



Aménagements au cœur, et autour de Bamako

Esquisse



Cette réflexion est la continuité des initiatives et des études entreprises par la SOMAFREC dans le cadre du « projet de désenclavement de Koulikoro : une solution pour Bamako ».

La SOMAFREC se propose de mener la suite de la réflexion en s'interrogeant sur les différentes possibilités envisageables en terme d'organisation des transports en commun et de réalisation d'infrastructures au sein de l'agglomération bamakoise.

L'objectif poursuivi est d'imaginer de nouveaux aménagements visant à l'amélioration de la mobilité dans la capitale et l'accès à de nouvelles perspectives de développement, renforçant ainsi la place centrale de Bamako en Afrique de l'Ouest.

Situation actuelle à Bamako



185 000 véhicules traversent quotidiennement le Niger :

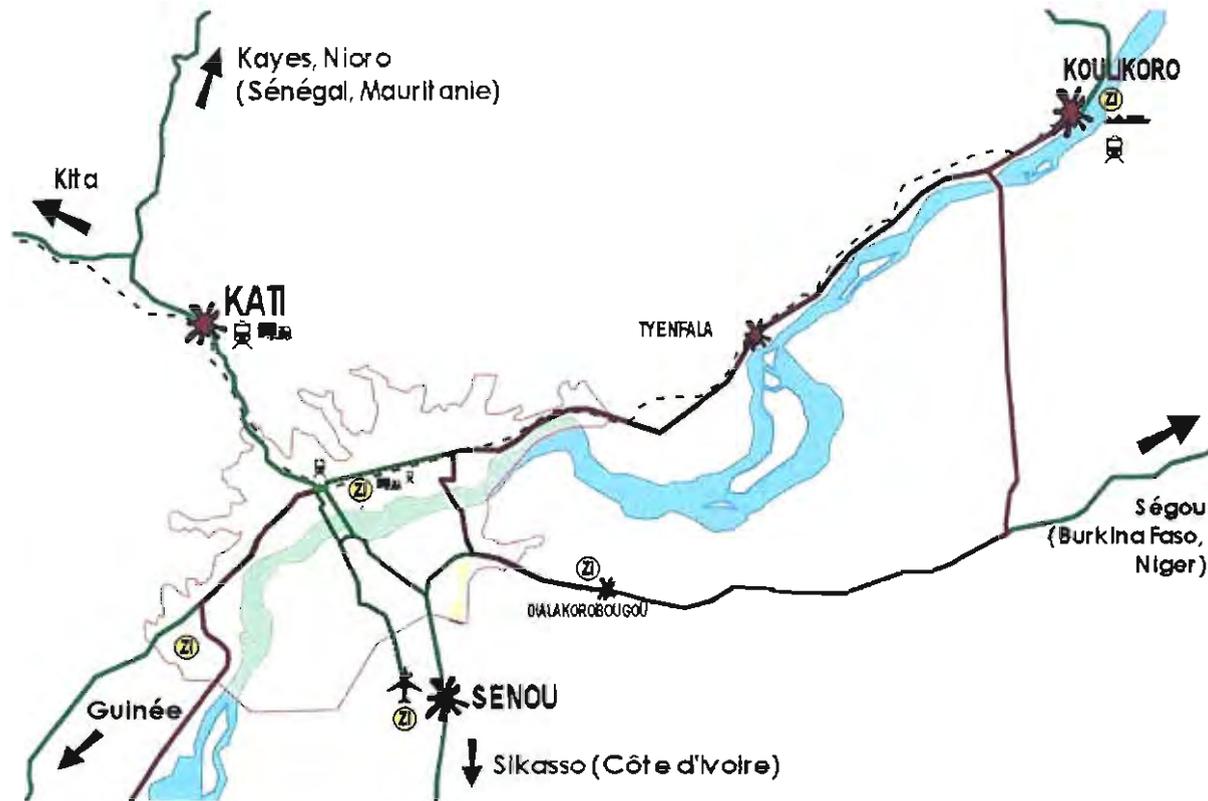
- trafic de personnes à plus de 90%
- la moitié sont des 2 roues
- 70% du trafic est absorbé par le pont du Roi Fahd

De nombreux aménagements urbains ont été réalisés, notamment en terme de voiries primaires, que ce soit dans le tramé ancien ou dans les nouveaux quartiers, mais il subsiste des difficultés de circulation récurrentes.

