIARRA, Directeur de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains (DRCTU) du District de Bamako
- La modération des débats sera assurée par M. Jean-François ARGENCE, de la Ville de Strasbourg

### Atelier 3 : aménagement urbain

- Introduction à l'atelier par M. Amadou MAIGA de la Direction Régionale de l'Urbanisme et de l'Habitat de Bamako (DRUH)
- La modération sera assurée par M. Makan Moussa SISSOKO, Directeur Général de l'ANPE. Professeur en Droit Public et Ministre de l'Emploi et de la Formation Professionnelle de 2000 à 2002.

### Atelier 4 : mobilisation des ressources financières

- Introduction à l'atelier par M. Alou Mansa SIDIBE de la Direction Financière du District de Bamako
- La modération sera assurée par M. Hervé BOUGAULT, Directeur de l'AFD

## V. Le développement urbain de Bamako à travers ses quatre problématiques prioritaires

---

## L'assainissement et l'environnement urbain

---

L'environnement urbain est un système d'éléments qui agissent et interagissent, et dont les interactions influencent fortement le cadre de vie des habitants et les conditions de leur développement. Dans cette acception, l'environnement urbain ne se limite donc pas à la seule approche des éléments naturels qui composent encore la ville.

Dans le contexte de croissance de Bamako, l'environnement urbain s'en trouve fortement affecté et détérioré.

Les réponses apportées à Bamako pour répondre à la nécessaire préservation de son environnement et neutraliser, ou du moins amoindrir, les pressions sur celui-ci, sont insuffisantes et inadaptées. Les perspectives de croissance urbaine de la capitale et des transformations qu'elle génère, rendent plus qu'incertaine sa capacité à pouvoir y répondre à terme, hypothéquant les perspectives de développement durable.

Cet atelier entend aborder la problématique croissante de l'environnement urbain dans toute stratégie de développement urbain par le biais d'une entrée, mais non exclusive, que sont les enjeux liés à l'assainissement à Bamako.

En effet, parmi les enjeux majeurs que soulèvent la préservation de l'environnement urbain, l'assainissement occupe une place déterminante en posant un triple enjeu de salubrité, d'environnement et d'attractivité.

Bamako souffre d'un dispositif de collecte, de stockage et de traitement des déchets insuffisant, sous dimensionné et partiel. Le décalage entre la croissance urbaine et les infrastructures d'assainissement de la capitale n'est pas sans poser de graves problèmes socio sanitaires et de pollution environnementale, participant à la dégradation constante du cadre de vie des habitants et de l'image de la ville. Ce constat largement partagé, caractérise nombre de villes africaines.

Les obstacles et les freins se dressent à toutes les étapes des processus d'assainissement, qu'il s'agisse des déchets solides ou liquides. Ces facteurs sont d'ordre techniques, organisationnels, financiers, sociologiques et politiques, dans un contexte de production de la ville accélérée et souvent informelle.

Dans la gestion de l'assainissement, différents acteurs interviennent appartenant aux secteurs publics, privés et associatifs. Dans ce paysage diversifié, aux logiques et stratégies d'acteurs différenciées, les compétences partagées entre les collectivités locales théoriquement garantes du service public, à savoir les six communes de Bamako et le District, entretiennent une certaine confusion en matière de responsabilité. 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. De même, les communes sont compétentes dans les domaines de l'hygiène publique, l'assainissement et l'hydraulique urbaine.

La Mairie du District s'appuie sur trois services propres chargés de l'assainissement de la ville : la Direction des Services Urbains de Voirie et d'Assainissement (DSUVA), la Cellule Technique d'Appui aux Collectivités (CTAC) et la Brigade Urbaine de Protection de l'Environnement (BUPE).

Les besoins encore à couvrir sont importants et les investissements nécessaires de grande ampleur, au-delà des efforts conjugués de la Mairie du District et des six communes et s'inscrivant dans des temps de réalisation à long terme. Les solutions à apporter ne se limitent plus aux seules frontières administratives du District mais suscitent déjà des réflexions à l'échelle de son aire urbaine.

Cette problématique ancienne mais non moins récurrente et d'actualité pose la question plus globale de la gestion intégrée de l'environnement urbain à Bamako. Face à des indicateurs alarmants, quels sont les outils techniques et de planification, les schémas organisationnels et les ressources mobilisables pour

prendre en charge de manière efficiente l'assainissement de la ville à toutes les étapes de la filière sans pour autant compromettre les ressources et le développement de la ville ?

## Un taux d'évacuation des déchets solides de 54,7%

Bamako produit environ 817 600 m<sup>3</sup> de déchets solides par an, soit 1,6 litres/personne/jour<sup>6</sup>. Environ 65% de la production totale de ces déchets sont des ordures ménagères.

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

La pré-collecte des déchets relève de la compétence des communes. Faut de moyens, cette pré-collecte est presque exclusivement gérée par des Groupements d'Intérêt Economique (GIE) ou le secteur « informel ». Mais le système de ramassage des ordures ménagères de porte à porte des GIE se heurtent à plusieurs difficultés parmi lesquelles, la faiblesse des moyens des GIE, la faible adhésion des familles à l'abonnement ou encore l'inadaptation de la réglementation. **Au final, entre 41% et 47% seulement des ménages de Bamako seraient desservis par les GIE.**

Le transfert des ordures ménagères vers des dépôts de transit incombe également aux communes. Là encore, l'insuffisance des moyens tend à favoriser la multiplication de dépôts sauvages dans la ville.

L'évacuation des déchets ménagers à partir des dépôts de transit est une des missions essentielles de la Mairie du District. La DSUVA est officiellement responsable pour la collecte, le transport et la mise en décharge des ordures ménagères. Ses missions sont cependant marquées par :

- La faiblesse de la capacité de collecte des ordures
- L'insuffisance et le non aménagement des dépôts de transit existants
- La prolifération des dépôts anarchiques
- **Le manque de décharge finale**
- L'incivisme de la population
- La non application de la réglementation en vigueur
- Les déchets plastiques, biomédicaux et industriels sont sources de risques accrus inhérents à l'absence d'une gestion appropriée

Si les inquiétudes sont soulevées en raison de l'incapacité de la collectivité à proposer une gestion pérenne et continue des déchets solides, elles se posent également dans les pratiques de valorisation des déchets dont l'épandage dans les champs maraîchers est entrepris sans tri préalable.

Mais c'est également plus généralement les formes de consommation des citoyens qu'il convient d'interroger notamment sur la base du relevé (visuel et sensible) des déchets plastiques.

---

<sup>6</sup> Source : Plan directeur d'assainissement du District de Bamako, données 2006.

## Déchets liquides : carences de la collecte à la gestion des boues de vidange

L'assainissement des eaux usées est indissociable des stratégies d'adduction en eau potable de la population. **A Bamako, on estime que seulement un ménage sur trois dispose d'un système d'assainissement convenable (individuel ou collectif).**

La production journalière de déchets liquides est de l'ordre de 36 000 m<sup>3</sup> d'eaux usées à Bamako. Elle est essentiellement résidentielle (32 000 m<sup>3</sup>) tandis que l'activité économique (industrielle et artisanale) produit 4 000 m<sup>3</sup> d'eaux usées chaque jour. A cette production urbaine, il convient d'y adjoindre la problématique des eaux pluviales, très forte en période d'hivernage, et dont l'écoulement n'est guère favorisé par un réseau sous dimensionné et le plus souvent obstrué de déchets solides.

Bamako dispose d'un système découlement des déchets liquides restreint, voire confidentiel dans certains quartiers de la ville, et qui s'organisent en majorité à ciel ouvert s'agissant des caniveaux. Alors que Bamako s'étire sur 12 km du Nord au Sud, et de 22 km d'Est en Ouest, pour une superficie de 267 km<sup>2</sup>, le réseau se compose de 60 km de collecteurs, environ 350 km de caniveaux, 37 km de mini égouts et 27 km d'égouts...

L'occupation anarchique du domaine public (kiosques, étals...) constitue un blocage pour l'accès aux infrastructures d'assainissement (caniveaux, collecteurs...) et donc à l'efficacité des équipements aménagés. Pour l'heure, l'urgence semble être à la récupération et l'évacuation des eaux usées avant de s'engager dans une réflexion durable de traitement avant leur rejet dans l'environnement.

## La pollution des ressources naturelles

Malgré la présence de plusieurs organismes impliqués dans la gestion du fleuve Niger, ce cours d'eau vital pour la ville est très pollué et sa capacité d'autoépuration serait presque atteinte. L'installation des métiers artisanaux tels que les teintureries et les tanneries, ainsi que le rejet sans traitement des eaux usées, constituent aujourd'hui une menace pour la vie des bamakois. La préservation mais aussi la mise en valeur du fleuve dans sa traversée de la capitale doit constituer une priorité des acteurs de la ville en réponse à des enjeux socio sanitaires et économiques.

Le Programme de Développement Economique et Social (PDES) du Président de la République met l'accent sur la vulnérabilité du fleuve qui reçoit une bonne part des ordures ménagères et des eaux usées que produit quotidiennement la ville de Bamako.

La pollution des nappes phréatiques résultant de l'infiltration des eaux vannes rejetées directement dans le sol, déjà observable dans le cadre de l'élaboration du 3<sup>ème</sup> Projet urbain du Mali en 1996, a sans nul doute été accentuée depuis par la croissance démographique et urbaine de Bamako. Or ces nappes phréatiques continuent d'alimenter les populations les plus fragiles.

## Les initiatives et projets portés

Les initiatives et les projets sont nombreux et s'apprécient à différentes échelles : du quartier à la ville, du District à l'aire urbaine.

A l'échelle du District de Bamako, un plan directeur et un programme de drainage des eaux pluviales et d'assainissement des eaux usées prévoit une intervention en deux phases : une phase prioritaire à l'horizon 2010 avec pour objectif de couvrir 35% de la population par un réseau d'égouts conventionnel et

une seconde phase à l'horizon 2017 portant ce taux à 55%<sup>7</sup>. Les coûts d'investissement et de fonctionnement sont importants.

Mais cette programmation semble soumise à la gestion préalable des déchets solides.

En la matière, le projet phare actuellement piloté par le District, dans le cadre d'un partenariat public / privé, porte sur l'aménagement d'une décharge finale couplée à un système de traitement et de valorisation des déchets solides urbains en énergie.

## Références bibliographiques

- Programme Solidarité Eau (pS Eau), *Guide de la coopération décentralisée pour l'eau potable et l'assainissement*, 3<sup>ème</sup> révision, novembre 2009.
- République du Mali, Direction Nationale de l'assainissement et du contrôle des pollutions et des nuisances, *Stratégie nationale de gestion des déchets solides*, janvier 2008
- CREPA-MALI, *Evolution des options technologiques de l'assainissement écologique au Mali*, novembre 2007.
- CREPA-MALI, *Rapport d'activité ECOSAN 2006 du CREPA-Mali*, janvier 2007.
- Banque Africaine de Développement, *Schéma Directeur d'Assainissement de Bamako*, 2006
- Mairie de la Commune I, *Etude sur l'état des lieux des ouvrages/équipements individuels et collectifs d'assainissement en commune I*, février 2006.
- Mairie de la Commune II, *Etude sur l'état des lieux des ouvrages/équipements individuels et collectifs d'assainissement en commune II*, mars 2006.
- Mairie de la Commune IV, SNV Bamako, *Etude sur l'état des lieux des ouvrages/équipements individuels et collectifs d'assainissement en commune IV*, janvier 2006.
- Mairie de la Commune V, SNV Bamako, *Rapport d'étude sur l'état des lieux des ouvrages/équipements individuels et collectifs d'assainissement en commune V*, octobre 2004.
- Mairie de la Commune VI, COGEVAD, *Ouvrages/équipements individuels et collectifs d'assainissement en commune VI du District de Bamako*, janvier 2006.
- Cabinet d'études Keita – Kala Saba, *Rapport de capitalisation, Valorisation des ordures ménagères pour l'agriculture en commune VI du District de Bamako, «Réalisation des Centres de Transformation des Déchets Organiques »*, septembre 2005.
- Cabinet d'études Keita – Kala Saba, *Etude pour l'implantation des latrines publiques dans les communes du District de Bamako*, mai 2000.

---

<sup>7</sup> Dispositif complété de stations de pompage, de stations d'épuration et de pavage des rues.

## La mobilité urbaine

La mobilité se définit comme la capacité de se déplacer d'un endroit à un autre à partir des moyens de transport que l'homme a mis au point pour faciliter ces déplacements, y compris la marche à pied. Elle implique de se pencher sur les déplacements des personnes comme sur la circulation des marchandises. A travers cette thématique, il s'agit bien de la notion déterminante d'accessibilité du territoire qui est soulevée.

« La mobilité quotidienne des personnes est essentielle au fonctionnement des villes et inhérente à la fonction d'échange que celles-ci assurent »<sup>8</sup>.

La mobilité conditionne le développement économique et social des personnes et des territoires. En ce sens, elle peut être génératrice d'inégalités sociales importantes : la compréhension et la maîtrise des flux et de la mobilité représentent ainsi un enjeu de cohésion sociale et d'intégration urbaine, alors que la capitale connaît un étalement urbain non maîtrisé et un desserrement des besoins sur les territoires limitrophes qui conduit à accroître l'importance et l'étendue des transports urbains.

Or « les besoins augmentent plus rapidement que la croissance urbaine elle-même en raison de l'accroissement des distances de déplacements imposés par l'urbanisation anarchique des périphéries des villes ».

La vision prospective de l'aménagement urbain de Bamako ne peut ainsi s'affranchir d'une réflexion poussée sur les déplacements urbains et interurbains : l'organisation de la circulation sur le District est définie par un plan de circulation élaboré en 1988.

