



Mobilité et transport intra-communal dans la Commune Urbaine de Sikasso au Mali

Mobility and intra-municipal transport in the Urban Commune of Sikasso in Mali

DEMBELE Salia

Doctorant

Institut de Pédagogie Universitaire de Bamako
Mali

TOGOLA Lassina

Enseignant chercheur

Faculté des Sciences Economiques et de Gestion
Université des Sciences Sociales et de Gestion
Mali

BAYOGO Yapégué

Enseignant chercheur

Faculté des Sciences Economiques et de Gestion
Institut Universitaire de Gestion
Mali

MARIKO Seydou

Enseignant chercheur

Ecole Normale Supérieure de Bamako
Mali

Date de soumission : 25/08/2024

Date d'acceptation : 12/10/2024

Pour citer cet article :

DEMBELE. S. & al. (2024) «Mobilité et transport intra-communal dans la Commune Urbaine de Sikasso au Mali », Revue Internationale du chercheur «Volume 5 : Numéro 4» pp : 209-225



Résumé

L'objectif de cette étude est d'analyser les liens entre la mobilité et le transport intra-communal dans la Commune Urbaine de Sikasso. Pour mener l'étude, deux méthodes de l'analyse des données ont été utilisées, à savoir : la méthode quantitative qui a permis d'obtenir des données quantifiables et la méthode qualitative qui a permis de collecter des données qualitatives. Un questionnaire a été adressé à 140 personnes dans la Commune Urbaine de Sikasso avec la technique du choix raisonné. Le guide d'entretien a permis de faire des entretiens semi-directifs auprès de 2 agents de la Direction Régionale des Transports, 2 agents de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière, 1 agents de la Compagnie de Circulation Routière, 1 agent de la mairie et 2 responsables de Syndicats des conducteurs. Les résultats de l'étude montrent que la quasi-totalité des populations de la Commune urbaine de Sikasso dans le cadre de leurs mobilités font recours aux moyens de transport. Elles rencontrent des difficultés qui sont entre autres : le coût élevé d transport, le non-respect du code de la route, la vétusté des moyens de transport collectifs, les tracasseries policières, le mauvais état de certaines routes et les accidents de circulation routière.

Mots clés : Mobilité ; transport ; urbain ; Intra-communal ; Sikasso.

Abstract

The objective of this study is to analyze the links between mobility and intra-municipal transport in the Urban Municipality of Sikasso. To conduct this study, two methods of data analysis were used, namely: the quantitative method which provided quantifiable data and the qualitative method which collected qualitative data. A questionnaire was sent to 140 people in the Urban Commune of Sikasso with the technique of reasoned choice. The interview guide made it possible to conduct semi-structured interviews with 2 agents of the Regional Directorate of Transport, 2 agents of the National Agency for Road Safety, 1 agent of the Road Traffic Company, 1 agent of the town hall and 2 leaders of Drivers' Unions. The results of the study show that almost all the populations of the Urban Municipality of Sikasso use means of transport as part of their mobility. They encounter difficulties that are, among others: high transport costs, non-compliance with the highway code, the obsolescence of public transport, police harassment, poor road conditions and road traffic accidents.

Keywords : Mobility ; transport ; urban ; Intra-communal ; Sikasso.

Introduction

L'homme par ses actions, reconfigure en permanence les espaces et les territoires. Ainsi, la population, le logement, l'entreprise, le bureau, l'atelier, les services publics, les villes, les villages, les commerces et les lieux de vacances sont en perpétuelle évolution, modifiant ainsi en permanence les réseaux et les déplacements, suscitant un recours aux moyens de transport. Les comportements de mobilité dépendent de la disponibilité des moyens de transport, et que cette dernière dépend des ressources financières des individus (Sakho, et al., 2018). Les déplacements quotidiens s'inscrivent dans des espaces de plus en plus vastes, du fait principalement d'un recours croissant à l'automobile. Celle-ci est utilisée pour les trajets domicile-travail des citoyens, mais aussi, de plus en plus souvent, dans le cadre des activités d'achats et de loisirs (Orfeuill, 1998).

Au Mali, le phénomène urbain s'est surtout opéré au profit des capitales régionales qui abritent l'essentiel de la population urbaine et qui regorgent pour la plupart, les services de l'administration, de la santé, de l'éducation et aussi les activités commerciales et industrielles. La massification des citoyens, l'étalement urbain et la présence des services sociaux de base, les activités commerciales et industrielles dans les villes, génèrent aussi plus de mobilités urbaines et du coup, une utilisation permanente des moyens de transport pour les déplacements. La Commune Urbaine de Sikasso n'est pas en marge de cette situation. L'organisation de son espace donne des zones de flux pendulaires, constitués d'une part de zones de commerce à savoir : le marché central de la ville de Sikasso, le marché de Médine, et d'autre part, des secteurs de services administratifs, éducatifs, etc. Cette organisation de l'espace en zones de flux, conjuguée à l'étalement urbain sont à l'origine d'importants mouvements pendulaires, conduisant ainsi à un recours systématique aux moyens de transport.

