



Revue Africaine des Sciences Sociales et de la Santé Publique, Volume 7 (1)

ISSN:1987-071X e-ISSN 1987-1023

Received, 03 January 2024

Accepted, 19 April 2025

Published, 22 April 2025

<https://www.revue-rasp.org>

*To cite : Traore, B., Sangare, K., and Traore S.S.,(2025). Emergence des mototaxis et reconfiguration du transport urbain dans la ville de Bamako au Mali. Revue Africaine des Sciences Sociales et de la Santé Publique,7(1), 204-211.* <https://doi.org/10.4314/rasp.v7i1.14>

Research

## **Emergence des mototaxis et reconfiguration du transport urbain dans la ville de Bamako au Mali**

*Emergence of motorcycle taxis and reconfiguration of urban transport in the city of Bamako in Mali*

**Binta TRAORE<sup>1</sup>, Korotoumou SANGARE<sup>1</sup> et Souleymane Sidi TRAORE<sup>1,\*</sup>**

<sup>1</sup>Département de Géographie, Faculté d'Histoire et de Géographie, Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako

\*Correspondance : [sstraore@yahoo.fr](mailto:sstraore@yahoo.fr) ; Tel : +223-77-36-54-56 ;

### **Résumé**

Le dysfonctionnement des transports en commun et l'extension de Bamako ont favorisé la prolifération des mototaxis à Bamako. L'objectif de cet article était d'examiner l'effet des mototaxis sur la réorganisation du système de transport urbain à Bamako, capitale de la république du Mali. La démarche méthodologique a consisté à enquêter 95 conducteurs, 120 usagers et à géolocaliser les sites de stationnement des mototaxis à travers le District de Bamako. Les données issues des enquêtes ont été analysées à l'aide des méthodes de statistiques descriptives. Les outils SIG ont été utilisés pour la cartographie des sites de stationnement des mototaxis. Ainsi 63% des enquêtés affirment qu'ils empruntent les mototaxis pour leur déplacement contre 21% qui empruntent les SOTRAMA, 10% pour les taxis et 1% pour les autres transports en commun. Selon les résultats des enquêtes, en dehors de leurs activités, les chauffeurs des mototaxis ont d'autres métiers, ainsi 76% des enquêtés affirment exercer d'autres métiers contre 24% qui pratiquent le métier de chauffeurs de mototaxis. Ainsi, ces résultats montrent que les mototaxis sont devenues les moyens de transports les plus utilisés par les bamakois malgré qu'elles soient la cause de plusieurs problèmes de sécurité routière (les accidents, les embouteillages, le banditisme etc.).

**Mots clés : Emergence, mototaxi, reconfiguration, transport urbain, Bamako**

### **Abstract:**

The dysfunction of public transport and the expansion of Bamako have favoured the proliferation of motorcycle taxis in Bamako. The objective of this article was to examine the effect of motorcycle taxis on the reorganization of the urban transport system in Bamako, capital of the Republic of Mali. The methodological approach consisted of surveying 95 drivers, 120 users and geolocating motorcycle taxi parking sites across the District of Bamako. The data from the surveys were analysed using descriptive statistics methods. GIS tools were used to map motorcycle taxi parking sites. Thus, 63% of respondents say that they use motorcycle taxis for their travel; compared to 21% who use SOTRAMA, 10% for taxis and 1% for other public transport. According to the survey results, outside of their activities, motorcycle taxi drivers have other jobs, thus 76% of respondents say they have other jobs compared to 24% who practice the job of motorcycle taxi drivers. Thus, these results show that motorcycle taxis have become the most used means of transport by Bamako residents despite being the cause of several road safety problems (Accidents, traffic congestion, and crime, etc.).