### Quelques chiffres clés sur la mobilité urbaine à Bamako

1 500 000 déplacements par jour

Hypothèse de 1 déplacement / jour / personne

1 déplacement motorisé sur 2 assuré par les transports collectifs

64% de deux roues

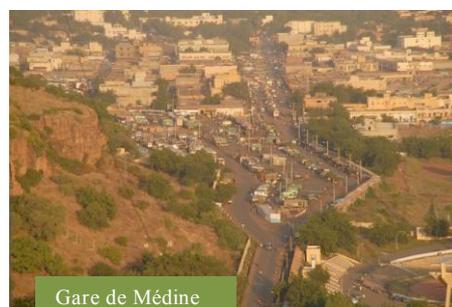
50% des déplacements issus d'échanges entre rive droite / rive gauche, et jusqu'à 40 000 à 60 000 échanges par heure de pointe

22% du réseau routier revêtus (350 km sur un total de 1 600 km)

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



Sotramas



Gare de Médine

<sup>8</sup> Sous la Direction de Philippe Hugon et de Roland Pourtier, *Villes Africaines, Se déplacer dans les villes*, Xavier Godard, La Documentation Française, 1993.

## L'aménagement de la mobilité

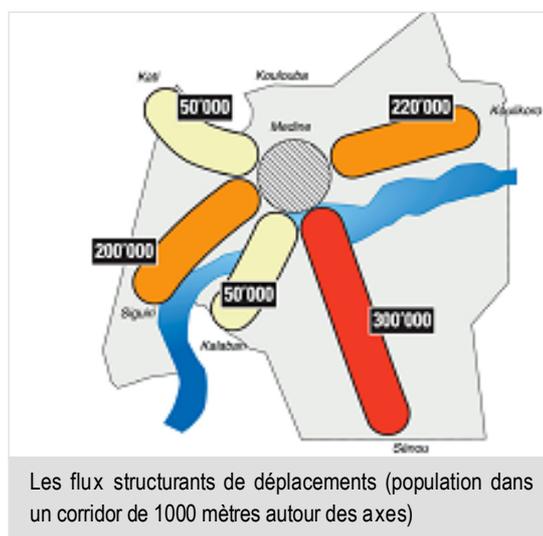
La mobilité urbaine interroge invariablement sur les migrations alternantes et la spatialisation des fonctions sur le territoire urbain (résidentielles, loisirs, économiques et commerciales...). L'absence de mixité des fonctionnalités des quartiers de la ville entraîne une pression forte sur quelques secteurs productifs stratégiques (un centre ville catalyseur des fonctions administratives et commerciales, une unique zone industrielle à l'est de la ville).

Il apparaît urgent de définir une politique claire de mobilité urbaine pour mieux préciser le rôle qui doit revenir aux collectivités territoriales et ainsi proposer une stratégie globale de déplacement urbain.

La décentralisation a disséminé les tâches inhérentes à la circulation entre l'Etat et les collectivités locales. Les communes de Bamako sont compétentes en matière de transport public et les plans de circulation. Néanmoins, la Mairie du District a organisé ce secteur de manière spécifique pour gérer les questions des transports en créant la Direction de la Régulation de la Circulation et des Transports urbains (DRCTU) dont le rôle est de gérer et d'encadrer au mieux les transports collectifs.

A Bamako, le nombre de déplacements journaliers est estimé à plus de 1 500 000 mouvements conduisant à une forte explosion du trafic et une congestion des différents axes routiers structurants qui représentent dès lors autant de fractures dans le tissu et le fonctionnement urbain que de liaisons.

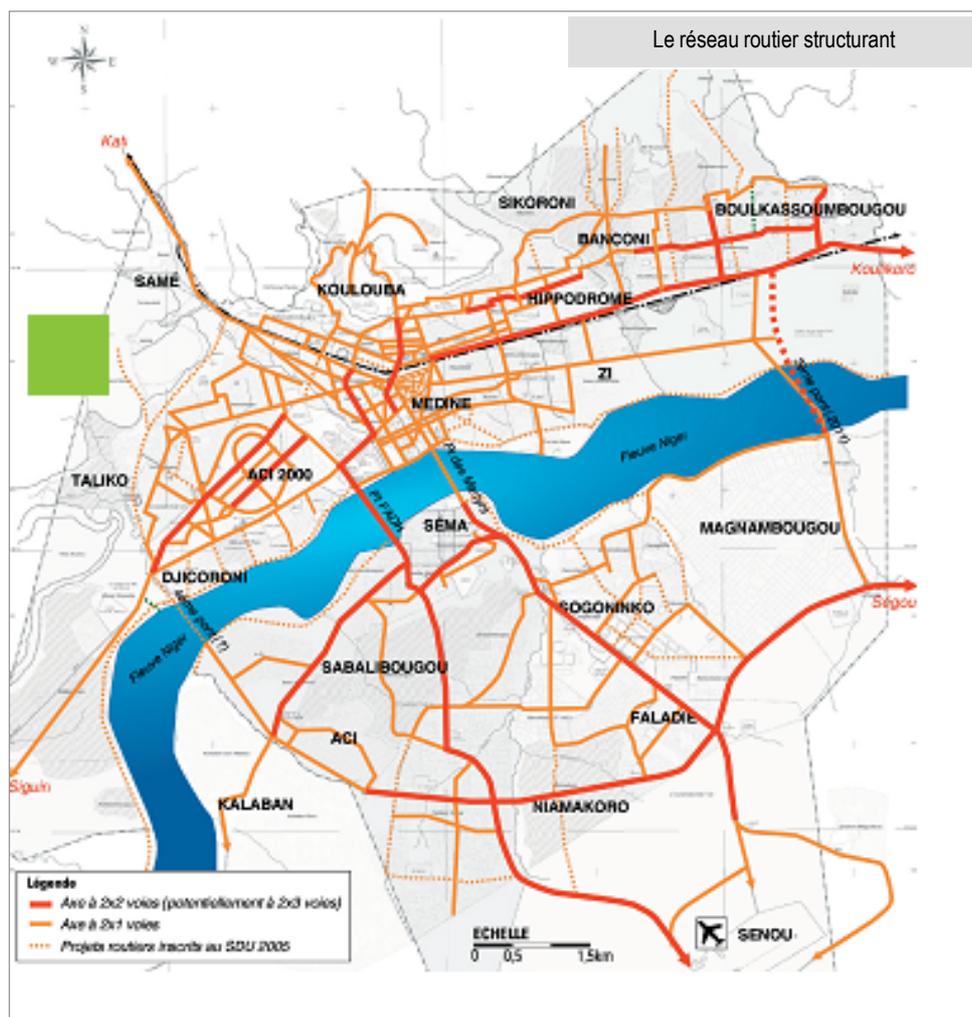
Le secteur artisanal a investi le service urbain de transport laissé « vacant » : son rôle est déterminant à Bamako. Les transports collectifs sont assurés entre autres par le secteur artisanal atomisé à l'aide des mini bus Sotrama (d'une capacité de 18 à 20 places) et de voitures bâchées (duruni). Les conditions de transport qu'il propose sont plus que précaires et sont sources de nombreuses nuisances et de risques accrus.



Les infrastructures routières et les équipements (voiries, parkings, arrêts, gares...) ne favorisent guère la qualité des services de transport urbain. Plusieurs lacunes ont été relevées :

- La qualité des voies souvent mauvaise ; les efforts se concentrent sur la réalisation d'artères principales, négligeant la voirie secondaire et tertiaire,
- La structure du réseau est inadaptée aux besoins quotidiens des usagers (convergence radiale, absence de liaisons périphériques inter quartiers),
- Une occupation anarchique des lieux par d'autres secteurs obstrue la voirie (le petit commerce informel envahissant les trottoirs voire les chaussées),
- L'absence ou l'insuffisance de signalisation routière (panneaux, marquages au sol),
- La dégradation rapide des équipements, en raison d'un entretien très peu suivi.

\*Les illustrations cartographiques relatives à la mobilité urbaine sont extraites de l'étude tramway réalisée en 2009.\*



Les carences de l'offre en transport collectif à Bamako ont contribué à développer les comportements individuels qui n'encouragent guère des perspectives durables (accroissement du nombre de voitures et de deux roues, une mise en circulation d'un plus grand nombre de taxis).

Les impacts environnementaux sont sans équivoques : pollution atmosphérique, allongement de temps de parcours pénibles, insécurité routière. La place du piéton dans la ville est totalement niée et reléguée aux maigres espaces laissés libres par les autres usagers.

En réponse aux besoins, des équipements structurants sont projetés à Bamako (« Anneau SOTRAM », troisième pont, échangeur multiple, site propre pour le transport en bus dans le cadre du second projet sectoriel des transports, ligne de tramway) et pour certains leur aménagement déjà à l'œuvre, impactant fortement le fonctionnement et le développement urbain futur du territoire, contribuant à fluidifier et à développer la circulation automobile.

D'autres formes et modes de déplacements méritent alors peut-être d'être investigués à l'image de la programmation de sites propres pour les transports collectifs. La « reconquête du rail » est-elle souhaitable et possible ? Quelle place accorder aux circulations douces (vélo), à la marche à pied constituant la majorité des déplacements sur la ville ? Comment favoriser l'inter modalité, partager l'espace public et éviter les conflits ?

Vecteur naturel et historique de communication, le fleuve Niger constitue aujourd'hui un obstacle majeur dans l'accessibilité de la ville en n'offrant que deux points de franchissement dont l'engorgement a nécessité de mettre en place une circulation alternée aux heures de pointe sur le pont des Martyrs. Comment faire du fleuve un facteur de fluidité des circulations ?

## Vers un schéma directeur des déplacements ?

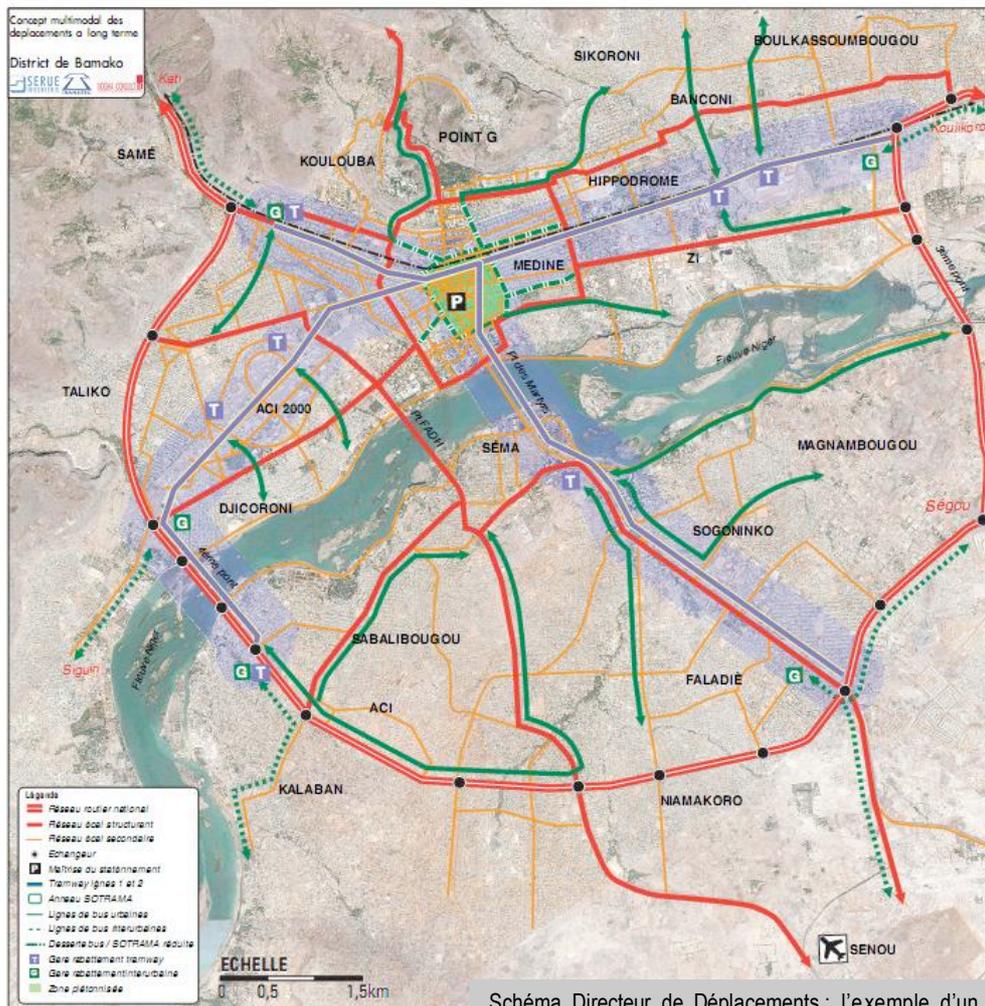


Schéma Directeur de Déplacements : l'exemple d'un maillage autour de l'insertion d'un équipement structurant, le tramway.

Les orientations des investissements publics en matière de mobilité durable ne seront pas neutres pour le territoire considérant les retombées urbanistiques, sociales et environnementales qu'ils génèrent.

Quelles sont aujourd'hui les contours de cette mobilité urbaine ? Quelle est la part de la demande potentielle de déplacements non satisfaite faute d'une offre adéquate ?

Quels enjeux d'organisation des déplacements à Bamako ? Quels sont les coûts économiques et sociaux de l'insuffisance des transports collectifs ? Quelle stratégie possible de mobilité durable pour accompagner, anticiper, voire orienter le développement de Bamako ? Quelle échelle pertinente pour élaborer une stratégie ?

Les orientations qui seront retenues doivent-elles s'évertuer à répondre à tous les besoins, au risque de favoriser l'étalement urbain, ou rechercher la densification et l'optimisation d'un plan de déplacements ?

Quels sont les outils de régulation, de planification disponibles ou à inventer pour répondre à la croissance de la mobilité urbaine ?

Comment articuler planification des transports et des déplacements avec la planification urbaine ?



## Références bibliographiques

### ▪ Territoire de Bamako

- Ministère de l'Équipement et des transports, District de Bamako, *Projet de Termes de référence, Etude de mobilité urbaine dans le District de Bamako*, janvier 2010.
- Ville de Strasbourg-Ville de Bamako, *Tramway de la Ville de Bamako, Etude de faisabilité*, octobre 2009, SERUE Ingénierie, Nogha Consulting, Transitec Ingénieurs-Conseils
- Mairie du District de Bamako, DRCTU, *Problématique des transports urbains à Bamako*, Rapport d'étape, ESIAU, août 2008,
- République du Mali, Ministère de l'Équipement et des Transports, SSATP, *Processus d'analyse des politiques et stratégies nationales de transport et de réduction de la pauvreté*, Rapport final, octobre 2005.