Des obstacles à la mobilité dans l'agglomération

- ❖ croissance de l'étalement urbain autour des axes routiers et le long du fleuve - multiplication et allongement des déplacements
- ❖ augmentation du parc automobile et de la circulation des poids-lourds - accumulation de trafics et d'usagers différents
- ❖ horaires de circulation restreintes pour les poids-lourds
- ❖ trafic pendulaire aux heures de pointe très contraignant (fermeture de l'Ancien Pont dans le sens Bamako vers la périphérie)
- ❖ détérioration des infrastructures
- ❖ saturation de l'espace public, des équipements, des aires de stationnements et des emplacements réservés (marchandises, transports en commun, taxis)
- ❖ Gare de Korofina, Zone Industrielle et dépôts de stockage de carburant enclavés
- ❖ stockage des marchandises problématique, déchargement dans les rues
- ❖ pollution atmosphérique, nuisances sonores et olfactives
- ❖ croissance de l'insécurité routière (fréquence et gravité des accidents)

Projets d'Infrastructures routières en cours



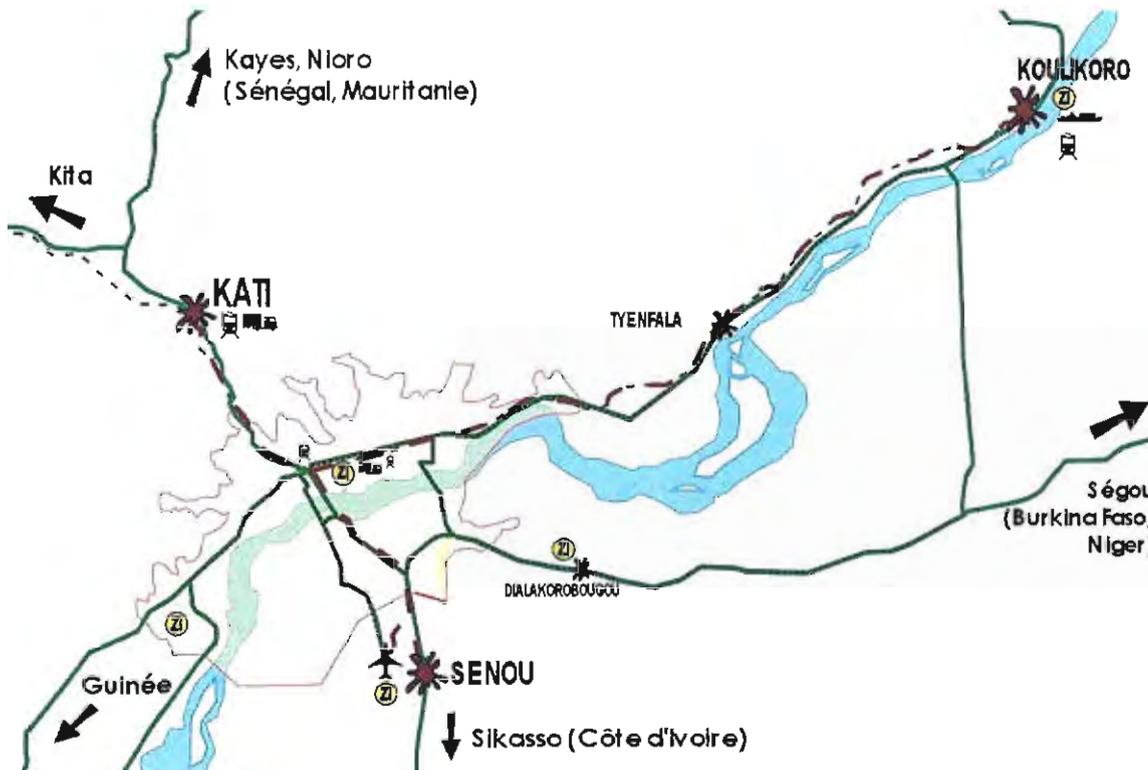
- **Projet de désenclavement de Koulikoro - 1er maillon du contournement autoroutier de Bamako**
- Construction du 3ème pont urbain de Bamako (Sotuba) : permet de décharger le pont du Roi Fahd et de désengorger le centre ville en créant une alternative à la traversée de Bamako
- Réalisation de la circulaire « anneau SOTRAMA » (4km)
- Boulevard du Peuple : aménagement d'une voie de bus en site propre (1,2km)
- Zone aéroportuaire de Sénou
- Doublement de la route de Guinée du centre ville jusqu'à Sébénikoro et bitumage de la route le long du fleuve Niger