La croissance de la mobilité et la hausse du trafic automobile au sein des centres urbains sont des sujets de plus en plus préoccupants. Elles posent des problèmes sociaux en termes d'accessibilité économiques : coûts des infrastructures, coûts des congestions estimées surtout en termes de temps, les heures perdues dans la circulation et les coûts environnementaux (Ngom, 2011). Les mobilités et les transports sont d'une part étroitement liés. Compte tenu du rôle que jouent les transports dans la mobilité des personnes et des biens, une organisation des systèmes de transport dans la Commune Urbaine de Sikasso semble plus que jamais nécessaire. L'étude nous conduit à se poser la question principale suivante : quel est le lien



entre la mobilité et le transport intra- communal dans la Commune urbaine de Sikasso ? Pour bien mener cette étude, nous avons adopté la méthode mixte. Le reste de l'article est structuré en quatre parties. La première partie met en évidence la revue de la littérature. La deuxième traite le cadre méthodologique de l'étude. La troisième et la quatrième partie sont consacrées respectivement à l'analyse et à l'interprétation des données et la discussion des résultats. L'article se termine par une conclusion.

1. Revue de la littérature

La mobilité et le transport sont aujourd'hui au centre des enjeux du développement urbain. La revue des écrits antérieurs consacrée aux mobilités et les transports est particulièrement vaste et riche. Il semble dès lors difficile de l'aborder dans sa globalité. De ce fait, nous limiterons aux travaux de certains auteurs. Ainsi, (Ouaddar & Mihoubi, 2018) ont étudié la place du transport en commun dans la mobilité des personnes dans la ville de Tizi-Ouzou afin d'assurer un service public performant, capable de réguler la mobilité dans cette ville. (Dahani & Compaoré, 2020) ont analysé l'influence du marché central de Fada N'Gourma sur l'utilisation de taxis motos comme transport en commun pour la mobilité urbaine. L'usage des motos comme moyen de transport en commun en relation avec les activités marchandes révèle qu'il y a une interdépendance des deux secteurs et que le marché central est le principal catalyseur du secteur du transport en commun par les motos à Fada N'Gourma. (Agbamaro, 2022) a analysé l'apport des taxi-tricycles dans la mobilité des personnes à Lomé (TOGO). Les résultats de l'étude révèlent que le transport des personnes par les taxi- tricycles connaît de nos jours un essor remarquable à Lomé. Les conducteurs de ces automobiles à trois roues les jugent plus rentables que le taxi-voiture et le taxi-moto. Ce moyen de transport moins encombrant et sécurisé, répond à la bourse des clients et contribue à l'augmentation du potentiel en offre de transport urbain de passagers. Cependant, son usage selon 98% des conducteurs est limité sur des routes bitumées transversales et bien aménagées.

(Gérondeau, 1993) dans son étude intitulée : « Vive la liberté » affirme que d'un seul coup, l'automobile a brisé les chaînes de l'immobilisme qui avaient entravé l'espèce humaine depuis son apparition sur la planète. L'étude menée par (Bayogo, et al., 2022) a analysé le transport routier et ses accidents : cas des RN6 et RN7 du Mali. Cette étude a montré que les causes de ces accidents sont multiples et dépendent en grande partie des usagers de la route, des conducteurs, de l'état des infrastructures et du matériel roulant. (Rich, et al., 2009) ont proposé un modèle de choix modal pondéré qui peut être appliqué pour analyser le choix du



mode de transport et le transbordement des marchandises. L'objectif principal de leur étude était la minimisation de l'ensemble des coûts d'exploitation et la réduction du temps de voyage. (Jemelin, et al., 2007) ont ainsi mis en évidence que certaines politiques de transport visant à réguler l'utilisation de la voiture individuelle en ville avaient des effets ségrégatifs vis-à-vis de l'accès à certains lieux, en fonction de la localisation du lieu de résidence. Selon (Sané, 2014) la mobilité urbaine à Dakar, un frein à l'émergence se focalise sur le problème des embouteillages à Dakar, car, les automobilistes y passent 3 à 4 heures, voire même plus par jour, non sans conséquence sur l'ensemble de l'activité économique. L'auteur fait allusion aux comportements des conducteurs qui occasionnent les embouteillages par le non-respect des règles de conduite ; et de l'augmentation du parc automobile.

(Epstein, 2013) dans son étude portant la mobilité spatiale locale : l'influence de la mobilité quotidienne sur la mobilité résidentielle. Il a montré l'exemple des résidents actifs luxembourgeois, étudie les tensions de la mobilité quotidienne, non pour elles-mêmes, mais, pour leur poids dans la mobilité résidentielle. Pour vérifier l'hypothèse d'une influence de la mobilité quotidienne sur la mobilité résidentielle. Il a réalisé une enquête auprès de 500 résidents actifs luxembourgeois ayant récemment déménagé sans avoir changé de lieu de travail. Les résultats ont montré que certains individus se sont bien rapprochés de leur lieu de travail dans le but de réduire les tensions de la mobilité quotidienne et que ces tensions sont avant tout liées au temps de trajet vers le travail. Toutefois et suite à cette mobilité résidentielle, l'espace-temps de vie de ces personnes n'est pas significativement plus petit que celui des individus ayant déménagé pour d'autres raisons. Ceci signifie que la réduction des tensions du trajet domicile-travail permet certes l'amélioration de la qualité de la vie, mais, qu'elle n'influe pas nécessairement sur l'organisation des autres lieux fréquentés régulièrement. La recherche a donc permis de mettre en évidence des liens de conjonction entre la mobilité quotidienne et celle résidentielle et d'aboutir à une meilleure compréhension du système de la mobilité spatiale locale des individus. De même, (Djiteye, 2019) a fait une étude sur l'extension urbaine et les mobilités intra- urbaines dans le District de Bamako. Cette étude a montré que les mobilités intra-urbaines dans le District de Bamako favorisent la croissance urbaine. Elles engendrent aussi des conséquences sur les conditions de vie des individus et des ménages.