*Des initiatives identiques ont été réalisées pour le Kenya, le Lesotho, le Malawi, le Sénégal et la Côte d'Ivoire.*

- Mairie du District de Bamako, *Amélioration des conditions de circulation à Bamako*, Diagnostic du réseau, de l'offre des transports collectifs et de la demande de déplacements. Elaboration d'un nouveau schéma d'organisation et d'aménagement type (APS) SETEC Organisation. 2002.
- Banque Mondiale, *La rentabilité des micro entreprises, cas de Abidjan, Bamako, Harare, Nairobi*, Rapport du SITRASS, 2001.

### ▪ Autres territoriales

- SSATP, M. Dayo MOBEREOLA, *Premier bus à haut niveau de service en Afrique, le « BRT-Lite » de Lagos*, Banque Mondiale, septembre 2009.
- Banque Mondiale, SSATP, *Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry*, rapport final, septembre 2004.

#### ▪ Documents de référence et méthodologiques

- MEEDDAT, AFD, *Qui paye quoi en matière de transports urbains ? Guide de bonnes pratiques*, CODATU, novembre 2009
- APUR, Grand Lyon, Agence d'Urbanisme de Lyon, *Rabat Salé Témara : vers une coordination planification urbaine / planification des transports publics*, Synthèse de la table ronde du 13 mai 2009 organisée par l'Agence urbaine de Rabat salé Témara à Rabat, juillet 2009.
- CIFAL Yaoundé Cameroun, *Articulation planification urbaine et planification des transports*, Formation du 15-19 septembre 2008, Grand Lyon, Agence d'urbanisme de Lyon.
- Les déplacements urbains en Méditerranée, Guide de recommandations. Séminaire régional sur les déplacements urbains en Méditerranée- Skhirat, Maros, 22 et 23 janvier 2008.
- CODATU, Région Rhône-Alpes, *La coopération décentralisée en matière de déplacements urbains. Guide méthodologique*, Edition du CNFPT, 2006.
- Union Africaine, Commission économique pour l'Afrique, *Le transport et les objectifs de développement pour le millénaire en Afrique*, avec la collaboration de la Banque Africaine de Développement, la Banque Mondiale, l'Union Européenne, février 2005.

#### Organismes ressources

- SITRASS, Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Subsaharienne
- SSATP, Sub-Saharan Africa Transport Policy Program, Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
- CERTU, Centre d'Etudes pour les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
- CODATU, Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et périurbains
- INRETS, Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

## L'aménagement urbain

---

### La ville consommatrice

Les effets de la croissance démographique sur le tissu et le fonctionnement urbain de Bamako sont fortement perceptibles. Ils se traduisent entre autres par un étalement urbain peu maîtrisé qui ne semble avoir, pour seules limites, et pour l'heure, que les obstacles physiques du territoire.

Bamako s'étire sur 30 km d'Est en Ouest et sur 20 km du Nord au Sud. Mais l'urbanisation de Bamako n'est plus circonscrite au découpage administratif du District et s'étend hors des murs, gagnant les communes périphériques qui constituent désormais son aire d'urbanisation et un territoire de projet commun.

**Le modèle d'expansion de Bamako, en l'absence de réserves foncières, s'appuie sur un étalement urbain**, consommateur d'espaces et empiétant sur le foncier agricole dans le cercle de Kati, Région de Koulikoro. La croissance urbaine se caractérise par un bâti bas où les constructions de 2 à 4 niveaux ne se sont développées que très récemment expliquant la faible densité du territoire : 60 à 70 habitants / ha dans le District.

Les zones d'extensions futures et réserves foncières ont fait l'objet d'affectation aux collectivités, promoteurs immobiliers, à l'Etat (OMH et A.C.I.), et aux personnes physiques, pour être morcelées en parcelles assainies, ou construites, et cédées, sous forme de logements. Ces parcelles ont été pour la plupart consommées avant terme.

---

#### Le Schéma Directeur d'Urbanisme du District de Bamako et Environs - 3<sup>ème</sup> révision 2005 - Extrait

---

##### Perspectives de développement de la Ville

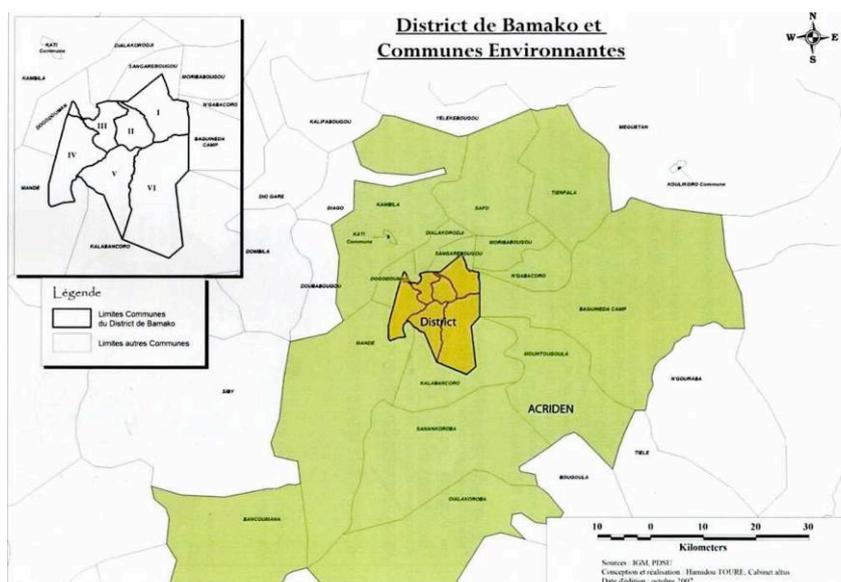
Le constat effectué montre que toutes les réserves foncières et les zones d'extension futures dans le District sont consommées. Les besoins futurs seront résorbés dans le péri urbain pour une grande partie. Certaines zones d'activités à l'instar de la zone industrielle de Dialakorobougou seront aussi localisées dans le péri urbain.

Une gestion concertée entre Bamako et les communes environnantes est donc nécessaire pour l'accomplissement de ces programmes.

---

Les communes sous l'aire d'influence de Bamako, qui accueillent le desserrement de la population et des besoins qui ne peuvent plus être satisfaits par la Capitale, sont dès lors confrontées à une croissance urbaine délicate à maîtriser, qui se fait par à-coups. Ainsi les villes de Kalaban Coro, Sangarébougou, Moribabougou, principaux territoires d'accueil du desserrement de Bamako, enregistrent-elles un taux d'accroissement annuel moyen supérieur à 10%.

Face aux multiples désordres subis (villes dortoirs, décharges sauvages...), les communes riveraines de Bamako se sont regroupées en intercommunalité, l'ACRIDEN, l'Association des Communes Riveraines de Bamako et du fleuve Niger, afin de mieux appréhender et envisager le développement et l'aménagement urbain de l'agglomération, dans une approche globale et concertée.



## De multiples enjeux

L'aménagement urbain devra prendre en compte les problématiques multiples d'accès au logement, aux services, aux équipements, aux infrastructures de réseaux, à l'emploi...

La satisfaction des besoins en logements et plus globalement, l'habitat, représentent un des enjeux les plus criants de Bamako et des communes riveraines.

Le tissu urbain de Bamako s'organise selon trois grandes typologies de quartiers : les quartiers tramés anciens, constitués entre 1883 et 1960 et localisés sur la rive gauche du Niger, des quartiers tramés récents érigés dans les années 1960 et 1970 sur les deux rives et enfin les quartiers périphériques spontanés.

**La préservation et rénovation des quartiers anciens du centre ville** constituent un axe majeur de l'aménagement urbain de Bamako. Si des rénovations ont pu avoir lieu dans le quartier de Bozola, d'autres quartiers du centre ville sont dans un état de délabrement exigeant une intervention.

Les quartiers Lassa en Commune IV et Koulouba en Commune III n'ont jamais fait l'objet de réhabilitation contrairement aux quartiers de Senou et Yirimadio en Commune VI où les enquêtes foncières sont en cours.

**En 1998, sur une soixantaine de quartiers que comptait Bamako, près d'une vingtaine étaient issus d'un développement spontané.**

Les quartiers spontanés sont des quartiers ayant anarchiquement poussés généralement dans les périphéries du District. L'exode rural du village à la ville, la non satisfaction des nombreuses demandes à usage d'habitation dans les Mairies des Communes, sont les causes de l'émergence de ces quartiers spontanés. Une opération d'urbanisme d'envergure a tenté de résorber ces quartiers insalubres, l'opération « Sauvons notre quartier » initié par le conseil du District courant 1992-1993, aujourd'hui presque arrêté, visait la réhabilitation des quartiers spontanés. Les objectifs fixés n'ont pas été atteints et conduisent aujourd'hui à repenser le cadre de la réhabilitation des quartiers spontanés.

Aujourd'hui, le « Programme Villes du Mali sans bidonvilles » initié par l'Etat et l'ONU-Habitat vise à améliorer les conditions de vie des populations des quartiers précaires (3,3 millions de maliens concernés) dans 14 localités parmi lesquelles figure Bamako.

---

« Sauvons notre quartier »

---

Le programme « Sauvons notre quartier » a été initié en 1992 par le Conseil du District de Bamako, puis relayé et approuvé en Conseil des Ministres en 1995. Avec le soutien financier de la Banque Mondiale, l'objectif de l'opération était d'engager la réhabilitation et l'aménagement des quartiers spontanés de Bamako : réalisation d'un maillage urbain, création de voies principales et dégagement de places pour y implanter des équipements publics.

Au total, 24 quartiers étaient concernés, représentant environ 45% de la population bamakoise.

L'évaluation de ce programme menée en 1999 dresse un bilan négatif des actions et objectifs poursuivis. La viabilisation des quartiers concernés reste insuffisante et entraîne des problèmes d'inondation en période d'hivernage et surtout des problèmes d'insalubrité et d'hygiène publique. La spéculation foncière qui a caractérisé l'opération n'a pas permis que les zones de recasement puissent bénéficier pleinement aux populations déguerpies. Ces dernières exclues du processus de recasement ont reproduit plus loin leur cadre de vie précaire.

---

Le développement urbain exige probablement la mise en œuvre d'une stratégie en faveur du logement telle initiée en 1995 dans le cadre de la Stratégie Nationale du Logement et dont l'évaluation récente pourrait conduire à définir une nouvelle politique de l'habitat.

Quelles sont les nouvelles perspectives offertes par la proposition formulées par le Président de la République de la mise en place d'une Agence nationale d'aménagement foncier (Anaf) dont la mission sera de recenser les terres à immatriculer au nom de l'Etat et des communes, de rechercher le financement pour l'aménagement de ces terres et d'aboutir à l'aménagement de ces terrains en vue de les attribuer aux bénéficiaires parmi lesquels les communes, l'Etat et les promoteurs immobiliers ? Cette Agence aurait prérogative à aménager les terrains à vocation industrielle, résidentielle et d'équipements collectifs.

En effet, **la problématique de l'accès au logement, droit reconnu dans la Constitution, est indissociable des questions foncières** (accès au foncier et sécurisation).

Face à la crise du logement, les réponses doivent être certainement recherchées, entre autres, vers **l'accroissement d'une offre locative sociale abordable**. Le programme quinquennal de réalisation de logements sociaux a permis la livraison de 3500 logements à Bamako entre 2003 et 2007. De quelle manière, la promotion du logement social initiée par la Présidence peut-elle trouver un nouveau souffle et répondre aux besoins de la population des plus démunies ? Notamment, comment concevoir une approche globale ayant prévalu dans la réalisation des logements sociaux de Yirimadio, de Sébénikoro et de Niamana (vulgarisation des réseaux divers : caniveaux, collecteurs, adduction d'eaux, électricité) ?

De quelle manière, les coopératives d'habitat encouragées dans le cadre de la stratégie nationale du logement et phénomènes grandissants dans le District de Bamako, peuvent-elles jouer un rôle dans l'accès au logement des plus démunis ?

**Les matériaux de construction et techniques de conception des logements** méritent également réflexion en ce sens où ils peuvent pallier le renchérissement des coûts de construction, qui varient de 9 500 000 FCFA à 13 000 000 FCFA pour le logement et de 1 480 000 FCFA à 2 220 000 FCA pour l'accès au foncier autres facteurs bloquant à l'accès au logement décent. (Source : DNUH, *Recueil des textes sur l'urbanisme et la promotion immobilière, 2006.*)

**L'aménagement urbain doit également prendre en compte l'équilibre spatial des fonctions urbaines et promouvoir une certaine mixité**, entre l'habitat, zones économiques et d'activités, services et d'équipements, loisirs et espaces verts, ces derniers trop souvent sacrifiés à d'autres fins.

Aujourd'hui, l'organisation territoriale de Bamako et l'étalement urbain qui la caractérise engendrent des déplacements quotidiens que l'insuffisance des réseaux et des ressources économiques des ménages ne peuvent durablement supporter. Les débats devront certainement porter sur le **potentiel de création de plusieurs pôles de centralité**.

---

LES PROPOSITIONS CONCRETES FORMULEES PAR LA DIRECTION REGIONALE DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT

---

### VOIRIES

Le bitumage des voies suivantes :

- › Voie reliant la route du lido (RN3) à la voie passant au flanc de la colline de Lafiabougou longueur 0,5 Km.
- › Voie de liaison Est-Ouest de Lafiabougou – Dogodouma longueur 3 Km, emprise : 20 m
- › Prolongement de la route d'accès à l'Aéroport dans Kalaban-Coura en passant par l'Est de Sabalibougou longueur 800 m, emprise 50 m
- › Voie reliant la route bitumée de Daoudabougou à la voie menant à l'Aéroport en passant par l'Est du Groupe Scolaire de Kalaban Coura longueur : 1,00 Km emprise : 20 m
- › Voie reliant le Lycée Fily DABO SISSOKO au quartier de Nafadji en passant par le marché de Djoumanzana longueur : 3,5 Km emprise : 20,00 m

### ASSAINISEMENT

- › La viabilisation complète de certains quartiers issus de lotissements anciens :Boukassoumbougou, Djélibougou, Hippodrome, Niaréla-Bozola, Samé, Djicoroni Para, Lafiabougou, Kalaban-Coura, Torokorobougou, Missabougou et Sogoniko
- › Aménagement des Collecteurs naturels du District (le Klékan, le Balasako, le Banconi etc..) à l'image du Diafaranakô.

