

NÉGOCIER LA CIRCULATION DANS LA VILLE DE BAMAKO (MALI): LE CAS DES TRICYCLES

Issa FOFANA

Géographe, Enseignant-Chercheur

Université des Sciences Sociales et de gestion de Bamako (USSGB)

Chercheur à Point Sud (Centre de Recherche sur le Savoir local) à Bamako-Mali)

Selinkegny1@gmail.com

Issa TOGOLA

Géographe des transports

Chercheur à Point Sud (Centre de Recherche sur le Savoir local) à Bamako

Itogola12@yahoo.fr

RÉSUMÉ

Les tricycles se sont vite imposés dans le paysage du transport urbain bamakois. Ils transportent les passagers et les marchandises circulent sur les lignes où les SOTRAMA circulent peu assurant ainsi la connexion entre les quartiers limitrophes et les lignes desservies par les SOTRAMA. L'article examine le problème de réglementation des tricycles dans le District de Bamako. L'évolution rapide des tricycles pose un problème de réglementation aux autorités. Ce travail s'appuie sur des matériaux d'enquête qualitative à Bamako dont les données ont été collectées auprès des autorités locales, des services techniques, des conducteurs de tricycles, des usagers, des syndicats, et les promoteurs c'est-à-dire les propriétaires qui donnent en location les tricycles. Au total, quarante personnes ont été interrogées à l'aide d'un guide d'entretiens semi-directifs. Les résultats montrent qu'avec l'absence d'un texte légal dans le code de la route concernant les tricycles, les conducteurs de ce moyen de transport s'arrangent à exercer leur activité. La mairie du District, en attendant l'élaboration d'un texte légal, interdit la circulation des tricycles sur certains axes dans la ville. Cette décision ne semble pas arranger les conducteurs des tricycles. Elle impacte sur le gain de ces derniers. Avant l'adoption d'un texte légal, les acteurs essayent de se maintenir malgré de nombreuses tracasseries tout en se critiquant.

Mots clés : Tricycle, Transport, Règlementation, Circulation, Bamako.

ABSTRACT

Tricycles have quickly become an integral part of the urban transport landscape in Bamako. They carry passengers and goods on the lines where the SOTRAMAs do not travel much, thus ensuring the connection between the neighboring districts and the lines served by the SOTRAMAs. The article examines the problem of regulation of tricycles in the District of Bamako. The fast evolution of the tricycles poses a problem of regulation to the authorities. This article is based on qualitative survey material in Bamako, with data collected from local authorities, technical services, tricycle drivers, users, unions, and promoters (i.e., owners who rent out tricycles). A total of 40 people were interviewed through semi-structured interviews.

The results show that with the absence of a legal text in the Highway Code concerning tricycles, the drivers of this means of transport manage to exercise their activity. The authorities of Bamako while waiting for the development of a legal text prohibits the circulation of tricycles on certain axes in the city. This decision does not seem to settle the drivers of the tricycles. It impacts on their gain. Before the adoption of a legal text, the actors try to maintain themselves despite many harassment while sometimes criticizing each other.

Key Words: Tricycle, Transport, Regulation, Traffic, Bamako.

INTRODUCTION

En Afrique, le phénomène de tricycles date de plusieurs décennies. C'est dans les années 1970 que l'on situe l'apparition des tricycles dans le transport urbain et interurbain ou rural au Nigéria (J. Doherty, V. Bamba et I. Kassi-Djodjo, 2021 ; O. K. Oyesiku, 2001). L'émergence des tricycles dans la majorité des pays en Afrique subsaharienne est due essentiellement à plusieurs facteurs, dont la flexibilité du prix, du parcours et l'accessibilité à des zones enclavées (X. Godard, 2002).

Les villes d'Afrique subsaharienne connaissent une croissance accélérée (P. Vennetier, 1991). La croissance démographique des aires urbaines est la plus élevée au monde (5%) et, ce malgré le ralentissement des migrations d'origines rurales et l'amorce de la transition démographique (L. Diaz Olvera, D. Plat et P. Pochet, 2007). Ce rapide accroissement a profondément marqué la production de l'espace urbain. Elle repose sur la densification des zones centrales et surtout le développement des périphéries d'habitat « spontané » avec un déficit d'infrastructures et de services de base. Cette production de la ville « par le bas » crée un désordre dans de nombreux secteurs urbains (E. Le bris, 1991).

