



Diagnostic et propositions d'aménagement du port fluvial de pêche de Mopti (Mali)

Projet UNESCO : « Niger - Loire : Gouvernance et Culture »

Steven GAYME sur base du travail de
David KONATE

Perrine DHELENS
Mamadou AK DIALLO

Juin-Septembre 2009

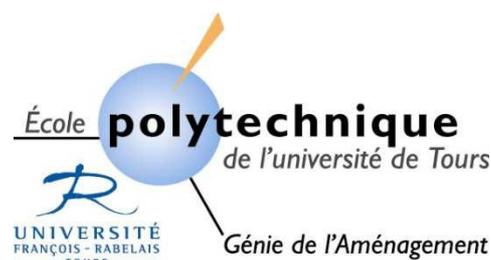
Juin - Septembre 2008

Tuteurs universitaires :

C. Savourey - B. Touré - I. Dougnon

Tuteur professionnel :

M. Bagayoko



Sommaire

Sommaire	3
Remerciements	7
Introduction commune aux deux études	8
Avertissement	12
1ère Partie	13
Présentation des différents territoires d'études.....	13
A. Vue globale du Mali.....	14
A.1 Quelques données factuelles	14
A.2 Un pays marqué par le fleuve Niger	18
A.3 Un climat semi - aride à aride	22
A.4 Une économie portée sur le secteur primaire : agriculture, élevage et pêche.....	22
A.5 Les ressources fluviales du delta central intérieur.....	24
A.6 Evolution démographique et influence sur Mopti(Apport 2009)	27
B. Mopti, une métropole régionale	28
B.1 Historique de la ville.....	28
B.2 Mopti, pivot du tourisme malien (Apport 2009).....	31
B.3 Une ville organisée autour de son port de pêche	33
B.4 Une ville construite en remblai	35
C. Le port de pêche, un centre d'échanges.....	36
C.1 Historique du port de pêche : une gestion du port mouvementée	37
C.2 Vers quelle représentation spatiale du port de pêche ?	38
C.2.1 Vision politique	38
C.2.2 Vision technique	39
C.2.3 Vision des usagers.....	40
2 ème Partie.....	41
Etat des lieux et analyse du port de pêche	41
A. Description physique du port de pêche.....	42
A.1 Recensement des équipements commerciaux et fonctionnels	42
B. Analyse fonctionnelle du port de pêche	50
B.1 Quels usagers sur le port de pêche ?	50
B.2 Méthodologie et démarche employée.....	54
B.3 Des usagers toujours plus nombreux et divers	58
B.3.1 Filière pêche.....	58
B.3.2 Filière transport	73
B.3.3 Filière commerciale - produits agricoles et alimentaires.....	88
B.3.4 Filière commerciale - produits divers	99
B.3.5 Filière touristique.....	114
B.3.6 Synthèse des besoins des usagers	123
B.4 Sous le désordre du port de pêche : un ordre apparent.....	123
B.5 Une activité générale du port de pêche dépendante du niveau d'eau.....	126

C.	Etat des lieux de la circulation sur le port de pêche	128
C.1	Typologie des routes et des voies	128
C.1.1	Les routes principales	130
C.1.2	Les routes secondaires.....	131
C.1.3	La route tertiaire ou voie « piétonne »	131
C.2	Nature de la circulation et état des lieux des voies.....	132
C.2.1	Etat des lieux des différentes voies du port de pêche.....	132
C.2.2	Points de chargement et de déchargement	135
C.2.3	Les points conflictuels liés à la circulation	137
D.	Etat des lieux de l’assainissement sur le port de pêche.....	141
E.	Analyse architecturale, urbaine et paysagère	146
E.1	Trois niveaux de paysage : le bâti, la corniche et le fleuve ... des lectures du paysage différentes 146	
E.2	Activités humaines et paysage naturel : deux ambiances du port de pêche qui s’entremêlent ..	149
E.3.	Vers une visualisation des deux fleuves : le Niger et la Loire	153
F.	Gestion et aspect financier.....	155
F.1.	Ensemble des acteurs intervenants sur le port de pêche.....	155
F.1.1	Les acteurs institutionnels	155
F.1.2	Les acteurs économiques et usagers	156
F.2.	Quelles visions propres à chacun des acteurs ?	157
F.3.	Vers une meilleure gestion du port de pêche ?.....	157
	3ème Partie.....	159
	Pistes de réflexion et propositions d’aménagement	159
	Avertissement	160
	Introduction	161
1.	Evolution du port et de ses activités	163
1.1.	Le port de pêche et ses projets de développement.....	163
1.1.1.	Le projet de réhabilitation des berges.....	163
1.1.1.1.	Localisation des travaux	163
1.1.1.2.	Nouvelle localisation des activités.....	164
1.1.1.3.	Avancement des travaux et accueil du projet par les usagers	164
1.1.1.4.	Proposition de gestion en zone exemplaire	166
1.1.2.	Le projet d’extension du port existant (PAD PECHE).....	167
1.1.2.1.	Localisation et équipements prévus.....	167
1.1.2.2.	Avancement des travaux et rapport à la population.....	169
1.1.2.3.	Pertinence et future utilisation des infrastructures	169
1.1.2.4.	Nouvelle gestion de la zone d’extension.....	172
1.2.	Evolution des différentes filières du port de Mopti	173
1.2.1.	Positionnement du port de Mopti dans les échanges régionaux.....	173
1.2.2.	Les projets PAD Pêche et leur influence sur la filière pêche à Mopti.....	175
1.2.3.	Evolution des activités autres que la pêche sur le port de Mopti	176
1.2.3.1.	Evolution de l’occupation du sol	176
1.2.3.2.	Evolution des différentes filières.....	178
2.	Propositions à mettre en place à court-terme	180

2.1.	Mode de gestion et de gouvernance	180
2.2.	Assainissement et collecte des déchets	182
2.2.1.	Le choix et l'amélioration d'un système de collecte des déchets	182
2.2.2.	Proposition d'amélioration du système de GIE pour la collecte des déchets du port de Mopti 182	
2.2.3.	Estimation de la quantité nécessaire de poubelles	184
2.2.4.	Mise en place d'une collecte fonctionnelle	189
2.2.5.	La médiation est nécessaire auprès de la population	194
2.2.6.	Anticipation de l'augmentation de la population et des phases de nouvel investissement pour la collecte des déchets.	195
2.3.	Circulation	196
2.3.1.	Mise en place d'un parking de déchargement	196
2.3.2.	Parking d'entrée de ville (ou de transit)	199
2.3.3.	Voies d'accès au parking de transit	201
2.3.4.	Permettre l'accès des pompiers, charrettes et camions	202
3.	Pour désengorger et améliorer le port, proposer à moyen terme des solutions de relocalisation des activités	207
3.1.	La nécessité d'une ligne de conduite	207
3.1.1.	Amélioration des infrastructures	207
3.1.2.	Vers une nécessaire délocalisation d'activité, un choix à faire	209
3.1.2.1.	Quelle fonction pour le port de pêche ?	209
3.1.2.2.	Quelles activités prioritaires ?	210
3.1.2.3.	Quelles implications derrière une délocalisation des activités ?	211
3.1.3.	Les bases de réflexion des scénarios	213
3.1.3.1.	L'armature des scénarios, le plan de circulation	213
3.1.3.2.	Des partis-pris pour la fonctionnalité du port	214
3.1.3.3.	Prise compte de la filière tourisme	215
3.2.	Plusieurs scénarii d'évolution du port	217
3.2.3.	Le port dans sa continuité	218
	Objectifs	218
	Freins à lever	218
	Avantages	218
	Inconvénients	218
3.2.2.	Le port comme grand marché de la région	218
	Objectifs	218
	Freins à lever	218
	Avantages	218
	Inconvénients	218
3.2.1.	Le port à sa vocation d'origine	218
	Objectifs	218
	Freins à lever	218
	Avantages	218
	Inconvénients	218
4.	Solutions à long terme	224
4.1.	Coût et localisation d'un agrandissement du port	224
4.2.	Proposition de localisation des activités	225
	Conclusion	228

Table des illustrations	229
Table des matières	236
ANNEXES.....	239
Liste des personnes ressources	239
Liste des personnes ressources étude de « propositions d'aménagement»	240

Remerciements

Nos remerciements s'adressent en premier lieu à notre commanditaire, Monsieur Mady Bagayoko, Directeur des Services Techniques de la Mairie de Mopti qui n'a ménagé aucun de ses efforts pour nous encadrer et se rendre disponible tout au long de ce stage. Compte tenu de ses multiples occupations et responsabilités, il a su trouver le temps pour nous prodiguer des conseils appliqués et nous suivre de façon méticuleuse. Son dévouement s'est manifesté dans de nombreux champs, aussi bien logistiques, techniques qu'administratifs. Qu'il trouve ici l'expression de notre gratitude.

Nous tenons également à adresser nos remerciements à Madame Cathy Savourey, professeur - associé au département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, maître de stage universitaire, pour sa très grande disponibilité et sa visite sur place lors du stage. A la suite d'une phase de travail en France, nous avons pu, avec son aide, associer et mobiliser les différents acteurs sur le terrain ainsi qu'organiser et structurer les différents points abordés par la commande.

Je tiens personnellement à vous remercier pour votre soutien moral et encadrement à distance dans des conditions bien souvent très éloignées de celles pratiquées en France.

Nous remercions également Monsieur Bani Touré, professeur de l'Université de Bamako, responsable du DESS « Ingénierie et Développement local » et Monsieur Isai Dougnon, professeur en sociologie de l'Université de Bamako, FLASH.

Une telle multitude de personnes et d'acteurs a été associée à l'étude que nous ne sommes pas en mesure de les remercier individuellement ; cependant nous leur adressons notre profonde sympathie et gratitude.

Nous souhaitons néanmoins, apporter notre aimable reconnaissance à Mademoiselle Cécilia Meynet, experte - consultante PNE, pour sa disponibilité et sa bonne volonté de nous guider dans l'apprentissage et la pratique de logiciel cartographique ; ainsi que pour son appui plus général dans l'élaboration de cette étude.

En dernier lieu, les deux binômes s'« auto - remercient » pour leur soutien moral et psychologique d'une part, et pour la réalisation d'un travail d'équipe formateur, d'autre part. Malgré deux cultures différentes et souvent opposées en bien des points, nous avons su de façon solidaire, comprendre et surmonter ces différences socio - culturelles pour nous enrichir mutuellement sur tous les plans.

Introduction commune aux deux études

Le port de pêche de la commune urbaine de Mopti (située dans la 5^{ème} région du Mali) constitue le plus grand port fluvial du pays. Situé à la confluence du fleuve Bani et du fleuve Niger, qui transite dans une dizaine de pays de l'Afrique subsaharienne, le port de pêche de Mopti constitue un lieu incontournable des échanges commerciaux aussi bien au niveau local, régional, national qu'international.

Conçu dans les années 60, le port de pêche s'apparente à un véritable centre d'échanges où se rencontrent les populations du Nord, venues y apporter des céréales, du thé et du sel ; et les populations riveraines au fleuve, achalandées en poisson frais, secs et fumés.

Exclusivement centré sur les activités halieutiques, le port connaît à ses débuts, une activité intense. Dans les années 70 et 80, ce sont jusqu'à plus de 150.000 tonnes de poissons frais par an qui sont débarqués et stockés sur le port. Trente ans plus tard, on estime à 30 à 40 000 tonnes, la quantité de poissons frais débarqués sur le site, en lien avec la diminution des ressources halieutiques. En réaction à ces réalités économiques, le port de pêche s'est progressivement diversifié et accueille actuellement une multitude d'activités annexes : commerce de céréales, commerce de condiments, activités de garage et de réparation, friperie, vente de Calebasses, de bois, etc. de la même manière que de nombreux ports dans le monde, le port a été rattrapé par l'urbain.

Cette transformation économique du port de pêche n'est pas sans conséquence et elle s'est accompagnée de nombreuses modifications, tant du point de vue de son organisation interne que de sa gestion financière.

Le port de pêche actuel recense lors des marchés et des foires hebdomadaires, plus de 10 000 personnes circulantes. Une telle densification des usagers et des activités met en exergue la question de la fonctionnalité, de l'optimisation et de la pérennité du site.

Au vu des enjeux inhérents à ce site, le port de pêche se voit l'objet de nombreux projets d'aménagement et de développement, tels que le projet de réhabilitation des berges ainsi que le futur projet d'extension du site mené par la structure étatique, le PAD Pêche.

Ainsi, les interrogations soulevées sont les suivantes : quel futur préconisé pour le port de pêche ? Quelle vision du port de pêche voulue par les décideurs politiques ? Vers une nouvelle prédominance de l'activité pêche ? Vers une diversité des activités accueillies ? Quelle place accordée à l'activité grandissante du tourisme ? Quel mode de gestion adapté ? Quels enjeux vers une classification éventuelle du site au Patrimoine Mondial de l'UNESCO ?

La présente étude, commanditée dans le cadre du programme « Niger - Loire : Gouvernance et Culture » de l'UNESCO a pour but d'apporter des clefs de réflexion et de compréhension aux décideurs politiques mais aussi à tout acteur de la société civile préoccupé par les possibles orientations de ce pôle de développement.

La problématique sous jacente des deux stages successifs est une étude transversale pour: « Dresser un état des lieux du fonctionnement du port de pêche de Mopti en vue de concevoir les termes de référence de son aménagement futur » et pour « proposer des scénarios d'aménagement et de gestion du Port de Pêche de Mopti ».

En vue de répondre à cet objectif, l'étude se décline en trois parties ; une première partie présentant le contexte géographique, économique et politique des territoires d'études ; une seconde partie abordant le diagnostic socio - économique en insistant sur ses aspects les plus significatifs : état des lieux des usagers et des activités, des équipements recensés, du mode de gestion employé, de l'assainissement, de la circulation. Enfin, l'ultime partie essentielle à cette deuxième étude sera force de propositions d'aménagement, autant du point de vue de la gestion, de la circulation que de la localisation des activités sur le port.

Cette étude s'inscrit dans le programme « Niger - Loire : Gouvernance et Culture » de l'UNESCO. Ce programme vise à renforcer la gouvernance de l'eau dans les collectivités riveraines du fleuve Niger au Mali. Il s'agit de renforcer les capacités des collectivités territoriales dans la gestion de l'eau et de l'assainissement et de sensibiliser les populations riveraines à la sauvegarde du fleuve. Ce travail présente une double spécificité:

- Il s'appuie sur une coopération entre le Niger et la Loire, mobilisant à la fois les collectivités territoriales engagées dans la coopération décentralisée, les établissements spécialisés dans la gestion de l'eau et les universités ;
- Il vise à améliorer la connaissance des pratiques socio-économiques et culturelles des populations riveraines du fleuve et transférer cette connaissance aux collectivités pour renforcer la gestion intégrée des ressources en eau.

Les actions du projet sont destinées à :

- Améliorer la connaissance du fleuve : recensement des usagers, impact sur le fleuve des activités économiques (pêche, agriculture, élevage, construction), recensement du patrimoine, des pratiques et des valeurs culturelles liées au fleuve ;
- Développer et animer le réseau des collectivités locales riveraines du fleuve (communes, régions et cercles) ;
- Renforcer l'offre de formation à l'attention des collectivités locales ;
- Réaliser des opérations démonstratives de gestion de l'eau et de l'assainissement dans quatre sites pilotés (communes urbaines de Mopti et de Djenné ; district de Bamako, commune urbaine de Ségou) ;
- Diffuser la connaissance du fleuve à travers des actions pédagogiques et de sensibilisation : production de guides, réalisation de bandes dessinées, diffusion de messages radio, exposition photographique.

Le projet bénéficie du soutien de la Commission Européenne dans le cadre de l'appel à projet Facilité - ACP - UE pour l'Eau et se déroulera sur une durée de trois ans à partir de janvier 2008. Plus d'une vingtaine de partenaires sont impliqués dans le projet.

Cette étude s'effectue dans le cadre de la cinquième année de l'Ecole Polytechnique de l'université de Tours - génie de l'aménagement d'une durée de quatre mois pour les étudiants Perrine DHELENS (2008) et Steven GAYME (2009) ; dans le cadre du DESS « décentralisation et ingénierie de projet » de l'université de Bamako, pour l'étudiant Mamadou AK DIALLO ; et dans le cadre du D.E.R. Sciences Sociales de la Faculté de Lettres Arts et Sciences Humaines de l'université de Bamako pour l'étudiant David Konaté. Ces travaux ont donc été réalisés en binôme franco - malien.

La première étude porte sur l'analyse du fonctionnement actuel du port de pêche de Mopti (Mali) en vue de son aménagement. Sur cette base, la deuxième étude construit des propositions de gestion et d'aménagement du port en vue d'un choix politique. Elles ont pour objectif d'apporter la connaissance et les solutions techniques à un choix politique d'orientation du port de Mopti. Cette étude servira de base en vue d'animer les futurs projets

de l'atelier et du site pilote de Mopti (suite du programme « Niger - Loire : Gouvernance et Culture », atelier futur du mois d'octobre 2009).

La maîtrise d'ouvrage est la commune de Mopti ; L'étude est suivie et encadrée par les Services Techniques de la mairie. Le chargé d'études missionné est le Directeur des Services Techniques en la personne de Monsieur Mady Bagayoko.