**Keywords: Emergence, motorcycle taxi, reconfiguration, urban transport, Bamako.**

## 1. Introduction

Au cours des trente dernières années, les villes d'Afrique subsaharienne ont connu une croissance démographique rapide et une extension spatiale sans précédent (Tabutin et Schoumaker, 2020). Avec un taux d'accroissement naturel de l'ordre de 2,7% par an, la région demeure l'une des zones de très forte croissance démographique (Kokou, 2024 ; Banque Mondiale 2022). Cette forte croissance a entraîné une urbanisation voire une périurbanisation très rapide de la plupart des villes. Ce phénomène a ainsi favorisé la prolifération des quartiers périphériques sous-intégrés. Ces villes et leurs zones périphériques restent de ce fait sous-équipées et enclavées à cause du manque d'infrastructures adéquates et la faiblesse des moyens de transport en commun. Malgré les offres de transport en communs existantes, le problème de mobilité dans ces zones reste pris dans un goulot d'étranglement. Comme une trainée de poudre, ces taxis à deux roues se sont intégrés dans le secteur de transport public et ont envahi l'espace de beaucoup de pays africains d'autant plus qu'ils y ont trouvé une forte clientèle qui leur a permis de s'implanter progressivement même si le succès est jusqu'ici mitigé (Kaffo et al, 2007). Ce mode de transport est connu sous le nom de « *Bend – skin* » au Cameroun, « *Zemidjan* » ou « *Zeds* » au Bénin, « *Oléyaa* » au Togo et « *Kabukabu* » au Niger etc (Loba et al, 2024).

A Bamako l'émergence de ce nouveau moyen de transport collectif est une réponse à un besoin accru de mobilité qui a été favorisé par plusieurs crises (chômage, crises socio-économiques, etc.). En effet la ville de Bamako a connu une croissance démographique spectaculaire ces dernières décennies. Sa population est passée de 658 275 habitants en 1987 à 1 016 167 habitants en 1998 puis à 1 810 366 habitants en 2009 (<https://www.citypopulation.de/en/mali/cities/>). Sa population est de 4 227 569 habitants en 2023 selon les résultats du recensement général de la population et de l'Habitat en 2023, (RGPH, 2023 ; Ibrahim et Traoré, 2022). Cette forte croissance s'est accompagnée d'une extension spatiale assez importante du bâti au-delà des limites administratives de la ville, colonisant ainsi les communes environnantes. Ceci a entraîné une augmentation des besoins de mobilité de la population. Pour assurer la mobilité urbaine et le transport des personnes, plusieurs projets de transport urbain ont essayé de répondre à la demande de mobilité mais force est de constater que la plupart d'entre eux ont échoué pour diverses raisons (manque de financement durable, concurrence du secteur informel, mauvaise gestion et gouvernance, insuffisance des infrastructures, instabilité économique, etc.) (Fofana et Togola, 2021). C'est dans ces conditions que les mototaxis ont émergés et sont devenues par la suite une partie intégrante de leur offre de transport public. Ainsi ce travail a se propose d'examiner l'effet des mototaxis sur la réorganisation du système de transport urbain à Bamako dans la ville de Bamako au Mali.

## 2. Matériels et Méthodes

### 2.1. Présentation de la zone d'étude

L'étude a été conduite dans le territoire du district de Bamako situé entre les 12°29'57" à 12°42'17" de latitude nord et 7°54'22" à 8°4'6" de longitude ouest (*Figure 1*). La ville de Bamako s'est développée dans la vallée du plus grand fleuve de l'Afrique de l'Ouest, le fleuve Niger, et s'étend sur une superficie d'environ 24 000 ha. La ville compte de nos jours 4 227 569 habitants estimation de 2023 (RGPH, 2023) avec une densité moyenne de 76 hbts/ha. Le taux d'accroissement annuel est de 5,4 %, ce qui en fait l'une des villes d'Afrique dont la population croît le plus (Dembélé et al, 2017). Bamako connaît un climat tropical humide avec des températures élevées (moyenne annuelle oscillant entre 30°C et

26°C) et une pluviométrie annuelle qui varie de 700 mm à 1100 mm environ. Le climat est caractérisé par une saison sèche de novembre à mai et une saison des pluies de juin à octobre. La végétation est à l'image de la ville et des politiques d'aménagement de l'espace. C'est une végétation de type tropical. Le fleuve Niger divise la ville de Bamako entre la rive gauche et la rive droite. Le fleuve atteint sa crue pendant l'hivernage, entre les mois d'août et septembre, et son étiage pendant la saison sèche, ce qui explique l'irrégularité de son cours.