La dérégulation a favorisé l'émergence d'une offre de transport majoritairement informel. Le réseau routier à Bamako est peu développé et dégradé. Les grands axes et quelques voies adjacentes canalisent la circulation vers le centre-ville où se concentrent les fonctions tertiaires. Le centre urbain est relativement mieux structuré et mieux desservi en transport en commun que les quartiers périphériques. En effet, les minibus appelé « SOTRAMA », principal mode de transport en commun du paysage assurent la desserte des quartiers du centre-ville.

À Bamako, les tricycles ont été introduits grâce à l'initiative de l'Agence Nationale pour l'Emploi (ANPE) en 2006. Ce nouveau mode de transport fut dédié uniquement à l'espace périurbain spécifiquement celui de Bamako dans le cadre de la lutte contre le chômage. En peu de temps, ces tricycles sont utilisés comme de moyens de déplacement. Ils contiennent de 6 et 12 personnes sur des routes de courtes distances. Les tricycles bénéficient d'une demande sociale importante et jouent un rôle indéniable dans le déplacement des populations de Bamako sur les lignes abandonnées par les SOTRAMA et les taxis.

Malgré cela, les conducteurs de tricycles organisés en syndicat pour peser dans les décisions de circulation sont confrontés à la résistance des autres syndicats de transport. En plus, les difficultés d'ordre institutionnel assignent leur activité dans le temps et l'espace à Bamako. Comment se déroule la réglementation des tricycles dans l'espace urbain de Bamako ? Quelles sont les contraintes liées à cette réglementation ?

1. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

Les données collectées dans ce travail sont issues d'une enquête qualitative réalisée entre le mois de janvier et novembre 2018 à Bamako. Au total une quarantaine de personnes ont été interrogées à l'aide d'un guide d'entretien. Les acteurs interrogés sont : les conducteurs de tricycles, les usagers, les agents de la mairie du District de Bamako et de l'Agence Nationale pour la promotion de l'Emploi (ANPE¹) et les promoteurs c'est-à-dire les propriétaires qui donnent en location les tricycles.

¹ L'ANPE est créée en 2001. Elle a pour mission de contribuer à la mise en œuvre de la Politique Nationale de l'Emploi.

Les entretiens semi directifs ont été réalisés dans les gares de stationnement des tricycles, les bureaux des agents de la Direction de la régulation de la circulation et des transports urbains (DRCTU)², et parfois à domicile de ceux qui nous donnaient rendez-vous chez eux. En plus, l'observation des interactions entre ces acteurs a occupé une place centrale dans la collecte des données. Aussi, nous avons fait recours aux contenus des presses quotidiennes comme l'Essor, le Républicain, l'Indépendant, le Flambeau, etc. ont fait l'objet d'analyse. Ce choix s'explique par le fait que de nombreux articles des journaux quotidiens traitent des questions de transport urbain raison pour laquelle ils occupent une place importante dans la recension des écrits sur cette question. Dans ce travail, nous nous sommes intéressés à la réglementation des tricycles à la périphérie et dans l'espace urbain de Bamako.

2. RÉSULTAT

La diversité des modes de transport public est réelle dans la ville de Bamako. La problématique de la réglementation de ce secteur comporte de nombreuses facettes et concerne des acteurs multiples. Les résultats de cette étude montrent la complexité de la réglementation des tricycles.

1.1. RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION DES TRICYCLES AU MALI

La réglementation est l'action de régler. Elle désigne l'ensemble des règles, de droits et de devoirs fixées par les pouvoirs publics afin d'assurer leur fonctionnement efficace. Plusieurs acteurs interviennent dans la réglementation des tricycles à Bamako. Ils sont entre autres les services centraux : la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux, la Direction Nationale des Routes (DNR). En plus de ces deux directions, il existe des organes consultatifs, qui sont le Comité National de Sécurité Routière (CNSR), la Commission Technique de Retrait de Permis et autorisations de conduire, la Commission Professionnelle de la Circulation Routière. Les autres acteurs comme le comité des compagnies d'assurance du Mali, les auto-écoles et la société civile.

1.2. LE RÔLE DES POUVOIRS PUBLICS

L'augmentation du nombre des tricycles dans les villes maliennes pose un problème de réglementation. La situation actuelle des tricycles résulte de l'absence de réglementation relative aux conditions de travail dans les transports routiers, notamment les temps de conduite et de repos, le faible niveau de formation des candidats à l'examen du permis de conduire. Le rôle des pouvoirs publics est déterminant dans la réglementation du transport particulièrement celui du secteur des tricycles. Les pouvoirs publics définissent les conditions d'accès à la profession et ils sont les premiers à poser les bases d'une réglementation.