### EQUIPEMENTS ET GRANDES ZONES D'ACTIVITES

- › Equipement marchant : Aménagement d'une gare routière à l'Est de Yirimadio (Niamana)

### ESPACES VERTS

- › Aménagement de « l'Ecran Vert » au niveau des quartiers de Djélibougou et Boukassoumbougou
  - › Mise en œuvre d'actions de préservations des espaces verts dans le District de Bamako à travers : La délimitation et contour en moellons de 0,40 x 0,40 ; La matérialisation des entrées en structure légère métallique sans battant.
-

## Les outils de la planification urbaine

Le développement urbain de Bamako relève de la compétence du collectif des autorités du District de Bamako (Maire du District, Gouverneur du District, Maires des 6 Communes du District).

Le développement urbain est géré à travers un arsenal d'outils de Planification Urbaine constitué du Schéma Directeur d'Urbanisme et des Plans d'Urbanisme Sectoriel (PUS) et les Opérations d'Urbanisme qui ont connu des difficultés de mise en œuvre à savoir :

- La non appropriation des documents de planification par les autorités chargées de la mise en œuvre ;
- Le manque de suivi par les services techniques, du respect de ses dispositions opposables aux tiers et aux collectivités ;
- L'insuffisance des moyens financiers quant à la réalisation des équipements collectifs ;

---

### COMPETENCES ATTRIBUEES AU DISTRICT EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT URBAIN – LOI 96-025 DU 21 FEVRIER 1996

---

- › 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 équipements d'intérêt du District, notamment les lycées et les instituts de formation de niveau secondaire, les musées, les hôpitaux
- › La dénomination des voies classées dans le domaine public

Le Schéma Directeur d'urbanisme est un document de planification du 1er degré qui définit pour une localité donnée, les orientations relatives à l'aménagement de l'agglomération. Il comporte les stratégies de mise en œuvre dans le domaine sectoriel, foncier, financier et institutionnel.

Il sera traduit par d'autres documents d'urbanisme utilisables par les collectivités concernées à savoir :

- le plan d'Urbanisme Sectoriel : un document de planification urbaine de second degré qui détaille le contenu du SDU tout en précisant les règles et servitudes d'occupation des sols. Il sert aussi de cadre de référence pour les opérations d'Urbanisme.
- les opérations d'Urbanisme : ce sont : le lotissement, la réhabilitation, la rénovation et la restructuration

Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme élaboré en 1981 a fait l'objet de trois révisions (1990, 1995 et 2005). La dernière révision, celle de 2005 est toujours dans le circuit d'approbation.

Toutefois, le Schéma Directeur et d'Urbanisme a prévu six (6) Plans d'Urbanisme Sectoriel (PUS) dans le District de Bamako couvrant chacun une commune du District. Seuls trois (3) PUS des Communes respectives I, IV et VI ont été élaborés et approuvés en 2000 : ils sont actuellement en cours de révision.

Le PUS de la Commune V élaboré en 2008 n'est pas encore approuvé. Seules les Communes II et III ne sont pas dotées de Plan d'Urbanisme Sectoriel (PUS).

L'étude du SDU a tenu compte du fait que l'agglomération de Bamako ne peut pas se développer, indépendamment des villages situés dans son aire d'urbanisation et qui ont des relations économiques avec elle. Pour un développement harmonieux de Bamako et ses environs, certaines infrastructures ont été prévues en dehors des limites du District (zone industrielle à Dialakorobougou, zone de Douanes et Entrepôts à Niamana...)

La nouvelle politique de décentralisation a permis le découpage de l'hinterland de Bamako en plusieurs nouvelles Communes. Leur développement administratif, économique et spatial a exigé l'élaboration d'un SDU pour chacune de ces localités. Ces différents SDU n'ont pas ignoré les prévisions du SDU de Bamako dans ces agglomérations.

Quels enseignements tirer de l'élaboration des documents de planification existants ? Répondent-ils aux besoins du territoire ? Sont-ils suffisamment appropriés et appliqués ?

Dans une optique de développement urbain soutenable de Bamako, l'aménagement urbain doit être désormais vu comme une stratégie globale en faveur du développement urbain et la planification urbaine comme l'outil stratégique d'aménagement du territoire. Dès lors, quelles sont les grandes actions à proposer qui peuvent conditionner le développement futur de Bamako ?

De récents écrits, basés sur le retour d'expériences de villes urbaines du Sud, notamment avec l'appui du programme CDS de Cities Alliance, mettent en lumière les conditions de réussite d'une planification urbaine stratégique<sup>9</sup> porteuse de perspectives de développement. La planification urbaine stratégique est :

- » *Stratégique plutôt qu'exhaustive,*
- » *Flexible plutôt que normative,*
- » *Fondée sur de larges processus participatifs plutôt que sur une approche centralisée faisant appel à des experts,*
- » *Contenue dans une documentation concise,*
- » *Prendre en compte les considérations spatiales,*
- » *Liée aux exercices de budgétisation.*

## La ville durable

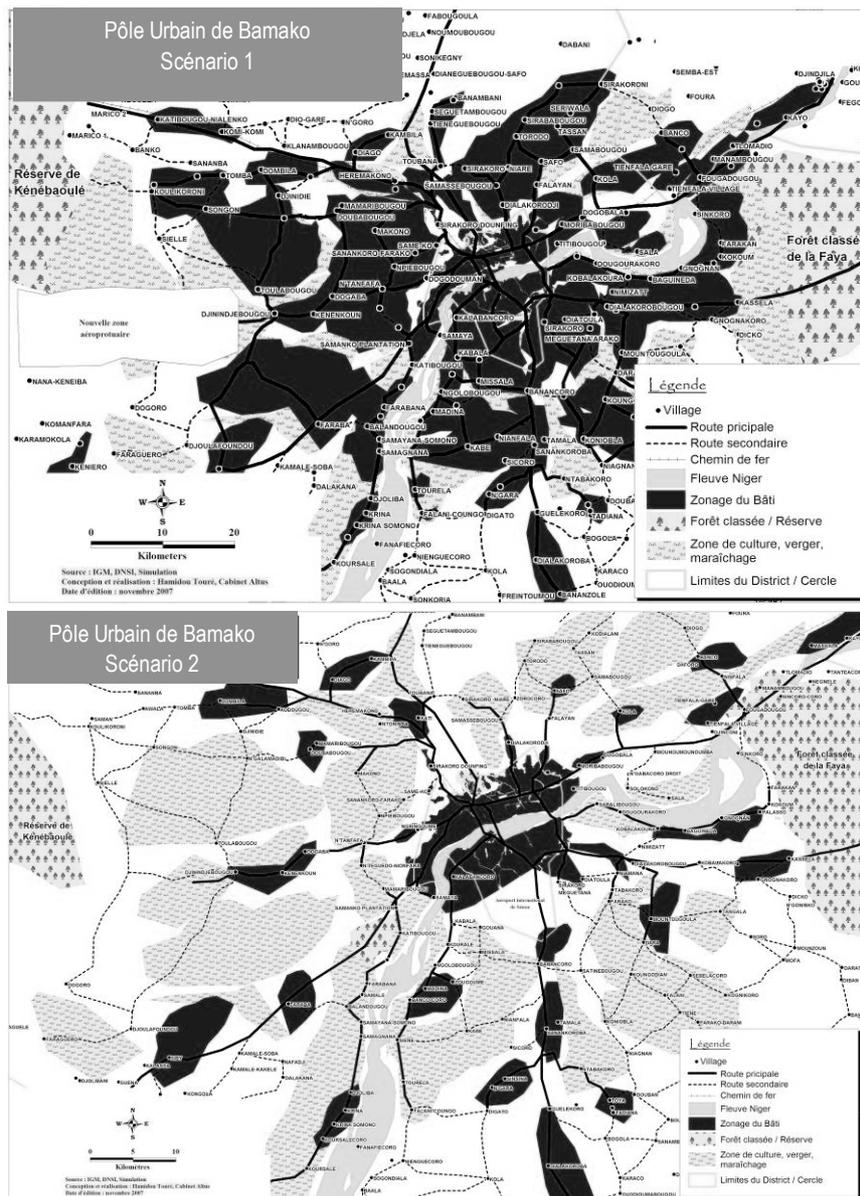
Un des défis majeurs de la capitale ne sera-t-il pas de proposer un schéma de développement permettant de rompre avec une extension outrancière de l'urbanisation pour imaginer et promouvoir une densification raisonnée, respectueuse de l'environnement et des modes de vie et de sociabilité ? Quelles frontières et configurations proposer pour le développement urbain de Bamako ?

Comment mettre en œuvre une stratégie d'aménagement urbain répondant aux fondamentaux<sup>10</sup> que sont le droit à la ville-cité, la mise à profit de la productivité urbaine et des ressources produites au développement du droit de cité, et garantir la paix urbaine et la durabilité de son développement ?

---

<sup>9</sup> La planification urbaine stratégique a notamment fait l'objet d'une session thématique organisée par l'ISTED et Cities Alliance à l'occasion du Sommet Africités 5 du 16 au 20 décembre 2009 à Marrakech.

<sup>10</sup> Jean-François TRIBILLON, Revue Urbanisme n°330, mai- juin 2003



Quel schéma d'aménagement urbain pour la Métropole malienne ? Deux scénarios d'une croissance urbaine

Avec un rythme de croissance aussi élevé, il est loisible de s'interroger sur la configuration que pourrait prendre l'agglomération de Bamako dans 15 ans, c'est-à-dire à l'horizon 2025 ? Deux scénarios sont à imaginer :

**SCENARIO 1 :** Le plus probable, un scénario « au fil de l'eau », celui d'une extension en continue, sur ses franges, de la tâche urbaine / de l'urbanisation. Des terres agricoles hautement productives perdues –vergers, zones de maraîchage, zones de sylviculture et d'élevage intensifs –, mais aussi et surtout, des poumons d'oxygénation de la ville perdus, des coûts d'approvisionnement de la ville en produits agricoles accrus.

**SCENARIO 2 :** Qui appelle une politique volontariste, celui d'un réseau urbain multipolaire et maillé : District de Bamako, Kati > Sébékoro-Gare, Sanakoroba -Dialakoroba, Dialakorobougou -Baguineda, Tienfala > Koulikoro, Siby-Djoliba  
Un réseau urbain interconnecté par plusieurs réseaux (routes, fleuve Niger, voie ferrée) ; un réseau urbain hiérarchisé et équilibré en terme de répartition des activités et aussi un dialogue permanent et des négociations permanentes entre le centre (District de Bamako) et la périphérie (autres collectivités territoriales et les intercommunalités) sur toutes les grandes questions liées à l'aire.

Faut-il combiner espaces rural et urbain dans l'agglomération ou faut-il soutenir la tendance de l'évolution du bâti ? Quelles vocations économiques pour quelles parties de l'aire urbaine ? Où maintenir les zones vertes, des zones à vocation agricole/pour du maraîchage ?

Ces scénarios sont issus des réflexions menées par l'AMM sur le développement local et l'aménagement du territoire de la Métropole.  
Source : Cabinet Altus, 2007

## Références bibliographiques

- Grand Lyon, Agence d'Urbanisme de Lyon, Ateliers Bamako Grand Lyon, *Intercommunalité, planification et gestion d'une métropole*, rapport de mission, mars 2008
- AMM, ACCRM, SCAC, *Pouvoirs locaux, aménagement des territoires et développement régional et local*, Cabinet Altus Mamadou BA, mars 2007
- Direction Nationale de l'Urbanisme et de l'Habitat, *Schéma Directeur d'Urbanisme du District de Bamako et Environs*, Rapport provisoire, La Soudanaise / Siguiyorodia, septembre 2006
- Mairie du District de Bamako, *Projet d'équipements et d'infrastructures pour la mairie du District de Bamako*, 2006
- Cabinet du Maire du District, financement programme de gestion urbaine, *Plan Stratégique de Développement du District de Bamako 2003-2012*, Alphalog.
- Michel Arnaud, *Développement des capacités du District de Bamako dans le domaine de l'aménagement urbain*, Rapport de mission, août 2002.
- *Troisième Projet Urbain du Mali, Décentralisation et infrastructures*, Groupe Huit, 1997
- Ministère de l'Administration Territoriale et du Développement à la base, Direction du Projet Urbain, Groupe Huit, bceom, sned, *Second Projet Urbain du Mali, étude de factibilité*, 1986
- République du Mali, Ministère de l'Intérieur, direction du Projet Urbain du Mali, *Etude du développement urbain de Bamako*, Groupe Huit, bceom, sne, financement Banque Mondiale, 1984
- Ministère des Transports et des travaux publics, B.I.R.D, *Projet Urbain du Mali*, Groupe Huit, financement Banque Mondiale, 1977.

## La mobilisation des ressources financières

---

La mairie du District de Bamako est une collectivité décentralisée régie par la loi 96-025 du 21/2/1996 qui lui confère un statut particulier.

Elle rassemble 1 809 106 habitants (résultats du recensement d'avril 2009) sur une superficie totale de vingt quatre mille hectares (24 000ha).

La mairie du District à la différence des autres collectivités décentralisées, est une entité multifonctionnelle qui fait d'elle :

- La capitale politique et économique (siège : de toutes les institutions de la République, des partis politiques, de tous les Ministères, des services centraux, de toutes les institutions internationales et des représentations diplomatiques)
- La capitale des grands centres universitaires, industriels, culturels et touristiques.
- La capitale régionale avec la plus forte densité humaine sur une superficie de moins 1% du territoire national.

Mais Bamako est aussi un paradoxe : alors qu'elle constitue le lieu de production de richesse, les collectivités locales à qui incombent en grande partie la gestion et le développement de la ville, bénéficient d'un faible retour financier de cette activité. Au Mali, la population urbaine qui pèse pour un tiers de la population totale produit 50% du PIB du Pays<sup>11</sup>; la contribution de Bamako ne peut y être que déterminante.