Les travaux réalisés par ce stage se positionnent comme outils d'aide à la décision pour les élus et les techniciens concernant le fonctionnement et l'organisation du port de Mopti. Il s'agit de fournir aux élus, les éléments clés et les éléments de compréhension nécessaires à une prise de décision éclairée. Au - delà du diagnostic et de l'état des lieux réalisés, des scénarios d'aménagement sont proposées.

➤ Enjeux et objectifs de l'étude

L'étude réalisée durant ce stage doit permettre d'apporter des éléments de compréhension au fonctionnement du port de pêche de Mopti dans l'optique, à terme de classer le site au patrimoine mondial de l'UNESCO (objectif à long terme).

A court terme, le but est de proposer des solutions simples et applicables rapidement pour résoudre les problèmes de salubrité et de circulation sur le port.

A moyen terme, l'objectif visé est le réaménagement du site en soi, autrement dit de quelle façon intégrer et prévoir une extension et un réaménagement qui répondent aux problématiques des usagers et aux enjeux du territoire et des décideurs ?

Les pistes de réflexions vers des propositions d'aménagement pourront constituer des leviers d'action dans le but de solliciter de nouveaux bailleurs de fonds. Les propositions d'aménagement s'inscriront dans cette optique de projets de développement local.

Le label patrimoine mondial de l'Unesco s'explique par une composante socio - culturelle forte sur le port de pêche : Mopti signifiant en langue Peule « rassemblement », la ville est le lieu de rencontre et d'échange de produits du Delta intérieur du Niger. Le port accueille d'autre part, de nombreux étrangers Africains, Burkinabais, Ghanéens, Ivoiriens et présente par conséquent une facette pluriethnique importante. De plus, les « savoirs faire » et les « savoirs vivre » locaux représentent toute la tradition et culture locales qu'il est nécessaire de préserver.

Avertissement

Cette première partie a été produite et rédigée lors de la première étude par mademoiselle Delhens P. et monsieur Diallo M. en 2008.

Comme de nombreuses études, en fonction des besoins, les propositions d'aménagement ont fait l'objet d'un aller-retour avec le diagnostic. Pour répondre aux besoins de réalisations des cartes de l'étude de 2009, quelques nouveaux points ont été soulevés et complétés à l'état des lieux initial. Pour permettre une meilleure compréhension, ces points ont été additionnés au sein même de la première étude et marqués de la mention « *Apport 2009* ».

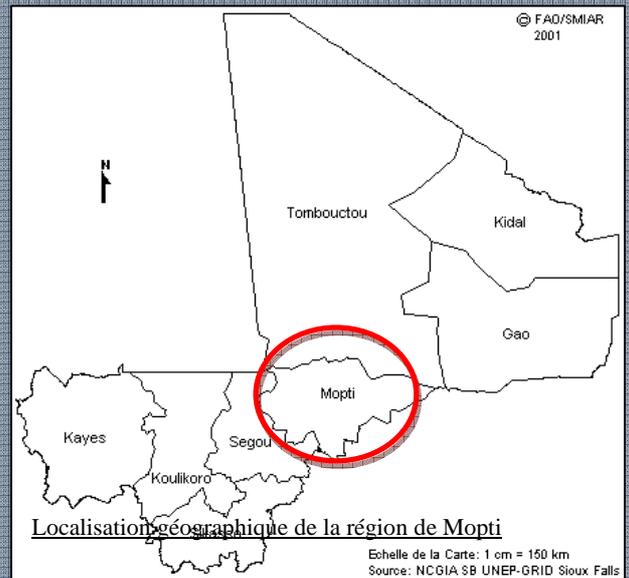
Cette étude a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnels, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

1ère Partie

Présentation des différents territoires d'études



Localisation géographique du Mali

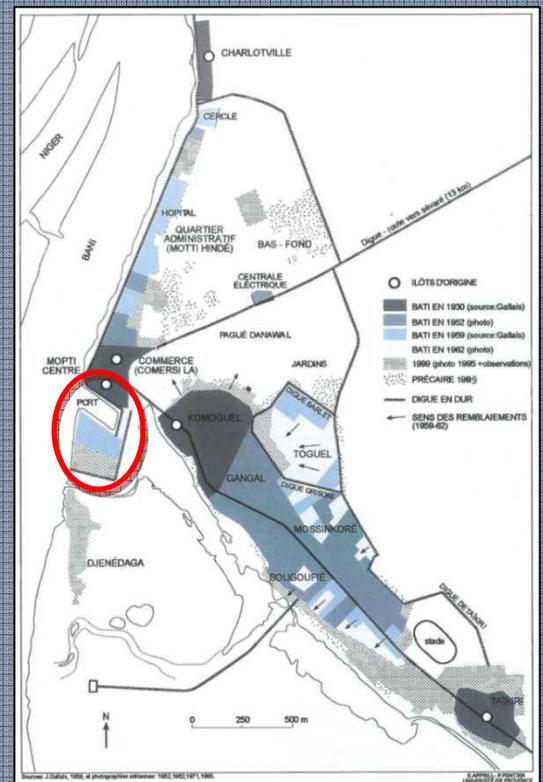


Localisation géographique de la région de Mopti

Echelle de la Carte: 1 cm = 150 km
Source: NCGIA SB UNEP-GRID Sioux Falls



Vue aérienne du port de pêche



Port dans la commune urbaine de Mopti

Régions	Divisions administratives : 8 régions + district de la capitale : Bamako Maires et conseils municipaux dans les grandes villes
Ressources économiques	Gisements miniers (or, phosphate, sel), agriculture (coton, mil, arachide, canne à sucre, maïs), élevage, pêche
PIB	268 dollars par habitant (2002)

Figure 2 : Données générales sur le Mali

Mis à part le District de Bamako, le pays compte huit régions administratives, des cercles et des communes urbaines et rurales. Les régions portent le nom des villes principales ; les trois régions du Nord : Gao, Kidal et Tombouctou représentent les deux – tiers de la superficie du pays pour seulement 10% de sa population. Au Sud le pays est divisé entre les régions de Kayes, Koulikoro, Mopti, Ségou et Sikasso et le district de Bamako.

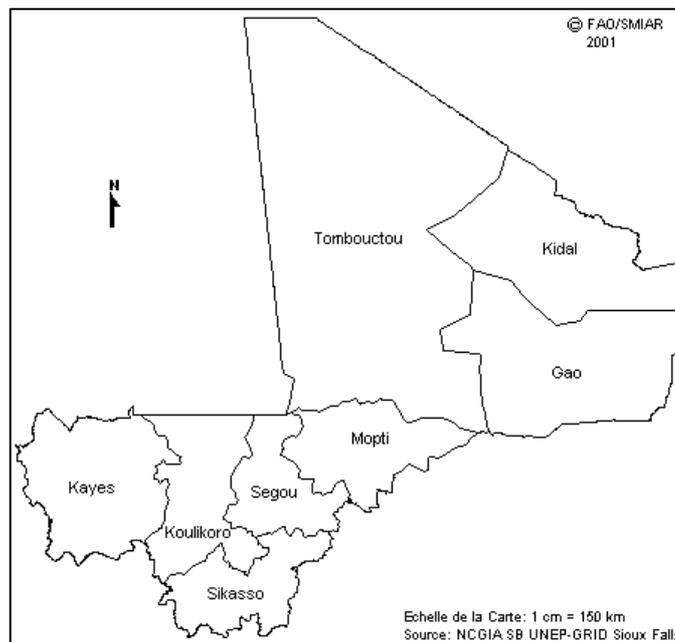


Figure 3 : Régions administratives du Mali, source : NCGIA SB UNEP – GRID Sioux Falls

Les cercles sont des entités administratives qui regroupent les communes et sont au nombre de 46. Plusieurs cercles forment par la suite une région.

Ainsi la région de Mopti, comprend le cercle de Mopti et le cercle de Bandiagara. Le cercle de Mopti comprend les communes de : Bassiro, Borondougou, Dialoubé, Fatoma, Konna, Korombana, Koubaye, Kounari, **Mopti**, Ouro modi, Ouroubé Douddé, Salsalbé, Sio, Socoura et Soye.

Les entités sont administrées par un conseil de Cercle élu par les conseillers locaux. L'autorité de l'Etat sur le cercle est assurée par un haut commissaire régional. La création des communes s'est réalisée progressivement : 682 communes sont aujourd'hui comptabilisées.

Débutée dans les années 90, la décentralisation est une réforme majeure en cours. Elle vise à transférer des compétences aux collectivités territoriales afin que les affaires locales soient gérées au plus près des populations. Cette réforme a pour base une refonte complète du découpage territorial hérité de l'administration coloniale et se distingue par le processus de consultation populaire qui a permis la création des communes sur la base de regroupements volontaires de villages et de fractions suivant des critères bien définis.

L'État malien a créé une direction nationale des collectivités territoriales, au sein du Ministère de l'Administration Territoriale et des Collectivités Locales (MATCL), chargée de suivre la mise en œuvre de la décentralisation et le renforcement des capacités des collectivités territoriales. Des dispositifs d'appui technique et d'appui financier sont également en place.

En 2005, un document cadre de la politique nationale (DCPN) de décentralisation (2005-2014) a été adopté et s'articule autour de quatre axes majeurs, à savoir :

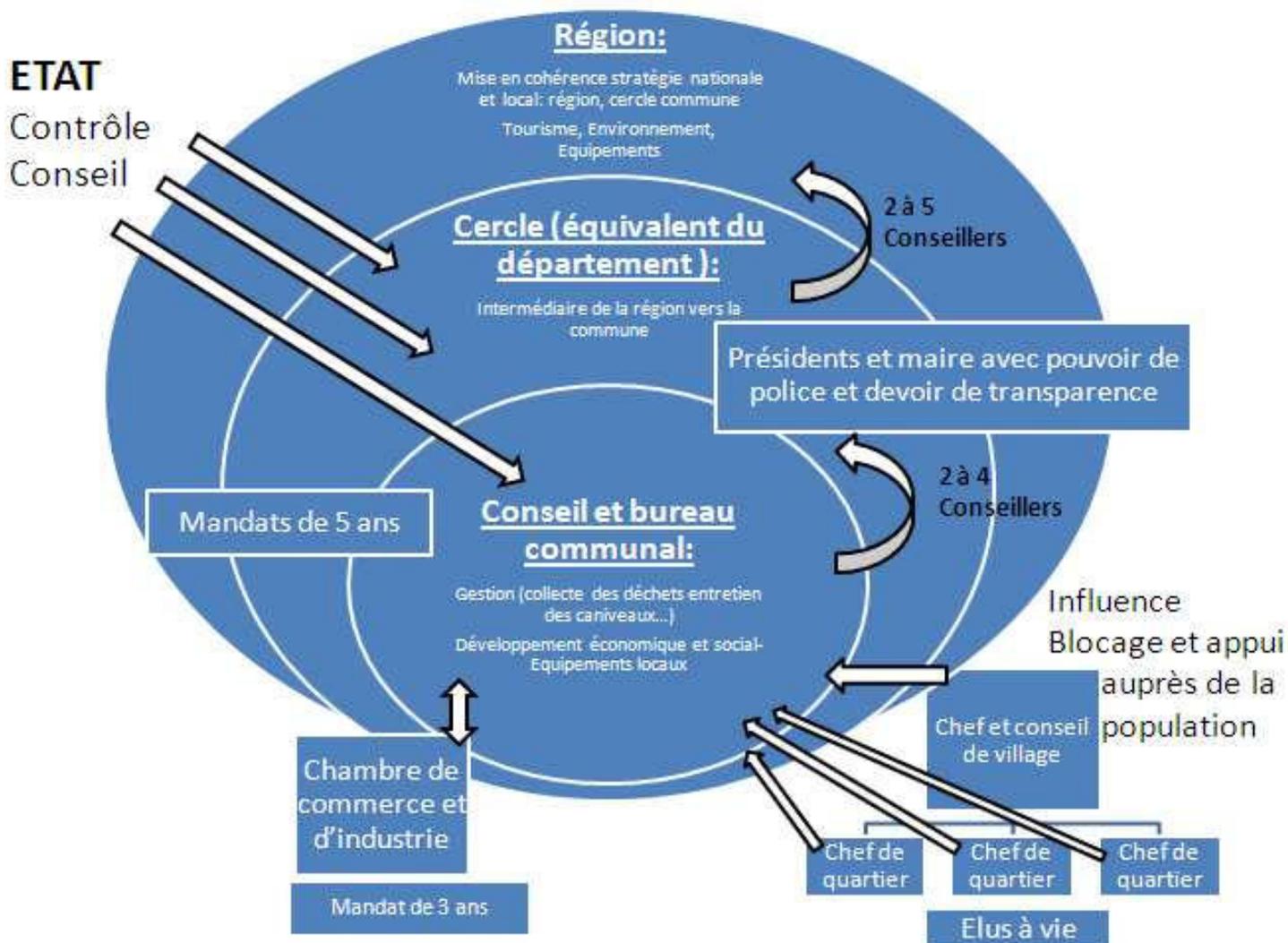
- Le développement des capacités des collectivités territoriales ;
- L'amélioration de la déconcentration des services de l'État ;
- Le développement de la citoyenneté ;
- Le développement des prestations privées des services au niveau local.

Apport 2009 :

Le Mali possède un système de gouvernance ressemblant à de nombreuses démocraties ayant mis en place une décentralisation. Toutefois les systèmes de conseil d'anciens gardent une forte influence sur le bon déroulement des projets, en accompagnant les décisions municipales ou au contraire en appuyant les revendications de la population.

D'un point de vue sociologique, les individus ont davantage d'affinité avec les personnes de leur propre ethnie, mais grâce au système dit de « cousinage », le fonctionnement commun se déroule bien dans l'ensemble.

Figure 4 : Niveau de compétences des institutions décentralisées au Mali, Réalisation personnelle, Source : www.coopdec-mali.org



A.2 Un pays marqué par le fleuve Niger

Le Mali est un pays marqué par les variations et modifications de ses cours d'eau. Le fleuve Niger traverse le pays sur 1600 km et représente la principale voie de communication entre les différentes régions ainsi qu'une source de vie pour les hommes, leurs troupeaux et leurs cultures. Son delta intérieur constitue un bassin essentiel aux ressources agricoles ; son bassin est un des plus vastes du continent africain : il couvre 7,5 % du continent et s'étend sur 10 pays. Le fleuve Niger a une longueur totale d'environ 4200 km ; il prend sa source en Guinée et entre au Mali par le nord - est de la Guinée. A l'est de Tombouctou, il décrit une courbe vers le sud - est, traverse l'ouest du Niger et constitue une partie de la frontière internationale entre le Niger et le Bénin. Par la suite, le fleuve Niger entre au Nigéria et coule essentiellement vers le Sud avant de se jeter dans l'océan Atlantique à travers un vaste delta.

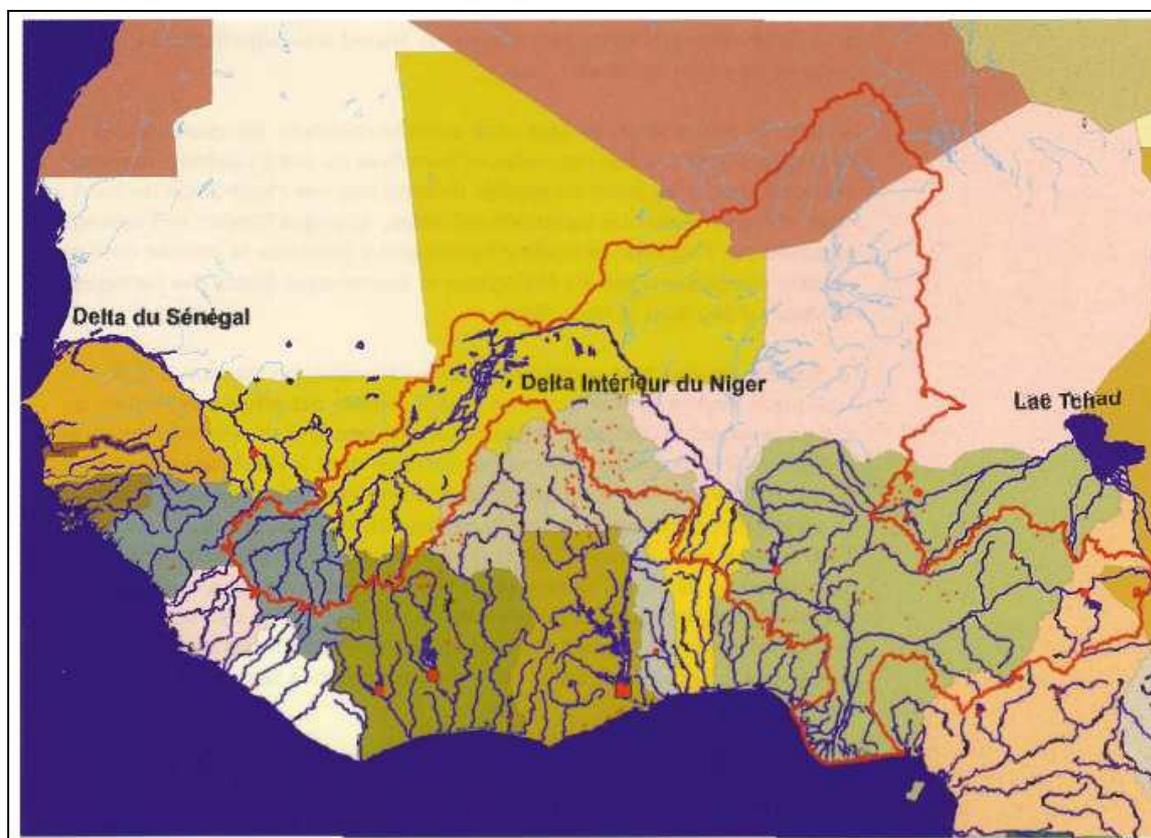


Figure 5 : Bassin du Niger (trait rouge), source : *le Niger, une artère vitale*, RIZA, Wetlands international, IVM, 2005

Pays	En % du bassin total	En % de la superficie totale du pays
Mali	25,5	46,7
Burkina Faso	3,4	28,0
Niger	24,8	44,5
Nigéria	25,7	63,2

Figure 6 : Répartition du bassin du fleuve Niger, source : FAO (site internet)

⇒ 46,7 % de la superficie totale du Mali fait partie du bassin hydrographique du Fleuve Niger

Le fleuve Niger entre au Mali par le truchement de plusieurs affluents en provenance de la Guinée. Le principal affluent du fleuve Niger est le Bani. Le bassin hydrographique total du Bani (129 000 km²) est presque aussi vaste que le reste du bassin du Haut Niger en amont du Delta intérieur du Niger (147 000 km²).