Quand l'État a amené les tricycles (environ 120 dont 70 pour Pélégana dans la ville de Ségou et 50 pour Bamako) en 2006, dans le but de promouvoir l'emploi des jeunes, quatre critères prévalaient l'octroi de cet engin. En premier lieu, l'octroi d'un tricycle était conditionné à la capacité de le conduire. Le second critère était relatif à la possession d'un permis de conduire de niveau « poids léger ». Le troisième critère se référait à l'indication d'une ligne décrite dans la demande à laquelle est effectué le transport. Enfin, le quatrième concernait cette ligne, qui devrait être obligatoirement en dehors de l'espace urbain de Bamako.

La régulation du transport urbain pose un problème crucial à Bamako. C'est pourquoi, l'Union Nationale des Chauffeurs et Transporteurs de Taxi du Mali (UNACTTM) vise à améliorer les conditions de travail des taximen. L'UNACTTM souhaite la collaboration avec les autorités pour adapter ou modifier les lois et règlements et de fournir les outils nécessaires dans leur application. La mairie du District s'occupe de l'octroi de la vignette pour l'usage de la voirie par les tricycles. Selon un conducteur de tricycle : « Le prix de la vignette varie selon la capacité du tricycle. Au début, le prix de la vignette était 12 000 FCFA » (Entretien réalisé le 24 mai 2018 à Missabougou). Les syndicats de SOTRAMA se sont plaints auprès des autorités. Pour eux, les tricycles font la même activité qu'eux et pourtant ils payent moins chers.

² La DRCTU a pour mission : la conception, l'élaboration et la conduite des techniques et des programmes des transports urbains.

Après les conducteurs des tricycles, l'État décida d'augmenter le prix de la vignette selon la capacité et l'ancienneté de l'engin. Ainsi, une mototaxi neuve de 12 places pour les passagers est 98 000 FCFA contre 43 000 F CFA après trois ans de service. Les engins d'une capacité de 10 passagers payent 63 000 FCFA. Ce prix baisse à 30 000 FCFA après trois ans de service.

La mairie du District joue un grand rôle dans la réglementation du transport urbain. Les services techniques ont aussi un rôle important dans la régulation du transport. C'est ainsi qu'elle travaille en étroite collaboration avec les ministères de transport et de finance. Selon un agent de la DRCTU, évoque deux types de transport existant dans la ville de Bamako. D'après cet agent, l'un est plutôt collectif, qui concerne le transport des usagers et l'autre porte sur les marchandises. Il disait que :

Les tricycles assurent le transport dans les quartiers périphériques. La mairie du District a pris un arrêté avec la prolifération des tricycles pour organiser le secteur. Cela n'a pas plu au syndicat des tricycles. Cet arrêté fixe les horaires de traverser le pont. Des taxes administratives sont demandées par le ministère de transport et des infrastructures et la mairie du District de Bamako. Les frais de stationnement conformément aux règles du ministère de finance de transport n'ont pas été fixés. La carte de transport n'a pas encore été délivrée » (Entretien réalisé le 5 mars 2018).

Pour le secrétaire général adjoint de la section nationale du syndicat des tricycles souligne « *Nous ne sommes jamais contre la réglementation. Nous voulons une réglementation bénéfique, transparente et équitable. Nous invitons les autorités à prendre conscience de notre avenir* » (Entretien réalisé le 17 février 2018 à Kalaban-Coro).

La mairie du District est responsable de l'organisation de la circulation à l'intérieur de la ville de Bamako. Elle se fait appuyée par la Compagnie de la Circulation Routière (CCR) pour le respect des règles par les usagers. La mairie prend des mesures pour maintenir la fluidité de la circulation.

1.3. LE RÔLE DU SYNDICAT DANS LA RÉGLEMENTATION DES TRICYCLES

Le syndicat des tricycles fut créé en 2009. Il est devenu l'interlocuteur pour l'amélioration des conditions de travail des motos taximen. Il décide de la création de nouvelles lignes et organise des formations des syndiqués. Le président du syndicat des conducteurs des tricycles de Bamako disait que :

Nous ne cesserons jamais de remercier l'Agence Nationale pour la sécurité routière (ANASER³) pour cette formation qu'elle offre à plus de 100 conducteurs motos tricycles. Nous sommes conscients que cette formation contribuera sans doute au changement de comportement des conducteurs de motos tricycles (S. K. Koné, 2016).

