

Vol. 4, N°15, pp. 48– 58, DECEMBRE 2025
Copy©right 2024 / licensed under CC BY 4.0
Author(s) retain the copyright of this article
ISSN : 1987-1465
DOI : <https://doi.org/10.62197/TWAZ9022>
Indexation : Copernicus, CrossRef, Mir@bel, Sudoc,
ASCI, Zenodo
Email : RevueKurukanFuga2021@gmail.com
Site : <https://revue-kurukanfuga.net>

*La Revue Africaine des
Lettres, des Sciences
Humaines et Sociales
KURUKAN FUGA*

GOVERNANCE DE LA MOBILITE A BAMAKO : ANALYSE DES PRATIQUES ET DE L'INFLUENCE DES SYNDICATS DE SOTRAMAS

Issa TOGOLA,

Institut des Sciences Humaines et Point SUD chercheur affilié à Point Sud (Centre de
recherche sur le savoir local). E-mail: itogola12@yahoo.fr.

Issa FOFANA

Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako et chercheur affilié à Point
Sud (Centre de recherche sur le savoir local). Email: selinkegny1@gmail.com.

Résumé: L'objectif de cette étude est de comprendre le rôle des syndicats des transporteurs dans la gouvernance de la mobilité à Bamako. Nos données, essentiellement qualitatives, sont ainsi collectées à partir des discours et des écrits scientifiques et non scientifiques sur la gouvernance de la mobilité en relation avec les syndicats des chauffeurs. L'analyse comparative de contenu a permis de mieux comprendre le rôle de l'organisation syndicale dans la gouvernance de la mobilité. L'origine de ce syndicalisme remonte à la grève des cheminots dans la région de Kayes dans le secteur de la mobilité. Nos données ont montré que leur rôle est déterminant dans divers secteurs du domaine des transports, à création et la gestion des gares, la répartition des infrastructures entre les chauffeurs de Sotrama, la structuration du réseau et la fixation des tarifs de transport. Cette organisation syndicale privilégie la rentabilité pécuniaire au détriment des usagers. Cette gouvernance syndicale génère des difficultés sur la mobilité des individus à Bamako.

Mots clé : Bamako, Gouvernance, Mobilité, Syndicat, Sotrama

Abstract: The objective of this paper is to understand the role of transport unions in the governance of mobility in Bamako. Our data, which are essentially qualitative, are collected from scientific and non-scientific discourses and writings on the governance of mobility in relation to transport unions. The analysis of comparative content made it possible to implement in order to understand the role of the trade union organization in governance. The origin of this unionism dates back to the strike of railway workers in the Kayes region in the mobility sector. Our data have shown that their role is decisive in various sectors of the transport sector, the creation and management of stations, the distribution of infrastructure among Sotramas drivers, the structuring of the network, the determination of transport fares. This trade union organisation favours financial profitability to the detriment of users. This union governance generates difficulties in the mobility of individuals in Bamako.

Key words : Bamako, Governance, Mobility, Union, Sotrama

INTRODUCTION

La gouvernance de la mobilité renvoie à l'ensemble des processus politique et institutionnel qui régulent et coordonnent les systèmes de transport et de déplacement des populations dans une région donnée. Elle vise à optimiser la planification, la gestion et le développement des infrastructures de transport tout en répondant aux besoins de mobilité des populations. À Bamako, le système de transport est régulé à la fois par des acteurs institutionnels et non institutionnels (I. Togola, 2021, p135). Les acteurs institutionnels sont le ministère de l'habitat et de l'urbanisme, le Ministère de l'équipement, des transports et du désenclavement, le Ministère de la sécurité intérieure et de la protection civile, la Mairie du District, la Direction de la régulation de la circulation du transport urbain, les communes. Les acteurs non institutionnels sont les syndicats, les chauffeurs et apprentis, les chargeurs. Cependant, les acteurs institutionnels ont peu d'emprise sur la gestion de la mobilité des populations. Les documents officiels fournis par les organes de régulation ne suffisent pas à permettre à un chauffeur d'exercer son activité. Il faut payer le droit de fréquentation du syndicat pour fréquenter une ligne.