Le Delta intérieur du Niger s'étend entre Ségou (900 km de la source) et Tombouctou (1500 km de la source).



Figure 7 : Fleuve Niger, source : www.rfi.fr



Figure 8 : Bassin du fleuve Niger, source : fr.wikipedia.org

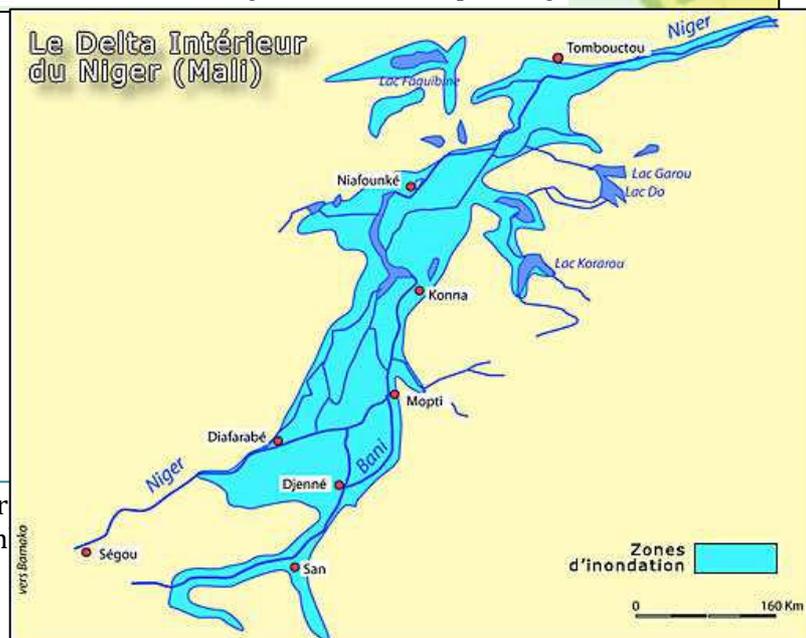


Figure 9 : Le Delta intérieur du Niger; ce delta est essentiel à la vie des populations locales. Cette vaste plaine inondable où lacs et marais ont envahi d'anciens bassins sédimentaires couvre entre 30. 000 km² et 80.000 km² selon l'importance de la crue, source : www.zhw1.info.

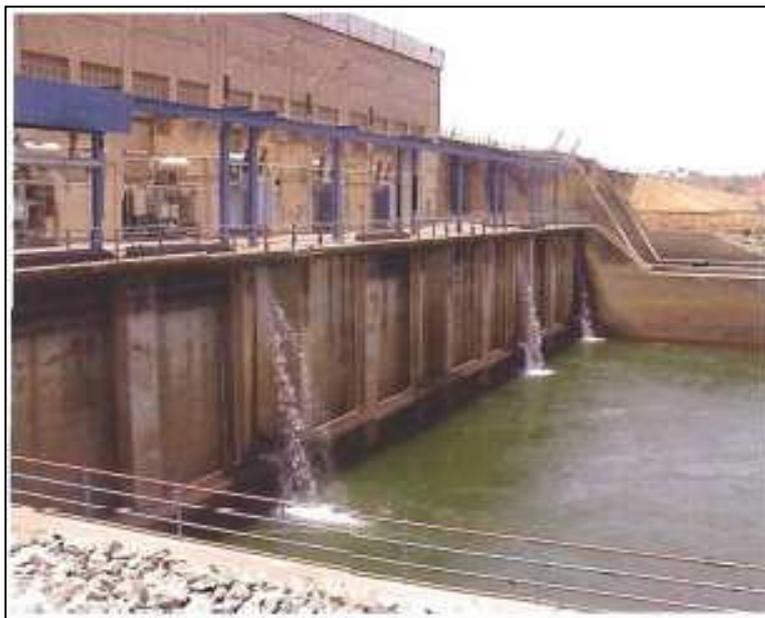
La surface totale inondée par ce **Delta intérieur**, constitué d'un ensemble d'affluents, de chenaux, de marécages et de lacs peut atteindre **30 000 km² en périodes de crues**. Plusieurs facteurs sont en mesure d'influencer les variations du Haut Niger :

- le climat,
- la nappe phréatique,
- les variations saisonnières,
- les barrages et les réservoirs.



Figure 10 : Confluence Bani et Niger, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008

Figure 11: Barrage hydroélectrique de Sélingué, *le Niger, une artère vitale*, RIZA, Wetlands international, IVM, 2005



Le delta intérieur est d'autre part caractérisé par l'absence de relief et ainsi la présence de grandes zones exondées au centre desquelles a été construite la ville de Mopti.

Apport 2009 :

A droite,

Figure 12 : Importance de la zone inondée chaque année pendant plusieurs mois sur la commune de Mopti

Source : BAGAYOKO M., MEYNET C., Avant Projet Sommaire de réhabilitation et d'extension du port de pêche de Mopti, 2005, P.5

En dessous,

Figure 13 : Montée des eaux pendant 6 mois à Mopti pouvant atteindre 7 mètres de haut

Source : ZWARTS Leo, VAN BEUKERING Pieter, KONE Bakary, WYMENGA Eddy, *Le Niger, une artère vitale*, 2005, p. 76

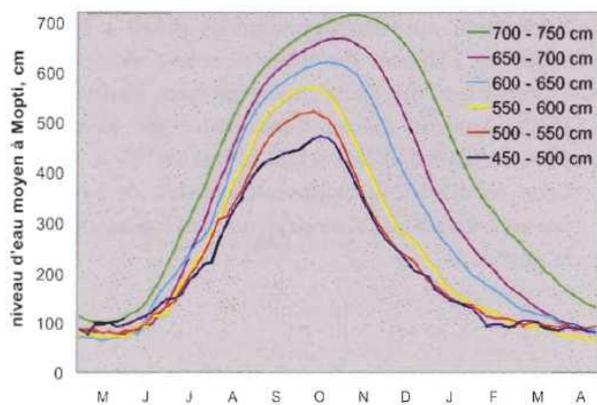
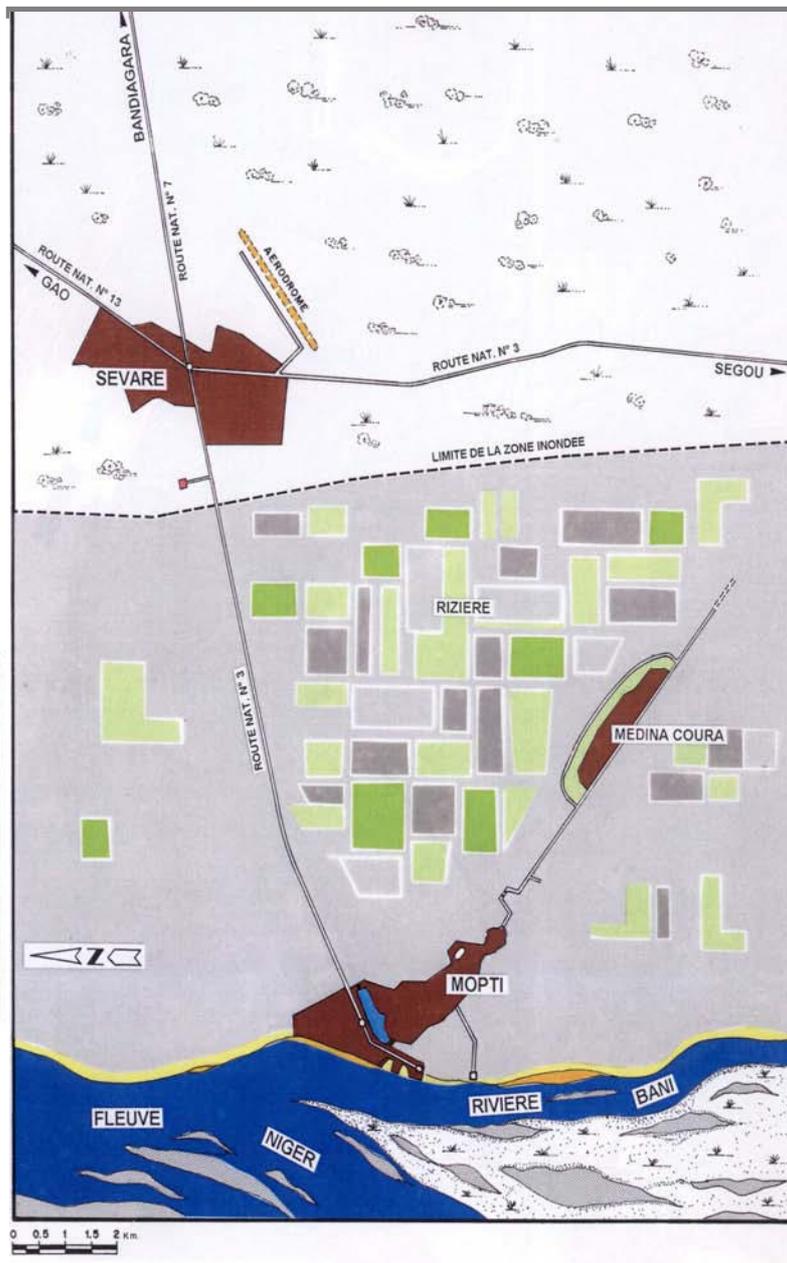


Fig. 3.17. Niveau quotidien moyen des eaux à Mopti pendant l'année hydrologique (1er mai-30 avril) pour six différents niveaux d'inondation.



A.3 Un climat semi - aride à aride

D'une manière générale, le Mali a un climat semi - aride à aride et connaît une longue saison sèche (de décembre à mai). La saison des pluies dure 3 mois dans la zone aride, 5 à 7 mois dans la zone soudanienne et 8 mois dans la zone guinéenne. Dans toutes les zones, la pluviométrie atteint son niveau le plus élevé en aout.

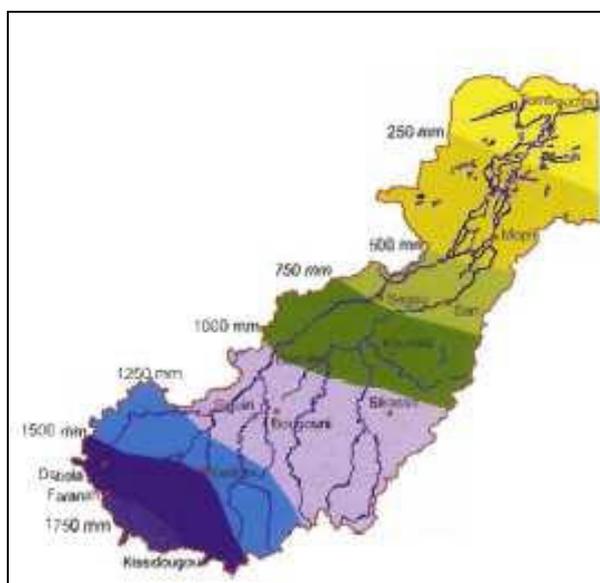


Figure 14 : Précipitations annuelles (mm/an) dans le bassin du Haut Niger dans cinq zones différentes ; source : *le Niger, une artère vitale*, RIZA, Wetlands international, IVM, 2005

A.4 Une économie portée sur le secteur primaire : agriculture, élevage et pêche

Le delta intérieur du Niger concentre les principales activités agricoles du pays et est capable de fournir 20 % des besoins actuels en céréales de l'Afrique toute entière ; le Mali pourrait devenir à terme le grenier du Sahel. L'économie malienne est essentiellement agricole et les récoltes dépendent de l'irrigation et des crues du Niger et de ses affluents. Il s'agit d'une activité qui suit les rythmes saisonniers : la semence se fait au début des pluies (mai - juin), les céréales croient et fructifient pendant la montée des eaux. Selon les variétés, les récoltes peuvent avoir lieu entre les mois de septembre - décembre. Le pays est redevenu autosuffisant en riz grâce à la réhabilitation des systèmes d'irrigation. Cependant quelques difficultés persistent : l'agriculture devrait être à même de nourrir une population malienne qui croît de 3% et estimée à 25 millions d'individus en 2025. Aujourd'hui, seules 2% des terres sont cultivées tandis que 60 % du territoire appartient au désert : ce qui rend l'objectif d'autant plus difficile à atteindre.

L'élevage est une activité qui reste très dépendante des variations climatiques. Elle influence encore aujourd'hui, fortement le peuplement et la répartition des hommes dans le pays. Cette activité traditionnelle reste principalement pratiquée par les ethnies Peul et Maures. L'occupation pastorale du delta est intense et pose quelques problèmes car certaines zones sont surexploitées et d'autres sous exploitées selon leur accessibilité et leur possibilité

d'exploitation. La ville de Mopti se situe sur la route de transhumance des troupeaux et constitue un lieu de passage et d'arrêt privilégié.

Le pays bénéficie d'un **fort potentiel halieutique** qui ne participe que **très modestement au PIB**. Activité parmi les plus anciennes du pays, elle reste la spécialité des bozos. Dépendant fortement des conditions climatiques, l'activité connaît quelques difficultés de conditionnement et de stockage des marchandises.



Figure 17 : Pêcheurs sur le Bani, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 17 : Elevage bovins, plaines centrales de Mopti, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 17 : Cultures diverses, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008

A.5 Les ressources fluviales du delta central intérieur

Le delta intérieur est une vaste zone de production de poisson avec Mopti comme principal port fluvial de la région. La pêche constitue une activité ressource tant pour l'économie régionale que nationale. Ces ressources ne proviennent pas exclusivement du fleuve : elles proviennent de l'eau sous toutes ses formes : fleuves, mares et marigots formés par les dépressions des terrains. Ces ressources permettent deux grandes activités prédominantes dans le delta : la pêche et le transport.

La pêche est essentiellement pratiquée par le peuple bozo. Mopti occupe une place importante dans la pêche régionale car l'eau y est présente toute l'année. On retrouve ainsi une forte concentration de pêcheurs dans la région de Mopti. On distingue plusieurs catégories de pêcheurs :

- des **pêcheurs - migrants** qui assurent 52% des captures lors de leur déplacement. On les retrouve principalement dans le secteur géographique des lacs centraux ;
- des **pêcheurs sédentaires** Bozo ou Somono qui résident dans un campement ou village permanent. Ils pratiquent différentes activités de pêche traditionnelles ou modernes et assurent 36% des ventes. Ils sont les plus nombreux dans le secteur géographique amont au fleuve Niger ;
- des **agro - pêcheurs** Bambara ou Songhaï, pour qui la pêche ne constitue qu'une activité secondaire et donc ne réalisent que 10 % des captures totales annuelles.

Les pêcheurs sont fortement dépendants des rythmes saisonniers à l'origine des variations de la production et des techniques. En effet, les saisons sont marquées par les variations des eaux en surface. La crue représente dans tous les secteurs une période de faible activité : le poisson est dispersé et peu vulnérable aux engins de pêche. Durant cette période, du mois d'aout à novembre, les captures sont faibles (environ 9% des totaux annuels) et ont principalement lieu dans le secteur des lacs centraux et de Mopti (cette période est néanmoins bénéfique car elle permet la reproduction des poissons). Durant la période des hautes eaux, qui fait suite à la crue, les captures sont un peu plus importantes mais restent faibles avec 13% des totaux annuels. Les activités halieutiques deviennent de plus en plus intenses pendant la période de décrue ; l'exploitation des zones inondées et des chenaux est très productive.