Une étude menée par (Ngom, 2011) a montré la problématique de la mobilité urbaine : l'accessibilité du centre-ville dakarais par le système de transport collectif routier, aborde la thématique de l'accessibilité, tout comme, celle de la ville et de la mobilité dans un cadre



conceptuel et théorique. Il a montré que des tendances lourdes pèsent sur le système de transport urbain. Ces tendances sont essentiellement, la dynamique démographique et spatiale, la forte polarité née d'un déséquilibre spatial et les dysfonctionnements notés dans le système de transport urbain qui se manifestent par une inadéquation de l'offre par rapport à la demande. Il a montré également que ces différentes tendances réduisent l'accessibilité au centre historique de Dakar, notamment, chez les usagers habitant la périphérie de Dakar, dont les ressources financières sont parfois limitées et qui, pourtant constituent la grande majorité de la population urbaine. Cette baisse d'accessibilité est mise en exergue à travers un allongement en termes de temps, de distance métrique, de coûts sociaux et économiques alors que les politiques de transport mises en œuvre ne sont que rarement à la hauteur des attentes des usagers.

(Mariko, 2018) dans une étude intitulée croissance démographique et extension spatiale de la ville de Bamako. Il a présenté la ville de Bamako sur les plans historique et physique, analyse les causes et les conséquences de la croissance démographique et de l'expansion spatiale de la ville et propose des solutions en vue de circonscrire les problèmes qui résultent de cette croissance démographique et spatiale.

(Kaufmann, 2000) a soutenu que la mobilité est un « acte social, indispensable à l'intégration et à toute participation ». La définition de la mobilité quotidienne comme étant un acte social est pertinente, à tout point de vue, dans la mesure où elle ne fait référence qu'à la finalité même du déplacement, quelles soient les conditions dans lesquelles, il a été effectué.

Le document « Diagnostics des Infrastructures Nationales en Afrique » commandité par Africa Infrastructure Country Diagnostic dont le titre est : Coincés dans les embouteillages : le transport urbain en Afrique » de (Kumar & Barrett, 2008) ont évoqué les diagnostics des infrastructures nationales en Afrique. L'accent a été surtout mis sur les difficultés de mobilité dans les centres urbains en Afrique, surtout, les mobilités quotidiennes (travail-domicile). Ces difficultés ont pour cause, les embouteillages quotidiens et permanents.

(Bonnet & Desjeux, 2000), dans leur ouvrage intitulé : "les territoires de la mobilité ", ont montré que les mobilités se traduisent à différentes échelles et temporalités (mobilités saisonnières, hebdomadaires ou quotidiennes). L'influence des caractéristiques des individus et du ménage sur la mobilité résidentielle a été largement abordée (Foote, *et al.*, 1960 ; Speare, 1970 ; Cliche, 1980 ; Lévy, 1997 ; Orfeuill, 2000). (Long, 1972) a par exemple montré l'influence de la composition et de la taille du ménage sur la propension à déménager.



(Bastide, 1974) a, quant à lui, montré que 30% des mariages entraînaient un déménagement. De manière générale, les caractéristiques sociodémographiques tel que l'âge, et socio-économiques tel que le niveau d'éducation ou le parcours professionnel, ont une forte influence sur la mobilité résidentielle. La notion de cycle de vie, formalisant l'apparition d'étapes de la vie (départ de chez les parents, mise en couple, naissance d'un enfant, départ des enfants, etc.) a permis de contextualiser et de regrouper ces caractéristiques. L'influence des caractéristiques du logement a notamment été soulevée par (Broeck, 1966). Cet auteur a ainsi distingué le site et la situation du logement. Le site réfère aux caractéristiques du logement en lui-même à à savoir : l'architecture, l'environnement immédiat, etc., tandis que la situation fait référence à la localisation du logement au regard de celle de tous les autres lieux susceptibles d'être fréquentés (école, lieu de travail, lieux d'achats, de loisirs, etc.). (Lord, et al., 2009) ont mis en évidence que le vieillissement des individus tendait à induire une dynamique de réduction de leur espace de mobilité quotidienne, mais, que cette réduction était bien souvent freinée par la dispersion des services sur le territoire.