C'est à travers les négociations que le syndicat a pu obtenir de la part du ministère de l'emploi et de la formation professionnelle un accord de formations de cent conducteurs de tricycles chaque année. Dans cet ordre d'idée, l'ANASER forme aussi chaque année les conducteurs des tricycles. Le syndicat demande à chaque membre de respecter les mesures prises. Il s'agit de l'interdiction de la surcharge, le transport mixte, l'obligation de mettre des phares de gabarit pour indiquer aux autres usagers de la voirie pendant la nuit que l'engin qui arrive est une moto taxi. Ces règles intérieures mises en place sont peu suivies par certains syndiqués.

La photo 1 ci-dessous montre un jeune homme âgé de 14 ans. C'est un chauffeur de tricycle à Sénou non loin du Terminus (*Loisir da*⁴) de SOTRAMA. Ces tricycles assurent le transport collectif entre le marché et

³ L'ANASER a été créée par ordonnance n°09-003/PRM du 9 février 2009. C'est l'organisme directeur de la sécurité routière. Elle a pour mission de promouvoir et renforcer la sécurité routière et contribuer à l'amélioration des conditions d'exploitation des voies routières.

⁴ C'est le nom d'un espace culturel non loin du terminus à Sénou.

les autres secteurs comme Senou-Hèrèmakono et Plateau. Ces pratiques constituent une forme d'adaptation à la situation actuelle du transport.

Photo 1 : Chargement d'un tricycle



I Togola, 20 novembre 2018

Le syndicat a son siège au niveau de la gare des tricycles qui est généralement spontanée. La gare se trouve le plus souvent sur la voirie. Son organisation relève du syndicat. Selon le chef du syndicat de la ligne Niamakoro - Faladié, « Au sein de notre gare, les moins de 18 ans ne conduisent pas les tricycles. Chaque conducteur de notre gare paye 500 FCFA pour gérer les problèmes quotidiens des syndiqués » (Entretien réalisé le 11 février 2018 à Faladié). La photo 2 ci-dessous montre un adolescent conducteur de tricycles.

Photo 2 : Un jeune conducteur de tricycle à Faladié



Source : I Togola, 15 novembre 2018

Un chauffeur de tricycle attendant le chargement de son véhicule. Si le syndicat sur l'axe Niamakoro Faladié arrive à interdire la conduite de tricycle par les mineurs et les adolescents, tel n'est pas le cas à Sénou.

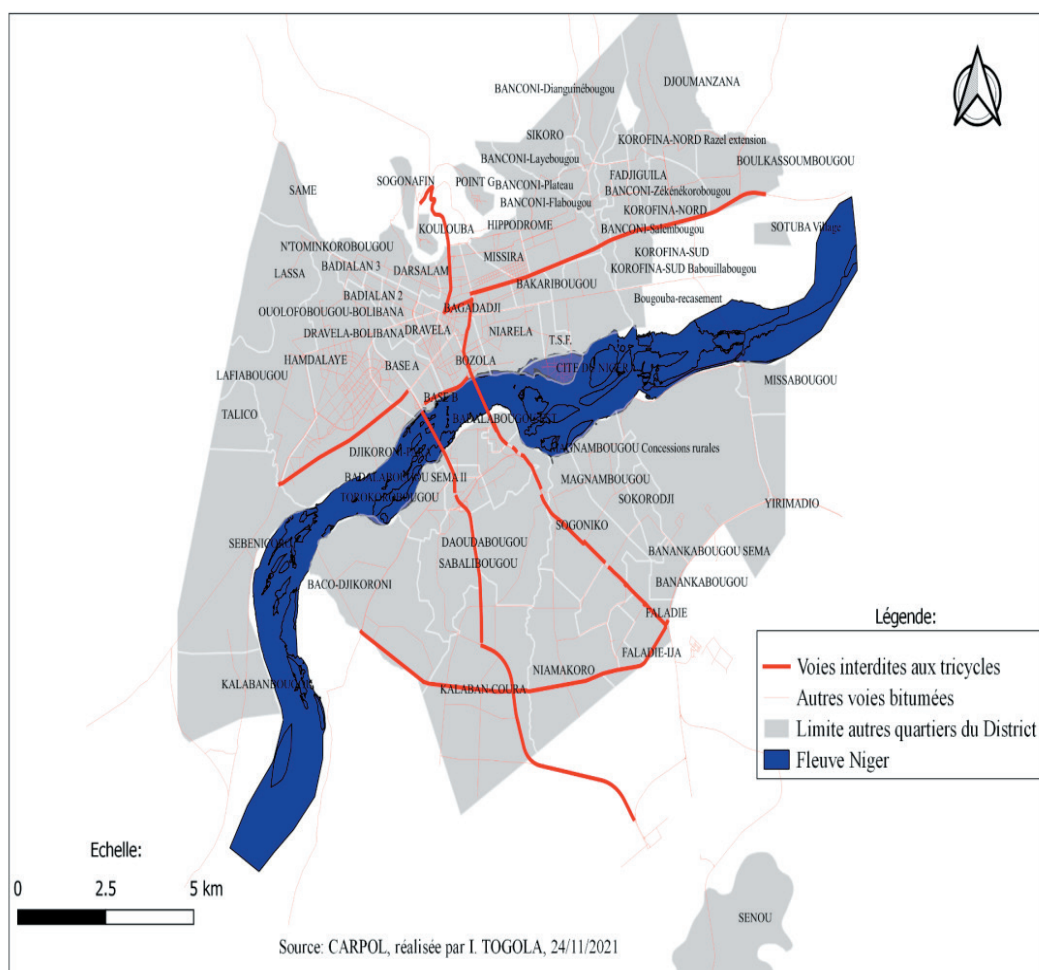
1.4. LES TRICYCLES À L'ÉPREUVE DE LA RÉGLEMENTATION À BAMAKO