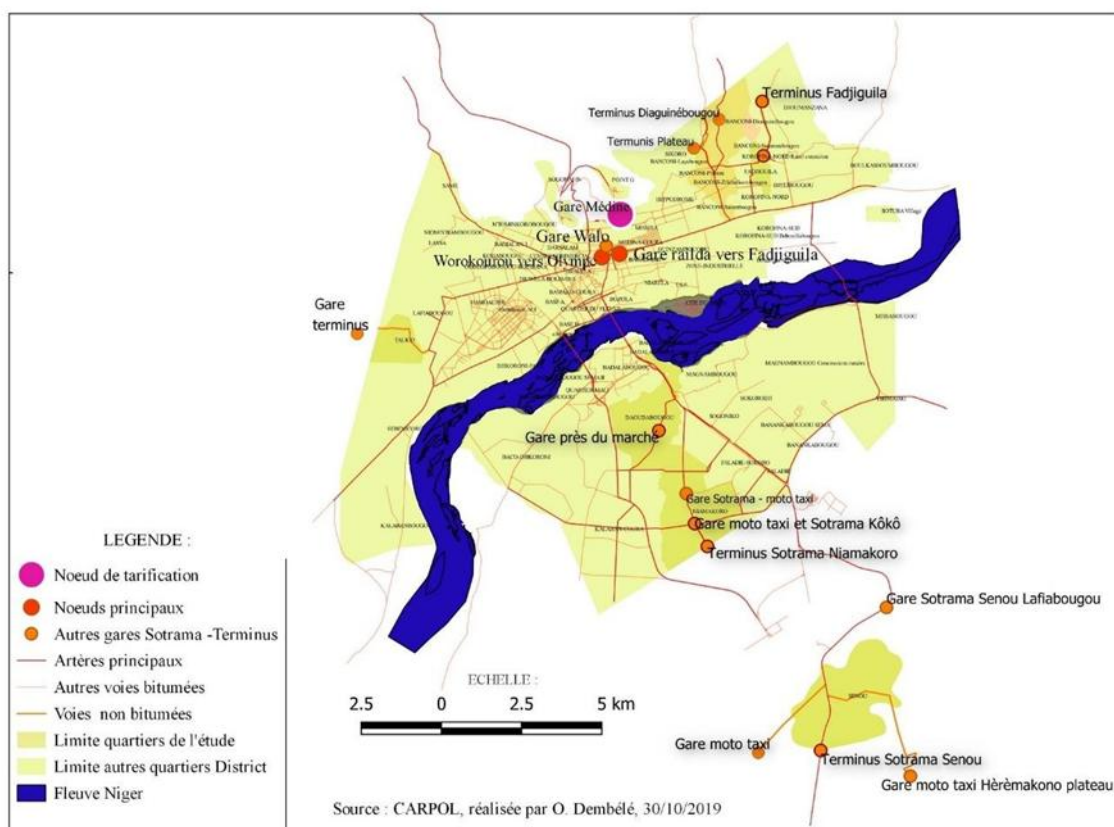
Le syndicat est une organisation qui regroupe les employés du secteur des transports pour la défense de leurs intérêts communs, améliorer les conditions de travail et négocier les accords avec les employeurs. L'action syndicale dans le domaine du transport remonte à la période coloniale lors de la grève des cheminots à Kayes en 1921 (A. Konaré, 2016, 12). Le syndicat soudanais des transports fut créé le 5 octobre 1945 suivi du syndicat des propriétaires de taxi. La grève Dakar-Niger en 1946 illustre la bataille syndicale dans le domaine du transport. Cette période se caractérise par une lutte pour l'amélioration des conditions d'existence des travailleurs africains en général et dans le domaine du transport en particulier. Autrefois relevant de l'État, la libéralisation économique a changé les relations entre les acteurs du transport. Il fallait payer les charges administratives notamment la carte de transport, le stationnement, les frais pour la voirie pour mener son activité de transport. C'est ainsi que le secteur du transport informel a pris de plus en plus d'importance au Mali. Les sociétés de transports de l'État licencient les travailleurs. Pour se faire entendre, ces travailleurs se regroupent au sein des syndicats pour négocier avec l'État des conditions de travail. Tous ces facteurs agissent négativement sur la centrale syndicale : Union Nationale des Travailleurs du Mali (UNTM). Une centrale syndicale autour de laquelle gravitent 12 à 13 syndicats nationaux, est incapable de faire face aux intérêts de plusieurs catégories de travailleurs. Parmi les syndicats de l'UNTM se trouvait le syndicat national des transports du Mali (SNTM).

La participation des syndicats à la chute du régime de Moussa Traoré leur donne un nouveau dynamisme dans la gestion des affaires du pays (I. Sidibé, 2015, 3). Ainsi, ils élaborent des stratégies pour contrôler le secteur où ils interviennent dans un contexte d'informalisation de l'économie particulièrement le secteur des transports. Malgré, le rôle incontournable du syndicat, les chauffeurs et les apprentis ont des conditions de travail précaires avec une des conditions de mobilité pénibles pour les usagers. Comment le syndicat des Sotrama gouverne-t-il la mobilité à Bamako ?

1. Méthodes et matériels

Notre méthodologie s'articule autour de la revue documentaire et l'enquête de terrain. Cette recherche a été faite à Bamako.

Carte : Distribution spatiale des gares des quartiers de l'étude



Nos données, essentiellement qualitatives, sont ainsi collectées à partir des discours et des écrits scientifiques et non scientifiques sur la gouvernance de la mobilité en relation avec les syndicats des transporteurs. Les entretiens semi-structurés ont été effectués principalement dans les gares auprès d'une trentaine d'acteurs notamment les syndicats, les chauffeurs, les usagers selon la technique de boule de neige.

L'objectif de cette recherche est de comprendre le rôle des syndicats des chauffeurs et transporteurs dans la gouvernance de la mobilité à Bamako.

2. Résultats

Cette section présente les principaux résultats dans le cadre de l'étude sur la gouvernance de la mobilité: analyse des pratiques et de l'influence des syndicats de Sotrama.

2.1. Historique du syndicat des transports à Bamako

Au début des indépendances, le régime socialiste de Modibo a encouragé la formation des coopératives dans les secteurs de l'économie. Cette opportunité a permis à certains propriétaires de taxis de s'associer pour former la coopérative de transport urbain de Bamako (CTUB). Elle est régie par la loi N°63 – 24/AN-RM du 25 janvier 1963 était une association de transporteurs. Ils avaient instauré une sorte de cotisation mensuelle par coopérateur. La cotisation était 13 500 FCFA, dont 7500 FCFA pour ristourne au CTUB et 6000 FCFA pour l'entretien des mécaniciens et commis. En dehors de l'entretien, chaque coopérateur est responsable de son véhicule parce que la CTUB ne disposait pas de ressources. Les coopérateurs, c'est-à-dire les propriétaires de véhicules sont tenus d'être régulièrement à jour des pièces administratives. Les principales charges de la CTUB et leur destination étaient le salaire des chauffeurs, les cotisations de l'Institut National de Prévoyance Sociale (INPS), les impôts et taxes comme la vignette (domaine), les patentes, le stationnement, la carte de transport, la taxe municipale, les places (District), les timbres (impôt municipal), la pneumatique, la réparation, l'entretien, le carburant, la visite technique, les assurances, les ristournes. En octobre 1989, la CTUB avait 26 taxis et 3 bâchées. La charge journalière du

coopérateur était de 7760 FCFA. Au sein de cette coopérative, les chauffeurs étaient les employés de la CTUB et bénéficiaient d'une protection sociale.