2. Matériels et méthodes

Située dans la partie australe du pays, dans la zone soudanienne, la ville de Sikasso est devenue une Commune Urbaine créée par la loi n° 96 – 059 du 04 novembre 1996 portant création des Communes. La Commune Urbaine de Sikasso, de par sa position géographique, a une croissance démographique et spatiale rapide. La population de la Commune Urbaine de Sikasso a passé de 134 744 habitants en 1998 à 329 305 habitants en 2021 (Rapport Direction Nationale de la Population, 2022).

L'élaboration de cet article a nécessité la lecture et l'analyse des ouvrages, des rapports d'activités, des thèses de Doctorat, des articles scientifiques, des mémoires universitaires. Les sites Internet ont été également exploités. Pour les enquêtes de terrain, nous avons choisi la méthode mixte, car, elle nous apporte des informations à la fois quantitatives et qualitatives. Des questionnaires préalablement élaborés ont été administrés à 140 personnes dans la Commune Urbaine de Sikasso selon les techniques du choix raisonné, pour avoir des données quantitatives descriptives. Les données collectées ont été codifiées, traitées et analysées à l'aide des logiciels SPSS et Excel. Le guide d'entretien a permis de faire des entretiens semi-directifs auprès de 2 agents de la Direction Régionale des Transports, 2 agents de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière, 1 agents de la Compagnie de Circulation Routière, 1 agent de la mairie et 2 responsables de Syndicats des conducteurs. L'exploitation des différents

documents ainsi que les résultats obtenus au cours des enquêtes auprès des acteurs concernés, ont permis d'analyser la mobilité et le transport intra-communal dans la Commune Urbaine de Sikasso.

3. Résultats de l'étude

Dans cette section de l'étude, nous avons procédé à l'analyse et à l'interprétation des données. Les données quantitatives recueillies par le questionnaire et les données qualitatives ont été obtenues à partir des guides d'entretien.

3.1. Analyse et interprétation des données

Pour leurs mobilités, les populations de la Commune Urbaine de Sikasso utilisent plusieurs moyens ou modes de transport. Ces modes vont du pédestre, au mode motorisé. La population est souvent confrontée à des contraintes d'accès aux moyens de transport collectif et des accidents de circulation routière.

3.1.1. Moyens de transport utilisés dans la Commune Urbaine de Sikasso

L'analyse des données a montré que les populations de la Commune Urbaine de Sikasso utilisent plusieurs moyens de transport individuel ou collectif pour leurs mobilités (tableau N° 1).

Tableau N°1 : avis des enquêtés sur les moyens de transport utilisés dans la Commune Urbaine de Sikasso

Moyens de transport utilisés	Effectifs	Pourcentage (en %)
Marche à pieds	12	8,58
Moto personnelle	43	30,71
Duruni (camionnette bâchée)	29	20,71
Voiture personnelle	16	11,43
Moto-taxi	10	7,14
Taxi	17	12,14
Tricycle	13	9,29
Total	140	100