L'ensemble de ces projets ne suffit pas à régler les problèmes de circulation de Bamako :

- La traversée Nord/Sud (Kayes/Korofina/Sikasso) reste problématique
- Le désengorgement du centre de Bamako n'est pas assuré

➤ **D'autres aménagements sont possibles et nécessaires**

1 - Le Tramway : renforcement des transports en commun



Bamako dispose d'infrastructures ferroviaires qui peuvent être mises en valeur rapidement et à moindre coût pour améliorer le service urbain de transport en commun : la mise en service de la **ligne Kati/Koulikoro (75 km)**, comme cela avait été envisagé lors du projet de désenclavement de Koulikoro.

Cela représenterait environ 12 arrêts dont 6 dans les limites du District de Bamako. Une première tranche pourrait être immédiatement envisagée **entre Bamako et Tyenfala (30km)**.

Avantages immédiats :

- déchargement des axes routiers concernés
- diminution des coûts de transport pour les usagers
- augmentation de la capacité du réseau de transports en commun
- rentabilisation de l'espace par l'occupation des emprises des voies actuellement délaissées

Le retour de cette première expérience permettrait d'envisager la création d'une **seconde ligne**, perpendiculaire à la première, qui assurerait la liaison **entre la Gare centrale de Bamako et la Tour d'Afrique (10 km)**, avec des possibilités de ramification vers Sénou-ville, Sénou-aéroport et les zones industrielles de Sénou et de Dialakorobougou.

Cela impliquerait également le **doublage du pont des Martyrs**.

2 - Le contournement NORD



Le contournement Nord en 2*2 voies de type autoroutier (ou voie expresse) relie :

- la route de Kita (Dio-gare),
- la route de Kayes (Darraï),
- la route de Koulikoro (Massala),
- la route de Ségou,

➤ soit un linéaire de **105 km**

Le contournement Nord comprend également une pénétrante en direction de la gare de Korofina, via les villes de Safo et de Tassan, puis le quartier de Boulkassoumbougou, pour rejoindre la route de Sotuba

➤ soit un linéaire de **25 km**

Cette pénétrante devrait être complétée par un tronçon de route reliant directement Sotuba à Sénou sans passer par Faladié via le nouveau pont en projet

➤ soit un linéaire de **10 km**

Cette boucle permet de régler plus de 60% du trafic des pénétrantes de Bamako.

Hypothèse

- vitesse en ville : 30 km/h
- vitesse sur les pénétrantes : 60 km/h
- vitesse sur le CAB : 90 km/h

Linéaire : **140 km**

Gain de temps :

➤ Kita/Ségou : **45 minutes**

➤ Kayes/Ségou : **45 minutes**

3 - Le contournement SUD-1



Le contournement Sud-1 en 2*2 voies de type autoroutier relie :

- la route de Kita (Dio-gare),
- la route de Guinée (Kodialani),
- la route de Sikasso (Banankoro),
- la route de Ségou,

➤ soit un linéaire de **115 km**

Le contournement Sud-1 comprend également la construction du **4ème pont urbain** pour Bamako.

Le contournement borde en effet la limite sud-ouest actuelle de la ville, notamment au niveau du pont reliant Kabala et Ouenzambougou.