Périodes	Hydrologie	Vie des poissons	Activité pêche
juillet - septembre	début crue	Migration latérale Reproduction des poissons	Peu d'activités
octobre - novembre	maximum crue	Migration plaine Croissance des jeunes	Réduite
novembre - février	début décrue	Migration de retour dans le fleuve	Début pêche active
mars - juin	Décrue	Poissons immobilisés dans le lit du fleuve	Pêche très intense

Figure 18: Calendrier de pêche, source : région de Mopti, in de la Croix. K, 2008

La pêche est donc marquée et réglée par des rythmes biologiques qui obligent les populations à être mobiles. Les pêcheurs suivent la décrue le long des bras du fleuve Niger ; puis à partir du mois de mars, ils se trouvent au niveau des lacs, en aval du fleuve Niger, qui constituent des lieux de prises de pêches plus importantes.

L'efficacité des pêcheurs a augmenté en quelques décennies mais parallèlement la population a doublé, ce qui ne permet plus d'atteindre un niveau d'autosuffisance. Les différentes variations climatiques (sécheresse) ont modifié les ressources en eau, les débits fluviaux et le niveau des superficies inondées.

Mopti est le principal lieu d'exportation du poisson séché depuis les années 30 : la ville est le principal port commercial des activités de pêche. Le poisson est collecté par des commerçants sur les lieux de pêche (villages, campements de pêcheurs), puis est acheminé vers les marchés locaux et régionaux, puis vers Mopti. Les voies fluviales assurent le lien entre Mopti et les lieux de pêche. Le transport fluvial et la fabrication des engins de transport est une activité annexe, dépendante de l'eau. Les bateliers du fleuve sont principalement représentés par les Somono, considérés comme les maîtres de l'eau.

Au regard de l'importance des espèces et des quantités pêchées, on comprend que la pêche soit l'une des activités principales de la région. Actuellement, la population des pêcheurs est estimée à 225 000 personnes dans le Delta. Ce savoir - faire est le résultat d'une longue tradition fondée sur une gamme d'activités réservée à des groupes sociaux et multi ethniques, fortement organisés autour de cette activité : initiation, formation de longue durée et un ensemble de règles qui respectaient l'équilibre de la nature et l'approvisionnement des populations. Cet équilibre se trouve aujourd'hui menacé avec :

- l'augmentation de la demande avec l'expansion démographique,
- le développement des circuits commerciaux,
- l'introduction de moyens modernes de capture massive,
- la diffusion incontrôlée de pratiques destructives.

L'activité halieutique joue un rôle primordial sur la région de Mopti ; cependant cette dernière a subi de grandes modifications au cours des trente dernières années. Les conditions macro - environnementales et micro - environnementales ont fortement influencé l'évolution de l'activité. Ainsi, les quantités pêchées ont fortement diminué ces dernières années. Plusieurs facteurs sont mis en cause : modifications environnementales, dégradation des milieux naturels, augmentation de la productivité de la filière, évolution des techniques de pêche, etc.

Dans les années 70, le port de Mopti concentrait ses activités sur la filière pêche ; ce dernier était considéré comme le centre commercial de la filière pêche. Au vu de la rentabilité de l'activité, peu d'activités annexes étaient développées.

Aujourd'hui, la prédominance de cette filière est remise en cause : le port de pêche n'est plus exclusivement lié aux activités halieutiques et des activités annexes et informelles se sont développées. Le port de Mopti assure pleinement son rôle de centre d'échanges et de carrefour commercial régional ; des produits de toutes sortes sont présentés : produits alimentaires et céréaliers, friperie, services réparation, etc. La diversité des activités sur le port est devenue une orientation en vigueur dépassant ainsi sa vocation initiale liée aux activités halieutiques.

Il est possible d'apporter des données quantitatives : actuellement, les activités de la filière pêche occupent environ 25% de la superficie du port de pêche. Le reste de la superficie totale est occupé par des activités annexes.

A terme, il semble légitime de se poser la question des orientations futures de ce site. Dans quelques années, quelles seront les activités prédominantes du port de pêche ? Irons- nous vers une nouvelle prédominance de la filière halieutique, une augmentation de la diversité des activités ou l'émergence d'activités porteuses telles que le tourisme ?

Années 70/80	Années 2000/ 2010	Années 2025
Prédominance de la filière pêche	Diminution de l'activité pêche ...	Nouvelle prédominance de la filière pêche ? ...
Absence de commerces autres	...au profit de l'implantation d'activités annexes	Augmentation de la diversité des activités annexes ?...
		Emergence d'activités porteuses et stratégiques : tourisme ?

Figure 19 : Evolution de la filière pêche sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, 2008

A.6 Evolution démographique et influence sur Mopti(Apport 2009)

L'économie du Mali est fortement basée sur les secteurs primaires avec 80 % de la population du pays qui vivent de l'agriculture, la pêche et l'élevage et 10% de la population nomade¹. Bien que les traditions aient évoluées notamment suite aux grandes sécheresses (années 70), les professions dépendent souvent des ethnies auxquelles elles se rattachent ; l'élevage étant principalement des peulhs et la pêche des Bozos. Il s'en suit une spécialisation et **une interdépendance des différentes ethnies** qui doivent trouver un **lieu d'échanges** de leurs produits, mais aussi de stock avec les fluctuations de production au cours des saisons.

Depuis les années 50 à nos jours, le Mali a connu une forte croissance de sa population caractérisée par une moyenne d'âge très jeune. Cette croissance de la population, commune aux différents pays en voie de développement, est issue d'une **forte natalité et d'un exode rural important** avec une croissance de 27% de la population urbaine en 1998.

Évolution et structure de la population

Région	1976		1987		1998	
	Population	% d'urbains	Population	% d'urbains	Population	% d'urbains
Kayes	872 750	11,3	1 067 007	13,2	1 506 99	21,4
Koulikoro	932 237	7,8	1 197 968	8,7	1 563 504	16,8
Sikasso	1 098 068	10,3	1 310 810	14,9	1 618 319	21,2
Ségou	1 082 224	14,5	1 339 631	17,0	1 652 828	16,7
Mopti	1 129 041	10,6	1 282 617	12,7	1 461 840	11,7
Tombouctou	490 456	10,2	456 918	18,2	445 614	19,6
Gao-Kidal	370 903	12,0	380 722	20,5	363 497	33,1
Bamako	419 239	100,0	658 275	100,0	1 016 296	100,0
Total	6 394 918	16,8	7 696 348	21,5	9 627 997	27,0

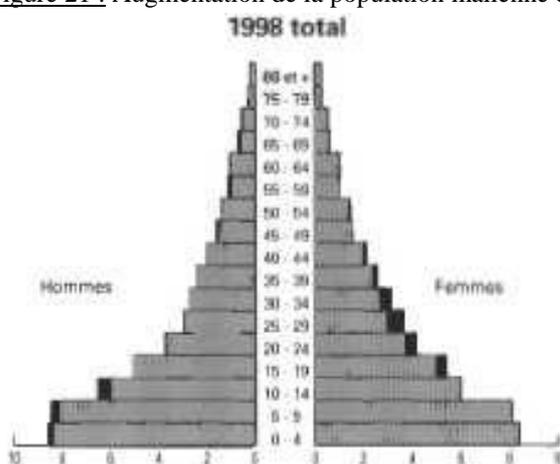
Figure 21 : Augmentation de la population malienne de 3,5 à 9,8 millions de 1961 à 1998 et exode rurale

Source : Atlas du Mali, les éditions JA, 2001.

Figure 20 : Pyramide des âges en 1998 de la population jeune du Mali

Source : FLASH, COOPERATION FRANCAISE

C.A.M.P.U.S., UNIVERSITE DE ROUEN, Atlas population et gestion du territoire république du Mali, gouvernance du territoire, 2005



Ce contexte et cette évolution nationale ont eu lieu aussi à Mopti malgré l'impossibilité pour la ville de s'étendre sur les zones inondées, la population de 100 000 habitants s'accroît d'environ 3,7% chaque année. Le port ou marché de Mopti est devenu le lieu d'emploi où l'on se rend chaque matin, remède au chômage par le commerce. Cette plateforme d'échange entre chacun, notamment entre les différentes ethnies, voit ses stocks et son contenu fluctuer selon les saisons.

¹ CIA World Factbook 2008 in <http://fr.wikipedia.org/wiki/Mali>, Consultation au 22/01/09

B. Mopti, une métropole régionale

B.1 Historique de la ville

La ville de Mopti avec ses 115 000 habitants est la quatrième ville du pays en termes de dynamique de population. Elle constitue le nœud central de la région ; notamment du fait de l'ensemble des activités qu'elle accueille mais aussi surtout par la présence de son port qui constitue **l'unique port fluvial du pays**. La ville est ainsi rapidement devenue un véritable **centre économique et commercial** exerçant par la suite une forte influence sur la région. Située au carrefour des voies fluviales et routières, la ville bénéficie d'une position exceptionnelle ; Bamako se trouve à 640 km au sud - ouest via Ségou et Gao à 581 km.



Figure 22 : Localisation de la commune urbaine de Mopti, source : Division géographique des Archives du Ministère des Affaires Etrangères, 2004

Mopti est à l'origine un simple village au bord du fleuve. Ses premiers habitants sont des pêcheurs bozo auxquels se sont joints des commerçants Marka de Djenné et des Arma de Tombouctou ; ce sont les Touré qui exercent dans la ville leur autorité politique.

Au début du XIX^{ème} siècle, d'après les observations de René Caillé en 1830, le port comptait entre 700 et 800 habitants. Mopti ou « M'opte » qui signifie « regroupement » en langage Peul devient progressivement un pôle économique ; son importance va s'accroître au milieu du XIX^{ème} siècle grâce à sa position de port fluvial. En effet, Mopti bénéficie d'une place stratégique à la confluence du Bani et du Niger ; néanmoins elle est séparée de la terre ferme par dix kilomètres de plaines inondées : elle n'est donc accessible aux commerçants que

durant les mois de février à juillet. La situation de Mopti va être progressivement mise en valeur à travers la présence du fleuve en amont qui n'avait été jusque là que très peu utilisé. Le changement va s'opérer en 1904 lorsque la ligne de chemin de fer atteint Bamako puis Koulikoro. A cette époque, Mopti est choisie par les maisons de commerce européennes pour assurer le rôle de base régionale en termes de transport.

De plus, Mopti se situe à la lisière sud de la zone d'inondation du Niger où l'on trouve d'intenses activités d'élevage et de culture rizicole. Pour valoriser ces différentes fonctions, la ville doit être reliée à la terre ferme : une digue de 13 km est alors construite dans les années 1905 entre Mopti et la bordure sèche favorisant ainsi l'installation d'un centre d'échanges où se rencontrent le piroguier venu du sud et le chamelier descendu du désert. Notons ainsi que la ville de Mopti a à peine un siècle d'existence. La physionomie de la ville est relativement atypique : lors de la décrue la ville reprend sa physionomie ordinaire composée de trois îlots reliés entre eux par des digues servant à la fois de protection et de routes.



Figure 24 : Photo aérienne de Mopti, port de pêche, 1962, in C. Meynet, 1998

Figure 23 : Vue aérienne du port de pêche de Mopti, 2007source : Google Earth, MAP Info

B.2 Mopti, pivot du tourisme malien (Apport 2009)

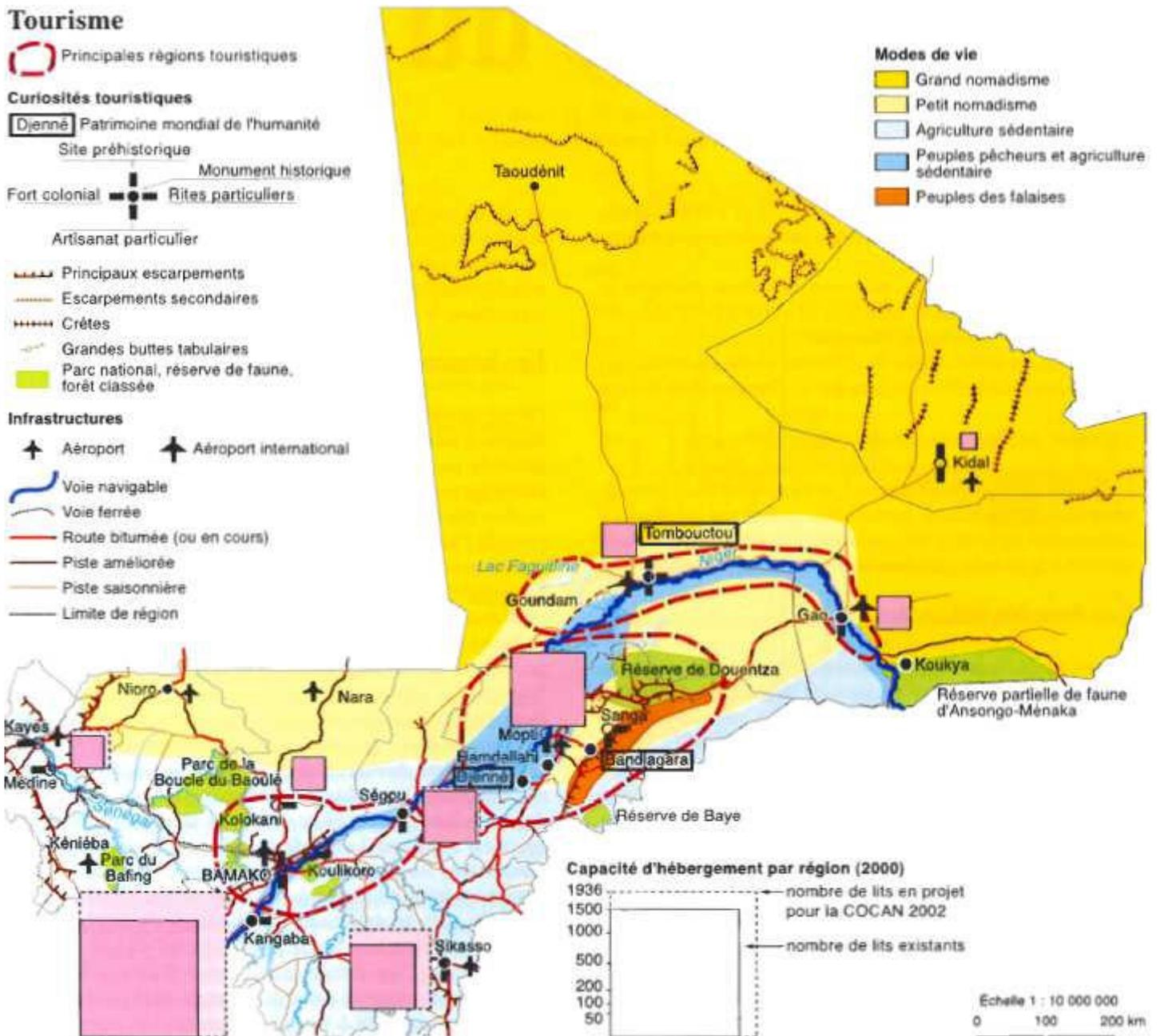


Figure 25: Mopti, aéroport touristique central

Source : ARNAUD J.-C., Les atlas de l'Afrique, atlas du Mali, 2001

Comme l'a conclu le rapport d'état des lieux, le port possède des avantages « touristiques et culturels [indéniables]: **porte d'entrée du Pays Dogon, diversité des savoirs faire locaux et traditionnels (chantier naval, barbiers ...), dichotomie du paysage naturel et du paysage urbain et humain intéressante, mosquée, ...** »

La région de Mopti est à proximité de la plupart des points attractifs majeurs du tourisme malien. La liaison directe par avion depuis l'Europe vers Mopti, et ce notamment depuis Paris, affirme la ville en tant que porte d'entrée du tourisme. De **nombreux hôtels** ont été créés durant les dernières années, mais Mopti n'est pas en lui-même cité comme point majeur

du tourisme malien dans les documentations et circuits touristiques. **Le touriste ne fait que passer à Mopti et n’y reste pas**, entraînant des pertes significatives de retombées économiques, qui organisées seraient une source de revenus pour la ville.

En effet, les **problèmes de gestion de la ville** apparaissent dans les guides touristiques comme point noir de la ville. Par exemple, l’insécurité sur le bord des voiries est issue des problèmes de circulation par manque d’espace. Mais surtout **le problème d’hygiène** et le manque de mise en valeur du port et de ses berges rendent la « **Venise Malienne** » **inégalement attractive**.

De même, les lieux classés au patrimoine mondial de l’UNESCO au Mali et ailleurs, possèdent une affluence touristique bien supérieure depuis leur classement. Toutefois, il semblerait que les critères actuels de classification, dépendant fortement de la qualité de vie des espaces patrimoniaux, rendent l’acquisition du classement dépendante de l’amélioration des conditions socio-environnementales².



Figure 26: le port vue de la digue de Pont Carré
Source : ARIAUX C., 2009

Mopti a un potentiel touristique clair, inexploité ou du moins mal exploité par la commune. La municipalité verrait les rétributions du tourisme augmenter par une amélioration de la gestion et de la qualité du port et des abords de son fleuve. La priorité donnée à l’amélioration de la salubrité et de la circulation apparaît primordiale pour la population comme pour la valorisation du tourisme.