Une centrale syndicale (UNTM) composée de syndicats nationaux, est incapable de faire face aux intérêts de plusieurs catégories de travailleurs. Parmi les syndicats se trouvait le SNTM. Il comprenait 600 membres avec 27 comités dans le District de Bamako. Au sein de ce syndicat, se trouvaient tous les syndicats des différents modes de transport. Tout le monde n'avait pas le même centre d'intérêt ce qui a motivé les transporteurs privés à créer la section nationale des transports privés (SNTP) en 1974 incorporé directement à l'UNTM. Il est une organisation des transporteurs et de chauffeurs. Tous les types de transport y étaient représentés : aériens, fluvial, ferroviaire et routier. Au sein du mode routier se trouvait le transport urbain. À sa création, ce syndicat fut incorporé à l'UNTM dont le siège se trouve à la bourse du travail sur le boulevard de l'indépendance. La SNTP travaillait en étroite collaboration avec le bureau de transport du District, l'organe de gestion du transport urbain. Le syndicat fonctionne par cotisation de 100 FCFA par jour. Tout syndiqué est aussi tenu d'être à jour pour les pièces administratives (permis de conduire, carte grise, carte de transport, visite technique, carte d'assurance, vignette, patente). Cependant, ces deux structures d'encadrement vont connaître certaines difficultés. Une rivalité perpétuelle oppose la CTU de Bamako et le syndicat des chauffeurs de la même ville.

Cette situation remonte de la création du bureau des syndicats de chauffeurs qui ne bénéficie pas de protection sociale. Ce conflit a été un facteur de blocage du développement des transports privés urbains de la ville de Bamako, une source de dissociation des liens de solidarité. Le syndicat a refusé d'intégrer les autres regroupements et sociétés de transports urbains pour former une seule l'UTUB. Il a accusé les responsables de cette union de détourner le syndicat de son objectif syndical c'est-à-dire défendre les intérêts des acteurs du transport. Parfois, à cause d'affrontements entre les membres du syndicat, l'UTUB, les *duruni* débrayent. En octobre 1986, par suite d'un conflit entre l'union nationale des transporteurs urbains de Bamako et les membres des syndicats, une grève de 16 heures a obligé les habitants de Bamako à faire plus de 10 km à pied pour rejoindre leur domicile. Toutefois, ces syndicats de transport ont participé à l'avènement de la démocratie comme tous les autres syndicats.

L'informalisation du secteur des transports, son rôle important pour l'économie et le fonctionnement de la ville lui donne un poids considérable. Ils profitent de cette reconnaissance pour structurer le syndicat à trois niveaux : le comité, la section et la coordination. Le comité est l'organe qui organise le transport pour la mobilité des usagers à l'intérieur des gares. Ce sont les comités qui choisissent des personnes pour les représenter dans la section. La section est composée des représentants des différents types de transport dont les Soramas, les Taxis, les gros porteurs. Elle va des comités de base à la coordination du SNTM où se trouve le syndicat de tous les modes de transport du Mali. Mais, à Bamako, chaque mode de transport urbain a son syndicat. Les syndicats de transports urbains sont structurés par la coordination, la section et les comités de base.

2.2. Structuration du syndicat de transports urbain

Créé en 1974, le syndicat national des transports privés de Bamako a été incorporé à l'UNTM. Elle chapeaute toutes les organisations professionnelles du transport. Au sein de ce syndicat se trouve le syndicat national de la coordination des transporteurs du Mali appelé « coordination ».

2.2.1. La coordination

Dans la coordination, chaque mode de transport est représenté par une section ainsi que certains quartiers. Cette répartition spatiale et celle par mode de transport montrent la structuration de la coordination. Son secrétaire général et les membres de son bureau sont élus par les délégués venant des comités de base. Au nombre de 20, les comités sont chargés de la gestion de l'organisation des lignes de transports collectifs (Kouyaté, 1992). Chaque comité comptait 80

à 100 véhicules. Cependant, le SNTP connut une relation conflictuelle avec le CTU de Bamako. Toute personne détenant un ou plusieurs véhicules pouvait devenir membre. Comme tout syndicat, il a pour but de défendre le droit de ses membres.

Chaque comité désigne 7 délégués. Ces membres se trouvent à la fois dirigeant de section et de comité de base. L'actuel Secrétaire général et son adjoint de la coordination sont respectivement Secrétaire général de la section de SOTRAMA et de Taxi. Les membres de la coordination sont élus pour 5 ans renouvelables. Son siège se trouve à Faladié sur l'Avenue Organisation de l'Union Africaine (OUA) non loin de la Tour de l'Afrique. Le bureau du secrétaire général se trouve au siège de l'UNTM à la bourse du travail non loin du monument de l'indépendance. Les postes au niveau de la coordination sont largement convoités et surtout sa direction. La mise en place de son bureau est source de violence. Selon le secrétaire général de la section 2 de Banconi, « *L'élection du nouveau secrétaire général s'est soldée par des affrontements des partisans des deux candidats dont 4 syndiqués ont perdu la vie* » (Entretien du 20 Août 2018 au Banconi). La coordination est l'instance habilitée à négocier avec le gouvernement sur les conditions de travail des syndiqués.