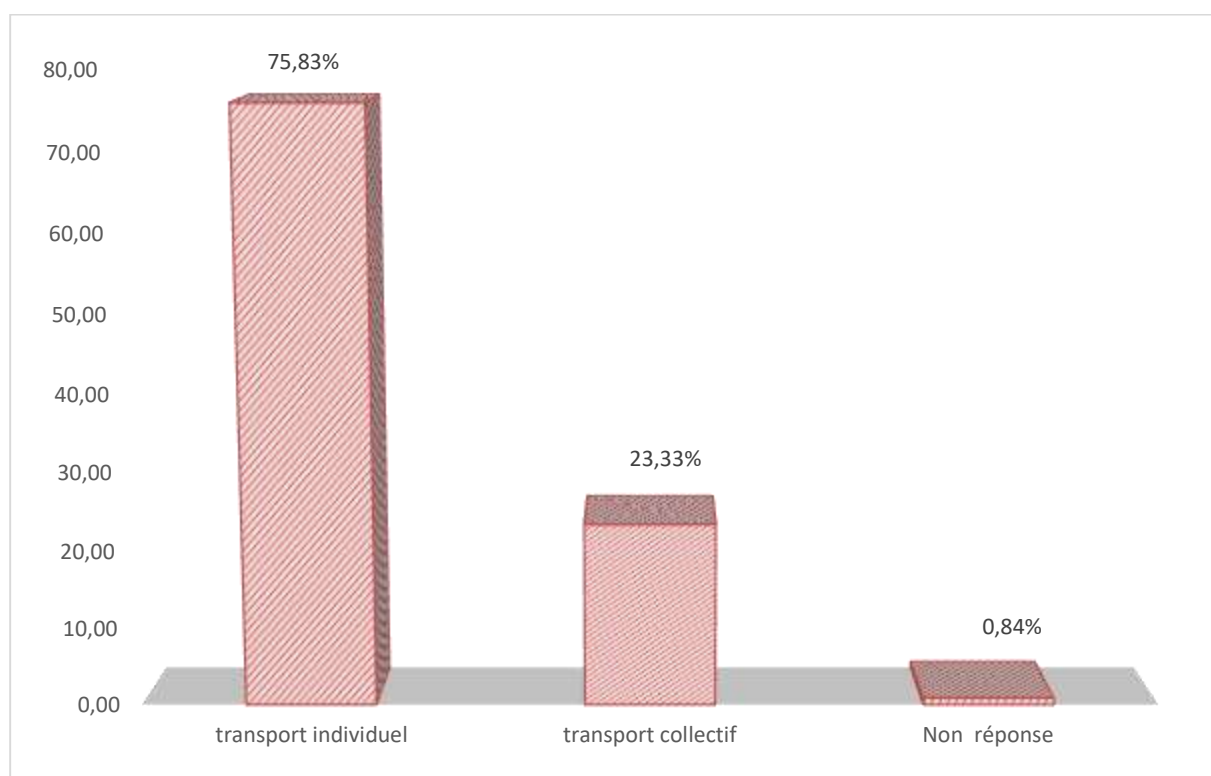
Source : enquêtes personnelles, 2024

De l'analyse du tableau N°1, nous constatons que le moyen de transport, le plus utilisé est la moto personnelle. Cela s'explique par la prolifération de la moto Djakarta dans la Commune. 30,71% des enquêtés ont affirmé utiliser la moto personnelle comme moyen de déplacement

tandis que 20,71% des usagers du transport utilisent le « Duruni » (camionnette bchée) qui est un moyen de transport collectif ou en commun. Ceux qui utilisent la voiture personnelle représentent 11,43% des enquêtés. Les enquêtés qui se déplacent à pied dans la Commune Urbaine de Sikasso représentent 8,58% alors que ceux qui empruntent les taxis, les moto-taxis et les tricycles représentent respectivement 12,14%, 7,14% et 9,29%.

L'analyse du tableau a montré l'absence des SOTRAMA (minibus) dans la Commune Urbaine de Sikasso comme moyen de transport utilisé. Elle a également indiqué une faible utilisation des moyens de transport collectif par les populations de la Commune urbaine de Sikasso. Selon G.L., un agent de la mairie de la Commune Urbaine « *Les moyens de transport utilisés pour les mobilités sont axés sur les engins à deux roues, à savoir : les motos Djakarta, les moto-taxis, les vélos, les voitures personnelles et tout récemment, les tricycles de transport en commun* » (figure N°1).

Figure N°1 : avis des enquêtés sur le choix des modes et moyens dans la Commune Urbaine de Sikasso



Source : enquêtes personnelles, 2024

Il ressort de l'analyse de la figure N° 1 que 75,83% des personnes enquêtées utilisent les moyens de transport individuels, surtout, les motos, contre 23,33% pour le transport collectif et 0,84% n'ont pas donné d'avis sur la question. Comme nous l'avons signalé dans le tableau

précèdent les populations de la Commune urbaine de Sikasso utilisent moins les moyens de transport collectif dans le cadre de la mobilité.

3.1.2. Difficultés de transport intra-communal dans la Commune Urbaine de Sikasso

Le transport urbain qu'il soit collectif ou individuel occupe une place importante dans la Commune urbaine de Sikasso. Il présente aussi des difficultés pour la mobilité de la population. Le tableau N°2 qui suit montre les opinions des enquêtés sur les contraintes d'accès aux moyens de transport collectif.

Tableau N°2 : opinions des enquêtés sur les contraintes d'accès aux moyens de transport collectif dans la Commune urbaine de Sikasso

Opinions sur les contraintes d'accès aux moyens de transport	Effectifs	Pourcentages (en %)
Oui	34	24,29
Non	15	10,71
Ne sais pas	55	39,29
Abstention	36	25,71
Total	140	100

Source : enquêtes personnelles, 2024

Le tableau N°2 montre que 24,29% des personnes enquêtées ont rencontré des contraintes d'accès aux moyens de transport collectifs contre 10,71% qui ont pensé le contraire. Un nombre important des personnes enquêtées ne se sont pas prononcées sur ces contraintes d'accès. Ils constituent des personnes qui utilisent généralement des moyens de transport individuels. Dans l'analyse de ce tableau, nous avons constaté une utilisation moindre des moyens de transport collectifs par les populations. Les raisons qui expliquent cette faible utilisation sont entre autres : l'avènement de la moto « Djakarta », la lenteur de ces moyens de transport, surtout, les « Duruni » (camionnette bâchée) (tableau N°3).

Tableau N°3: avis des enquêtés sur les difficultés du transport urbain dans leurs mobilités

Difficultés évoquées	Effectifs	Pourcentages (en %)
Vétusté des moyens de transport collectif	26	18,57

Mauvais état et insuffisance des routes	22	15,71
Coût du transport élevé	19	13,57
Non-respect du code de la route	47	33,58
Tracasseries policières	11	7,86
Accidents	15	10,71
Total	140	100