² Gorin C., *Projet de Fin d’Etude*, Ecole Polytechnique Universitaire de Tours, 2009

B.3 Une ville organisée autour de son port de pêche

La ville de Mopti se constitue d'une dizaine de quartiers dont les constructions sont plus ou moins récentes : Charlottville, Mopti centre, Komoguel, Taikiri, Gangal, Mossinkoré, Bougoufié, le quartier administratif, le bas - fond et djene-daga. Certains quartiers possèdent des fonctions bien définies : le quartier administratif et Charlottville concentrent la plupart des services administratifs locaux, régionaux et étatiques (gouvernorat, mairie, direction nationale de la pêche, etc.). Mopti Centre est considéré comme le quartier commercial regroupant la majorité des activités commerciales de la ville : magasins, stands, stalles, marchés municipaux. L'activité économique y est la plus importante et intense. La proximité du port de pêche joue un rôle fondamental quant au trafic des marchandises (déchargement, chargement, transit, stockage, étalage) par voies routières ou fluviales ; et alimente ainsi l'ensemble du quartier. Les quartiers appartenant à la digue de Komoguel sont essentiellement des quartiers résidentiels. Ces quartiers n'ont eu de cesse de s'étendre et de voir s'accroître leur population. Le bas - fond, auparavant apparenté à un quartier de cultures (présence de nombreux jardins) a accueilli par la suite de nombreuses installations spontanées. Un des plus grands marchés de la ville y a été installé : le marché Ottawa.

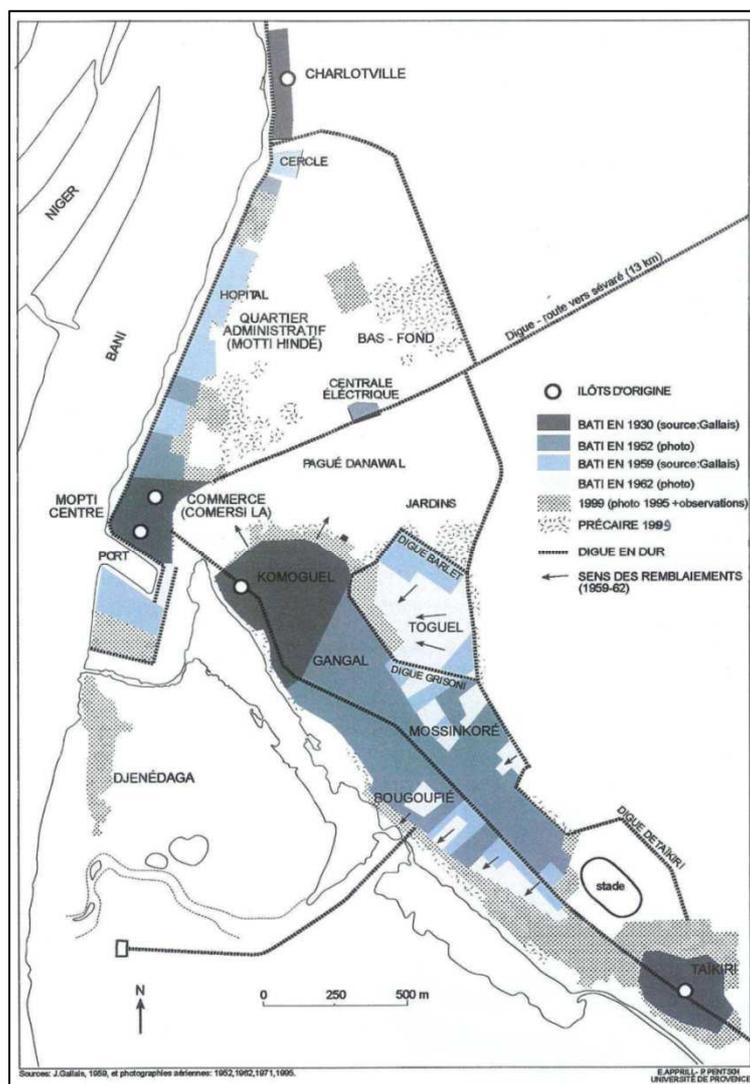
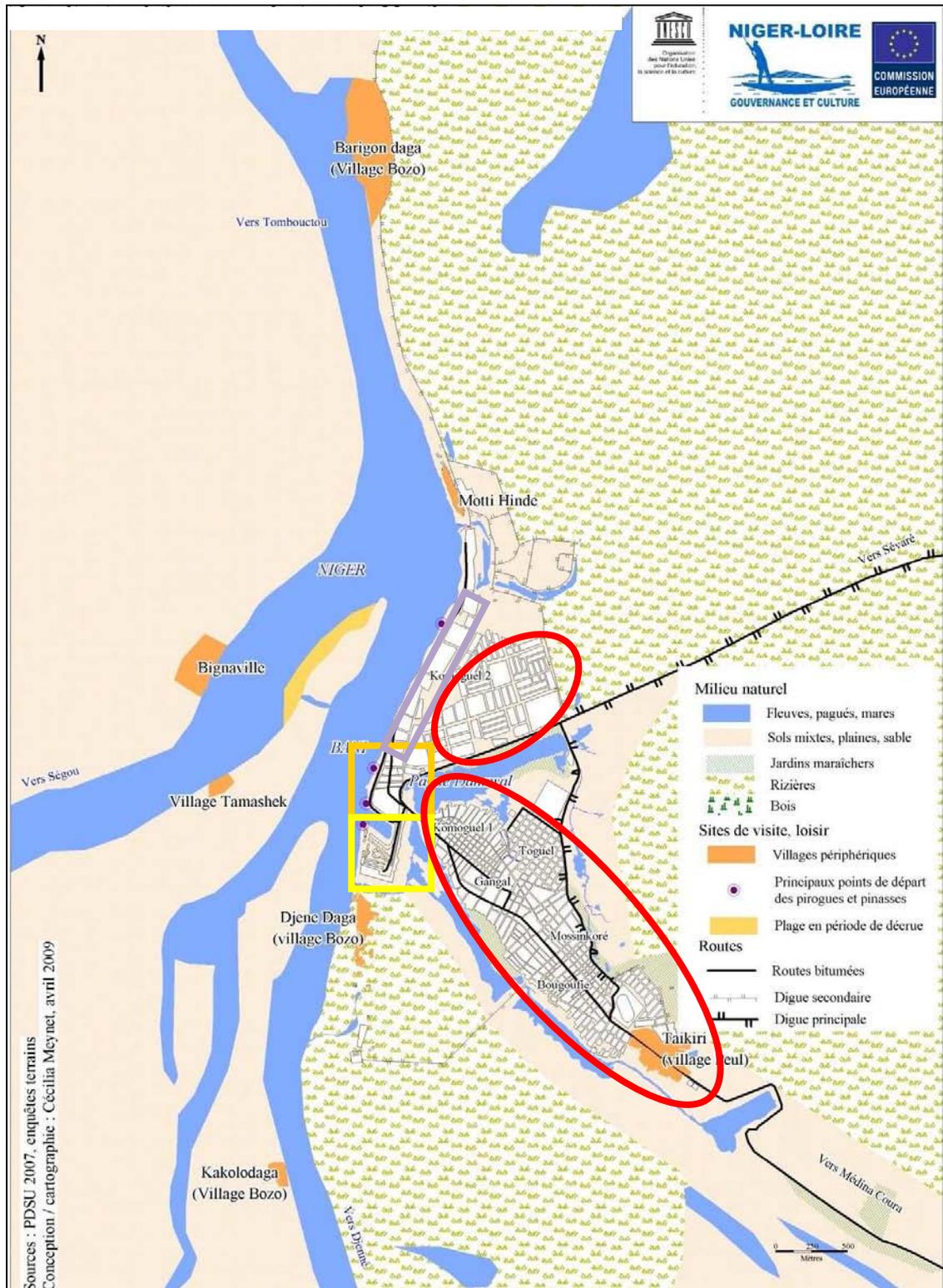


Figure 27: Etapes de l'urbanisation de Mopti in C. Meynet, 1998

Apport 2009 :



Modifications personnelles :

- Quartiers résidentiels
- quartier Administratif
- Centre commercial
- Port-centre économique

Figure 28 : Une ville aux fonctions bien localisées et un port rattrapé par l'urbain Source : UNESCO, Projet NIGER-LOIRE, MEYNET C., carte touristique, 2008, modification : UNESCO, Projet NIGER-LOIRE, GAYME S., KONATE D., 2009

B.4 Une ville construite en remblai

Mopti présente un visage original, située à la confluence du Bani et du Niger : l'eau y est omniprésente. Surnommée la « Venise malienne », l'eau apparaît comme un élément central de la constitution de la ville et présente un double aspect : d'une part, il s'agit d'un élément permettant l'essor d'activités commerciales ; mais d'autre part, il s'agit d'un élément barrière qui isole les quartiers et marque un frein au développement et à l'étalement de la ville. Pour faire face à cette situation et à l'augmentation de la population ; des méthodes de remblaiement sont utilisées pour gagner de l'espace sur le fleuve. Le **remblaiement** est le fruit de l'accumulation de **toutes sortes de déchets : déchets de poisson, cendres, pailles et autres matières végétales**, sur lesquels est rajoutée de l'**argile**. Les différents quartiers se sont développés selon cette méthode. Le remblai reste encore une technique en vigueur que la population utilise pour gagner de l'espace sur les plaines inondables. Cependant cette technique de construction présente des inconvénients forts pour la ville en termes d'assainissement et d'hygiène.

L'assainissement de la ville de Mopti constitue une des difficultés les plus probantes ; les techniques de construction en remblai, l'absence de réel véritable plan d'évacuation des eaux usées, les conditions climatiques, la non sensibilisation des habitants sont autant de facteurs qui contribuent à faire de Mopti, une ville particulièrement sale. Pour nombre d'étrangers, cette situation peut sembler surprenante voire choquante. Cependant la population locale semble s'être accommodée de l'utilisation des déchets et de leur rejet dans l'environnement proche ; ceci s'expliquant en partie par des raisons historiques, économiques et culturelles.



Figure 29 : Constructions sur base de remblai sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 30 : Constructions sur base de remblai sur le port de pêche (2), source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008

C. Le port de pêche, un centre d'échanges

Le port de pêche de Mopti se situe au sud-ouest de la ville, au sein du quartier commercial. D'une superficie de 5,5 ha, il constitue le poumon économique de la ville et accueille une multitude d'activités : des activités de pêche, dites activités purement halieutiques aux activités commerciales, voire commerciales informelles. L'envergure de cette activité économique se traduit par les flux journaliers et saisonniers (biens, personnes, moyens de transport) qui sont générés sur le port.

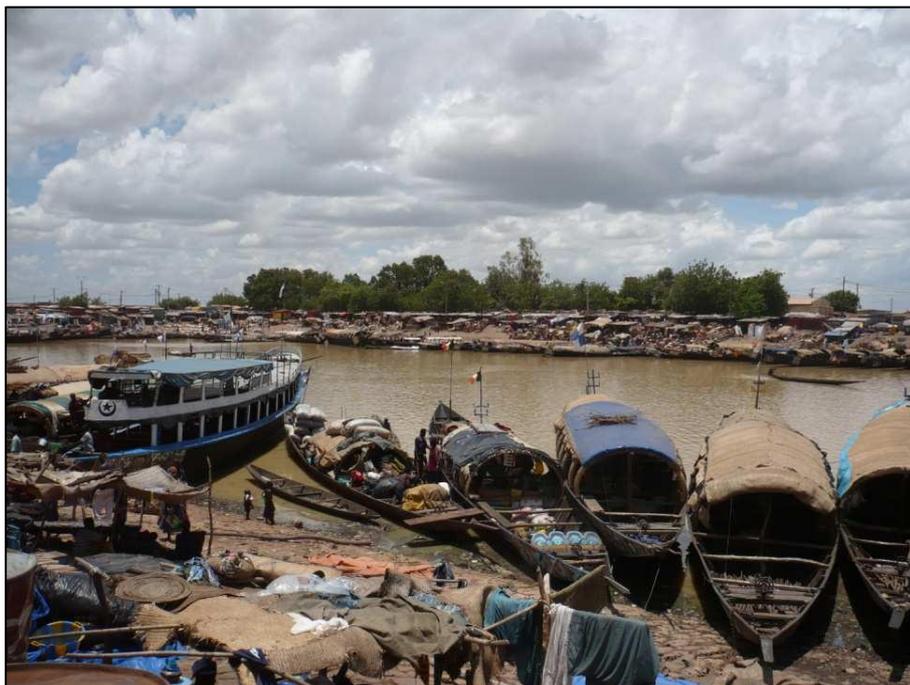


Figure 31 : Port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008



Figure 32 : Vue sur le Bar Bozo, corniche du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008

C.1 Historique du port de pêche : une gestion du port mouvementée

En 1954 sont réalisés les premiers travaux du port de pêche ; tandis que les infrastructures de la « digue à poisson » sur une superficie de 5ha datent de 1958. La digue a été réalisée à partir de différents fonds alloués au service des Eaux et Forêts (FIDES, FFN, CCE). Aux premiers débuts de la digue, la gestion du port est confiée à la mairie de Mopti et l'encadrement technique du monde pêcheur à une structure dénommée Secteur Pêche de Mopti dont la mission se résume à la perception des taxes de pirogues et à la vulgarisation du filet nylon à mailles préfabriquées.

En 1969, dans la perspective de la création d'une structure technique pour le développement de la pêche au Mali, le gouvernement éprouve le besoin de reprendre la gestion du port de pêche. Ainsi par décret N°123/PG – RM du 15 juillet 1969, le port de pêche est confié au secteur pêche - service des eaux et des forêts. La Direction Nationale des Eaux et des Forêts et la municipalité de Mopti entament la procédure de passation du port de pêche de Mopti à la structure qui allait s'appeler plus tard : l'Opération Pêche de Mopti (OPM).

La majorité des activités du secteur pêche concerne l'OPM ; parmi les principales : assurer l'encadrement technique des pêcheurs, promouvoir la promotion piscicole, améliorer le cadre de vie des pêcheurs dans le Delta Central du Niger et la région des Lacs.

Dans les années 70, de nombreux aménagements sont effectués sur le port de pêche :

- la réhabilitation de fabrique de glace,
- un atelier de réparation des moteurs hors bord,
- un marché de poisson frais,
- un hangar de fabrique de pirogues,
- un centre de désinfection,
- les bureaux de la Direction de l'Opération Pêche de Mopti,
- des sanitaires,
- des magasins, boutiques, stalles et stands.

Sur le deuxième plan de financement FED, une troisième phase d'extension ainsi que des travaux d'électrification et de bitumage sont réalisés (le port de pêche atteint une superficie de 5,5 ha).

Suite aux événements du mois de mars 1991 menant à la décentralisation, les autorités politiques décident de transférer le port de pêche de Mopti à la commune urbaine de Mopti suivant le décret N°92-153/PCTSP en 1992. Le transfert porte sur tous les aspects relatifs à la gestion, l'exploitation et l'entretien des installations, la perception des différentes taxes et droits. Cette décision marque le retrait définitif de l'Opération Pêche de Mopti dans la gestion du port de pêche.

- ⇒ 1958 : gestion du port de pêche par la communauté urbaine de Mopti
- ⇒ 1969 : gestion du port de pêche par le service étatique OPM
- ⇒ 1992 : gestion du port de pêche par la municipalité de Mopti

De tout temps, le port de pêche s'est révélé être une infrastructure indispensable pour la promotion de la filière de commercialisation du poisson ; compte tenu des potentialités piscicoles de la région. Les différents aménagements effectués ont tenté d'améliorer et d'optimiser les activités de tri, de stockage et de transport du poisson.

Au vu de l'évolution des composantes socio - économiques, le port de pêche a progressivement diversifié ses activités et a dépassé sa vocation initiale liée au produit de la pêche et accueille dorénavant une multitude d'utilisateurs divers et variés : vendeurs de céréales, de condiments, de produits divers (friperie, calebasse, bois, etc.), mécaniciens, barbiers, etc.

C.2 Vers quelle représentation spatiale du port de pêche ?

En considérant les différentes activités et fonctions reçues sur le port de pêche, une certaine difficulté liée à sa représentation spatiale nous est apparue. En effet, une des premières démarches du travail a consisté à définir l'objet de notre étude : le port de pêche de Mopti. Il s'est avéré que la représentation spatiale et donc la délimitation physique du port variait fortement d'un acteur à l'autre en proie à leur propre vécu et sensibilité. Trois principales représentations spatiales ont pu être mises en évidence.

C.2.1 Vision politique

Les politiques locaux interrogés considèrent le port de pêche comme une entité commerciale et économique ; et l'appréhendent de façon globale. Dans ce cas présent, les limites du port sont relayées au maximum ; les quais de la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV) sont inclus ainsi que le quartier adjacent au port : Djenne - Daga. Cette représentation spatiale ne sectorise pas le port en fonction des différentes activités qu'il abrite, mais insiste sur sa dimension générale et transversale. L'ensemble des activités économiques, fonctionnelles et résidentielles dépendantes du port est impliqué : du transport de marchandises et de passagers permises par la structure étatique la COMANAV, au quartier des pêcheurs installés à Djenne - Daga. Cette délimitation est la plus large rencontrée. Cette représentation spatiale du port de pêche de Mopti nous a été présentée par le 1^{er} adjoint au Maire.