2.2.2. La section

Selon le secrétaire général de la coordination « *À Bamako, il existe 17 sections* » (Entretien du 20 Août 2018 au Banconi). Ces sections sont réparties comme suit : deux sections à Djélibougou, à Banconi et à Fadjiguila, une section pour les quartiers de Hamdallaye, Lafiabougou et Taliko ; une section pour toute la rive, une section pour l'entreprise Bolloré, une section pour Para Djicoroni, une section pour Chicoroni, une section Taxi, une section charbon et bois, une section pour l'aéronautique, la section à traction animale, la section tricycle, une section pour l'Office Nationale de Transport (ONT).

Au niveau du transport urbain plus particulièrement les SOTRAMA, la section a pour but d'étudier les possibilités d'extension des lignes et de création de gares qui sont dépendantes de l'étalement urbain. L'étalement urbain permet la prolifération des gares. A D clarifie le processus de création des gares spontanées :

« L'extension d'une ligne se fait en fonction de l'importance de la population d'un nouveau quartier. Ce sont souvent les représentants (le conseil du chef de quartier, la jeunesse ou une association de femmes) viennent nous consulter où une fois que nous constatons le nombre important de la population, nous partons vers le chef de quartier pour lui expliquer notre projet de créer une ligne pour assurer la desserte. Ce dernier conscient du besoin de transport des habitants de son quartier approuve ; une fois l'accord du chef de quartier obtenu, nous envoyons une demande à la Direction de Régulation de la Circulation et des Transports Urbains (DRCTU) et à la police qui nous accompagnent dans ledit quartier. Après la consultation du conseil de quartier, nous désignons un point à l'intérieur du quartier pour établir la gare. Ainsi nous créons les lignes. Mais, c'est la DRCTU qui officialise la création de la ligne » (entretien 15 novembre 2018 à la place des syndicats à Badialan).

Ainsi, se crée une ligne en fonction de l'extension de la ville. À chaque fois que se crée un nouveau quartier, cela donne les possibilités de création de nouvelles gares pour les Sotrama. En effet, l'extension urbaine particulièrement la création de nouveaux quartiers représente des ressources pour le syndicat. La création d'un nouveau quartier et son peuplement constituent une opportunité de création d'une nouvelle ligne dont ils déterminent les conditions de fréquentation de ladite ligne et de chargement dans ces gares. La section qui a créé la ligne confie sa gestion à un de ces comités. Ainsi, les chauffeurs assurent la desserte sur cette ligne pour prendre en charge la mobilité des usagers. Ensuite, le syndicat encourage les chauffeurs à assurer le déplacement de la population de ce quartier en leur donnant la priorité de chargement dans les gares. Ce chargement préférentiel accordé aux chauffeurs les encourage à assurer la desserte du quartier. Les véhicules des chauffeurs qui fréquentent ses lignes sont munis de plaque sur laquelle se trouve le nom du quartier moyennant une somme de 1000

FCFA. Ce comité garde l'exclusivité de la desserte de cette ligne et définit les conditions de fréquentation des lignes par les autres chauffeurs. Généralement, la fréquentation de cette ligne par les chauffeurs d'un autre comité est source de conflits et d'affrontement.

2.2.3. Le comité de base

Le comité a pour rôle d'organiser le transport des usagers dans la gare. Il est constitué par les chauffeurs propriétaires, les chauffeurs en activité et ceux qui ne sont pas en activité. Il est en contact direct avec les opérateurs du transport sur le terrain, notamment les chauffeurs et apprentis. Il perçoit les droits de fréquentation des lignes ainsi que les droits de chargement. Cependant, le ticket journalier est payé à la gare de Médina Coura près du Stade Omnisport Modibo Kéita. Ce ticket journalier est de 500 FCFA pour les comités qui sont liés à l'UNTM et 200 FCFA pour ceux du CSTM. Cependant, cette somme varie d'un comité à un autre. Ce n'est pas le cas du terminus de Fadjiguila dont le chargement s'élève à 200 FCFA pour les chauffeurs en activité. D'après le billeteur de cette gare, elle est moins fréquentée que les autres gares. Le billeteur est un membre du bureau du comité chargé de donner le ticket de chargement au chauffeur par ordre d'arrivée. Le comité de base gère les relations entre les chauffeurs et les agents de terrain des autres organes impliqués dans la gestion du transport urbain entre autres les policiers, la brigade de la mairie du District voire le service technique qui est la DRCTU.

Au niveau d'une gare, les agents syndicaux les plus présents sont le billeteur et les contrôleurs. Le premier se charge de donner le ticket de chargement par ordre d'arrivée alors que le second appelé « la police du syndicat » (Entretien du 23/09/2024 à la gare de Médina Coura). Ils veillent sur le respect des règles de l'organisation qui consiste à vérifier la possession du permis de conduire par le chauffeur, le ticket journalier. Il est aussi interdit aux apprentis de s'accrocher derrière le véhicule. En cas de non observation de ces règles, le chauffeur paye 1200 FCFA. S'il ne s'acquitte de cette somme, les contrôleurs enlèvent les bancs de son véhicule.