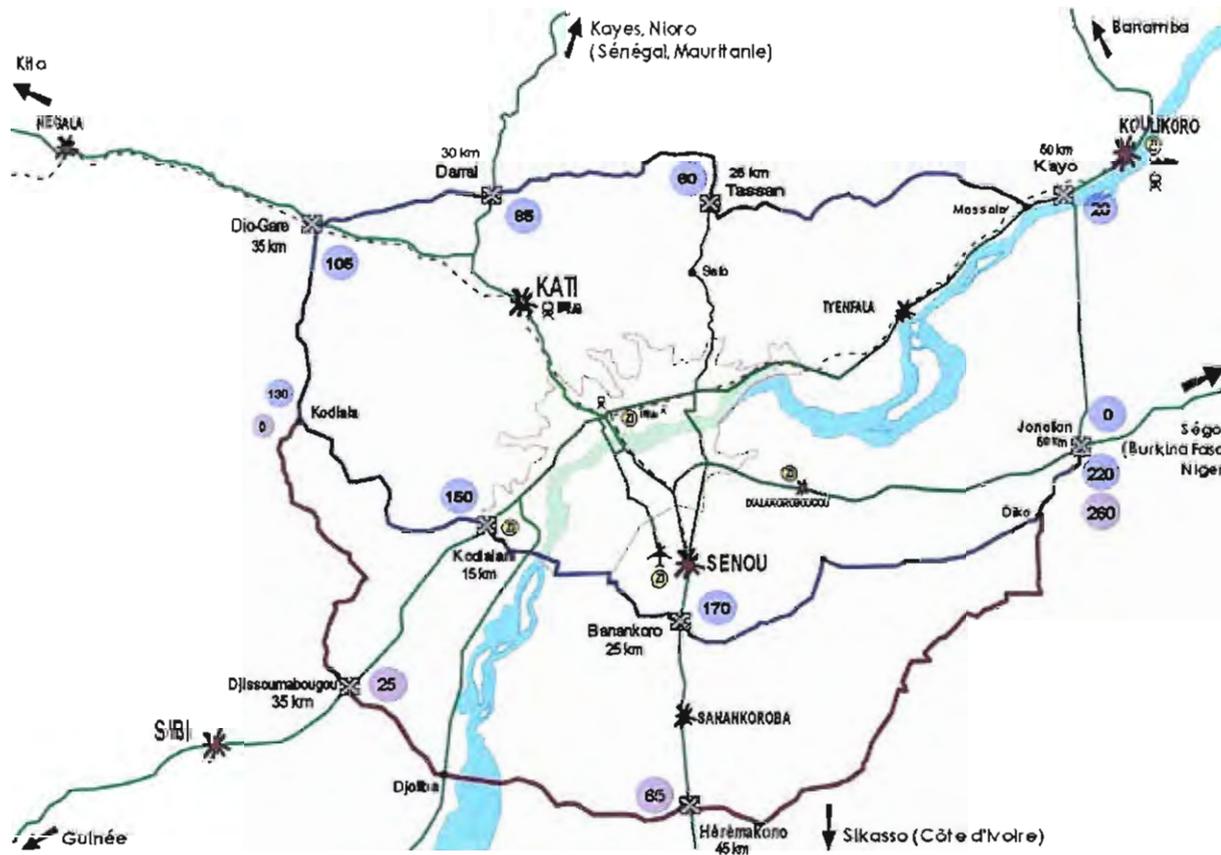
Linéaire : **115 km + 1 pont**

Gain de temps :

➤ **Sibi/Ségou : 45 minutes**

➤ **Sikasso/Ségou : 35 minutes**

4 - Le contournement SUD-2



Le contournement Sud-2 en 2*2 voies de type autoroutier relie :

- la route de Kita (Dio-gare),
- la route de Guinée (Djissoumabougou),
- la route de Sikasso (Hérémakono),
- la route de Ségou,

➤ soit un linéaire de **120 km**

Les contournements Sud-2 et Sud-1 se rejoignent dans les monts Manding et sur la route de Ségou.

Le contournement Sud-2 comprend également la construction du **5ème pont** en amont de Bamako, reliant la ville de Djoliba à Touréla.