Source : enquêtes personnelles, 2024

Il ressort de l'analyse du tableau N°3 que les usagers sont confrontés à des difficultés. Ces difficultés varient selon les usagers. Elles vont de la vétusté des moyens de transport collectifs, aux accidents de la circulation routière. Les difficultés, les plus évoquées par les personnes enquêtées sont surtout : le non-respect du code de la route 33,58%, les accidents de la circulation routière 10,71% et le coût du transport 13,57%. En analysant ce tableau, nous avons retenu que la Commune Urbaine de Sikasso souffre de l'incivisme des citoyens sur les routes. Les difficultés rencontrées par les usagers peuvent constituer des obstacles aux déplacements. Ces difficultés sont confirmées par l'analyse des discours issus des guides d'entretien. Selon S. K., un agent de Direction Régionale de Transport : *« L'un des gros problèmes liés à la mobilité des populations de la Commune Urbaine de Sikasso est le l'incivisme sur les routes. Parmi les usagers de la route, certains ne respectent ni les feux tricolores, ni les panneaux de signalisation. Ce sont eux qui rendent la mobilité des autres difficile. A cela, s'ajoute la vétusté des moyens de transport en commun. Les camionnettes bâchées et les taxis qui desservent les quartiers de la Commune urbaine de Sikasso sont vétustes ce qui posent la nécessité d'un renouvellement du parc automobile de transport en commun »*. Le discours de O.S., agent de l'Agence Nationale de Sécurité Routière : *« En tant qu'agent de l'ANASER, nous pouvons dire que le gros problème lié aux mobilités des populations de la Commune Urbaine de Sikasso est le problème des accidents de la circulation routière. Ces accidents sont dus à l'incivisme de certains usagers et le non-respect du code de la route pour d'autres. Pour preuve, la Région de Sikasso occupe la deuxième place après Bamako en termes d'accidents de la circulation routière »*.

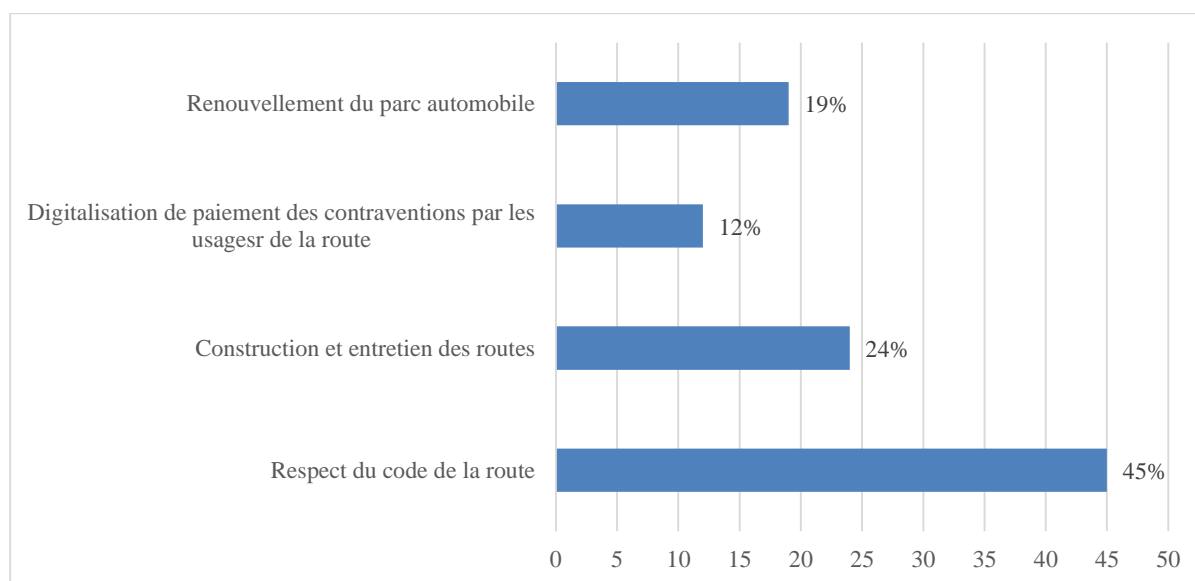
Selon S.M., un responsable de syndicat des transporteurs : *« Aujourd'hui, nous pouvons affirmer que les problèmes liés à la mobilité des populations de la Commune Urbaine de Sikasso sont liés à l'incivisme de certains usagers et transporteurs du transport en commun, surtout, les conducteurs des tricycles qui sont récemment venus dans le transport en commun.*

Nous pouvons aussi noter l'occupation anarchique de certaines voies les jours de foire et le mauvais état de certaines routes ».

3.1.3. Solutions proposées pour la mobilité et le transport intra-communal de la Commune Urbaine de Sikasso

L'étude a permis de faire des propositions pour une bonne amélioration de la mobilité des populations de la Commune Urbaine de Sikasso (figure N° 2).

Figure N°2 : avis des enquêtés sur les propositions de solution de la mobilité urbaine à Sikasso



Source : enquêtes personnelles, 2024

L'analyse de la figure N°2 a montré que 45% des enquêtés ont confirmé le respect du code de la route. 24% ont indiqué la construction et entretien des routes. Seulement, 19% et 12% ont respectivement évoqué le renouvellement du parc automobile et la digitalisation de paiement des infractions.