3. La gouvernance syndicale

Dans le but de contrôler la gestion des transports informels, les syndicats instaurent plusieurs taxes. Le droit de fréquentation de la ligne et les redevances d'exploitation. La première taxe payée pour la fréquentation de la ligne varie selon les lignes. Les chauffeurs peuvent adhérer à deux comités s'ils le souhaitent. Une fois que le chauffeur adhère, il se conforme aux règles du comité, il s'acquitte d'abord du droit d'entrée appelé droit de fréquentation de la ligne. Le montant du droit de fréquentation est lié à l'exercice du métier d'apprenti sur la ligne sur laquelle le chauffeur voudrait faire le transport. En dehors de l'exercice du métier d'apprenti, le montant varie d'une gare à une autre. Si un chauffeur a été apprenti sur la ligne, son droit de fréquentation s'élève à 15 000 FCFA alors qu'un autre n'ayant jamais été apprenti sur une ligne paye une somme qui varie de 25 000 FCFA à 75 000 FCFA. Ce principe s'applique dans les gares, excepté celles qui se trouvent au Badialan dont les frais de fréquentation s'élèvent à 50 000 FCFA pour ceux qui ont été apprentis sur la ligne. Dans le cas contraire, le montant s'élève à 75 000 FCFA. Cette somme est fixe et une fois payée, l'intéressé fournit deux photos d'identité pour la carte de membre et les archives. Le chauffeur peut fréquenter plusieurs lignes s'il le souhaite à condition de payer le droit de fréquentation.

3.1. La gestion financière d'une gare

Quant à la seconde taxe, elle est journalière et se paye à la gare de Médine, nœud du réseau de transport collectif. Le ticket journalier est 500 FCFA par chauffeur au sein de l'UNTM et 200 FCFA pour les syndicats affiliés à la Confédération Syndicale des Travailleurs du Mali (CSTM). Les chauffeurs payent aussi des frais pour le chargement. Il varie selon les gares appelées « places ». N. S (Secrétaire général du comité de Badialan appuie cette assertion « les réalités des places ne sont pas les mêmes » (entretien du 15 Décembre 2018 à la gare de Médine à Bamako). Dans la plupart des gares, le chauffeur débourse 100 FCFA pour chaque chargement, excepté le terminus de Fadjiguila où il coûte 200 FCFA. Cette augmentation du

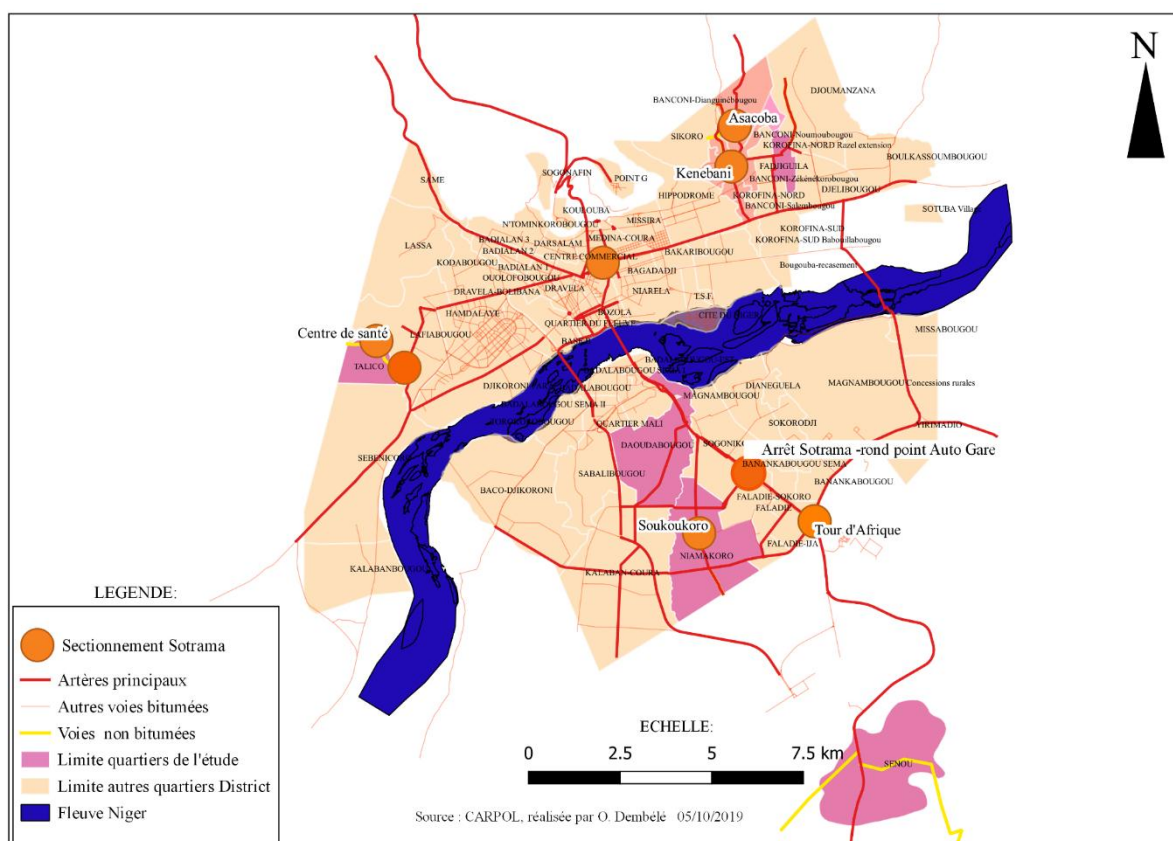
tarif de chargement s'explique par le fait que peu de SOTRAMA continue leur course jusqu'à cette gare. Ces frais alimentent la caisse syndicale et couvrent les charges de fonctionnement (électricité, loyer, rémunération du personnel du bureau, négociations avec d'autres autorités surtout les policiers et la justice). Au niveau des gares, le vendeur de ticket est payé directement sur la vente des tickets. Pour chaque ticket vendu, il prend la moitié. En plus, si un syndiqué se marie ou célèbre un baptême, voire des funérailles, souvent le syndicat demande une contribution volontaire aux chauffeurs. Cette contribution minimum est 1000 FCFA. Selon les syndicats, toutes ces contributions ont pour but d'organiser le secteur du transport urbain. En plus, les syndicats ont développé des activités sociales et d'entraide pour les membres en situation difficile. Le syndicat octroie à l'intéressé une somme de 15 000 à 20 000 FCFA pour les cérémonies sociales. Cette contribution est accompagnée de quelques véhicules mis à la disposition de ce dernier. Pour le chargement de son véhicule par les chargeurs dans la gare, le chauffeur paye une somme de 100 à 300 FCFA. Toutes ces contributions organisent le secteur et protègent le chauffeur. Les taxes syndicales augmentent le coût d'exploitation du véhicule. Elles impactent les conditions de déplacement et la qualité du service pour les usagers. Même si le but des syndicats est de défendre les intérêts des syndiqués, ils ne sont pas exempts de reproches. Ils exercent des mesures de rétorsion (enlèvement de bancs, agression physique). Les taxes prélevées sur l'activité des chauffeurs servent à enrichir les membres du bureau syndical que de défendre les intérêts de ses membres c'est-à-dire les chauffeurs. L'ensemble de ces taxes devient un « passe-droit » pour le chauffeur de faire la surcharge et le sectionnement du trajet qui rendent pénibles la mobilité des usagers.