En plus de ces multiples fonctions de métropole capitale, Bamako doit répondre aux missions qui lui ont été conférées par les lois de la décentralisation et le transfert de compétences de l'Etat vers les collectivités locales. Ces compétences qui sont siennes sont nombreuses :

- L'assainissement
- L'entretien de la voirie et des réseaux.
- L'entretien des équipements marchands
- Le transport urbain et interurbain
- La santé
- L'éducation
- La lutte contre l'insécurité

Pour répondre aux enjeux actuels et futurs de développement urbain de Bamako, il est nécessaire pour la collectivité de disposer de ressources suffisantes et pérennes. Trois objectifs sont visés :

- S'attaquer au « déficit » accumulé en matière de services publics qui contribuerait de manière significative à atténuer les indicateurs de pauvreté,
- Sauvegarder les investissements réalisés : maintenir à un niveau satisfaisant les équipements et services déjà déployés,
- Préparer l'avenir : orienter le développement pour accueillir de nouveaux habitants sans compromettre les acquis et ressources du territoire.

---

<sup>11</sup> Banque Mondiale, *Stratégies des villes maliennes*, 2007.

## Les ressources mobilisables par le District de Bamako

Le transfert des compétences s'est accompagné du transfert d'un certain nombre de ressources. La mairie du District dispose ainsi de certaines ressources déterminées par les textes législatifs et réglementaires suivants :

- **La loi 95-034** portant code des Collectivités territoriales en République du Mali. Modifiée par les lois 98-010 du 19 Juin 1998 et 98-066 du 30 Décembre 1998,
- **La loi 96-025** portant statut particulier du District de Bamako,
- **La loi 00-044** du 7 Juillet 2000 déterminant les ressources fiscales des communes, des cercles et des Régions.

Aujourd'hui, les ressources mobilisables au profit du budget de la mairie du District de Bamako se répartissent en deux grandes catégories :

- 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.

D'autres ressources, qui ne sont pas issues de la fiscalité locale, viennent alimenter le budget de la mairie du District (dotations, subventions, emprunts autorisés, FNACT...)

## Un écart significatif entre le budget prévisionnel et l'exécution du budget

Les budgets prévisionnels du District de Bamako sont élaborés dans l'optique de dégager un excédent de fonctionnement (taux prévisionnels d'investissement de 30 à 33%, fonctionnement 67% à 70%). Mais les réalisations ont une tendance contraire avec un taux de réalisation du fonctionnement de 78 à 86%, et d'investissement de 14 à 21%)

Les principaux postes de recette de fonctionnement sont les impôts liés à l'activité (patente, licences, ITS représentent plus de 50% du budget), les taxes sur les cycles et de sortie de véhicules qui ont connu une progression continue de 2006 à 2009. Les redevances et recettes du domaine (droit de stationnement : marchés, taxis, permis d'occuper, éclairage public) participent aussi des recettes du District.

L'amélioration du niveau des recettes de l'exercice 2009 s'explique par quelques phénomènes. Notamment, la mise en œuvre des recommandations des missions du Contrôle des services publics et de la mission canadienne : **l'une pour une mission d'audit des services de la mairie du District, l'autre pour le renforcement des capacités des services de la mairie du District en matière de mobilisation des ressources financières**. Elle résulte également de la volonté affichée des autorités municipales en vue de l'obtention d'un résultat probant en fin d'exercice.

La structure des recettes de fonctionnement est la suivante :

Nature des recettes	2006	2007	2008	2009
Impôts et taxes	57%	65,77%	68,16%	53,83%
Redevance et recettes du domaine	32,94%	25,24%	22,47%	25,24%
Autres recettes	10,06%	8,99%	9,37%	20,93%
Total	100%	100%	100%	100%

L'exercice 2008 a vu le taux d'investissement le plus élevé avec 25,65%. Ce taux s'explique par la politique d'équipement et de rénovation des services dont les autorités municipales ont fait leur cheval de bataille.

Mais la capacité d'investissement du District est faible et les recettes perçues sont toujours inférieures au budget prévisionnel : moins de 45% des recettes d'investissement réalisés en 2009. Les causes de ce décalage sont certainement multiples et sont à rechercher à la fois au niveau de l'établissement du budget que dans le processus de recouvrement de ces ressources.

Les recettes d'investissement sont composées principalement des recettes sur les aliénations de terrain<sup>12</sup> et du prélèvement de la section fonctionnement au profit de l'investissement. Les recettes d'investissement reposent sur des ressources dont la pérennité et la constance pourraient être remises en cause avec la raréfaction du foncier disponible.

La mairie du District, étant héritière de l'ancien gouvernement du District, la gestion des parcelles attribuées par ce dernier revient de plein droit à la mairie (les cas de transfert). La ressource ici n'est qu'occasionnelle.

La capacité d'investissement actuelle du District dépend aujourd'hui uniquement de ses capacités propres, mais il va sans dire que les ressources sur lesquelles la mairie mise ne sont pas des ressources pérennes (à quand la fin de l'ACI et le contentieux autour des parcelles héritées de l'ancien gouvernement ?)

---

#### RATIOS ET INDICATEURS (année de référence 2009, estimation de la population à 1 809 106 habitants)

---

##### Ratios prévisionnels

- 1 – Ratio : Budget/population : 5.713,58 FCFA
- 2 – Ratio : Recette fonctionnement / population : 4.006,91 FCFA
- 3 - Ratio : Recette d'investissement / population : 1.706,67FCFA

##### Ratios par rapport aux réalisations

- 4 – Ratio : Budget réalisé (recette/population) : 3.453,90 FCFA
  - 5 – Ratio : Dépenses réalisées/population : 3.456,21FCFA
  - 6 – Ratio : Ressources propres/ budget réalisé : 0,78
  - 7 - Ratio : Recettes d'investissement/ budget réalisé : 0,21
- 

<sup>12</sup> L'aliénation de terrain : les prix de cession des parcelles vendues par l'ACI (agence de cession Immobilière). Dans le cadre de l'exécution du contrat de convention liant la mairie du District à l'ACI ce poste est servit, les opérations de retrait et réattribution des parcelles non mises en valeur ont également contribué à élever le niveau des recettes d'investissement

## Le constat des difficultés de recouvrement

La mobilisation des ressources de la mairie du District se fait à deux niveaux :

- niveau services étatiques (Impôt, trésor, santé, élevage, police, gendarmerie)
- niveau services propres de la mairie où interviennent la Direction de la régulation de la circulation, la régie autonome des marchés et le service du logement

A l'analyse de la situation de recouvrement des impôts et taxes nous arrivons à certains constats qui motivent le niveau bas de mobilisation des ressources :

- l'incivisme fiscal de la population
- la faible implication des autorités administratives, politiques et traditionnelles dans le processus de mobilisation des ressources affectées aux collectivités
- les équipements marchands insuffisants, inadaptés et mal gérés,
- l'insuffisance d'implication des acteurs concernés dans la gestion des équipements marchands
- la non maîtrise de la matière imposable
- la mobilisation insuffisante des ressources et faiblesse des outils
- le manque de motivation et de formation des agents de recouvrement
- l'insuffisance de communication entre les services du District et ceux des mairies.
- le manque de l'autorité de l'Etat

## Quelles pistes de réflexion ?

Ainsi, face à la croissance exponentielle de la ville de Bamako et de ses besoins d'assainissement, de santé, de circulation, d'éducation, l'exploration d'autres ressources et d'autres méthodes de gestion s'avèrent une nécessité.

Après ce bref exposé des constats, certaines propositions d'amélioration des ressources financières peuvent être formulées. Elles doivent prendre deux orientations stratégiques : celle de l'optimisation du recouvrement et de la gestion globale des recettes locales actuelles et celle d'identification et d'exploration de nouvelles capacités financières.

A ce titre il faut impliquer impérativement les ménages, les quartiers, les communes dans la gestion de leur cité.

La création de nouvelles taxes ou redevances doit être étudiée avec une implication des acteurs intéressés. De même que les opportunités, et la faisabilité, d'un plus grand recours à l'emprunt et d'un développement du partenariat public/ privé favorisant l'accroissement des recettes, doivent être soumises au débat.

L'instauration de l'autorité de l'Etat avec en toile de fond une bonne culture de la citoyenneté est la condition sine qua non et indispensable pour une bonne mobilisation des ressources de la collectivité.

### Relecture institutionnelle, en lien avec les travaux engagés au niveau de l'Etat

- la relecture de tous les textes régissant le District de Bamako notamment ceux relatifs à ses ressources.
- le transfert du revenu foncier de l'état aux collectivités
- le transfert intégral des compétences et des ressources financières de l'état aux collectivités

La patente, la licence et la taxe de voirie émise avec la patente sont des impôts émis par les services de l'Assiette de la Direction Générale des Impôts. Leur recouvrement est effectué par les mêmes services. Le

- le transfert de ces recettes est effectué par les services du Trésor au District de Bamako.
- l'identification rapide du patrimoine des collectivités
- l'actualisation de l'adresse des locaux commerciaux et faire recueillir des données conjointement avec la Direction Nationale des Impôts mettront au point un système d'information des Collectivités sur les émissions, les recouvrements, les restes à recouvrer, les problèmes liés à ces activités.

Révision de la gestion financière des marchés (opportunité identifiée dans le cadre de la coopération décentralisée établie avec Montréal)

- la Taxe de Voirie (TV) et de la Taxe de Développement Régional et Local (TDRL) est un impôt dû par les opérateurs économiques sur la base de leurs activités et par les ménages.
- le décongestionnement des marchés centraux avec la création de nouveaux marchés dans les zones périphériques

La patente par les opérateurs économiques est enrôlée avec la patente et est recouvrée avec celle ci. Celle des ménages est enrôlée conjointement avec la TDRL par le Centre des Impôts du District pour toutes les Communes du District. Après recouvrement elle est répartie entre les communes et la mairie du District ; soit 80% pour la Commune et 20% pour la mairie du District. La mairie du District cumule les 20% de recouvrement de la TDRL des six communes.

- la tenue à jour des carnets de recensement des mairies
- la confection et l'émission à temps des rôles
- le recouvrement de ces deux taxes est assuré par les Régies de la Mairie du District qui sont sous la supervision des Receveurs des Communes
- le suivi correct des impôts et taxes existants
- l'actualisation urgente des contrats de location des magasins appartenant au District
- l'interdiction formelle de la sous-location des magasins de la vignette sur les engins à deux roues. Les commerces ont entraîné une augmentation des magasins de la vignette sur les engins à deux roues. Le recouvrement de cette taxe est assuré par la Recette Perception de la Mairie du District.

La taxe sur les marchés. La Mairie du District gère trois Marchés et trois gares routières sur lesquels une collecte journalière de la taxe sur les marchés est organisée. La collecte se fait d'une manière artisanale : des dispositions de la Mairie du District sont en cours en faveur d'une réorganisation de cette collecte et de

- l'espace sur lequel elle est effectuée.
- le recensement de tous les acteurs (du formel et de l'informel)
- la maîtrise de la matière imposable à travers des rencontres de concertation avec toutes les structures impliquées dans le processus (impôts, trésor, AMAP, forces de sécurité, les mairies)
- l'implication de tous les acteurs dans le processus en particulier les chefs de quartier, les élus et les leaders d'opinions
- la mobilisation inconditionnelle de la subvention spéciale de l'Etat en faveur de la mairie du District

### Sensibilisation et information

- la sensibilisation permanente des contribuables
- la sensibilisation des acteurs à travers les médias

L'exploration de nouvelles taxes ou redevances telles :

- la taxe d'habitation
- la taxe sur le foncier bâti et non bâti
- la taxe d'enlèvement des ordures ménagères

## Références bibliographiques

- Ministères des Affaires Etrangères et Européennes, Direction générale de la Coopération Internationale et du Développement, *La gouvernance urbaine dans tous ses états, Analyses et propositions du groupe de réflexion sur la gouvernance urbaine*, janvier 2008.
- ISTED, *Etude sur la gouvernance urbaine à Bamako*, Delta C et ESIAU, octobre 2009.
- Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat, République du Mali, Banque Mondiale, Projet de Développement Urbain et de Décentralisation, *Etude de faisabilité d'une redevance urbaine pour les communes du Mali*, Rapport provisoire de cadrage, SIDES-SEC DIARRA, novembre 2008.
- Ville de Montréal, *Rapport de mission Bamako du 7 au 14 juin 2008*, 23 juin 2008.
- SNV, *Accroître les ressources financières des communes. Pratiques émergentes en Afrique de l'Ouest et du Centre*, 2008.

## VI. Présentation des services du District

---

## La Direction du Jumelage et de la Coopération Décentralisée

---

### Un cadre partenarial développé

Dans le cadre de sa politique de s'ouvrir au monde et de contribuer au développement de la civilisation universelle, Bamako, capitale du Mali a dès 1966 noué sa première relation de jumelage avec la ville allemande de Leipzig. Dans le même ordre d'idée la ville a signé des accords de jumelage avec les villes de Dakar (1973), Angers(1974), Achkhabad(1974), Rochester(1975), Turin et Bobo Dioulasso (1994), Meknès (2010).

Ces différents accords signés pour la plupart sous l'égide de la Fédération mondiale des villes jumelées, ont connu des fortunes diverses, à cause des différentes mutations socio politiques qu'a connues le monde. Dans ce même registre, il faut noter les villes de Niamey (Niger) Libreville (Gabon), Sao Paulo(Brésil) Banjul (Gambie), le Caire(Egypte), Durban (Afrique du Sud), Parakou (Benin), Fès (Maroc), Marseille(France), Montréal(Canada), Bonn(Allemagne), Stuttgart (Allemagne) avec lesquelles les relations de jumelage restent en gestation.

Des partenariats de jumelage culturel, la mairie du District de Bamako s'est ouverte d'avantage à travers :

- son adhésion à des associations de collectivités locales telles que l'AIMF (dont Bamako est membre fondateur et secrétaire général 2003-2004), METROPOLIS, Cités et Gouvernements Locaux Unis d'Afrique, Association Francophone de Coopération Décentralisée, l' Organisation des Villes et Capitales Islamiques, Villes Unies contre la Pauvreté (dissoute) ;
- et aussi la signature de conventions de coopération décentralisée avec d'autres villes dont les principales sont : Bordeaux, Grand Lyon, Strasbourg, Evry, Ouagadougou.

Face à ses ambitions de renforcer ces relations de coopération et dans la perspective de contracter d'autres, la mairie du District de Bamako s'est dotée d'un service de relations extérieures, dénommé Direction du Jumelage et de la Coopération Décentralisée.