Le secteur des tricycles est partiellement réglementé. Au début du projet de l'ANPE, l'État détermine les conditions d'attribution des motos affectées au transport public des personnes. Il est important d'avoir un permis de conduire de poids léger, déterminer une ligne en dehors de l'espace urbain de Bamako pour conduire un tricycle. En outre, certains axes dans la ville sont utilisés par les tricycles parce que les SOTRAMA sont absents. Pour le secrétaire à l'organisation du syndicat national des tricycles, « Les tricycles circulaient à la périphérie de 2008 à 2010. En 2011, la situation a échappé au contrôle des syndicats. Des commerçants ont payé des tricycles pour les donner à des particuliers qui ne se conforment pas aux règles établies par l'État » (Entretien réalisé le 17 février 2018 à Kalaban-Coro).

L'arrêté n°041/M-DB de la mairie du District de Bamako datant de 2015 portant réglementation de la circulation des tricycles dans le District de Bamako fait l'objet de vive contestation de la part des conducteurs de ces engins. Il a été décidé d'interdire la circulation aux tricycles sur le pont des Martyrs. Ils sont autorisés de 10 heures à 15 heures sur le pont Fahd.

Quant au pont de l'Amitié Sino -Malienne, les tricycles circulent de 6 heures à 19 heures. Certaines voies publiques sont interdites à la circulation des tricycles dont la route nationale (RN) 27 (route de Koulikoro), la RN 5 (route de Sébénikoro), l'Avenue de l'Indépendance, la route de Koulouba, l'Avenue de l'OUA (route de Faladié), l'Avenue de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) (Route de l'Aéroport), la voie des 30 mètres de (Tour de l'Afrique-Ancien poste de contrôle de Kalaban-Coro) (article 4 de l'arrêté, 2015). En plus de 19 h 30 à 6 h, la circulation des tricycles est interdite sur les voies revêtues. La carte montre les voies interdites à la circulation des tricycles à Bamako.

Carte : Voies publiques interdites à la circulation des tricycles à Bamako.



Les raisons avancées par les autorités se résument aux surcharges, les chargements hors gabarits mais aussi au transport mixte (bagages et passagers). Cependant, les conducteurs des tricycles se plaignent du comportement des agents de la police. Selon un conducteur de tricycle, c'est en 2012 que nous avons commencé à rencontrer des difficultés. Après le coup d'État, ils prenaient les Katakotani pour les amener dans la cour. Les policiers nous arrêtaient et nous amenaient au Groupement mobile de sécurité (GMS). Ils vous demandent la vignette et l'assurance⁵ plus 15.000 FCFA sans reçu. » (Entretien réalisé le 3 février 2018 au carrefour des jeunes). La photo ci-dessous montre un tricycle transportant un bagage hors gabarit.

Photo 3 : Transport de bagage par un tricycle



Source : I Fofana, 17 septembre 2018.

La photo 3 illustre un tricycle transportant un bagage hors normes, sans précautions nécessaires. Le bagage n'est pas attaché et déborde les limites du tricycle.