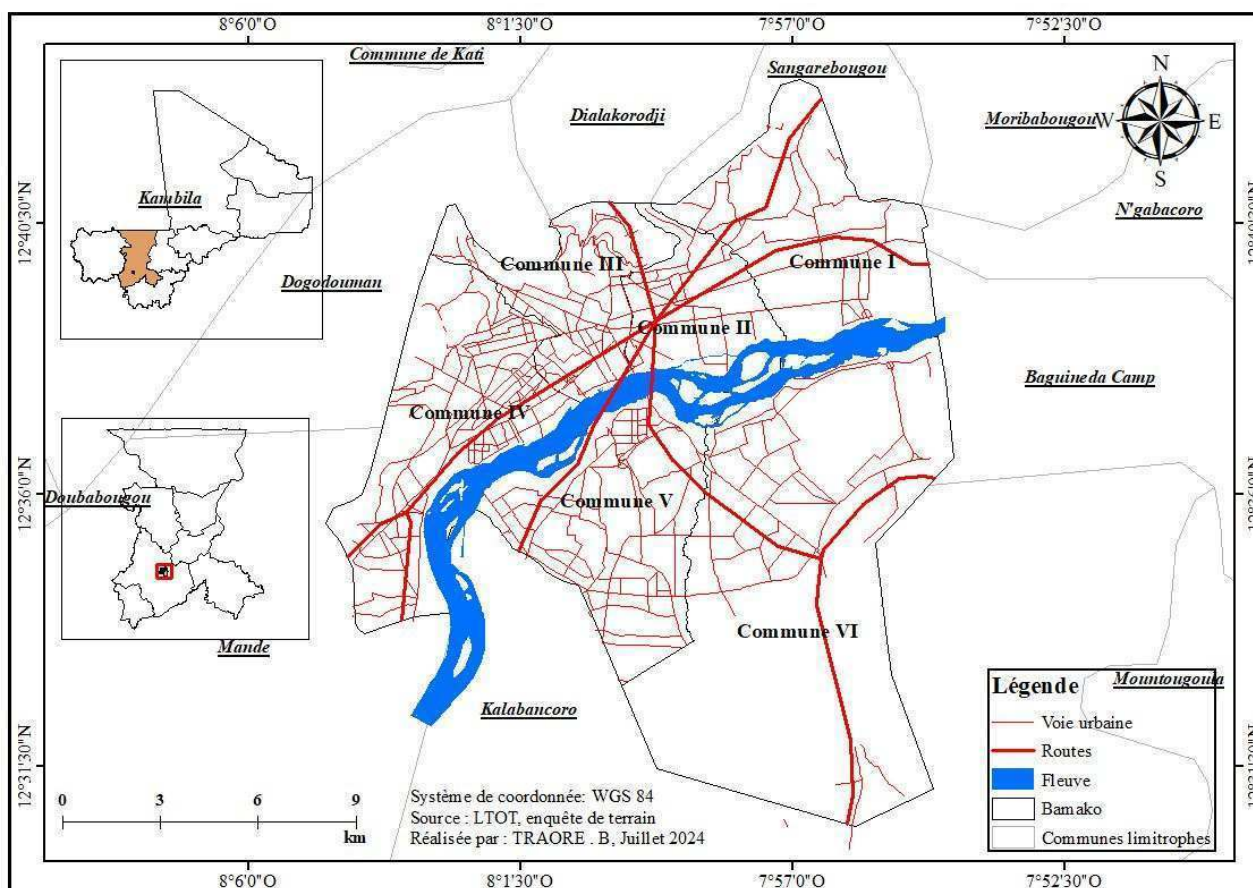


Figure 1 : Carte de localisation du District de Bamako

## 2.2. Collecte et analyse des données

Les données utilisées dans ce travail proviennent de deux enquêtes. La première a concerné un échantillon de 95 conducteurs et la seconde a concerné 120 usagers des mototaxis. Ces répondants ont été choisis au hasard en fonction de leur disponibilité et acceptation à répondre aux questions. Ces choix s'expliquent par l'absence de statistiques sur les conducteurs et les usagers des mototaxis à ce jour, ainsi que par les ressources limitées allouées à cette recherche. Deux questionnaires ont été de ce fait élaborés pour les enquêtes dont l'un pour les conducteurs et l'autre pour les usagers des mototaxis. Les enquêtes ont eu lieu du 10 au 25 avril 2023 à travers le District de Bamako. Ensuite les points de stationnement des mototaxis ont été géolocalisés à l'aide d'un récepteur GPS de type GARMIN 64s. Enfin, les textes réglementaires relatifs au transport urbain à Bamako ont été collectés auprès des services techniques. L'analyse des données est une opération qui consiste à extraire de l'informations utiles sur les données collectées. Pour ce faire, les données collectées ont saisis sous forme d'une base de données en format Excel. Les méthodes de statistiques descriptives ont ensuite été utilisées pour analyser les données des enquêtes. Elles ont consisté à calculer les effectifs, les pourcentages et les

moyennes en fonction des questions posées, ainsi qu'à réaliser des graphiques et des tableaux. Les textes réglementaires ont été interprétés, et les outils SIG ont été utilisés pour la confection des cartes thématiques.