Selon M.T., agent de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière a indiqué que « *l'accent doit être mis sur la sensibilisation des usagers qui ne respectent le code de la route* ». B. K., agent de la Compagnie de la Circulation Routière pense que « *des campagnes d'informations doivent être également menées sur le port de la ceinture, du casque et le téléphone au volant* ». Quant aux discours de A.N., et C.T. respectivement agent de la Direction Régionale des Transports et syndicaliste transporteur ont confirmé que « *Les routes communales et celles des quartiers périphériques doivent être aménagées en vue de faciliter la mobilité des populations. Et surtout, l'accessibilité au centre-ville qui abrite la plupart des services*

administratifs. Il est aussi nécessaire de renouveler le parc d'automobile pour faciliter la mobilité des populations de la Commune Urbaine de Sikasso ».

3.2. Discussions des résultats

Les résultats de l'étude ont montré que la quasi-totalité des sikassoïses dans le cadre de leurs mobilités font recours aux moyens de transport. Ils ont rencontré des difficultés qui sont entre autres : les coûts élevés de transport, le non-respect du code de la route, la vétusté des moyens de transport routier collectifs, les tracasseries policières, les mauvais états de certaines routes et les accidents de circulation routière. L'étude menée par (Sanogo, 1999) sur la mobilité des populations dans la ville de Sikasso, présente les contraintes physiques, la disponibilité des moyens de transport, les problèmes liés à la mobilité des populations. Cette étude a mis l'accent sur les problèmes liés aux mobilités des populations de la ville de Sikasso sans beaucoup tenir compte des motifs qui engendrent celles-ci. De même l'étude de (Samaké, 2018), a évoqué la mobilité quotidienne des populations périphériques de la ville de Bamako. Elle a mis en exergue, les motifs des déplacements quotidiens des populations périphériques de la ville de Bamako, les causes des problèmes de déplacements à Bamako, l'inégale répartition des services publics à Bamako et l'inégale répartition des infrastructures à Bamako. (Tembiné, 2013) a fait une étude d'extension spatiale et d'évolution des transports collectifs en milieu urbain. Son cas pratique concerne les transports urbains de la ville de Bamako entre 1960 et 2010. L'étude fait une comparaison entre la croissance urbaine et l'évolution du secteur des transports urbains. Cette étude traite l'extension spatiale de Bamako, passant de 3 447 hectares en 1960 à 275 000 en 2010. Cette extension pose un problème de transport. (Bayogo, 2022) a indiqué que dans les pays en développement, le système de transport routier occupe une place importante à cause de sa flexibilité et les bas prix des infrastructures et des matériels roulants. (Togola, 2021) a montré qu'il est important aussi de moderniser le parc des véhicules de transports routiers. Le parc de transports routiers est caractérisé par sa vétusté et sa surcapacité.

Par ailleurs, (Sakho, et al., 2018), dans leur ouvrage intitulé : villes africaines : mobilités et transports urbains ont mis l'accent sur l'urbanisation et le transport en Afrique, les systèmes de transport en Afrique (l'organisation des espaces urbains, les infrastructures et les réseaux de transport, les offres des services de transport public et privé et le jeu des acteurs), les pratiques de la mobilité urbaine, les motifs de déplacement en Afrique et ont fait une analyse croisée sur la mobilité des genres, et aussi, la mobilité et le cycle de vie, c'est-à-dire, une

analyse de la mobilité des jeunes par rapport aux moins jeunes et aux vieux. Cette étude démontre que les motifs de déplacement varient selon le genre, l'âge, le travail et le statut social.

Conclusion

L'objectif de l'étude était d'analyser les liens entre la mobilité et le transport intra- communal dans la Commune Urbaine de Sikasso. Pour y parvenir, d'abord, nous avons mis en exergue la revue des écrits sur la mobilité et le transport urbain. La méthodologie a été basée sur des méthodes quantitative et qualitative. Le questionnaire et le guide d'entretien ont été adressés aux populations cibles de la Commune Urbaine de Sikasso. Les résultats de l'étude ont montré que la quasi-totalité des populations de la Commune Urbaine de Sikasso font recours aux moyens de transport pour leurs déplacements. Ils rencontrent des difficultés, à savoir : les coûts élevés de transport, le non-respect du code de la route, la vétusté des moyens de transport routier collectifs, les tracasseries policières, les mauvais états de certaines routes et les accidents de circulation routière.

Sur le plan managérial, les résultats de cette étude seront utiles pour le Ministère des Transports et des Infrastructures et les autorités municipales de la Commune Urbaine de Sikasso. L'étude a permis de faire des recommandations sur la mobilité et le transport intra-communal dans la ville de Sikasso. Sur le plan scientifique cette étude permet d'enrichir la littérature de l'apport de la mobilité et le transport intra-communal.

Les principales limites de l'étude demeurent la non analyse des coûts des difficultés de la mobilité dans la Commune Urbaine de Sikasso.

En termes de perspective, il s'agira pour nous d'orienter notre réflexion sur l'évaluation des coûts du transport inter- communal dans la Commune Urbaine de Sikasso.