### Rappel historique

A titre de rappel le Secrétariat Permanent du Jumelage (S.P.C.N.J) était l'organe d'exécution du Jumelage et de la coopération décentralisée au niveau de la Mairie du District de Bamako. Il s'occupait du suivi de la mise en œuvre des accords de Jumelage et de coopération avec d'autres Villes ou Associations Internationales. Outre ces activités propres à la Mairie du District, le Secrétariat Permanent du Comité National de Jumelage coordonnait et assistait toutes les villes du Mali dans le cadre de leur jumelage avec les communes étrangères.

La mise en application de la décentralisation a fait que le SPCNJ ne répondait plus à sa vocation initiale. Cependant le jumelage et la coopération décentralisée constituent un domaine dans lequel les autorités de la mairie du district de Bamako fondent beaucoup d'espoir, en ce sens qu'il peut leur apporter un complément de ressources matérielles, financières et intellectuelles nécessaires au développement de la ville.

Ainsi par l'Arrêté N° 037/MDB du 27 octobre 2006, portant organisation et fonctionnement des services de la mairie du District, est créée la Direction du Jumelage et de la Coopération Décentralisée (DJCD). La Direction est composée de la Division Coopération Décentralisée et la Division Jumelage. Le Directeur ; les deux chefs de Division et la secrétaire particulière sont appuyés dans le cadre de l'exécution de leurs tâches par six (6) autres agents

## Domaines couverts par la coopération

Avec les nombreux partenaires qui ne cessent de manifester leur intérêt à accompagner les autorités de Bamako dans le développement urbain de la ville, la DJCD coordonne, assure le suivi des accords de coopération et des projets s'inscrivant dans ce cadre. Ces partenariats d'une manière générale couvrent presque tous les domaines, à savoir :

- La Formation et le renforcement des capacités
- L'organisation administrative et l'amélioration des services avec l'AIMF
- La Santé
- L'éducation
- La gestion des déchets solides
- L'assainissement
- L'hydraulique
- La voirie
- Le sport et la culture
- L'échange de jeunes

Il est à noter que la DJCD travaille en parfaite symbiose avec les différents services propres de la mairie et services déconcentrés de l'Etat en charge des différents secteurs d'intervention.

## Les défis

La direction du jumelage et de la coopération s'est fixée plusieurs défis à relever parmi lesquels les plus urgents sont :

- Le renforcement, la dynamisation et le développement des relations de partenariat selon l'état présent de la relation et l'élaboration d'une politique de la ville en la matière qui déterminera les actions prioritaires d'intervention.
- L'organisation périodique d'une évaluation des différents partenariats et l'initiation d'une rencontre des partenaires de la mairie du District, à défaut d'une table ronde des partenaires techniques et financiers.
- L'augmentation de la part des PTF classiques du Mali dans le financement des projets de la ville.

## Tableau récapitulatif du jumelage et de la coopération décentralisée

Cf page suivante.

## Contact

Mairie du District de Bamako, Place de la Liberté - BP. 256

Tél. (223) 20 22 06 68/ Tél/Fax. (223) 20 22 55 40- E-mail : djcdmairiebko@yahoo.fr.

N°	Villes	Pays	Nature	Etat actuel	Domaines couverts
<b>EN AFRIQUE</b>					
1.	Dakar	Sénégal	Jumelage	Non actif	
2.	<b>Bobo - Dioulasso</b>	Burkina Faso	Coopération	<b>Active</b>	Echange de colonies de vacances, activités sportives et culturelles
3.	Durban	Afrique du Sud	Coopération	En projet	
4.	Le Caire	Egypte	Coopération	En projet	Le Caire
5.	Ouagadougou	Burkina	<b>Coopération</b>	<b>Active</b>	Partenariat autour de projets communs avec des villes françaises Lyon et Paris
6.	Niamey	Niger	Jumelage	Non active	
7.	<b>Libreville</b>	Gabon	Jumelage	Non active	
8.	<b>Banjul</b>	Gambie	<b>Jumelage</b>	<b>En projet</b>	
9.	<b>Meknès</b>	Maroc	<b>Jumelage</b>	<b>En cours acte déjà signé</b>	
10.	<b>Fès</b>	Maroc	<b>Jumelage</b>	<b>En projet</b>	
11.	<b>Parakou</b>	Benin	<b>Jumelage</b>	<b>En projet</b>	
<b>EN EUROPE</b>					
12.	<b>Angers</b>	France	<b>Jumelage</b>	<b>Très actif</b>	Santé, éducation, sport, voirie, formation, don d'équipements, réalisation d'infrastructures
13.	<b>Angers Loire Métropole</b>	France	<b>Coopération</b>	<b>Très active</b>	Déchets solides, environnement, hydraulique, assainissement
14.	Leipzig	Allemagne	Jumelage	N'est plus en vigueur	
15.	Achkhabad	Russie	Jumelage	Non actif	
16.	<b>Evry et Agglomération Evry Centre Essonne</b>	France	<b>Coopération</b>	<b>En cours acte déjà signé</b>	Formation, don d'équipements, appui en réalisation d'infrastructures, en équipement et en organisation des services
17.	<b>Strasbourg</b>	France	Coopération	<b>Active</b>	Appui en études et réalisation d'infrastructures de mobilité urbaine et transport collectif
18.	<b>Bonn</b>	Allemagne	Coopération	En cours de concrétisation	Domaines d'intérêt : jeunesse, culture, environnement
19.	<b>Stuttgart</b>	Allemagne	Coopération	En cours de concrétisation	Domaines d'intérêt : appui technique à la gestion de la mobilité urbaine.
20.	Marseille	France	Coopération	Non active	
21.	<b>Communauté Urbaine de Bordeaux</b>	France	<b>Coopération</b>	<b>Active</b>	Formation, don d'équipements
22.	<b>Communauté Urbaine de Lyon</b>	France	<b>Coopération</b>	<b>Active</b>	Formation, don d'équipements, appui en réalisation d'infrastructures, en équipement et en organisation des services
<b>EN AMERIQUE</b>					
23.	Rochester	Etats – Unis	Jumelage	Peu actif	
24.	<b>Montréal</b>	Canada	Coopération	En cours de concrétisation	Domaines d'intérêt : appui à la gouvernance et à l'amélioration des recettes de la mairie du District
25.	Sao Paulo	Brésil	Coopération	En projet	
<b>LES ASSOCIATIONS</b>					
26.	Fédération Mondiale des Cités Unies (FMCU)	Association internationale	Coopération	Non Active	
27.	Association Francophone de Coopération Décentralisée (AFICOD)	Association internationale	Coopération	Non active	
28.	<b>Métropolis</b>	Association internationale	<b>Coopération</b>	<b>Active</b>	Formation, renforcement des capacités
29.	Union des Villes Africaines (UVA)	Association internationale	Coopération	Non active	
30.	Organisation des Capitales et Villes Islamiques (OCVI)	Association internationale	<b>Coopération</b>	<b>Active</b>	
31.	<b>AIMF</b>	Association internationale	<b>Coopération</b>	<b>Très active</b>	Formation, appui pour le transport d'équipement, réalisation d'infrastructures, appui en équipement et en organisation de l'administration municipale

## La Cellule Technique d'Appui aux Communes du District de Bamako

La Cellule Technique d'Appui aux Communes du District de Bamako (C.T.A.C) est un Etablissement Public à Caractère Administratif avec autonomie de gestion. Elle assure principalement des missions au compte des collectivités, des partenaires au développement et de l'Etat.

La CTAC est issue de la modification statutaire de l'ancienne Cellule Technique du District de Bamako qui avait été créée en Juillet 1986 dans le cadre du second Projet Urbain du Mali. Ses organes d'administration et de gestion reposent sur le Conseil d'Administration présidé par le Président du Conseil du District (Le Maire), le Directeur Général et le Comité de gestion.

Un renforcement des ressources humaines et techniques permettrait d'étendre les activités de la CTAC et d'évoluer vers une agence d'exécution des collectivités locales couvrant ainsi tout le territoire du Mali.

### Domaines de compétences et missions

La CTAC est dotée d'un personnel pluridisciplinaire qualifié constitué d'ingénieurs de génie civil, de topographes, d'économistes, de gestionnaires, de planificateurs, d'informaticiens, de sociologues, de spécialiste en montage et gestion de projets, etc. Ce personnel a surtout acquis son expérience à travers le Second Projet Urbain du Mali et les projets FAC « Appui au District de Bamako ». La CTAC comprend un effectif de 41 agents.

Sur la base de contrats de prestations, elle assure les missions de :

- maîtrise d'ouvrage déléguée ;
- assistance à la maîtrise d'ouvrage ;
- maîtrise d'œuvre ;
- montage et gestion de projets ;
- suivi et évaluation de projet ;
- audit technique des infrastructures ;
- passation des marchés et gestion des contrats ;
- expertise des infrastructures
- études et formations.

#### LES DOMAINES D'INTERVENTION EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT URBAIN

- > voirie et assainissement ;
- > génie civil et bâtiment;
- > adressage ;
- > topographie
- > équipements marchands ;
- > entretien routier.

### Un partenariat affirmé

Les principaux partenaires de la CTAC sont :

- l'Etat malien à travers les départements ministériels ;
- les Collectivités Territoriales ;
- l'Agence Nationale d'Investissement des Collectivités Territoriales (ANICT) ;
- l'Ordre des Ingénieurs Conseils du Mali ;
- l'Ordre des Architectes du Mali ;
- l'Ordre des Urbanistes
- les Partenaires Techniques et Financiers (PTF) ;
- un réseau important de consultants nationaux confirmés.

### Contact

Centre Commercial, 843 Rue 328 (Ancienne Voirie) BP. 2281

### Quelques réalisations

Tél. (223) 20 22 32 77 / Tél/Fax. (223) 20 22 24 89 - E-mail. ctac@spider.toolnet.org

**En qualité de Maître d'Ouvrage délégué :**

- Construction de 352 salles de classe dans le District de Bamako.
- Construction de 83 logements sociaux en Commune IV du District en partenariat avec l'Association le PACT ARIM 93 de Montreuil en France.

**En qualité de Maître d'œuvre :**

- Travaux de réhabilitation des hôtels de ville de Kayes, Sikasso, Ségou, Mopti et du siège de l'Association des Municipalités du Mali à Bamako.
- Travaux d'entretien des ouvrages, de voirie et assainissement, réhabilitation de bâtiments du District de Bamako, des villes de Kayes, Koulikoro, Ségou et Sikasso.
- Réalisation de réseaux d'égout à faible diamètre dans certains quartiers de la ville de Bamako.

**En qualité d'Assistant au Maître d'Ouvrage :**

- Aménagement de voiries urbaines et collecteurs pluviaux dans le District de Bamako ;
- Construction du Centre Commercial «Les Halles de Bamako » à Sogoniko.
- Reconstruction du Marché Rose de Bamako
- Forages et équipements de puits pour les réfugiés ivoiriens à Zégoua et Loulouni.

**Etudes et formation :**

- Mobilisation des ressources financières issues des équipements marchands des Communes du District de Bamako, Kati, Koulikoro et Koutiala, de 1998 à 2000.
- Sensibilisation et formation des élus et des cadres municipaux dans les domaines de la gestion urbaine et financière en 1999.
- Elaboration de la monographie du District de Bamako et du Guide de Bamako
- Audit organisationnel des 19 Communes urbaines du Mali et du District de Bamako.
- Annuaire des Communes du Mali et Répertoire des rues, places et Equipements Bamako.

**Perspectives**

- Travaux d'entretien des ouvrages de voirie et assainissement : Balayage des voies revêtues et curage des caniveaux.
- Adressage de tous les logements sociaux en cours de réalisation
- Adressage des Communes de Dioro et Dogodouma ainsi que la consolidation de l'adressage de Ouéléssébougou.
- Appui au Recensement Administratif à Caractère Electoral
- Construction de Salles de classes dans le cadre du PAOEFM.
- Maîtrise d'ouvrage déléguée du Projet d'appui en eau potable et de construction d'un réseau de mini-égout et dallage des rues à Magnambougou dans le cadre de la Coopération entre la Mairie du District et le Grand Lyon

## La Direction Régionale de l'Urbanisme et de l'Habitat de Bamako

La Direction Régionale de l'urbanisme et de l'Habitat du District de Bamako représente la Direction Nationale de l'urbanisme et de l'Habitat au niveau du District de Bamako. Sous l'autorité du gouverneur du District, elle est dirigée par le Directeur Régional chargé de coordonner, diriger et contrôler les activités du service. Pour l'essentiel, la Direction Régionale de l'urbanisme et de l'Habitat du District de Bamako assure la mission d'appui conseil auprès des Collectivités du District.

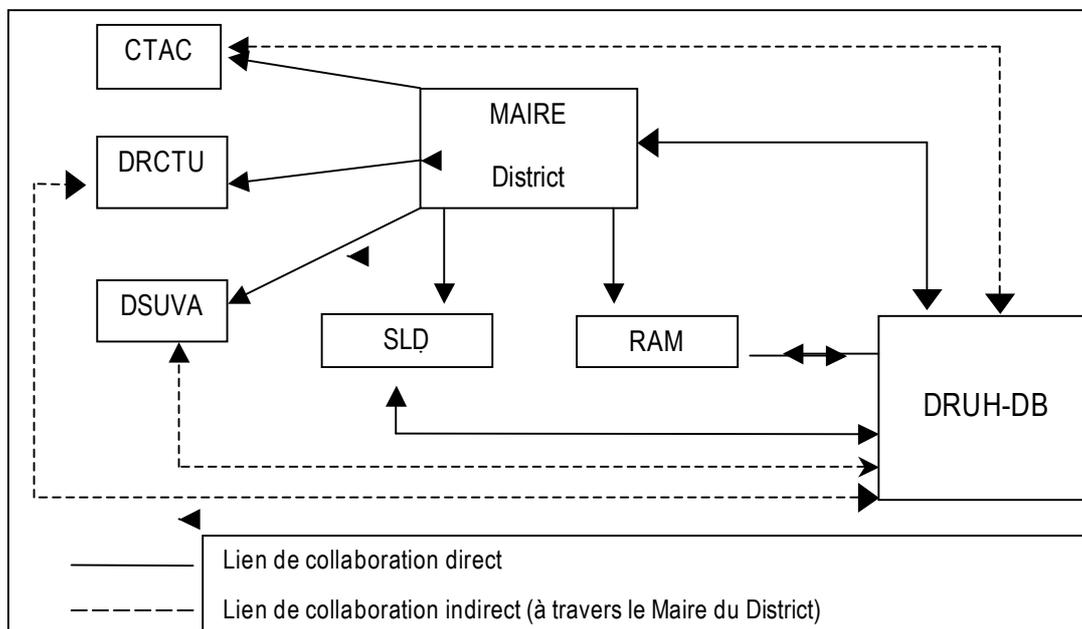
Les compétences techniques et institutionnelles de la DRUH-DB dans le domaine de l'art de faire la ville, lui confère les liens privilégiés qu'elle a avec la Mairie du District. C'est ainsi qu'entre autre la DRUH-DB assure les missions:

- d'appui conseil au Maire du district, en matière d'aménagement urbain, d'architecture et d'ingénierie ;
- de contrôle de la légalité dans le domaine de l'urbanisme et de la construction.