### 3. Résultats et discussion

#### 3.1. Les contraintes liées à l'utilisation des mototaxis

Le Tableau 1 présente les réponses données par les conducteurs de mototaxi interrogés lors des enquêtes concernant les problèmes majeurs auxquels ils sont confrontés dans l'exercice de cette activité. Il ressort que la principale contrainte est le problème de stationnement, selon 37 % des répondants. Le second problème majeur évoqué est le coût élevé des recettes et des pièces de rechange des mototaxis, selon 18 % des réponses. Le troisième grand problème est le coût élevé du carburant, qui impacte sérieusement les conducteurs, selon 13 % des réponses. Le problème de stationnement mentionné par les répondants entraîne des tensions et des conflits entre les chauffeurs de mototaxis et ceux des autres transports collectifs.

*Tableau 1 : Difficultés liées à l'exercice du métier*

<b>Variables</b>	<b>Effectif</b>	<b>%</b>
Problèmes de point stationnement	35	36,84
Coût élevé du carburant	12	12,63
Insécurité	6	6,32
Problèmes avec les agents de police	5	5,26
Manque de clients	9	9,47
Coût élevé de recette et du prix des pièces de moto	17	17,89
Manque de confiance entre usagers et conducteurs de mototaxi	9	9,47
Pas de réponse	2	2,11
<b>Total</b>	<b>95</b>	<b>100</b>

#### 3.2. Des lieux de stationnement anarchiques à travers la ville

Selon, les conducteurs de mototaxis, au départ, ils stationnaient dans les places que les autres transports en commun. Suite à des conflits très violents, ils ont été contraints de stationner partout où l'accès est facile pour les usagers. Les enquêtes de terrain ont permis de recenser 233 points de stationnement anarchique à travers la ville de Bamako soit 115 sur la rive gauche et 109 sur la rive droite. La *Figure 2* montre la distribution spatiale des points de stationnement des mototaxis recensés à Bamako.