BIBLIOGRAPHIE

- Agbamaro, M., (2022).** Apport des taxi-tricycles dans la mobilité des personnes à LOME (TOGO), Revue Espace Géographie et Société Marocaine n° 62, aout 2022, pp : 111 - 132
- Bayogo, Y., (2022).** « Optimisation d'un réseau de transport routier en considérant les facteurs de pollution : cas de la distribution des produits en zones CMDT au Mali », Revue Française d'Economie et de Gestion « Volume 3 : Numéro 5 » pp : 160-177.
- Bayogo, Y., et al. (2022).** « Analyse du transport routier et ses accidents : cas des RN6 et RN7 du Mali », Revue Internationale du Chercheur « Volume 3 : Numéro 2 » pp : 612 – 635
- Bonnet, M., & Desjeux, D. (2000),** Les territoires de la mobilité, PUF/PUCA
- Broeck, J.O.M. (1966).** Compass of geography, Columbus, Ed. C.E Merrill.
- Cliche, P. (1980).** Espace social et mobilité résidentielle ; introduction à la géographie sociale de Québec, Ed. Les Presses de l'Université de Laval.
- Dahani, S., & Compaoré, G. (2020).** Marche central et impact sur la mobilité urbaine : les taxis motos à Fada N'gourma. Les Cahiers de l'ACAREF, 2020, vol. 2 (N°5), pp : 153 -166
- Djiteye, A. (2019).** L'extension urbaine et les mobilités intra urbaines dans le District de Bamako, Thèse de Doctorat, ISFRA, Bamako.
- Epstein, D. (2013).** La mobilité spatiale locale : l'influence de la mobilité quotidienne sur la mobilité résidentielle, L'exemple des résidents actifs luxembourgeois, Thèse de Doctorat de l'Université de Strasbourg Discipline : Géographie.
- Foote, N., et al. (1960).** Housing choice and housing constraints, Ed. Mc Graw-Hill Book Company.
- Jemelin, C., et al.(2007).** Inégalités sociales d'accès : quels impacts des politiques locales de transport ? Espacetemps.net, URL : <http://espacestems.net/document2263.html>.
- Kaufmann, V. (2000).** Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal. Ed. Presses polytechniques et universitaires Romanes.
- Kaufmann, V. (2002).** Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux ? Recherche transport et sécurité, No.75, pp :131-143.
- Kumar, A., et Barrett, F. (2008).** Coincés dans les embouteillages : Le transport urbain en Afrique. Banque Mondiale/SSATP.
- Levy, J.P. (1997).** Offre de logement et mobilité résidentielle : un point de vue socio-économique, in : CALCOEN F., DRIANT J.C., FILIPPI B., Comprendre les marchés du logement, Ed. L'Harmattan, Coll. Villes et entreprises, pp :117-132.

- Long, L. (1972).** The influence of number and ages of children on residential mobility, *Demography*, Vol.9, No.3, pp : 371-382
- Lord, S., et al. (2009).** Évolution des pratiques de mobilité dans la vieillesse : un suivi longitudinal auprès d'un groupe de banlieusards âgés, *Cybergéo*, article No.444, URL : <http://cybergegeo.revues.org/22090>.
- Mariko, S. (2018).** Croissance démographique et extension spatiale de la ville de Bamako », article publié dans la Revue Semestrielle N°85/2018 des Etudes Maliennes de l'Institut des Sciences Humaines, pp : 65 – 86.
- Ngom, N. (2011).** La problématique de la mobilité urbaine : l'accessibilité du centre-ville dakarais par le système de transport collectif routier, thèse de doctorat de 3^{ème} cycle de géographie, Université Cheikh Anta Diop, Dakar.
- Orfeuil, J.P. (2000).** L'évolution de la mobilité quotidienne ; comprendre les dynamiques, éclairer les controverses, Ed. INRETS, Coll. Synthèse.
- Ouaddar K. & Mihoubi T (2018).** La place du transport en commun dans la mobilité des personnes : cas de la ville de Tizi-Ouzou, Mémoire de Master, Université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des sciences de gestion Département des sciences de gestion.
- PDESC. (2019 -2023).** Programme de Développement Economique, Social et Culturel de la Commune Urbaine de Sikasso.
- Rich, J., P. M. Holmblad, et al. (2009).** A weighted logit freight mode-choice model. *Transportation Research Part E : Logistics and Transportation Review* 45(6), pp : 1006 - 1019.
- Sakho, P., et al, (2018).** Villes africaines : mobilités et transports urbains, 62 p.
- Samaké, C. (2018).** La mobilité quotidienne des populations périphériques de la ville de Bamako, thèse de Doctorat, ISFRA, Bamako.
- Sané, P. (2014).** La mobilité urbaine à Dakar, un frein à l'émergence, Dakar, Enquête.
- Sanogo, B. (1999).** La mobilité des populations dans la ville de Sikasso, mémoire de Maitrise, ENSup, option Histoire et Géographie, Bamako.
- Speare, A. J. (1970).** Home ownership, life cycle stage and residential mobility, *Demography*, Vol.7, No.4, pp : 449-458.
- SSATP. (2019).** Rapport de Diagnostic de Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes Maliennes.



Tembine, I. (2013). Extension spatiale et évolution des transports collectifs en milieu urbain: cas de Bamako de 1960 à 2010, mémoire de DEA, ISFRA – Bamako.

Togola, L. (2021). «La place du transport routier dans l'économie d'un pays enclavé : cas de la République du Mali », Revue Française d'Economie et de Gestion «Volume 2 : Numéro 11» pp : 289 -308.