La DRUH entretient des relations de collaboration et de complémentarité avec les services propres de la Mairie du District à savoir :

- **La DSUVA**, la Direction des Services Urbains de Voirie et d'Assainissement :
  - l'identification du choix des sites adéquats pour la réalisation des dépôts et des décharges d'ordures ;
  - l'exécution pratique des ordres de démolition dans le cadre des constructions illicites ;
- **La DRCTU**, la Direction de Régulation de la Circulation des Transports Urbains fait référence aux documents d'urbanisme dans la mission d'organisation et de régulation de la circulation des transports urbains dans le district de Bamako;
- **La CTAC**, la Cellule Technique d'Appui aux Collectivités : Complémentarité avec la DRUH dans les missions de maîtrise d'ouvrage délégué auprès des collectivités pour les travaux de génie civil.
- **Le SLD**, le Service des Logements du District : Complémentarité dans l'instruction des demandes de régularisation des titres de propriété dans les secteurs gérés par le SLD (Fasso Kanou)
- **La RAM**, la Régie Autonome des Marchés : Complémentarité dans l'instruction des demandes de régularisation des titres de propriété dans les secteurs gérés par la RAM (marché de Sogoniko, Marché Dossolo...)

Le Schéma ci-dessous met en évidence les relations de collaboration entre la DRUH, la Mairie du District et les services propres du District.



La Direction Régionale de l'urbanisme et de l'Habitat du District de Bamako comprend deux Divisions :

- la Division Urbanisme ;
- la Division Habitat.

Elle dispose d'un effectif de 102 agents de toutes catégories confondues.

## Missions de la Division Urbanisme

La Division Urbanisme est chargée de :

- mettre en œuvre les politiques en matière d'Urbanisme conformément aux programmes et plans nationaux ;
- promouvoir l'aménagement des parcs et jardins ;
- fournir un appui conseil aux Collectivités territoriales en matière d'aménagement urbain.

## Missions de la Division Habitat

La Division Habitat est chargée de :

- mettre en œuvre les politiques en matière d'architecture, d'ingénierie et de promotion immobilière, conformément aux programmes et plans nationaux ;
- identifier, recenser et sauvegarder le patrimoine architectural régional et local ;
- promouvoir l'architecture locale et traditionnelle sur la base d'une large vulgarisation de technologies alternatives valorisant les matériaux locaux de construction ;
- fournir un appui conseil aux Collectivités Territoriales en matière d'architecture, d'ingénierie et de promotion immobilière ;
- veiller au respect des normes par domaine de spécialité ;
- procéder à la vérification des coûts et des prix dans le bâtiment et les travaux publics ;
- assurer la coordination des activités des différents intervenants dans le secteur de l'urbanisme et de l'habitat ;
- le contrôle de respect de la réglementation en matière d'Urbanisme et de construction.

## L'appui de la DRUH sollicité par les communes

Les aspects sur lesquels la DRUH est la plus sollicité par les communes sont :

- l'examen de diverses plaintes en matière foncière ;
- l'instruction des demandes d'autorisation de construire ;
- la participation aux travaux des commissions chargées des enquêtes urbaines ;
- l'avis technique relatif aux convoitises, aux régularisations de situation foncière et aux demandes de certificat de conformité, d'installation provisoire dans le domaine public ;
- l'instruction des demandes d'autorisation de construire et de lotissement ;
- le contrôle, la supervision ou la réception des travaux de construction
- l'examen de diverses plaintes en matière foncière ;

D'autres activités témoignent de la sollicitation de la DRUH par les collectivités territoriales :

- le suivi des travaux de viabilisation de Banankabougou commercial ;
- le suivi des travaux d'application de la réhabilitation de Kalabambougou ;
- le suivi des travaux de construction de la salle de délibération en chantier dans la cour de la Mairie du district.

Contact

Mairie du District de Bamako, Place de la Liberté - BP. 256

Tél/Fax. (223) 20 22 66 34

## La Direction de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains

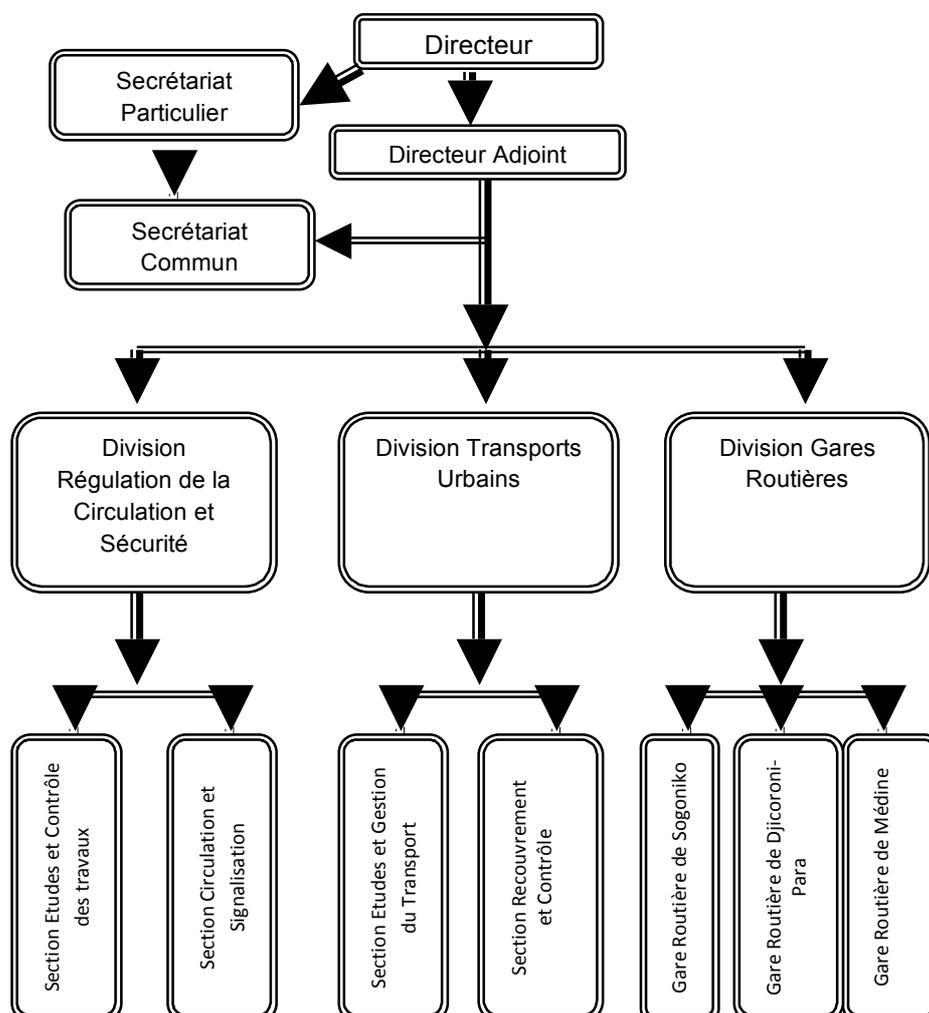
La Direction de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains (DRCTU), a été créée en 2006, en qualité de service de collectivité décentralisée par l'Arrêté N° 037/M-DB du 27 Octobre 2006, Portant Organisation et Fonctionnement des Services de la Mairie du District de Bamako.

La DRCTU comprend une Direction et trois (03) Divisions et un Secrétariat :

- la Division « Régularisation de la Circulation et la Sécurité » ;
- la Division « Transports Urbains » ;
- la Division « Gares Routières ».

La DRCTU compte aujourd'hui quatre-vingt (80) personnes dont sept (07) Fonctionnaires de l'Etat, quarante-quatre (44) Fonctionnaires des Collectivités Territoriales et vingt-neuf (29) Conventionnaires.

### Organigramme



## Ses missions

La Direction de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains (DRCTU) a essentiellement pour mission de concevoir, d'élaborer et de conduire la technique et le programme des transports urbains, de régulation de la circulation et de l'éclairage public dans le district de Bamako. A ce titre, elle est chargée :

- de l'étude de l'établissement du plan de circulation de la ville de Bamako ;
- de l'exécution et le suivi de l'application du plan de circulation ;
- de la coordination et la maîtrise d'œuvre des actions à engager pour améliorer la circulation routière dans le District de Bamako ;
- de l'étude et de la mise en place de la signalisation routière ;
- de l'étude, la coordination et le contrôle des actions en matière d'équipements urbains, de transports collectifs urbains et inter urbains dans le périmètre du District ;
- du suivi de la gestion concertée des ouvrages d'éclairage public ;
- de la gestion des gares routières ;
- de la gestion du domaine public routier ;
- du suivi de l'application de la convention d'éclairage public.

## Les activités de la DRCTU

La DRCU conduit les actions suivantes :

- l'organisation des transports collectifs urbains ;
- la gestion des équipements de transport ;
- la gestion des gares routières ;
- le recouvrement des taxes municipales liées aux activités de transport ;
- la signalisation routière et l'aménagement des dispositifs de sécurité routière ;
- la maintenance et l'entretien des feux tricolores ;
- le suivi de la gérance des parkings ;
- le suivi de la gestion de l'éclairage public

## Les partenaires

- La Direction Nationale des Routes (DNR)
- La Direction Nationale des Transports Terrestres Maritimes et Fluviaux, (DNTTMF)
- AGEROUTE
- AGETIPE
- Agence Nationale de la Sécurité Routière (ANASER)
- Unité Nationale de Coordination du Second Projet Sectoriel des Transports (UNC / PST2)
- Direction Régionale des Routes du District (DRR/ DB)
- Direction Régionale Transports terrestres et Fluviaux du District (DRTTF/DB)
- Le Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR)
- La Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali (CCIM)
- La Direction Régionale de la Police Nationale du District (DR PN/ DB)
- La Compagnie de la circulation Routière (CCR)
- Les Commissariats de Police du District
- Les Brigades de Gendarmerie du District
- EDM- SA
- SOTELMA
- ORANGE
- Les Compagnies de transport urbain dans le District
- Corporations et syndicats de Transport Urbain dans le District ;
- Associations pour la sécurité routière.

Contact

Centre Commercial, 843 Rue 328 (Ancienne Voirie)

Tél/Fax. (223) 20 22 78 17

## La Direction des Services Urbains de Voirie et d'Assainissement

---

Ce service existe depuis les années 1950 sous différentes appellations. D'abord dénommé voirie municipale de Bamako, il devient dans les années 1980, la Direction des services techniques du District (DSTD).

La Direction des Services Urbains de Voirie et Assainissement a pour missions, la conception, la programmation et la coordination des activités d'assainissement et des travaux de voirie du District de Bamako. Ses missions couvrent l'ensemble de la filière des déchets solides et liquides. Elle compte près de 300 agents.

Elle est chargée de la collecte secondaire, à savoir l'enlèvement des ordures des dépôts de transit pour les transférer à la «décharge finale» ou au site de d'élimination.

Les partenaires de la coopération décentralisée de Bamako fournissent des investissements importants et réguliers en matériel et équipement (camions bennes, réalisation de mini égouts...) pour faciliter les actions d'assainissement dans le District de Bamako. Mais malgré ces efforts, la DSUVA souffre d'un sous équipement en bennes à ordures ménagères et en camions bennes.

### Ses missions

- La gestion de la filière des déchets sur le territoire du District,
- La gestion des dépôts de transit,
- Les travaux d'entretien de voirie, des caniveaux, collecteurs, égouts et de tout le système de drainage,
- Les prestations de service public d'évacuation des déchets et de travaux en association avec les exploitants (camions de vidange « Spiros », citerne, engins de terrassement, camions bennes et stations de bitumage),
- L'organisation et le suivi du service de pompes funèbres municipales et privées de la ville,
- L'entretien des espaces verts, des jardins, des parcs et des monuments de la ville,
- Les activités de services municipaux (pavoisement, distribution d'eau potable...),
- La maintenance des matériels et équipements de la Mairie du District et des services rattachés.

### Organisation

La DSUVA dispose notamment d'un bureau des études générales (sous l'autorité du Directeur) et d'un bureau de contrôle de l'assainissement (sous l'autorité du Directeur Adjoint).

Le bureau des études générales est chargé de la planification et de la programmation des actions de la DSUVA, ainsi que de la conduite de toutes les études visant à améliorer les performances et l'efficacité du service dans le domaine de l'assainissement, des travaux de voirie et de la maintenance des matériels et équipements. Le bureau de contrôle de l'assainissement veille à l'exécution correcte des tâches sur le terrain.

La DSUVA comprend 6 divisions :

- Division des Affaires Générales,
- Division de l'Assainissement, elle-même subdivisée en sections territorialisées,
- Division Mécanique pour les engins de terrassement,
- Division des Véhicules Poids Lourds et Poids Légers,
- Division des menuiseries métalliques et bois,
- Division Voie Publique et Bâtiments

Contact

Quartier Zone Industrielle

Tél/Fax. (223) 20 21 24 54

## VII. Eclairages complémentaires

---

## La planification urbaine à Bamako

### Le Schéma Directeur d'Urbanisme du District de Bamako et Environs

#### Les outils de la planification urbaine au Mali

La planification urbaine au Mali repose sur deux outils : le Schéma Directeur d'Urbanisme (SDU) et le plan d'urbanisme sectoriel (PUS). Ces outils ont été institutionnalisés en 1981 dans un document cadre intitulé « Grandes Orientations de la Politique nationale de l'Urbanisme et de l'Habitat dans le cadre de l'Aménagement du Territoire ». Les documents d'urbanisme de référence sont régis par le Décret N°04-607/P-RM du 30 décembre 2004 fixant les modalités de mise en œuvre de la planification urbaine.