2. DISCUSSION

La discussion aborde deux points. Le premier point porte sur la situation conflictuelle entre les normes administratives et pratiques dans la circulation. Le second traite le lien entre la crise de transport et la crise urbaine.

2.1. CADRE NORMATIF DANS LE TRANSPORT

À l'instar des autres secteurs de la vie socio-économique, l'organisation du transport nécessite de fixer des normes sociales (normes de comportements), économiques de la circulation du transport (paiement des taxes, des impôts). Le transport collectif à partir des tricycles est qualifié d'artisanal voire d'illégal évoluant en marge des autres modes de transport. Selon les propos de certains interlocuteurs, les tricycles exercent une concurrence déloyale à côté des autres moyens de transport, particulièrement les SOTRAMA. Il ressort des propos des interlocuteurs les critiques de la part des services publics et des conducteurs des SOTRAMA et la satisfaction des passagers des services rendus par les tricycles. Le président du syndicat des conducteurs des tricycles à Faladié illustre cela en ces termes :

Nous avons fait une demande d'intégration adressée au syndicat des SOTRAMA à Médina-Coura. Certains d'entre eux ne nous font pas confiance. D'autres pensent qu'il

⁵ L'assurance coûte 35.000FCFA.

est possible de travailler ensemble à condition que nous restions sur les axes (lignes) où les SOTRAMA ne fréquentent pas. Partout où vous voyez circuler les *motonis* (tricycles), les SOTRAMA sont peu nombreux. (Entretien réalisé le 11 février 2018 à Faladié).

Les tricycles répondent à un besoin de mobilité de la population ce qui expliquerait la particularité des initiatives de mise en place des projets de transport artisanal. Certes, l'initiative est venue d'un service public, mais les promoteurs privés semblent prendre le dessus sur l'État bien que le secteur soit qualifié d'informel. Pour les auteurs comme R. Cervero (2000) et A. Gauthier A. & A. Weinstock A., 2010, le « paratransit » opère dans un contexte de « laissez-faire », où les autorités responsables proposent un environnement de réglementation très souple ou de déréglementation totale. R. Behrens, D. McCormick et D. Mfinanga (2012), qui ont étudié les villes de l'Afrique Sub-Saharienne, expliquent aussi que les services de « paratransit » ont commencé comme des services non réglementés et informels.

En effet, les formes de réglementation dans ce contexte sont : la réglementation sur les conduites des conducteurs des tricycles (quels comportements sont prohibés, quelle est la somme à payer pour les vignettes, quelle est la nature de l'offre) ; la réglementation sur la structure (qui sont censés conduire les tricycles, quelles sont les conditions de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique et de la mise en circulation des véhicules). Toutes ces formes de réglementation conduisent à l'aspect normatif du secteur de transport. Les normes établies relatives aux codes de la route ne prennent pas en compte la circulation des tricycles. Par exemple, la carte de transport pour les tricycles n'est pas encore disponible.

Contrairement aux différentes normes, les acteurs du secteur de transport des tricycles ont institué une autre norme qu'est la norme pratique. Elle consiste à négocier au moment du contrôle policier. La photo 4 montre un tricycle chargé à la gare.

Photo 4 : Départ d'un tricycle à Sénou



Source : I Togola, 20 Novembre 2018

Un cas de surcharge d'un tricycle entre l'arrêt de SOTRAMA au niveau du marché à Sénou dans la Commune VI au sud de Bamako et le secteur de Hèrèmakono voire Plateau dans le même quartier.

Il est à souligner que la législation en vigueur ne mentionne pas spécifiquement le cas des tricycles. Une loi pour la réglementation des tricycles est en cours d'élaboration incluant le code de la route au Mali. De la même manière, le Burkina Faso, en 2013, avait demandé une visite technique aux tricycles. Or, il s'est avéré qu'au niveau du centre de contrôle des véhicules automobiles (CCVA), aucune disposition n'avait « été prise pour la visite technique de ces véhicules » (N. Ye, 2013). Ils exercent leurs activités avant la mise

à la disposition de la carte de transport. Tout ceci explique un retard dans la fixation des valeurs et normes réglementaires par les autorités afin de mieux structurer ce secteur.

Au Mali, la loi⁶ régissant la circulation routière dans son article 12 stipule que : « Toute personne morale ou physique agréée pour l'exercice de la profession de transporteur routier est tenue d'avoir une carte professionnelle en vue de son identification auprès des services de contrôle et des partenaires. » Cette identification constitue un problème dans la mesure où tous les transporteurs ne disposent pas de carte professionnelle.