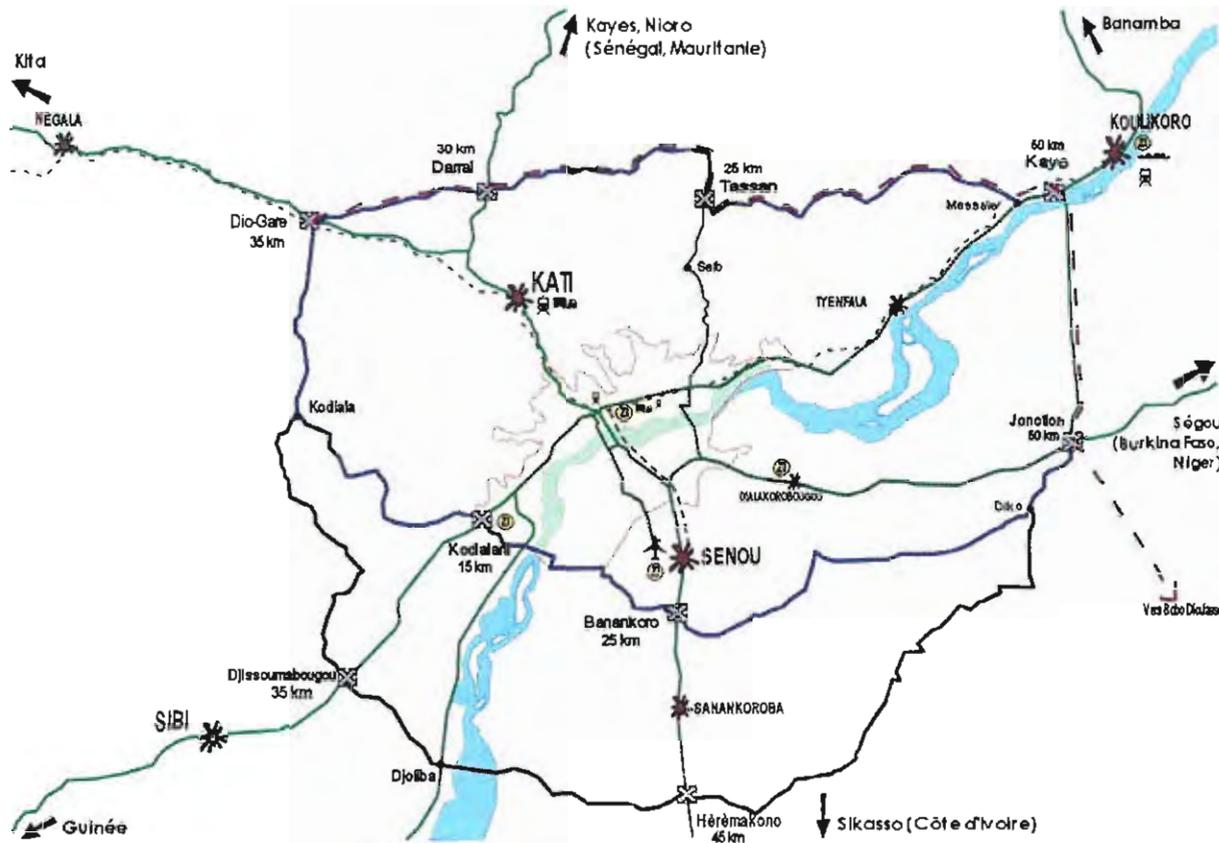
Linéaire : **120 km + 1 pont**

Gain de temps :

➤ **Sibi/Ségou : 40 minutes**

➤ **Sikasso/Ségou : 35 minutes**

5 - Le contournement ferroviaire de Bamako Déviation de la ligne Kayes/Koulikoro par le Nord



La déviation de la ligne de chemin de fer Dakar-Kayes-Bamako-Koulikoro par le Nord permettrait de compléter le dispositif de réorganisation des transports dans l'agglomération.

Cette déviation viendrait également compléter le projet de liaison ferrée entre Dakar, Bamako (Koulikoro) et Bobo Dioulasso.

Le pont de Koulikoro pourrait d'ores et déjà être dimensionné en fonction.