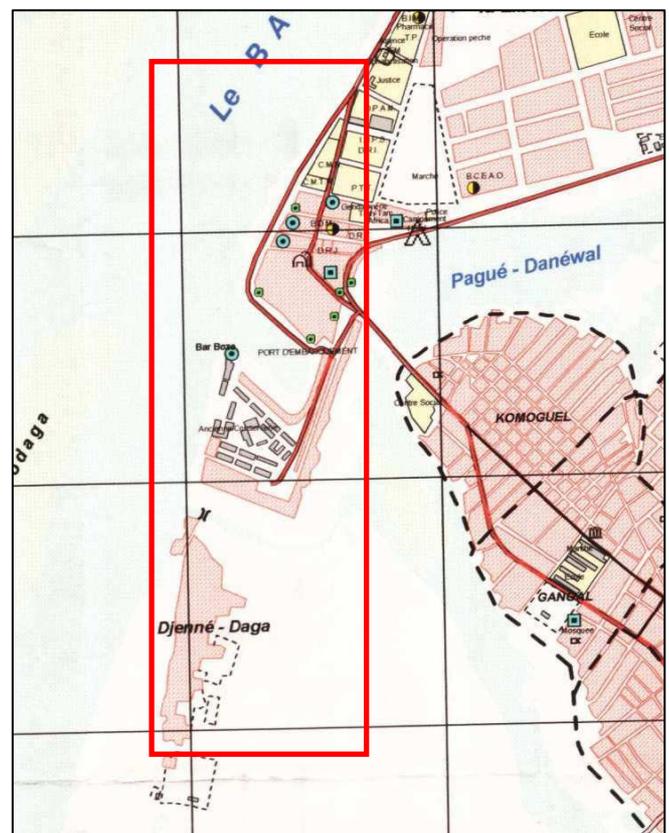


Figure 33: Représentation spatiale des politiques du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, 2008

C.2.2 Vision technique

La vision des techniciens est la plus restrictive. En effet, le territoire considéré est compris entre le carrefour central de l'ex-station service Jean Biant et le début du quartier Djenné - Daga. Cette représentation est plus fonctionnelle, axée sur la densité des équipements et des infrastructures du port ; la majeure partie de l'activité commerciale y est installée. Il semble que la vocation initiale du port en tant que plaque tournante des activités de pêche soit prise en compte ainsi que le territoire intégré dans le système de recouvrement des équipements communaux. Cette représentation spatiale du port de pêche est représentative de l'avis des services techniques et du PAD Pêche.

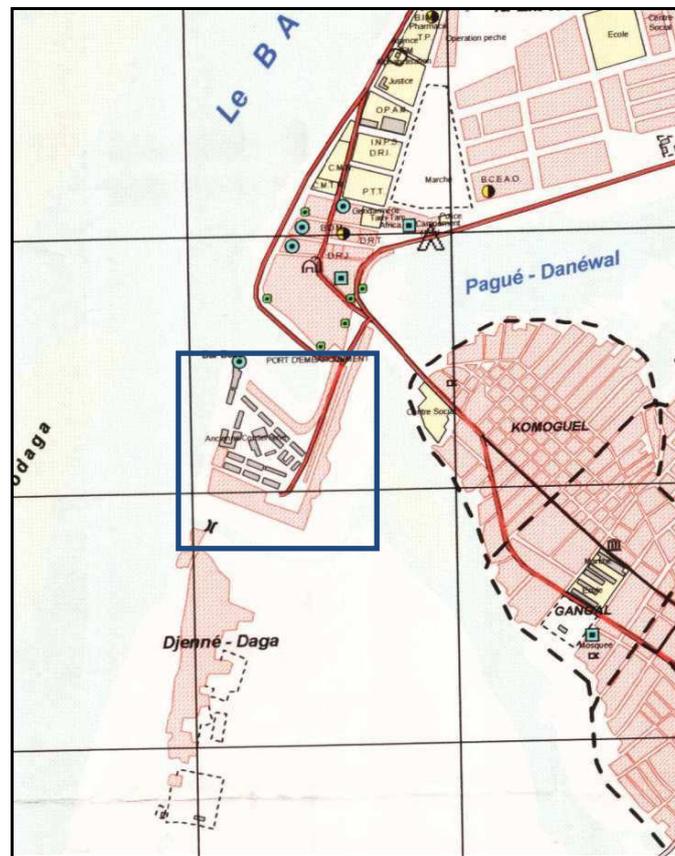


Figure 34 : Représentation spatiale des techniciens du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, 2008

C.2.3 Vision des usagers

La représentation spatiale des usagers est un compromis entre les deux précédentes visions. Elle comprend le territoire issu de la fin des quais de la COMANAV (début des installations des vendeurs de sels) jusqu'à la limite du quartier de Djenne - Daga.

Notons que pour la plupart des usagers, le port est révélateur de la digue. La « digue à poisson » n'est en fait que la partie remblayée où se situent les principaux bâtiments. « N'bi ta digui kan » qui se traduit littéralement par « je vais à la digue » est une expression courante pour dire « je vais au port ». Cette approche témoigne fortement du vécu et du ressenti propre de la population locale. Quatre usagers ont été interrogés sur cette thématique : deux pêcheurs et deux commerçants.

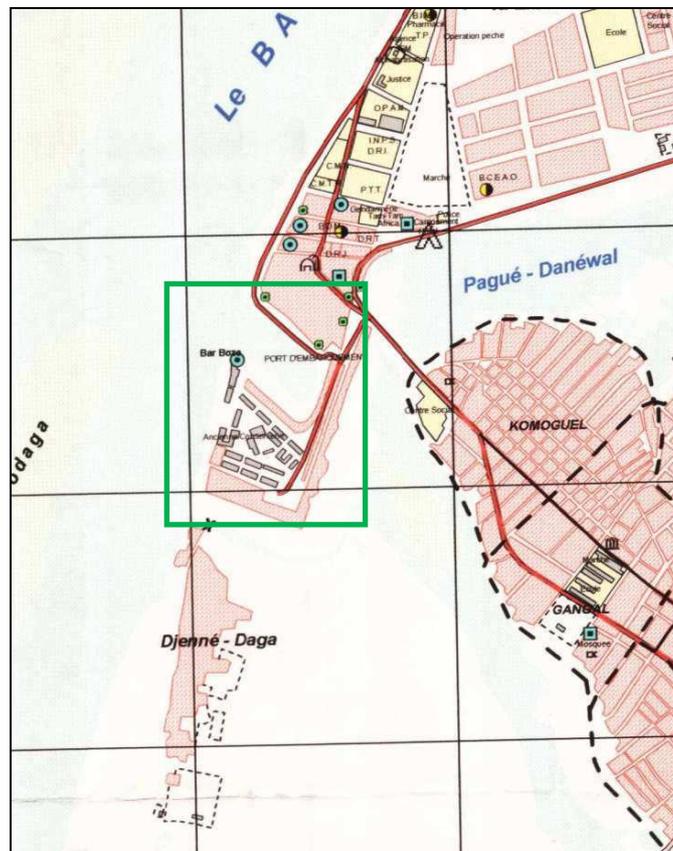


Figure 35 : Représentation spatiale des usagers du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, 2008

D'un point de vue pratique, nous avons fait le choix de ne pas limiter l'objet d'étude à une seule représentation spatiale mais d'adapter le territoire considéré à chacune des différentes attentes.

2 ème Partie

Etat des lieux et analyse du port de pêche



A. Description physique du port de pêche

A.1 Recensement des équipements commerciaux et fonctionnels

Le port de pêche est constitué d'une ensemble d'équipements aussi bien commerciaux que fonctionnels (latrines, poste médical, poste de police...). On ne recense pas loin de 800 équipements sur le port de pêche. Ces équipements sont relatifs à une époque (plus ou moins récente) et trouvent donc leur localisation dans des structures bâties en bon ou mauvais état. Il est très difficile d'établir un listing complet de l'ensemble des équipements sur ce site et de leur superficie pour de nombreuses raisons : absence d'inventaire détaillé, absence de cartographie précise par exemple. Ainsi seuls les principaux équipements seront développés dans ce chapitre. Précisons néanmoins que le port de pêche concentre environ une trentaine d'activités réparties sur 5,5 ha.

Les principaux équipements du port de pêche sont les suivants :

Désignation	Surface (m ²)	Date de construction	Etat du bâti
Stockage (céréales, divers)	2 800	Années 60	Mauvais état
Petits commerces/Divers	2 098	Bâtiments non en dur Construction continue	Etat moyen
Stockage de poissons transformés	1600	Années 60	Mauvais état
Désinfection, fumoir, conserverie	933	Années 70	Mauvais état
Hangar pirogues et atelier	722	Années 70	Etat moyen
Bureaux	442	Années 70	Bon état
Hangar Poissons Frais	400	Années 70	Mauvais état
Restaurant Bozos	308	NC	Bon état
Usine à Glace	110	Construction années 60 Réhabilitation années 70	Etat moyen
Toilettes	77	Années 70	Mauvais état
Poste médical	50	Années 70	Etat moyen
TOTAL	9 540 m²		

Figure 36 : équipements du port de pêche, source: Direction des Services Techniques de Mopti, juin 2008

D'une façon générale, ces équipements apparaissent limités compte tenu de l'ensemble des usagers présents sur le port de pêche (environ 10.000 usagers lors des foires et des marchés).

Rappelons les différentes phases de construction du site : trois principales phases de financement et donc d'aménagement ont permis la réalisation complète du port.

Dans les années 60, « la digue à poisson » est réalisée sur 5 hectares. Cette période est marquée par des aménagements lourds et par des infrastructures routières : construction de la digue en elle - même, des voies de circulation et de quelques bâtiments.

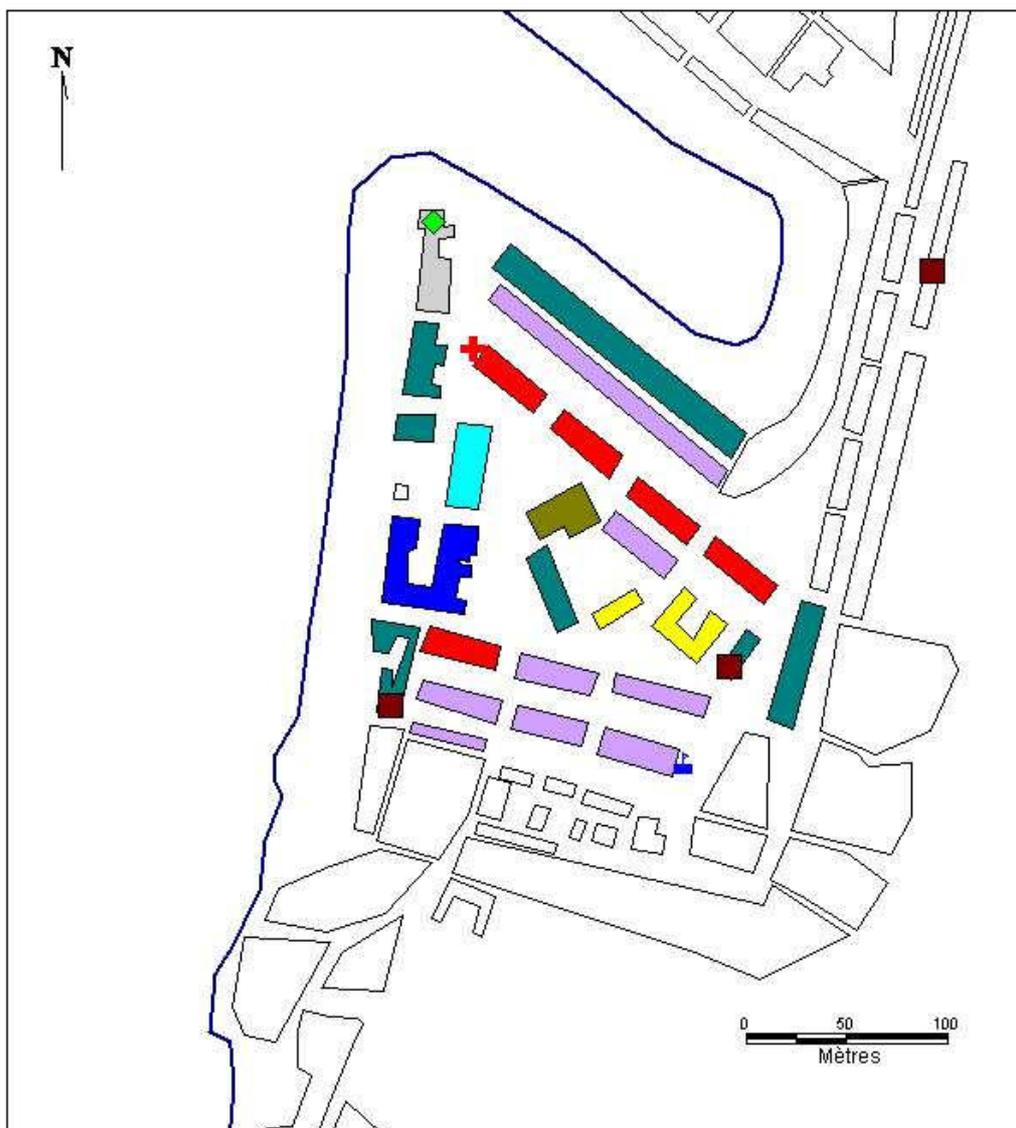
Dans les années 70, des aménagements complémentaires sont effectués sur le port de pêche ; c'est lors de cette période que les principaux équipements sont réalisés :

- un atelier de réparation des moteurs hors bord,
- un marché de poisson frais,
- un hangar de fabrication de pirogues,
- un centre de désinfection,
- les bureaux de la Direction de l'Opération Pêche de Mopti,
- des sanitaires,
- des magasins, boutiques, stalles et stands,
- la réhabilitation de fabrication de glace.

Lors des années 90, des travaux d'électrification et de bitumage sont réalisés au cours de cette ultime phase d'extension (le port atteint 5,5 hectares).

Conçus en majorité dans les années 70, certains équipements souffrent aujourd'hui de dégradation notable, tels que les bâtiments de céréales, les bâtiments de stockage de poissons transformés et les installations électriques. L'état du bâti se différencie selon trois critères d'appréciation : bon état, état moyen et mauvais état. De manière générale, seules les installations : restaurant et bureaux sont en bon état. Les installations de type : hangar du chantier naval, poste médical, usine à glace et commerces divers présentent un état acceptable ; tandis qu'au contraire de réelles améliorations et réhabilitations sont à apporter aux bâtiments de céréales et de stockage du poisson.

Localisation des principaux équipements sur le port de pêche



	Toilettes
	Restaurant Bar Bozo
	Bornes fontaines
	Centre médical
	Ligne
	Bati
	Stockage de céréales, divers
	Stockage de poissons transformés
	Désinfection - fumoir - conserverie
	Usine à glace
	Hangar de poissons frais
	Petits commerces/Divers
	Hangar pirogues et atelier
	Bureaux

Réalisation : P. Dhelens,
MAK. Diallo, Septembre
2008

Source: Google earth, Map Info



Figure 37 : Pompe à essence, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 38 : Restaurant Bar Bozo, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 43 : Stockage et commerce de céréales, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 39 : Commerce divers sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 41 : Latrines sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 42: Hangar du chantier naval, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 40 : Hangar des commerçantes de condiments en arrière plan, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008

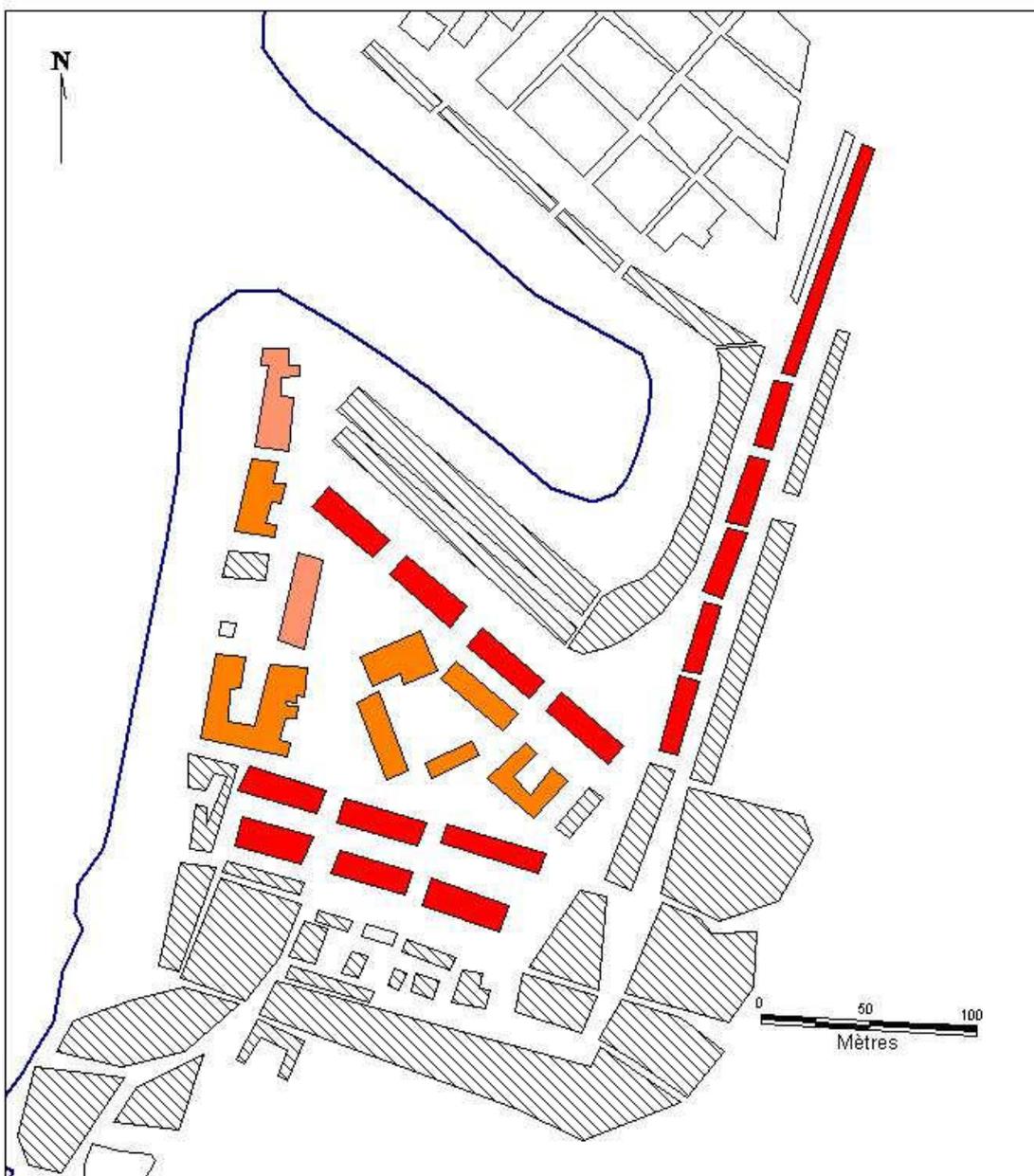
On recense les équipements marchands suivants sur le port de pêche :