2.2. CRISE URBAINE DANS LE TRANSPORT URBAIN

La crise de réglementation des tricycles résulte de la crise urbaine par le fait que la croissance démographique entraîne une croissance urbaine rapide et une demande croissante des besoins de transport. À cela, se conjugue l'augmentation du nombre des moyens de déplacement ce qui entraîne un grand besoin en infrastructures. Malheureusement, les moyens financiers pour la réalisation de ces infrastructures sont limités dans beaucoup de pays africains. À Bamako comme dans les autres villes africaines, la congestion de la circulation et l'inefficience des moyens de transport sont des caractéristiques fondamentales de celles-ci. La nature de cette crise de transport urbain varie d'un pays à un autre en fonction du pouvoir économique, du niveau de développement et du choix politique.

Au Cameroun particulièrement dans les villes de Tombel et Douala, l'activité des tricycles a fait l'objet d'une réglementation dans la moitié des années 1990. Selon cette réglementation, les conducteurs devraient être âgés de plus de 18 ans, posséder un permis de conduire spéciale et une assurance, être enregistrés auprès de l'autorité locale et peindre leur véhicule en jaune afin d'être facilement identifiable (A. B. A. Mbarga, 2010 ; L. Nkede Njie, 2012). Pour A. Guézéré (2013), le secteur des tricycles est partiellement réglementé à Lomé. Si l'achat de la carte grise et le port du casque sont effectifs, l'application de certaines règles est mitigée : une seule personne transportée par engin, achat d'une police d'assurance à responsabilité civile et personne transporté...

Les villes de Bangkok, Djakarta et Manille ont interdit la circulation des tricycles sur les grands axes. Malgré cela, les tricycles assurent la mobilité adaptée aux populations modestes ce qui conduit (C. Kaffo et al, (2007) à constater que l'État est pris au piège de son laxisme et a légalisé de façon tacite une activité informelle. Pour eux, les autorités font face à un dilemme car, il semble être difficile d'interdire une activité dont les nouvelles ramifications naissent au quotidien.

La solution passe par une politique d'urbanisme d'ensemble cohérent et par une importante politique de transport en commun (F. Ascher et J. Giard, 1975, p. 25). Un agent de la police de la circulation explique que « L'inspecteur de police E D de la section voie publique du commissariat du 7^{ème} arrondissement le confirme et souligne les problèmes liés à l'urbanisation et à l'inexistence de réglementation spécifique pour les taxis motos. » (Essor, 2012). La mise en circulation de ces engins nécessite l'obtention des documents comme le permis de conduire, la carte grise, la vignette, l'assurance, la fiche de visite technique, l'attestation de vente.

Le rapport entre les conducteurs et les policiers au sujet du contrôle des papiers est conflictuel comme cela ressort dans la plupart des témoignages. Certains policiers disent qu'ils n'ont pas besoin de ces papiers, excepté ceux de la *motoni* (tricycle) spécifiquement. Selon le président du syndicat des conducteurs des tricycles, « Nous travaillons avec les permis des véhicules. Les policiers s'en moquent. Quand ils t'arrêtent, il faut payer 500 FCFA. Normalement, on doit pouvoir conduire la *motoni* avec ce permis », (Entretien réalisé le 11 février 2018 à Faladié).

⁶ Les textes fondamentaux en vigueur qui font l'ossature du code de la route sont la Loi n°99-004 du 02 mars 1999 régissant la circulation routière et le Décret n°99-134/P-RM du 26 mai 1999 fixant les conditions de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique et de la mise en circulation des véhicules.

Il ressort de cette analyse que les tricycles s'adaptent à la circulation de la ville. Une des raisons avancées qui revient le plus souvent dans les témoignages est que les tricycles ne sont pas pris en compte dans les aménagements routiers.

CONCLUSION

La réglementation du transport des tricycles pose beaucoup de problèmes aux autorités locales. C'est l'autorité locale qui a la responsabilité de l'organisation du transport sur son territoire. Ce secteur est soumis à des règles institutionnelles et réglementaires particulières. Cette situation rend difficile l'exercice des services publics de transport urbain. Il s'agit des autorités publiques qui ont la charge d'organiser le transport et les acteurs privés.