La pratique de la surcharge dans les transports en commun à Bamako est très fréquente. C'est le cas des minibus SOTRAMA alors qu'un nombre de passagers est déterminé pour chaque moyen de transport. Le nombre de passager varie selon la dimension du véhicule. Pour les minibus SOTRAMA, le nombre de passagers varie de 18 à 25 y compris le chauffeur et l'apprenti. Ces nombres ne sont pas respectés selon les usagers de ces types de transport collectif.

Selon le Secrétaire général du syndicat de la section de Badialan « *Le chauffeur et l'apprenti font partie de ce nombre* » (entretien 15 novembre 2018 à la place des syndicats à Badialan). C'est-à-dire si la capacité du véhicule est fixée à 20 personnes, le chauffeur peut prendre 18 personnes. Donc, le chauffeur et l'apprenti complètent à 20 personnes. Pour lui, cette pratique est inhérente à l'exercice de l'activité de transport, vu les charges (frais de carburant, recette journalière, cotisations du syndicat).

Les chauffeurs pratiquent aussi le sectionnement du trajet. C'est une stratégie du conducteur pour rentabiliser son activité. La figure 1 montre la distribution spatiale de cette pratique à Bamako.

Figure 1 : sectionnement des lignes vers le centre-ville à Bamako



Sur les lignes de Banconi, Taliko, Niamakoro et Senou vers le Centre-ville, les chauffeurs pratiquent le sectionnement en direction du centre-ville. Les usagers de Sénou sont confrontés au sectionnement à partir du monument de la tour de l'Afrique à Faladié dans la commune VI ainsi qu'à l'auto-gare de Sogoniko. Sur la ligne de Niamakoro vers le Centre-ville, les chauffeurs divisent le trajet à partir de la gare routière de Sogoniko. Ainsi, les usagers empruntent un autre véhicule comme ceux de Sénou. De même les chauffeurs de SOTRAMA de Daoudabougou vers le Centre-ville sectionnent au niveau de « placekôrô » à l'approche du grand marché pour éviter l'engorgement. Cette segmentation concerne les autres quartiers de la rive droite. Le sectionnement à cet endroit impose de longue marche pour se rendre dans leur lieu de travail. Or, sur la rive gauche, le sectionnement est pratiqué au niveau du CSCOM de Banconi non loin du marché de Zèguènèkorobougou et dans un espace public appelé « Kènèbani ». Ces sectionnements se font aux heures de pointe du soir où il y a une affluence des usagers de SOTRAMA et de moto-taxi. Quant à Taliko, on constate deux points de sectionnement notamment l'intersection de la voie bitumée vers Lafiabougou et celle non bitumée de Taliko ainsi qu'au niveau du CSCOM. Cette pratique s'amplifie au fur et à mesure que la ligne est longue. Sur les lignes de Sénou et de Taliko, on constate deux points de segmentation qui s'expliquent par la distance (15 km) au centre-ville alors que les sectionnements de Banconi sont liés à l'étendue puisqu'elles concernent le secteur de Diaguinebougou qui payent les tarifs de transport les plus élevés (400 FCFA et 475 FCFA) par rapport aux autres secteurs du quartier vers le centre-ville. En effet, le sectionnement se différencie selon les rives du Fleuve. Cette pratique s'effectue surtout aux heures de pointe (8 heures -10 heures ; 16 heures -19 heures) et souvent aux environs de 20 heures à 21 heures sur les lignes de la rive droite alors que ceux de la rive gauche concernent seulement les heures de pointe du soir. Sur ces lignes, la pratique du sectionnement aux heures de pointe se caractérise par le nombre de potentiels clients. Pendant ces horaires, la demande est supérieure à l'offre. Ce sont les marchandes, les étudiants, les artisans sont les principaux usagers Sotrama. C'est

l'occasion pour les chauffeurs de maximiser leur gain. Cette segmentation des lignes est souvent motivée par l'insuffisance d'éclairage comme à Taliko et à Sénou. À Bamako, les tarifs des transports informels sont fixés à l'avance par rapport à la gare de Médine. Les quartiers de l'étude de la rive droite se trouvent au minimum à une dizaine de kilomètres de cette gare. Pour les chauffeurs, assurer la mobilité des usagers de ces quartiers est moins rentable. Ils ne dépassent pas la gare de « Worokourou ». Les usagers de ces quartiers qui effectuent un déplacement empruntent un autre véhicule vers le marché de Médine. Ils constatent leur tarif de transport augmenté. Pour un usager de Daoudabougou dont le tarif est 400 FCFA, il paie au minimum 500 FCFA pour un aller simple et pareil pour le retour. Cette pratique compromet la satisfaction des besoins de mobilité en termes d'espace et de temps. Pourtant, la surcharge constitue un obstacle au confort des usagers. D'autres pratiques comme la lenteur et les mauvais comportements sont dénoncés par les usagers. Elles durcissent les conditions de transport et dégrade la qualité du service.