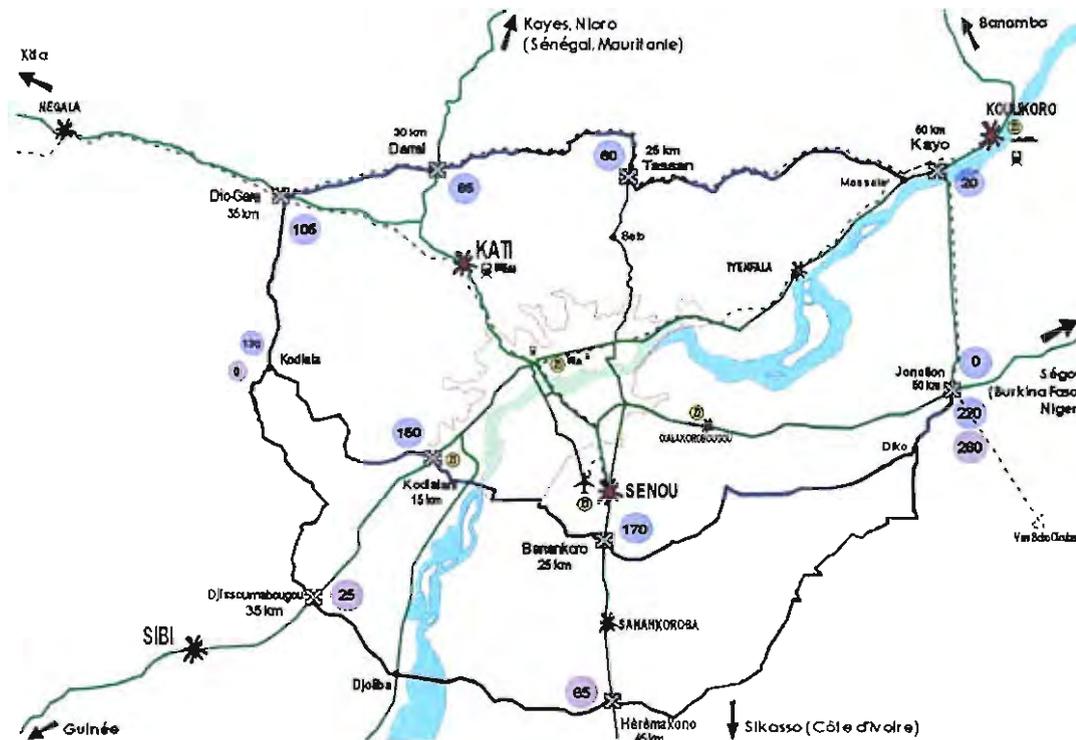
Koulikoro deviendrait ainsi le « grenier de Bamako », le pôle d'échange principal de l'agglomération, organisé en plate-forme multimodale, combinant la route, le fer et la voie maritime.

La ligne de tramway serait prolongée jusqu'à Dio Gare

La réalisation du contournement routier est l'occasion de densifier et de faciliter les flux d'échanges entre les villes maliennes et les sous-régions.

La réorganisation des transports au sein de la capitale malienne permet d'inscrire cette infrastructure dans les projets sous-régionaux et de rester en cohérence avec la dimension d'interconnexion entre les Etats.

Ces aménagements ouvrent de nouvelles perspectives



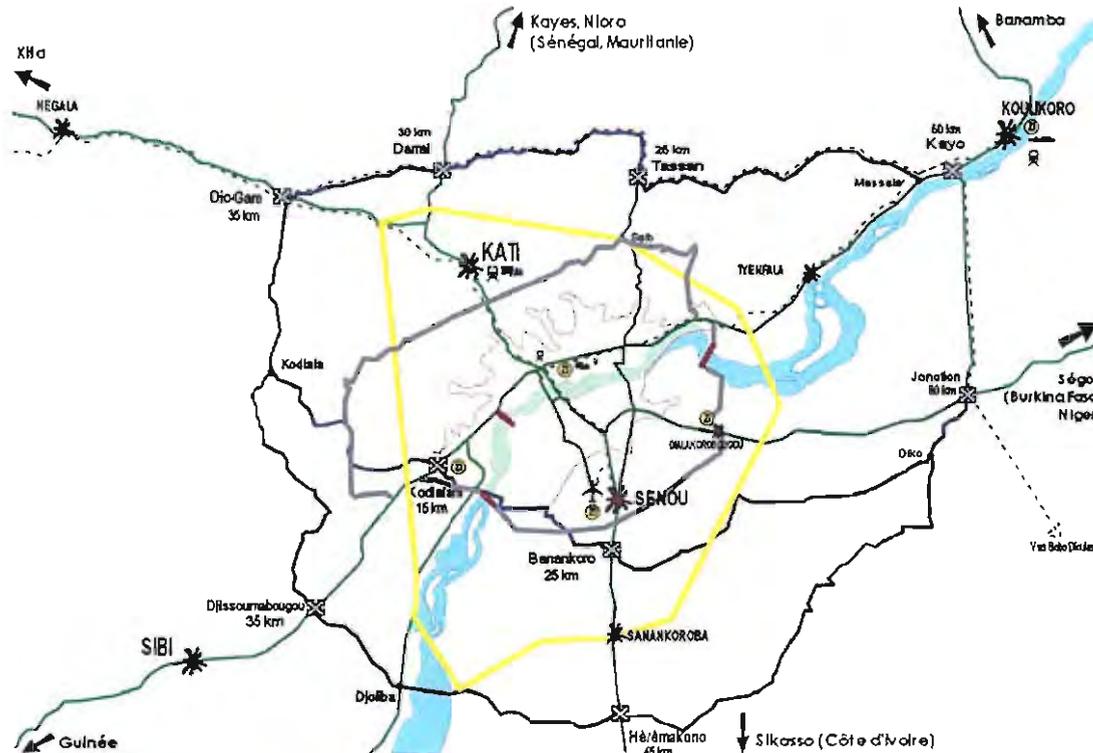
- ❖ créer un vaste espace à urbaniser pour les générations futures
- ❖ concilier le développement urbain et les systèmes de déplacement
- ❖ diminuer les coûts et les temps de transport
- ❖ participer au désengorgement de Bamako en séparant les trafics, en requalifiant les infrastructures
- ❖ améliorer les conditions de vie
- ❖ améliorer la sécurité des trajets
- ❖ créer des pôles d'échanges qui donnent du sens aux axes lourds de transport en commun
- ❖ Renforcer la position de Bamako au sein des projets sous-régionaux