Les tricycles font face à un problème de réglementation. Il existe une insuffisance dans l'application des lois et règlements. Chaque acteur essaie d'en tirer profit en sa manière. La non-réglementation des tricycles conduit à une situation conflictuelle entre les acteurs du transport public. Le problème de transport urbain est un problème d'urbanisme. La crise de transport est tributaire à un problème d'urbanisation. Pour l'instant les tricycles circulent au Mali sans cadre légale précis. Une législation est en cours qui prendra en compte les tricycles.

En effet, la politique des transports passe par une amélioration des modes de transport (SOTRAMA, Taxi, tricycles, Djakarta). La congestion est tributaire à l'accroissement régulier du trafic. Les citoyens utilisent les véhicules, les tricycles et les engins à deux roues. En dépit de l'hostilité de certains usagers de la circulation vis-à-vis des tricycles, d'autres dans les périphéries de Bamako voient en ces machines un moyen accessible de désenclavement.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ASCHER François et GIARD, Jean, 1975, *Demain la ville* (urbanisme et politique), Paris, Editions Sociales.
- BEHRENS Roger, McCORMICK Dorothy & MFINANGA David, 2012, « An evaluation of policy approaches to upgrading and integrating paratransit in African urban public transport systems: Results of the first round of a Delphi survey », Conférence CODATU XV, Addis Abeba, Ethiopie, 25 p.
- CERVERO Robert, 2000, *Informal transport in the developing world*, UN Habitat, New York, États Unis, 288 p.
- DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier, POCHET Pascal, 2007, « Mobilité quotidienne en temps de crise », *Belgeo : Revue Belge de Géographie*, National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie, 2007, pp. 173-187.
- DOHERTY Jacob, BAMBA Vakaramoko et KASSI-DJODJO Irène, 2021, « Marginalité multiple et l'émergence d'un transport populaire : les taxi-tricycles 'salonis' à Abidjan, Côte d'Ivoire », *Cybergeo: European Journal of Geography* URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/36056>, consulté le 08 février 2022.
- Essor, 2012, « Motos-taxis: Une cote qui grimpe », http://malijet.com/la_societe_malienne_aujourd'hui/50950-motos-taxis-une-cote-qui-grimpe.html, consulté le 20 novembre 2018.
- GAUTHIER Aimée & WEINSTOCK Annie, 2010, « Africa: Transforming paratransit into BRT », *Built Environment*, 36 (3), pp. 317-327.
- GODARD Xavier, 2002, *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Karthala-Inrets, 410 p.

- GUÉZÉRÉ Assogba, 2013, « Deux roues motorisées et étalement urbain à Lomé, quel lien avec la théorie des « trois âges » de la ville ? », *NOROIS*, N° 226, 1, pp. 41-62, <http://noris.revues.org/4549>, consulté le 27 novembre 2018.
- KAFFO Célestin et al, 2007, « L'intégration des « motos-taxis » dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'État : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne », Colloque international sur le taxi organisé à Lisbonne, 17 p.
- KONÉ Seydou Karamoko, 2016, « Sécurité routière : l'ANASER sensibilise les conducteurs de tricycles du District de Bamako », *Le Flambeau*, <http://bamada.net/securite-routiere-lanaser-sensibilise-les-conducteurs-de-tricycles-du-district-de-bamako>, consulté le 24 novembre 2018.
- Le BRIS Emile, 1991, « Crise urbaine et effets urbains de la crise : le cas de l'Afrique Noire », *Espaces et Sociétés*, 65, pp. 61-81.
- MBARGA Alphonse Bernard Amougou, 2010, « Le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et régulation sociale : Une approche par les Cultural Studies », *Anthropologie et Sociétés*, vol. 34, n° 1, pp. 55-73.
- NKEDE NJIE Lawrence, 2012, *The socio-cultural impact of the introduction of motorbike taxis in the rural community of Tombel, South West region, Cameroon*. Masters thesis, The University of Yaoundé 1, 163 p.
- OYESIKU Oyekanmi Kayode, 2001, « City poverty and emerging mobility crisis: The Use of Motorcycle as Public Transport in Nigeria cities », Paper presented at 9th world congress of transport research Seoul, South Korea, 22nd – 27th.
- VENNETIER Pierre ; 1991, *Les villes d'Afrique tropicale*, 2 édition, Paris, Masson, 244 p
- YE Nadège, 2013, « Tricycles à Ouagadougou : Responsabilités partagées entre l'État, la commune et les conducteurs », <http://lefaso.net/spip.php?article52547n>, consulté le 27 novembre 2018.