Equipements	Nombre	Montant/ (FCFA) mois	Total (FCFA)
Magasins (anciens et nouveaux)	86	12 000 et 14 500	1 092 000
Boutiques (anciennes et nouvelles)	80	6 600 et 8 000	598 000
Garages	10	12 000	120 000
Zone usine	28	Taux non uniforme	304 600
Stalles (1500, 2000, 3000 et 5 000)	143	1 500 - 2250 - 2500 - 5000	348 810
Hangars en tôle et hangars de 1500	279	1500 et 3 000	577 000
Stands	40	2 300	92 000
Tôles durs (3000 - 4500 et 5 000)	86	3 000 - 4 500 - 5 000	378 000
Chantier naval	5	6 000	30 000
TOTAL	757		3 540 410

Figure 44 : Recensement des équipements marchands du port de pêche, janvier 2006 ; source : Direction financière et comptable, commune urbaine de Mopti

Concernant l'état de l'infrastructure et du bâti du site, il semble important de préciser que seuls les magasins sont des bâtiments en dur. Le reste des installations, distinguées en tôles, stands et stalles, est constitué en bois, tôles, bâches... Ces installations sont donc composées de matériaux de construction non pérennes et elles constituent des emplacements non permanents. Notons que plus de la moitié du port de pêche présente des installations dites de « type temporaire ».

Type de bâti sur le port de pêche - ensemble des équipements marchands



Réalisation : P. Dhelens,
MAK. Diallo, Septembre
2008

Source: Google earth, Map Info



Figure 46 : Prolongement de l'utilisation d'un bâtiment en dur, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008

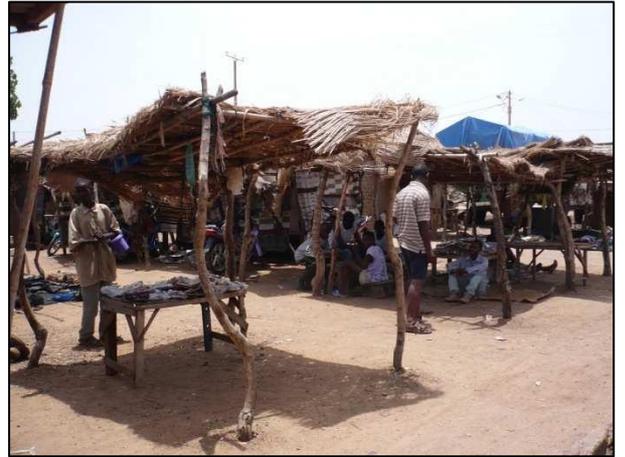


Figure 45 : Installations temporaires, stands, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 48 : Bâtiment en dur, commerce de poissons transformés, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008

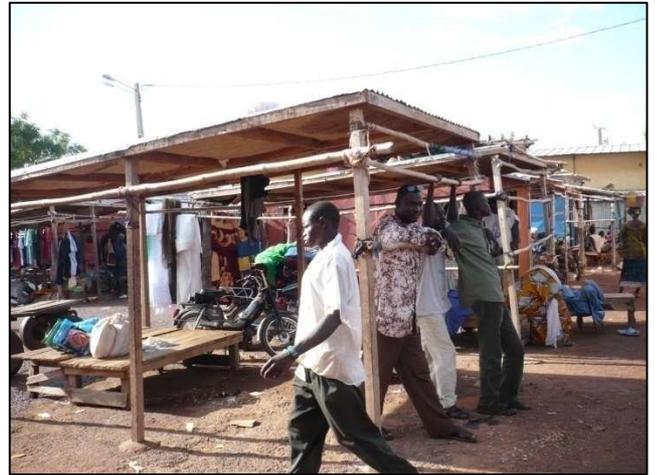


Figure 47 : Installations temporaires sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 49 : Hangar du chantier naval, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008

Il est possible d'établir une certaine corrélation entre le type de bâti et les activités présentes sur le port de pêche, même si ces activités feront l'objet du chapitre suivant :

Equipements	Fonction/ activités
Magasins (anciens et nouveaux)	Commerçants de céréales, de poissons transformés
Boutiques (anciennes et nouvelles)	Commerce divers
Garages	Garagistes, réparateurs de motos
Zone usine	/
Stalles (1500, 2000, 3000 et 5000)	Commerce divers
Hangars en tôle et hangars de 1500	Hangar du poisson frais et des commerçantes de condiments
Stands	/
Tôles durs (3000 - 4500 et 5 000)	Commerce divers (friperie, ...)
Chantier naval	Atelier du chantier naval (fabrication des pirogues)

De plus, comme nous le verrons par la suite, un des problèmes majeurs rencontrés par les usagers concernant la fonctionnalité et l'organisation du port de pêche, est le manque de place allouée à leurs activités. Or, le port de pêche présente un taux de vacance des bâtiments non négligeable. En effet, parmi les bâtiments en dur (cas des magasins) ; nombreux sont ceux qui ne sont pas occupés pour des raisons d'insalubrité. Face à une demande croissante des usagers, il est important d'optimiser les ressources immobilières du port de pêche et donc, soit de réhabiliter ces bâtiments, soit de reconstruire les locaux.

B. Analyse fonctionnelle du port de pêche

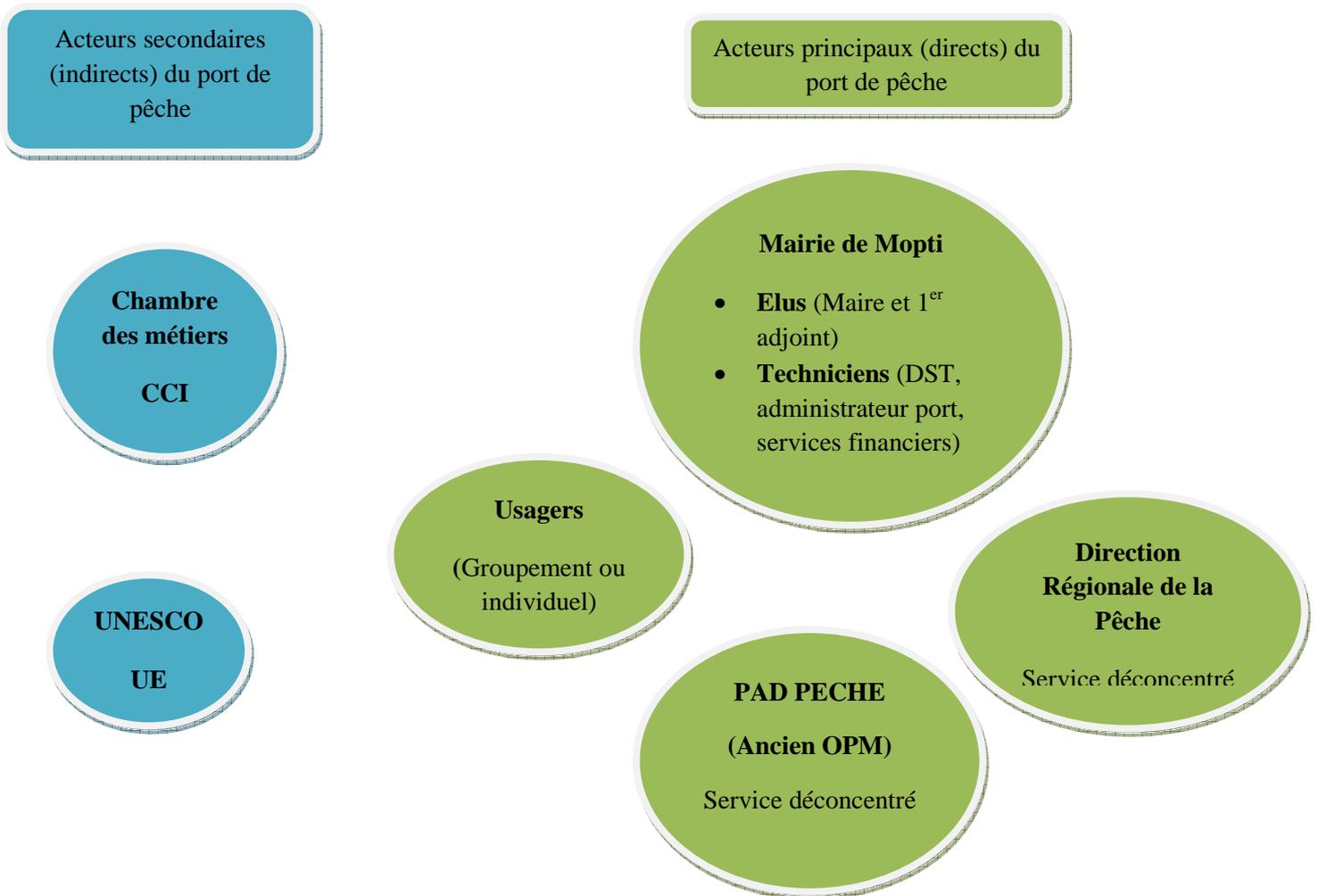
B.1 Quels usagers sur le port de pêche ?

L'objectif de cette partie est de recenser et de répertorier les usagers du port, de décrire leurs activités et d'en extraire les difficultés rencontrées dans le but de comprendre le fonctionnement général du port de pêche. L'objectif à terme consistera à présenter les différents liens et interactions qui lient les activités du port de pêche entre elles.

Les intervenants - acteurs sur le port de pêche sont nombreux et divers. Les acteurs sont considérés comme ceux qui agissent, directement ou indirectement sur un lieu, dans ce cas précis, sur le port de pêche. On distingue ainsi les acteurs directs : la collectivité locale : la commune urbaine de Mopti, la Direction régionale de la pêche (service décentralisé), le PAD Pêche (service déconcentré), les usagers (groupement d'individus ou individus seuls) ; puis des acteurs indirects tels que : la Chambre des Métiers, la Chambre de Commerce et d'Industrie, l'Union européenne, l'UNESCO.

Les usagers intègrent donc la catégorie générale des acteurs directs. La définition du terme « usager » n'est pas si évidente et s'est déjà vue l'objet de longues discussions lors des comités techniques du programme UNESCO mis en place sur la région de Mopti et Ségou. La définition donnée par le « Petit Larousse, 1999 » est la suivante : « est défini comme usager, toute personne utilisant un service en particulier un service public, ou alors qui emprunte le domaine public ». Face à cette définition générale, le choix a été fait de restreindre la catégorie dite d'usager et de se concentrer sur : « l'ensemble des individus, des personnes faisant usage du port de pêche, utilisant le port de pêche pour des raisons économiques. » Autrement dit, sous l'appellation « usager », nous regroupons l'ensemble des commerçants, clients et touristes sur le port de pêche.

Ensemble des intervenants - acteurs sur le port de pêche de Mopti



Réalisation : P. Dhelens, MAK. Diallo, 2008.

Le port de pêche est un centre d'échanges et de commerce. Il attire lors de ses foires hebdomadaires le jeudi et le dimanche une population régionale très importante. Les raisons pour lesquelles il détient ce statut particulier peuvent être de plusieurs ordres : d'une part, il s'agit de l'unique port du Mali qui représente donc un carrefour des voies maritimes et des voies fluviales ; d'autre part, sa localisation géographique en fait un lieu stratégique, proche des territoires d'élevage, de culture et de maraîchage.

L'activité du port de pêche est intimement liée aux différents flux de personnes, de biens, d'animaux et de véhicules générés. Il semble difficile aujourd'hui de déterminer avec certitude la capacité d'accueil du port et donc le nombre d'individus qui peuvent s'y trouver. L'affluence est une notion qui prend tout son sens sur le port de pêche, cette dernière se reflète à tous les niveaux : affluences journalières, hebdomadaires, saisonnières, annuelles...

Concernant les usagers du port, au vu du nombre d'individus et du nombre d'activités exercées, seuls seront relevés ceux considérés comme principaux (dans leur fonction) ou fédérateurs (regroupement, association, coopérative, etc.).

Les différents usagers notés sur le port de pêche sont donc les suivants :

- 1) les pêcheurs,
- 2) les commerçants de poissons transformés (secs et fumés),
- 3) les vendeuses de poisson frais,
- 4) les antiquaires (Complément 2009 : dénommé officiellement vendeur d'objet artisanal)
- 5) les commerçants de céréales,
- 6) les pinassiers et les piroguiers (Complément 2009 : dénommé officiellement transporteur fluviaux de passagers et de marchandises)
- 7) les charretiers,
- 8) les commerçantes de condiments,
- 9) les gargotières,
- 10) les coiffeurs - barbiers,
- 11) les bouchers,
- 12) les vendeurs de sels,
- 13) les vendeurs divers (friperie,alebasse, bois),
- 14) les touristes,
- 15) les transporteurs routiers,
- 16) la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV),
- 17) les restaurateurs,
- 18) les exploitants du chantier naval,
- 19) les garagistes,
- 20) les électriciens, garagistes et réparateurs.

Complément 2009 :

- 21) les menuisiers
- 22) Les transporteurs touristiques

Notons que cette liste présente les principaux usagers recensés sur le site ; d'autres intervenants sont présents sur le port ; à commencer par les intermédiaires de la filière pêche - vente, les clients (habitants des alentours)...

Chacun des usagers possède une relation spécifique au port de pêche, présente un fonctionnement propre mais aussi des interactions particulières avec d'autres activités.

Au vu des critères suivants : importance de l'activité en terme d'effectifs et superficie occupée par l'activité, nous pouvons tenter de structurer ces usagers en deux catégories : des usagers qui nous semblent principaux et des usagers considérés comme secondaires.

Usagers dits principaux	Usagers dits secondaires
Pêcheurs	Bouchers
Commerçants de poissons transformés	Vendeurs divers (friperie, calebasse, artisanat...)
Vendeuses de poisson frais	Coiffeurs – barbiers
Pinassiers et piroguiers	Antiquaires
Commerçants de céréales	Electriciens, garagistes et réparateurs
Transporteurs routiers	
Charretiers	
Gargotières	
Vendeurs de sels	
Restaurateurs	
Touristes	
Commerçantes de condiment	
Exploitants du chantier naval	
COMANAV	
Garagistes	

Chaque usager occupe une fonction bien définie et une place particulière sur le port de pêche ; il est possible de les regrouper en fonction de leur appartenance à une filière prédominante.

1. Filière pêche : pêcheurs, vendeuses de poisson frais, commerçants de poissons transformés (secs et fumés)
2. Filière transport : transporteurs routiers, transporteurs fluviaux (pinassiers et piroguiers), charretiers, exploitants du chantier naval, COMANAV
3. Filière commerciale - produits agricoles : commerçants de céréales, commerçantes de condiments, vendeurs de sels, etc.
4. Filière commerciale - produits divers : vendeurs divers (friperie, calebasses, artisanat, bois...), coiffeurs - barbiers, bouchers, gargotières, garagistes, électricien (réparateurs, etc.),
5. Filière touristique : touristes, antiquaires, restaurant Bar Bozo.

B.2 Méthodologie et démarche employée

Enquête 2008 :

La réalisation de cette liste d'usagers s'est effectuée à la suite de recherche bibliographique, d'enquêtes de terrain et d'entretiens. Deux grandes phases de terrain ont été réalisées pendant la durée du stage sur place : une première phase de trois semaines à la fin du mois de juin - début du mois de juillet, ainsi qu'une deuxième phase de la même durée au courant du mois d'août. L'organisation de ces deux phases a été tributaire de la présence du binôme malien sur le site de Mopti.