3.2. Les syndicats, les privilégiés du transport informel à Bamako

Les syndicats octroient les autorisations de fréquenter les lignes moyennant une taxe. Ils créent les gares et sont les initiateurs d'extension des lignes. La création d'une gare et l'extension constituent de nouvelles sources de taxes voire de revenus pour les syndicats. Selon les syndicats, les taxes d'autorisation et de fonctionnement des gares servent à faire fonctionner le syndicat et gérer les problèmes quotidiens des syndiqués. Elles constituent une source de revenus très conséquente pour les responsables syndicaux. Ils sont payés à partir des activités qu'ils mènent dans les gares et les bureaux du syndicat. Du vendeur de ticket au Secrétaire général de la coordination, les syndicats ont un revenu considérable. Ici, nous allons expliquer le mode de paiement des vendeurs de ticket dans les gares et les secrétaires généraux de sections.

Le vendeur du ticket appelé « billeteur » est un membre du bureau du comité de base. Affecté dans une gare, son travail commence à 7 heures environ. Ayant un reçu à sa disposition, son travail consiste à attribuer le ticket de chargement par ordre d'arrivée des véhicules. À l'arrivée d'un nouveau véhicule, son apprenti vient lui donner le numéro du véhicule. Il écrit le numéro dans un cahier, une fois que le véhicule est chargé, il barre le numéro de la plaque en question. Sur chaque billet vendu, il a la moitié du montant du frais de chargement comme rémunération. Le montant du ticket varie de 100 à 200 FCFA. Au fur et à mesure que la gare est fréquentée par les véhicules, il a un revenu conséquent. Le cas du billeteur du terminus de Fadjiguila illustre cette situation. Selon le billeteur de la gare informelle du terminus de Fadjiguila :

« Pour chaque ticket vendu, je perçois 100 sur 200 CFA ; chaque jour, au minimum 70 SOTRAMA minibus passent par cette gare. Quand on multiplie les 100 FCFA par 70, cela fait un revenu de 7000 FCFA par jour, soit 210.000 FCFA dans un mois pour le vendeur de ticket. Le billeteur est nommé par le comité de base » (entretien du 20 juillet 2018 au terminus de Fadjiguila).

Le secrétaire général de la section 1 de Banconi affirme : « *Ma rémunération est de 20 000 FCFA par jour et cela est valable pour tous les autres secrétaires généraux de section, chaque jour que Dieu fait, il m'envoie cette somme à la Maison* » (entretien du 20 Août 2018 à son domicile à Banconi). Pour un mois de 30 jours, il a une rémunération de 600.000 FCFA par mois. Selon G (secrétaire général adjoint du syndicat des transports privés de l'UNTM), « *Il existe 17 sections dans le District de Bamako* » (Entretien du 28 décembre 2021) au siège du syndicat à Faladié Bamako). Chaque section est dirigée par un secrétaire général dont la rémunération coûte au syndicat 600.000 FCFA. Si nous faisons la somme de ces revenus par mois, ils coûtent au syndicat un montant de 10 200 000 FCFA.

En somme, la dimension pécuniaire occupe une place importante dans la gestion syndicale. Les droits de fréquentation des lignes et de chargement dans les gares servent à enrichir les dirigeants du syndicat alors qu'ils prétendent défendre les intérêts des chauffeurs.

Discussion

La gouvernance de la mobilité à Bamako illustre les dynamiques complexes d'un secteur marqué par la coproduction entre acteurs formels et informels. Dans un contexte où les institutions publiques disposent de ressources limitées, les syndicats des transports, notamment ceux des chauffeurs de Sotrama, assument une part essentielle des fonctions de régulation et de gestion. Cette situation s'inscrit dans ce que E. Ostrom (1996) qualifie de *co-production des biens publics*, où les acteurs non étatiques suppléent l'État pour assurer la continuité des services urbains essentiels.

À Bamako, cette coproduction prend la forme d'une régulation pragmatique (S. Jaglin, 2005), où les syndicats interviennent pour organiser les circuits, fixer les tarifs, gérer les gares et arbitrer les conflits entre chauffeurs. Leur rôle dépasse ainsi la simple représentation professionnelle pour devenir une véritable fonction de gouvernance territoriale (D. Lorrain, 2011). En remplissant ce vide institutionnel, les syndicats assurent la continuité du service public de transport, mais selon des normes largement informelles et personnalisées.

Cependant, cette gouvernance syndicale s'accompagne d'enjeux économiques et politiques importants. Comme le souligne V. Bamba et C. Bikpo (2019, p.176), les syndicats du transport en Afrique de l'Ouest tendent à privilégier la dimension pécuniaire au détriment de la défense collective des travailleurs. Les ressources générées par les taxes syndicales et les cotisations alimentent des logiques de rente et de pouvoir, renforçant une hiérarchie interne dominée par des élites syndicales. Cette observation rejoint les analyses de D. Beekers et B. van Gool (2012) sur la « privatisation du pouvoir public » dans les villes africaines, où les structures informelles se substituent aux institutions officielles, tout en reproduisant des logiques clientélistes.