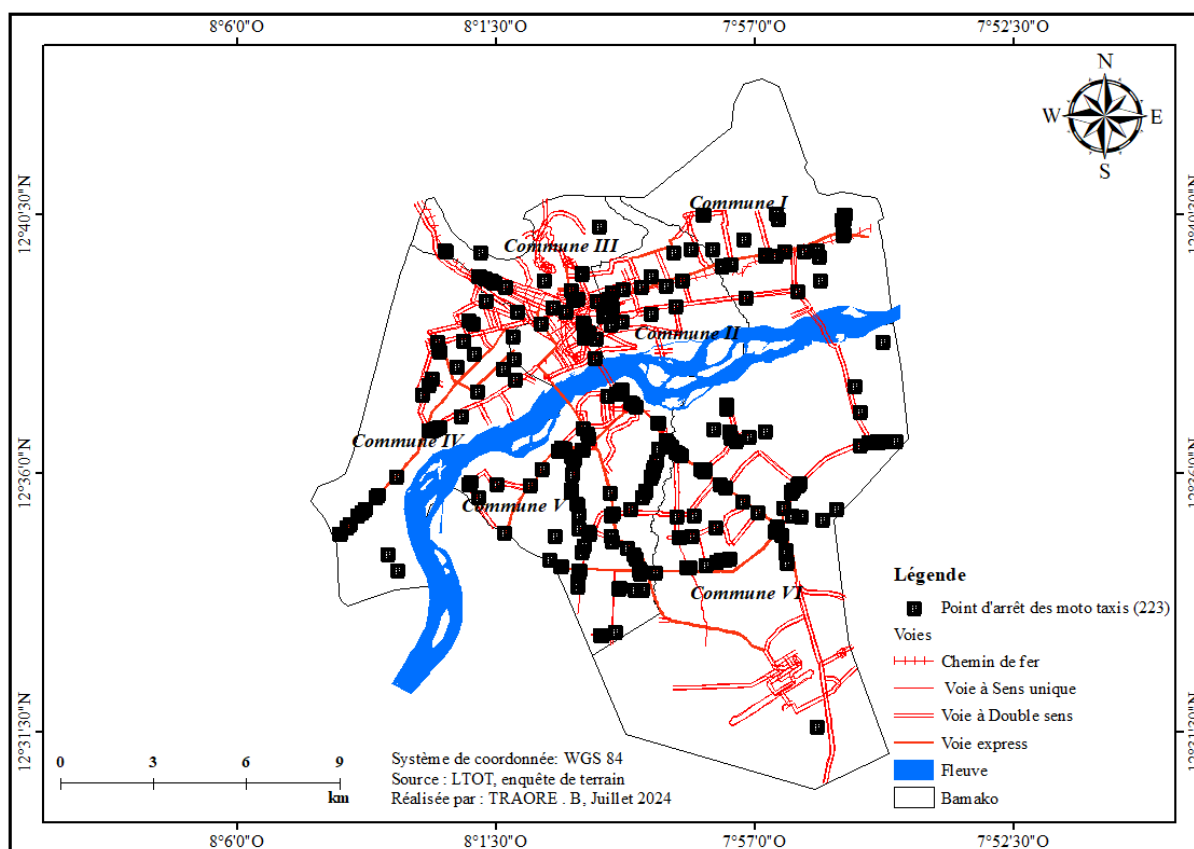


Figure 2 : Carte de localisation des points d'arrêts des mototaxis dans le District de Bamako.

### 3.3. Une organisation anarchique des mototaxis dans le district de Bamako

Les enquêtes ont révélé une mauvaise organisation des conducteurs de mototaxis à Bamako. Bien qu'ils disposent d'un syndicat, il est évident qu'il ne fonctionne comme les syndicats des autres transports collectifs. En effet n'importe qui peut être conducteurs de mototaxis s'il dispose les moyens d'acheter une moto (au comptant ou par crédit), soit d'être employé d'un propriétaire ou même par location avec des tiers. Pour mettre un peu d'ordre dans la circulation, la mairie du District de Bamako a pris l'arrêté N° 067/M-DB du 31 décembre 2020 portant réglementation de circulation des mototaxis dans la capitale, arrêtée qui est entrée en vigueur le 22 Avril 2021. Cette loi interdit le « *support à trois*<sup>1</sup> », oblige les conducteurs et les clients à porter chacun un casque et impose que les mototaxis disposer d'une carte grise, d'une plaque d'immatriculation et d'un numéro d'identification. Les mototaxis doivent également être de couleur jaune, arborant un gilet de même couleur. Le conducteur doit avoir 18 ans révolus, être muni d'une vignette en cours de validité, détenir un permis de conduire, et posséder une carte municipale d'autorisation de transports à jour délivrée par la mairie du District de Bamako. Il doit obligatoirement être couvert par une assurance en cours de validité. De plus, le conducteur des mototaxis doit payer une taxe municipale mensuelle de circulation de à la mairie du District de Bamako. Les mototaxis ne sont pas autorisées à exploiter les arrêts réservés aux transports collectifs. Les mototaxis doivent aussi emprunter les routes (pistes / bandes cyclables) réservées aux deux roues. Cette loi n'est toujours pas respectée à la lettre sur le terrain et, selon les conducteurs de mototaxis, elle constitue une contrainte pour l'exercice du métier.