- › Le Schéma Directeur d'Urbanisme est un document de planification urbaine de premier degré qui fixe, pour un territoire donné, la vocation première des sols ainsi que les perspectives d'évolution de ce territoire.
- › Le Plan d'Urbanisme Sectoriel est un document de planification urbaine de second degré et dont l'objet est de détailler le contenu du SDU adopté, précisant les règles et servitudes d'occupation des sols.

#### Les premiers outils de la planification urbaine à Bamako : les plans directeurs

Les premières initiatives en faveur d'une tentative de planification urbaine à Bamako reposaient essentiellement sur l'établissement de plans directeurs. **Les démarches de planification apparaissent à partir de 1949** avec un premier plan d'aménagement et d'extension dressé pour la période 1949-1954. Les objectifs essentiels ne sont pas atteints. Face au constat d'une poussée démographique importante, un nouveau plan directeur d'aménagement et d'extension tente d'organiser et maîtriser la croissance urbaine en 1963 : en 1958, Bamako dépassera le seuil des 100 000 habitants. Il bénéficiera d'une révision dès 1968 : entre 1960 et 1966, la population de Bamako enregistrera en effet une augmentation de près de 25%.

#### Du SDAU au SDU de Bamako et Environs

Etape	Date d'adoption	Contexte
Elaboration du 1 <sup>er</sup> Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme à partir de 1979	29 avril 1981	Premières orientations et objectifs nationaux adoptés en 1981 en matière d'urbanisme et d'habitat. Le SDAU devient un des outils privilégiés de la planification urbaine. Le premier réalisé et adopté est celui de Bamako District ; le second interviendra en 1985, sur la région de Sikasso.
1 <sup>ère</sup> révision engagée en 1990	04 septembre 1990	
2 <sup>ème</sup> révision engagée en 1994	26 avril 1995	Le processus de la décentralisation est à l'œuvre : émergence de nouveaux acteurs du développement, de nouveaux besoins
3 <sup>ème</sup> révision engagée en 2004	En attente de validation en Conseil des Ministres	En 2002, le SDAU est remplacé par le Schéma Directeur d'Urbanisme. Sa validité est ramenée de 30 à 20 ans. Il s'agit de la première révision intervenant après les lois de décentralisation de 1996. Elle s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du 3 <sup>ème</sup> Projet Urbain du Mali. Relance des réflexions nationales en faveur de l'aménagement du territoire : un Ministère de l'Aménagement du Territoire est créé.



Regards croisés : l'Agence d'Urbanisme de Lyon

## La planification stratégique vs planification réglementaire

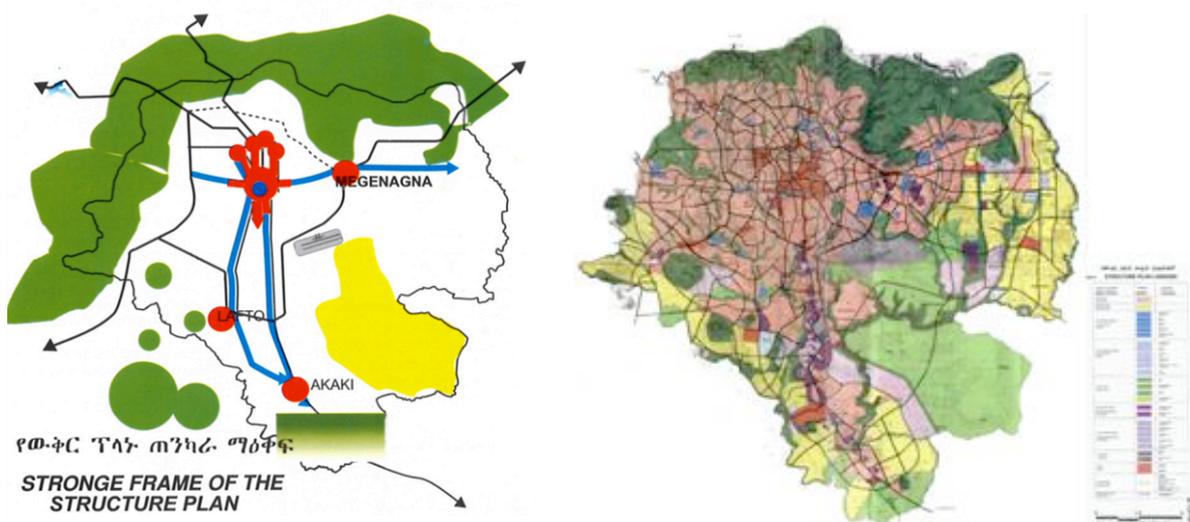
La planification stratégique spatiale diffère de la planification réglementaire – dite traditionnelle- par plusieurs aspects. Quelques propositions résumées ci-après :

**Le premier est dans son élaboration même.** La planification stratégique vise tout d'abord à faire s'entendre plusieurs acteurs publics, privés, et société civile sur une vision prospective partagée et souhaitée d'un territoire. Elle s'affranchit ainsi d'un simple cadre public circonscrit aux limites administratives du territoire. Il y a dans le schéma stratégique une volonté intégratrice et partenariale des collectivités que le plan général de destination des sols seul ne permet pas.

**Le second est dans son application.** La vertu de la planification stratégique est d'être capable au travers d'un schéma dit évolutif de pouvoir renégocier certains choix d'aménagement en fonction de la conjoncture. La période récente notamment montre qu'il est impossible de dire ce dont un territoire a besoin de manière précise à l'horizon de 10 ans (même parfois moins). Il est donc périlleux de figer la règle. En revanche, cette planification se montre intangible sur certains sujets (grandes infrastructures, zones naturelles protégées, sites stratégiques), qui peuvent être ainsi traduits sous la forme d'un schéma de structure, lisible et partagé par tous. Enfin, elle prend en compte dès son élaboration les moyens disponibles pour la mettre en œuvre.

**Le troisième est dans la nature des champs traités.** Une planification réglementaire visant à traiter tous les sujets sur tous les territoires est presque sûre de n'être jamais mise en œuvre. En revanche, lorsque les sujets sont priorisés en fonction de leurs degrés d'importance, que les échelles de territoires sont également identifiées, que les acteurs agissent selon un principe de subsidiarité, la collectivité peut s'assurer d'une mise en œuvre efficiente de son document de planification. Une priorité spatiale peut par exemple être donnée aux sites de développement stratégiques ayant un effet de levier maximum sur les investissements publics et privés.

**Enfin la nature des documents est également différente.** Bien souvent l'énoncé stratégique est plus synthétique et peut-être rendu plus communicable (recours à la carte, aux schémas et peu de texte). Les documents de planification réglementaire étant généralement volumineux, très rédigés, peu illustrés et finalement assez peu diffusables voire « indigestes ».



Légende : Les documents de planification de la ville d'Addis Abeba (1.Schéma stratégique dit de structure 2.Plan de destination général des Sols) / crédit : ORAMMP avec l'appui de l'Agence d'Urbanisme de Lyon)

## Capitalisation

# La gouvernance urbaine à Bamako

## La gouvernance urbaine au cœur des débats

L'étude sur la gouvernance urbaine à Bamako, commanditée par l'ISTED s'inscrit dans le cadre des activités financées par le Fond de Solidarité Prioritaire (FSP) « Appui à la gouvernance locale dans la zone de solidarité prioritaire » qui se met en œuvre sur la période 2007—2010. Ce FSP mobilisateur a pour objectif principal de conforter la gouvernance et le développement local en Afrique, et sa composante 3.1 s'intéresse à la gouvernance urbaine. En plus de la capitale malienne deux autres villes importantes africaines ont été concernées par ce FSP. : Douala et Addis Abebba.

La question du gouvernement des villes est aujourd'hui sur l'agenda international, les maires sont aujourd'hui reconnus par les institutions internationales et les bailleurs de fonds comme des acteurs incontournables du développement économique, social des pays en développement. Par gouvernance il faut entendre : « relier les principaux acteurs autour du niveau de décision politique, en définissant un cadre qui donne du sens à l'action urbaine » (G. Cavalier, 1999). Une des hypothèses de travail est que la combinaison de l'approche technique et de l'approche politique autour de quelques thèmes, en apportant un éclairage sur leur complémentarité est intéressante pour donner du sens à la gouvernance.

L'objectif global de l'étude sur le cas de Bamako est d'analyser au travers de projets urbains et de documents d'études choisis (période 2000- 2009) les modes de gouvernance urbaine suivant les différentes échelles de territoire de l'agglomération de la capitale malienne.

## Le triptyque « acteurs, territoire et gouvernance »

L'étude a été menée selon trois entrées majeures déclinées sous le triptyque : Acteurs, Territoire et gouvernance.

Amorcer l'étude de la problématique du développement urbain au travers du triptyque Acteurs/Territoire/Gouvernance relève d'un choix pertinent pour mieux comprendre les processus et les dynamiques qui s'opèrent dans les villes et métropoles du monde. Privilégier ces trois entrées suppose qu'aucun des termes ne peut être envisagé l'un sans l'autre. Ils sont, par ailleurs, de plus en plus au centre des préoccupations des décideurs et des scientifiques.

L'analyse est abordée par la question des « *acteurs, ces oubliés du territoire* » car la dimension spatiale de la société ne peut s'analyser que dans et par l'action territoriale, et inversement, on pourra dire qu'actions et territoires ne peuvent se comprendre que dans la dimension sociale de l'espace. Ce dernier est mis en mouvement par les actions concrètes des individus qui sont prépondérantes pour lire, comprendre et expliquer l'organisation, la différenciation et l'irréductible hétérogénéité de l'espace.

**Les acteurs**, ou agents humains sont dotés de compétences, c'est à dire de marges de manœuvres réelles, mais sont, dans le même temps, pris dans des contextes sociaux dont ils ne maîtrisent pas tous les tenants et les aboutissants. Ces pratiques et stratégies autodéterminées et socialement contraintes des différents acteurs sont mieux perçues en tenant en compte de leur capacité de réflexivité, de leur compétence (« *les acteurs sont capables de comprendre ce qu'ils font, pendant qu'ils le font...et sont capables de l'exprimer, du moins sur le mode discursif* »), de leur motivation. A ces conditions de l'action, il faut ajouter les actions involontaires ou non intentionnelles (les effets pervers) et le pouvoir lié à l'action de manière structurelle.

**La deuxième notion de notre triptyque est celle de territoire**, qui est un concept hégémonique, polysémique, multi-scalaire, à la fois matériel et idéal, souvent tentaculaire et contesté. Notre approche envisage le territoire comme une médiation entre un individu (l'acteur), une communauté (la société) et un espace délimité, réel ou symbolique. Elle intègre parfaitement la grille de lecture territoire/territorialité/territorialisation.

**La question de la gouvernance urbaine** repose sur l'idée que gouverner consister à coordonner une multitude d'acteurs, de groupes sociaux, d'institutions pour atteindre des objectifs spécifiques discutés et définis collectivement dans des environnements fragmentés incertains (Stébé, Marchal, 2007 :70). Dans cette perspective, la question de la « bonne » ou de la « mauvaise » gouvernance n'a pas de sens. Par conséquent, la gouvernance territoriale doit permettre, en plus de la mise en œuvre de cadres de concertation, de transformer et d'améliorer les politiques publiques, les rapports sociaux et la démocratie.

## Principales conclusions de l'étude

**Des acteurs de la gouvernance urbaine**, l'étude révèle que la question de la maîtrise d'ouvrage par les différentes communes du district a un log chemin à parcourir :

- La maîtrise d'ouvrage du développement urbain relève de droit des collectivités territoriales mais dans les faits celles-ci l'exercent rarement ;
- Une multiplicité d'acteurs mais l'absence d'un acteur fort à l'échelle de l'agglomération ;
- La prégnance de l'Etat dans la maîtrise d'ouvrage à travers ses services centraux et déconcentrés.

**Du territoire de la gouvernance urbaine**, on note une absence d'une réelle vision globale et spatialisée du développement urbain à l'échelle de l'agglomération :

- Une territorialisation des actions de développement au niveau local qui permet un renforcement des capacités mais une appropriation limitée par la société civile;
- La question de la Ville et de son devenir ne s'impose pas comme une évidence;
- Les outils de la planification restent largement méconnus et inefficients.

**Enfin, sur la gouvernance urbaine** la domination de l'approche sectorielle induit une mauvaise circulation de l'information et entrave l'expression d'une vision malienne globale du développement urbain:

- La sectorisation par politiques publiques et leur planification dans le temps et l'espace; souffre du manque de coordination des actions et de concertation inter secteurs;
- La sectorisation par projets crée des cellules ad hoc ou des missions « débureaucratées » maîtres d'ouvrage éphémères, permettant peu l'appropriation par l'administration pérenne;
- Une vision globale existe au niveau de l'expertise malienne mais celle-ci est peu sollicitée et dépendante des bailleurs.

**En termes de perspectives**, l'étude propose de:

- La nécessité de faire du lobbying plaidoyer en faveur de l'investissement sur la ville
- Développer l'assistance à maîtrise d'ouvrage auprès des collectivités territoriales;
- Reprendre politiquement le projet d'une agence territoriale pour l'agglomération;
- Recentrer la démarche d'élaboration des SDU autour du District;
- Simplifier la démarche « Schéma » et l'articuler avec les autres outils de planification, type PDESC;
- Développer des centres de formations sur les questions urbaines : centres de ressources d'accès à l'information et de développement de l'appui conseil et de la recherche.

---

### GOUVERNANCE URBAINE ET PLANIFICATION STRATEGIQUE

---

Sous la supervision du pôle de la réforme de l'Etat et de la Gouvernance Territoriale (MAEE), les études de cas ont été confiées à l'ISTED. Pour Bamako, l'étude a été réalisée conjointement par DELTA C et l'ESIAU en 2009.

L'étude complète sera prochainement téléchargeable sur le site internet de l'ISTED.

---