La relation entre l'État et les syndicats de transport reste ainsi ambiguë et ambivalente. D'un côté, l'État malien reconnaît de facto le rôle des syndicats comme partenaires incontournables pour maintenir la stabilité dans un secteur difficile à réguler. De l'autre, cette reconnaissance alimente des formes de gouvernance négociée (J. P. Olivier de Sardan, 2015), où les autorités publiques tolèrent certaines pratiques informelles en échange d'un contrôle social indirect. Ce type d'arrangement, observé également à Dakar (A. S. Fall, 2011) et à Accra (J. Ayee & R. Crook, 2003), traduit une hybridation de la gouvernance urbaine, entre légalité formelle et pratiques coutumières.

Cette gouvernance hybride engendre toutefois des effets paradoxaux. D'une part, elle permet une efficacité fonctionnelle — le transport urbain continue de fonctionner malgré l'absence d'un cadre réglementaire clair. D'autre part, elle perpétue une injustice sociale et spatiale : les chauffeurs demeurent sans protection sociale, et les usagers supportent des conditions de transport précaires. Comme l'ont montré M. Lombard & C. Rakodi (2016), l'informalité urbaine n'est pas un dysfonctionnement temporaire, mais une composante structurelle de la gouvernance dans les villes africaines contemporaines. À Bamako, le pouvoir syndical s'inscrit pleinement dans cette logique, combinant contrainte économique, légitimité sociale et tolérance politique.

En définitive, la gouvernance du transport à Bamako repose sur une cohabitation fonctionnelle entre l'État et les syndicats, relevant d'une « gouvernance par arrangements » (G. Blundo & P. Y. Le Meur, 2009). Cette configuration permet une régulation minimale, mais révèle aussi les limites de l'action publique urbaine et l'absence de politiques de mobilité réellement inclusives. Pour sortir de cette dépendance à l'informalité, il est nécessaire de repenser les relations entre institutions publiques et organisations syndicales, en favorisant la formalisation progressive du secteur, la transparence dans la gestion et la participation équitable des acteurs à la prise de décision.

Conclusion

Les syndicats sont les principaux organisateurs du déplacement à Bamako. Les syndicats initient l'extension des lignes tout en créant de nouvelles gares dans les quartiers périphériques

en accord avec la population. Ils déterminent les taxes de fréquentation des lignes et de chargements dans les gares. Les taxes prélevées par les syndicats sur l'activité des chauffeurs leur assurent des revenus considérables et sont très peu investis dans les espaces de transport notamment les gares. Cette régulation syndicale augmente les charges des chauffeurs qui ont un salaire dérisoire avec un temps de travail long. Ces derniers sont la cheville ouvrière du transport du secteur des transports informels. L'augmentation des charges des chauffeurs influence la prise en charge de la mobilité des individus. Leur mobilité s'effectue dans des conditions pénibles.

Références Bibliographiques

- AYEE Joseph & CROOK Richard, 2003, *"Toilet wars": Urban sanitation services and the politics of public-private partnerships in Ghana*. IDS Working Paper.
- BAMBA Vakaramoko et KOFFIE-BIKPO Céline Yolande. (2019). « Les Acteurs Du Transport des Produits Vivriers Au Marche De Gros De Bouake (Côte d'Ivoire) ». *European Scientific Journal* January 2019 edition Vol.15, No.2. 169-183.
- BEEKERS Daan & VAN GOOL, B, 2012, *African roads to development: informal economies and governance in urban transport*.
- BLUNDO Giorgio & LE MEUR Pierre-Yves, 2009, *The Governance of Daily Life in Africa: Ethnographic Explorations of Public and Collective Services*. Leiden: Brill.
- Fall, A. S. (2011). *Mobilités urbaines et gouvernance à Dakar*. CODESRIA.
- JAGLIN Sylvie, 2005, *Services d'eau en Afrique subsaharienne : la fragmentation urbaine en question*. CNRS Éditions.
- KASSI Irène, 2007, *Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*, Thèse unique, université de Bordeaux 3, 331p.
- KONARE Alpha Oumar, 2016, *Histoire des partis politique au Mali : Du pluralisme politique au parti unique, 1946-1968*, [Cauris livres](#) ; 506 p
- LORRAIN Dominique, 2011, *Gouverner les grandes métropoles*. Presses de Sciences Po.
- Lombard, Melanie & Rakodi, Carole, 2016, *Urban land conflict in the Global South: Towards an analytical framework*. Urban Studies, 53(13).
- MEITE Youssouf, 2014 ; *Gouvernance du transport urbain et de la mobilité durable à Abidjan*, Thèse en Sociologie, Université de Strasbourg, 326 p
- OLIVIER DE SARDAN, Jean -Pierre, 2015, *Gouvernance locale et corruption en Afrique de l'Ouest*. Paris : Karthala.
- OSTROM Elinor, 1996, *Crossing the Great Divide: Coproduction, Synergy, and Development*. World Development, 24(6).
- TOGOLA Issa et Aloko N'Guessan Jérôme, « Etalement urbain et mobilité des individus à Bamako », Université de Lomé, *Ann.Univ. de Lomé*, Sér.Lett., Tome XXXX-2, Décembre 2020, pp.-231-245
- TOGOLA Issa, 2021 ; *Mobilité individuelle dans les quartiers périphériques à Bamako*, Thèse unique, Université Félix Houphouët Boigny, 285 p
- ZOUHOULA BI Marie Richard, 2012 ; *Dynamique urbaine et desserte des quartiers périphériques d'Abidjan*, 354 p