<sup>1</sup> Terme utilisé pour indiquer le transport de trois personnes sur une moto, deux personnes plus le conducteur

### 3.4. *Mototaxi, un des moyens de transports les plus empruntés par les enquêtés*

Les moyens de transport en commun couramment utilisés dans le District de Bamako sont les SOTRAMA (minibus personnalisés pour le transport public en référence à la société malienne de transport), les « *Duruni* », les taxis, les « *Katakatani* » (tricycles) et les mototaxis. Même si les SOTRAMA demeurent le moyen de transport en commun le plus répandu dans la ville de Bamako, les résultats des enquêtes montrent que les mototaxis sont désormais le moyen de transport le plus, avec 63% des répondants. Les SOTRAMA constituent le deuxième moyen de transport utilisé par les personnes interrogées, avec 21% des réponses (Tableau 2). Ce mode de transport tend à devenir le moyen de transport le plus emprunté, à cause de sa rapidité et son coût abordable. Selon les résultats des enquêtes, les conducteurs de mototaxis n'appliquent pas de tarif fixe, leur bénéfice dépend du nombre de clients transportés. Les prix varient entre 500 F CFA et 1 000 F CFA selon la distance du trajet et peuvent aller jusqu'à 1 500 F CFA ou 2 000 F CFA voire plus. Et à titre de comparaison, le coût de transport d'une mototaxi est presque deux fois moins élevé que celui d'un taxi pour la même distance à Bamako. Selon les recherches de Fongang-Fouepe et al. (2021), l'émergence de cette activité de mototaxi s'explique par ses nombreux avantages : rapidité, coût abordable, capacité à circuler sur les routes en mauvais état et à desservir les zones enclavées, ainsi que son potentiel de création de revenus. Les mototaxis offrent également plusieurs avantages en termes de qualité de service. Dans une agglomération où le réseau routier est limité et fortement dégradé, les mototaxis permettent à des endroits inaccessibles aux autres véhicules de transport (Sahabana, 2006). La densité de la circulation, les embouteillages et le faible coût du transport ont largement contribué au succès des mototaxis à Bamako.

*Tableau 2 : Fréquence d'utilisation des moyens de transport*

<b>Variable</b>	<b>Effectif</b>	<b>Pourcentage</b>
SOTRAMA	25	21
<i>Duruni</i>	6	5
<i>Taxi</i>	12	10
<i>Katakatani</i>	1	1
Mototaxis	76	63
<b>Total</b>	<b>120</b>	<b>100</b>

### 3.5. *Des motifs multiples de l'utilisation des mototaxis par les usagers*

Le Tableau 3 présente les motifs d'utilisation des mototaxis par les personnes enquêtées. Il est à noter que la majorité de la population préfère les mototaxis aux autres moyens de transports en commun en raison de leur rapidité, qui représente 36,66 %, suivie du confort (30 %), du bénéfice (18,33 %), et enfin de la sûreté (15 %). En effet les mototaxis s'adaptent facilement à l'environnement et peuvent remplacer d'autres transports collectifs sur le terrain. Leur expansion est due à leur flexibilité, car ce mode de transport permet de pallier les lacunes ou les défaillances des autres moyens de déplacement pour un investissement minimal (Baffi, 2017). Parfois qualifié de « *degré zéro du transport collectif* » parce qu'ils ne peuvent d'embarquer qu'un ou deux passagers, les mototaxis évitent les arrêts fréquents et les détours pour prendre ou déposer d'autres clients, ce qui représente un gain de temps pour le passager (Sahabana, 2006).