Il est nécessaire pour cela de **délocaliser certaines infrastructures et activités** (zone industrielle, gare de marchandise, entrepôts, marchés de gros, abattoirs, etc.) à l'extérieur de Bamako, vers les villes-satellites où il est encore aisé de prévoir et de réaliser des aménagements adaptés aux différentes activités.

Il s'agit également, pour Bamako-ville, de **redonner de l'espace aux activités dites urbaines** telles que l'habitat, les fonctions administratives et commerciales, les centres d'affaires, les services, etc.

Bamako bénéficie d'un contexte favorable pour saisir l'opportunité de rendre pérenne sa place de choix en tant que ville moderne, structurée, bien équipée, propre et agréable à vivre.

Une nécessaire complémentarité des projets



L'Etat a également engagé une réflexion sur la réalisation d'un **contournement routier de Bamako** (en jaune) dont le tracé correspond au périmètre d'urbanisation de Bamako tel que défini dans le Schéma d'urbanisme.

Une autre réflexion concerne la création d'une **voie de ceinture** (en gris) et la construction de **3 nouveaux ponts** sur le Niger :

- Kabala
- Baco Djikoroni
- Moribabougou

• Ces projets sont complémentaires aux aménagements que nous proposons. Ils répondent à l'accroissement de la circulation intra muros alors que le grand contournement est destiné aux flux interrégionaux, il fixe les limites de Bamako pour les 10, 20 ou 30 ans à venir en favorisant d'ores et déjà le développement des villes satellites telles Dio, Darral, Tassan, Massala, Diko, Heremakono, Djoliba, Kodiala...



Bamako, au coeur de l'intégration sous-régionale

Cible n°8 des Objectifs de Développement du Millénaire (ODM) : transport et infrastructures des pays enclavés

PROJETS ROUTIERS

- **UEMOA** : Programme d'Action Communautaire des Infrastructures et du Transport Routier (PACITR) :

- routes inter-Etats
- routes d'interconnexion entre les routes inter-Etats
- interconnexion voies ferrées
- réhabilitation voie ferrée Dakar/Bamako

- **CEDEAO** :

- Projet de l'Autoroute Régionale (PAR)
- 3 axes est-ouest : littoral, médian, sahélien

- **Bailleurs de fonds** divers :

- FED Fonds Européen de Développement
- BOAD Banque Ouest Africaine de Développement
- BID Banque d'Investissement et de Développement
- BAD Banque Africaine de Développement
- IDA/AID International Development Association (Banque mondiale)
- FAIR Fonds d'Appui à l'Intégration Régionale

PROJETS FERROVIAIRES