Tableau 3: Motifs d'utilisation des mototaxis par les usagers

Variable	Effectif	Pourcentage
Rapidité	44	37
Confort	36	30
Sureté	18	15
Bénéfique	22	18
<b>Total</b>	<b>120</b>	<b>100</b>

#### 4. Conclusion

La forte dynamique urbaine de la ville de Bamako, tant sur le plan spatial que démographique, a engendré d'importantes besoins en matière de mobilité. Les mototaxis sont aujourd'hui l'un des moyens de transports collectifs plus empruntés dans le District de Bamako malgré les conséquences néfastes (accidents, insécurité etc.). Ce moyen de transport domine désormais les autres formes de transports collectifs en raison de son accessibilité, de sa rapidité et surtout de son coût réduit. Il a considérablement facilité les déplacements des habitants à travers la ville. Les mototaxis jouent ainsi un rôle crucial dans la réorganisation du système de transport urbain de Bamako. Il est donc nécessaire d'adopter des politiques adaptées afin de garantir un équilibre entre l'efficacité de ce mode de transport et la gestion des risques qui y sont associés.

#### Conflit of Intérêts

Les auteurs ne déclarent aucun conflit d'intérêts

#### Références

- Baffi, S. (2017). De la mobilité à l'accessibilité : l'évolution des transports comme ressources dans la ville sud-africaine. *EchoG o*, (40), 21p. <https://doi.org/10.4000/echogeo.14931>
- Banque Mondiale <https://www.banquemondiale.org/fr/region/afr> consulté le 24 juillet 2024   21h40.
- Dembélé, S., (2017). Dynamique Socio-spatiale de la ville de Bamako et environs, Thèse de doctorat le à l'Université de Caen Normandie, p357.
- Fofana, I., & Togola, I. (2020). Urbanisation et nouveaux modes de transport urbain en Afrique de l'Ouest : cas de la ville de Bamako (Mali). *European Scientific Journal*, ESJ, 16(17), 206. <https://doi.org/10.19044/esj.2020.v16n17p206>.
- Fongang-Fouepe, G.H., Kaffo, C., Nzoffou J.L., et Melachio Nguedia, M. (2021). Pratique des activités non – agricoles (moto – taxi) par les jeunes ruraux et incidences dans le processus d'insertion socio – professionnelle en agriculture à Okola, Centre – Cameroun, pp85-92. [www.territoiresud.org](http://www.territoiresud.org).
- <https://www.citypopulation.de/en/mali/cities/> Consulté le 27 juillet 2024, 14h00.
- Ibrahim, A., & Traoré, S.S. (2022). Analyse des facteurs environnementaux d'émergence et de développement de maladies en commune VI du District de Bamako. *Revue Africaine des Sciences Sociales et de la Santé Publique*, 4(1), 1-10.
- Kaffo, C., Kandem, P., Tatsabong, B., Diebo, L.M., (2007). L'intégration des" motos-taxis" dans le

transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne. *Le Journal de l'Institut pour la ville en mouvement*, 17p.

- Kokou, K. A. (2024). Cartographie de l'offre de service de transport urbain de la société de transport de Lomé à partir du système d'information géographique dans le Grand-Lomé au Togo. *Espace Géographique et Société Marocaine*, 1(83), pp103-126.
- Loba, R. G., Dibi, V. D., & Kone, N. (2024). La contribution des mototaxis au bien-être des populations dans la commune de Bouaké. *Lettres, Sciences Sociales Et Humaines*, 34(double 1 et 2), 37-48.
- Sahabana, M., (2006). Les motos-taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable », communication aux Secondes rencontres internationales CIDEGEF/Ville management Evolutions institutionnelles et gouvernance dans le système de transports en Afrique Sub-Saharienne, Douala, 20-24 novembre, 15 p.
- Tabutin, D., & Schoumaker, B. (2020). La démographie de l'Afrique subsaharienne au XXI e siècle : Bilan des changements de 2000 à 2020, perspectives et défis d'ici 2050. *Population*, 75(2-3), 169-295.

© 2025 TRAORE et al, Licensee *Bamako Institute for Research and Development Studies Press*. Ceci est un article en accès libre sous la licence the Créative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>)

**Note de l'éditeur**

Bamako Institute for Research and Development Studies Press reste neutre en ce qui concerne les revendications juridictionnelles dans les publications des cartes/maps et affiliations institutionnelles.