Juin		Juillet		Août		Septembre	
1 -15	15 - 31	1 -15	15 - 30	1 -15	15 - 31	1 -15	15 - 30
	1 ^{ère} phase de terrain			2 ^{ème} phase de terrain			

Figure 50: Calendrier effectif binôme franco – malien, stage de Mopti

La première phase de terrain nous a permis d'appréhender le terrain, de cibler les attentes du stage et de nous familiariser avec le fonctionnement global du site ainsi qu'avec ses usagers. Une première vague d'entretiens et d'enquêtes de terrain a donc été menée : les enquêtes ont revêtu un aspect informel et ont abordé des thématiques larges : descriptif, fonctionnement, localisation de l'activité, difficultés rencontrées, conflits d'intérêts ou d'usage, attentes, etc. Cette phase nous a notamment permis de cibler les activités organisées en coopérative et celle dites « individuelles ».

La deuxième phase de terrain a permis la réalisation d'entretiens plus approfondis dans le but de récolter des données précises, qualitatives et quantitatives. L'ensemble des usagers a donc été consulté une seconde fois afin d'apporter des informations complémentaires : taxes communales à payer, superficie des locaux, effectifs réels, attentes plus précises, etc.

Notons qu'outre certains présidents de coopératives ou de groupements, la plupart des usagers a préféré s'exprimer dans sa langue natale ; les entretiens se réalisant principalement en Bambara ; la présence du binôme malien était donc indispensable.

Quelle représentativité du discours affiché ?

Les données récoltées sont le fruit d'un travail de longue haleine réalisé sur le port de pêche : de la préparation des entretiens semi - directifs et directifs, de leur réalisation, de leur traduction jusqu'à leur analyse et interprétation.

Le discours affiché est donc représentatif des usagers élus démocratiquement dans le cas de coopérative et de groupement, ou alors de ceux qui travaillent de façon individuelle.

Face à des contraintes temporelles, dans le cas où l'activité était organisée autour d'une coopérative, nous avons fait le choix d'interroger uniquement son représentant. Ainsi, pour les activités : commerce de poisson frais, commerce de céréales, commerce de poisson transformé, transport routier, transport fluvial, antiquaires et mécaniciens; seuls les « présidents » des structures ont été consultés.

Dans le cas d'activités non organisées, nous avons tenté de recueillir plusieurs points de vue afin de coupler les données (de l'ordre d'un à trois ou quatre individus).

Les personnes - ressources interrogées sont les suivantes :

- ✚ Responsable des transporteurs routiers : Monsieur Abdoulaye Cisse,
- ✚ Représentant antiquaire : Monsieur Sékou Touré,
- ✚ Président de la coopérative des Pêcheurs : Monsieur Diadje Mainta dit « Sonkè »,
- ✚ Président du regroupement des commerçants de poisson transformé : Monsieur Ballo,
- ✚ Membre du regroupement des commerçants de poisson transformé : Monsieur Boubacar Diallo,
- ✚ Président de la coopérative des transporteurs fluviaux : Monsieur Zoumana Kanta,
- ✚ Gargotière indépendante : Madame Naïssita Salamanta,
- ✚ Membre du regroupement des commerçants de céréales : Monsieur Abou,
- ✚ Un membre de la coopérative des vendeuses de poissons frais,
- ✚ Charretier indépendant : Monsieur Maiga,
- ✚ Boucher indépendant : Monsieur Kalilou Wangara,
- ✚ Barbier – coiffeur indépendant : Monsieur Oumar Traoré,
- ✚ Mécanicien indépendant : Monsieur Boukaderi Doniko,
- ✚ Responsable du chantier naval : Monsieur Djenepo,
- ✚ Vendeur de sel gemme indépendant : Monsieur Mahamane Touré.
- ✚ Un des gardiens du port dit « l'Ivoirien ».

Apport 2009 :

Enquête 2009

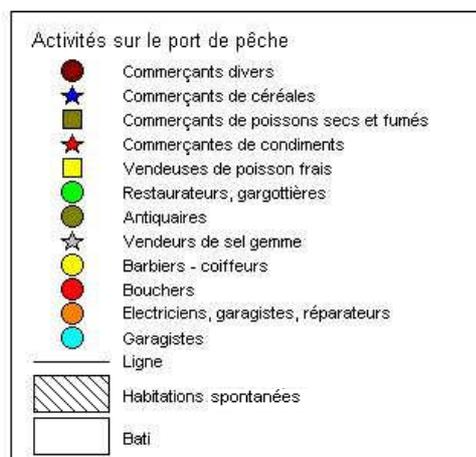
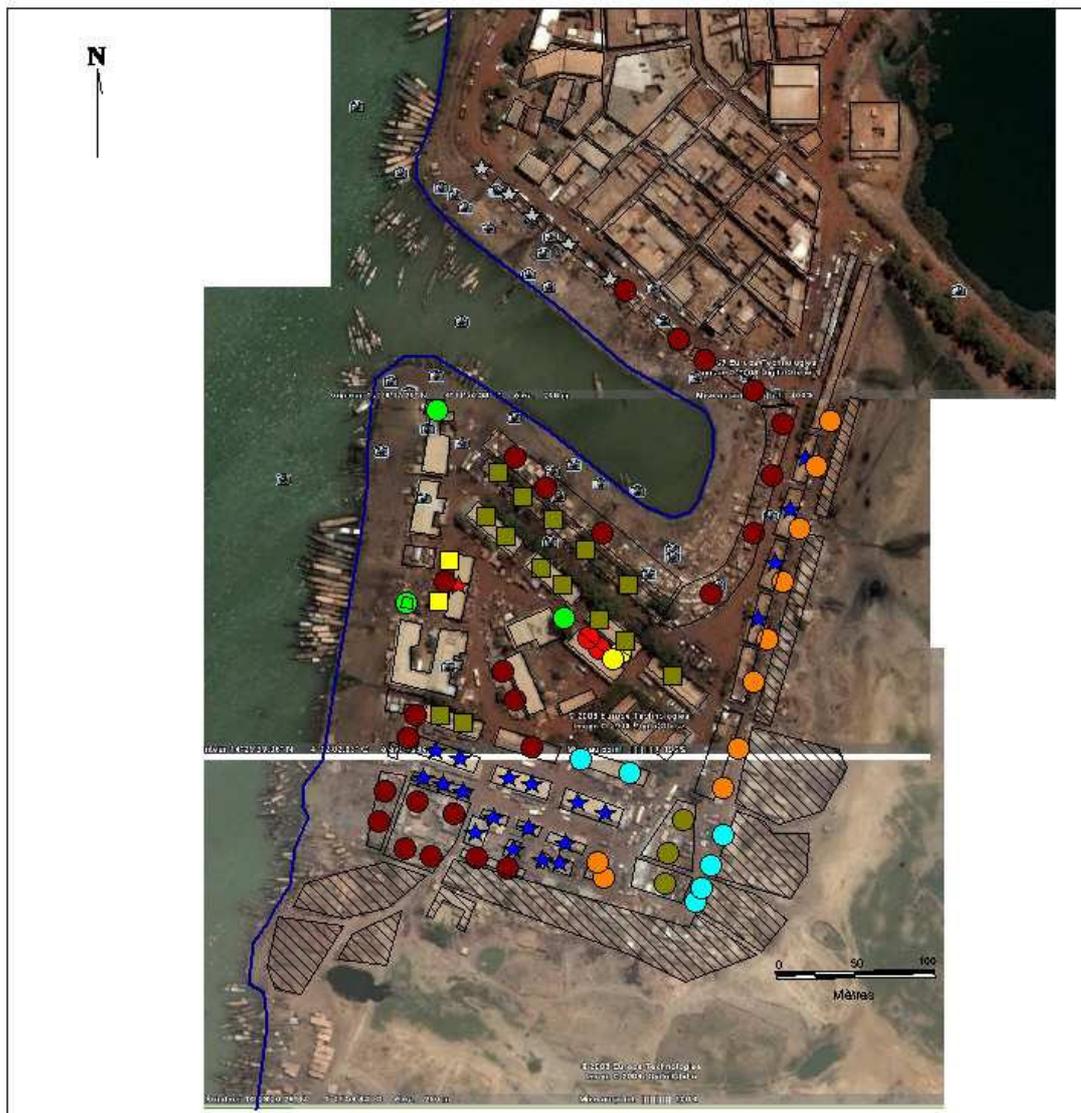
Lors de la première phase du stage de « propositions d'aménagement du port de Mopti », de nombreux entretiens ont été passés avec les professionnels du port. L'objectif était triple : s'approprier le terrain, tester les pistes de propositions du stage d'état des lieux et prendre conscience des possibles oppositions de changement sur le port.

Dans la mesure du possible en fonction de l'organisation en association formelle et informelle, les représentants ou des usagers particuliers de chaque filière ont été consultés et une liste complémentaire d'acteurs clés est donc citée ci-dessous :

Usagers et commerçants du port	
Responsables de l'association des pêcheurs	Mr Ousmane Djenepo
Responsable association des transporteurs fluviaux de passagers et de marchandises	Zoumana Kanté Mamadou Kanté
Président de l'association des Pinassiers	Mr Siné Konta

touristiques de Mopti	
Responsable de l'association des vendeuses de poissons frais	Mme Alimatou Meïga
Responsable d'une coopérative de vendeurs de poissons secs et fumés	Mr Kenou Nouhoum Sabé
Responsable de la coopérative de construction et réparation de pirogues de la famille Djenepo	Mr Djaba Djenepo
Responsable de la coopérative des commerçants de sel gemme	Mr Alfouseïni Cissé
Responsable d'une des coopératives de charretier	Mr Sekou Saye
Responsable coopérative des commerçants de céréales	Mr Lassine Drame
Responsable coopérative gargotière Gérante du Bar Bozo	Mme Fatoumata Camara
Gargotière indépendante	Mme Assan Maïga
Responsable coopérative garagiste	Mr Chaka Démbélé
Vice-président association des vendeurs d'objets artisanaux	Mr Kalilou Yoroba
Responsable coopérative des barbiers-coiffeurs port	Mr Omar Traoré
Responsable coopérative de commerçants de fripes (basés sur la berge en fond de cale)	Mr Ali Maïga
Commerçant d'habits neufs goudron	Mr Abdramane Maïga
Commerçante de condiments en kiosque	Mr Farimata Djenepo
Commerçant de matelas	Mr Seydou Maïga
Commerçant d'objets en plastique	Omar Maïga
Revendeur de nattes	Mr Abdullei Maïga
Commerçante de calebasse	Mme Issa Malé
Responsable coopérative Boucher Rôtisseur	Mr Alfouseïni Dicko
Commerçant de chaussures	Mr Daouda Sylla
Commerçant de lunette et montre	Mr Moctar Meyounka
Association des réparateurs de motos	Mr Amadou Sacko dit Batifina
Menuisier installé dans un atelier en banco avec permis de construire (à proximité du fumoir)	Mr Asseye Touré
Menuisier en étalage de location	Mr Boureïma Traoré Mr Zoumana Diakité
Commerçant de planches	Mr Youmousse Maïga

Répartition des différentes activités sur le port de pêche de Mopti



Réalisation : P. Dhelens,
MAK. Diallo, Septembre
2008

Source: Google earth, Map Info

B.3 Des usagers toujours plus nombreux et divers

B.3.1 Filière pêche

Apport 2009 :

La filière pêche regroupe les pêcheurs, le commerce des produits de la pêche et les services aux pêcheurs. A l'origine, cette filière occupait la quasi-totalité du port (ensemble des magasins de stocks), elle occupe aujourd'hui environ 30% de l'espace.

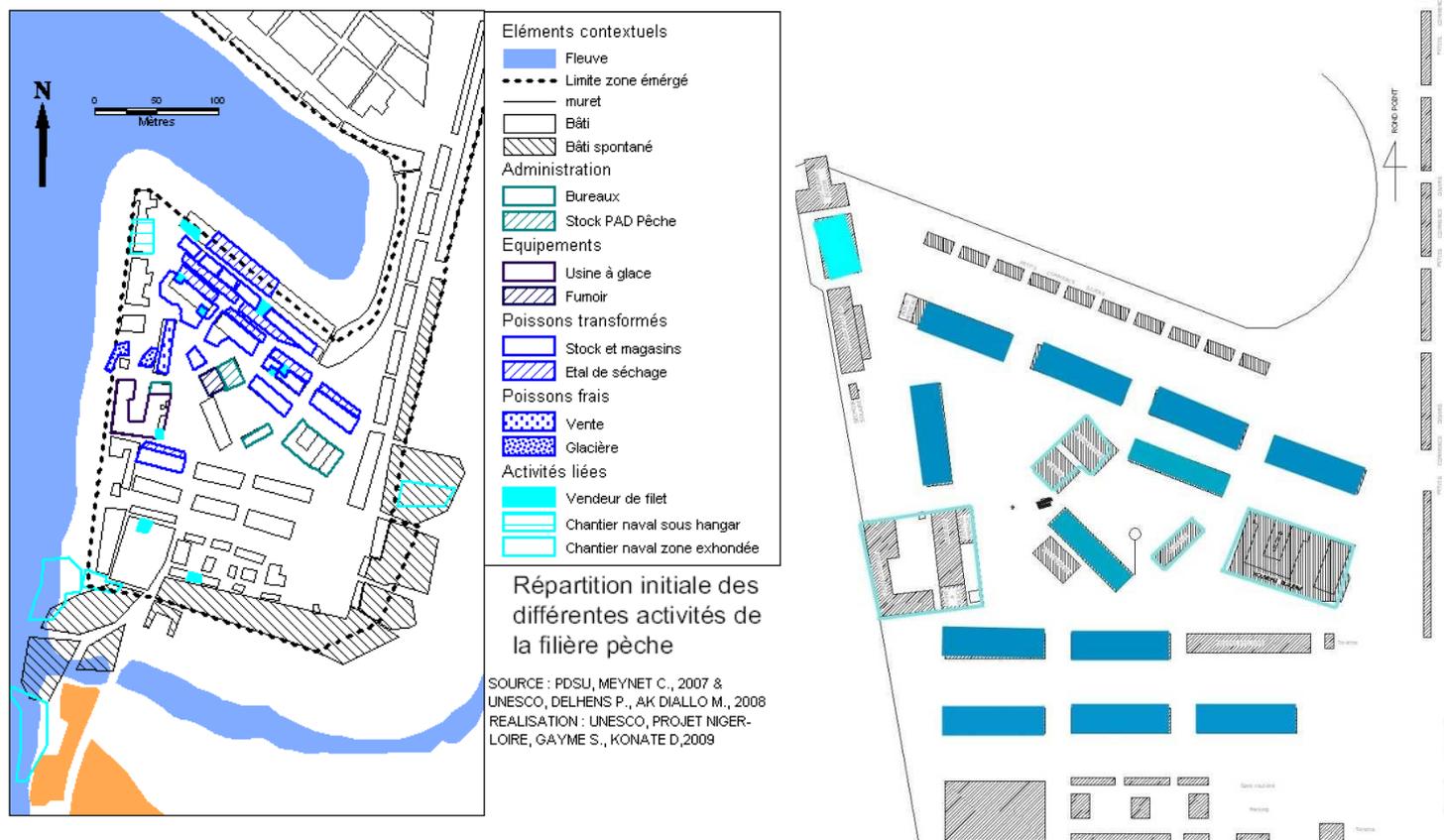


Figure 51 : Répartition actuelle des activités de la filière pêche

Figure 52 : Répartition de la filière pêche dans sa conception à l'origine

(bleu foncé : poissons fumés et frais, bleu clair : hangar à pirogue, encadré administration et équipements)

➤ Les pêcheurs

Fonctionnement de l'activité pêche sur le port

Les Bozo constituent l'ethnie majoritaire impliquée dans les activités de pêche et de pisciculture. Ces derniers entretiennent un rapport particulier avec la digue du fait de l'ancienneté de leur activité. En effet, la fonction initiale de la digue était de recevoir exclusivement des activités de pêche. Au fil des années, des activités annexes et informelles s'y sont implantées.

Le fonctionnement de l'activité pêche est complexe et peut faire intervenir de nombreux intervenants. Cependant de façon globale, il est possible de la décrire comme tel : le pêcheur

pêche relativement par tout temps et tout au long de l'année, même si certaines saisons et mois sont plus propices que d'autres (cf. périodes de décrue des eaux). Les pêcheurs exercent leur activité dans le Delta Central du Niger ; ce sont le plus souvent des habitants des villages aux alentours de Mopti situés le long des berges du Niger et du Bani.

Le rapport du pêcheur au client ou au commerçant peut être de deux types :

- Le pêcheur amène sa pêche au port de Mopti et négocie avec un commerçant ou un client ;
- Le commerçant effectue sa commande avant que la pêche commence, avance un montant équivalent en vivres, matériel de réparation et filets nécessaires et déduit cette somme par la suite du montant de produit pêché.

Ces échanges peuvent se réaliser entre pêcheurs et acheteurs particuliers.

Les Bozo tiennent une place particulière dans les échanges commerciaux sur le port de pêche. Ils arrivent avec leurs marchandises halieutiques qu'ils écoulent sur le port puis par la suite deviennent des consommateurs dans le but de ramener des vivres et des marchandises nécessaires aux villages situés au bord de l'eau : ils deviennent des clients privilégiés des commerçants de céréales, des commerçantes de condiments, de friperie, etc. Le port de pêche concentrant la plupart des activités commerciales et des activités dites mécaniques (réparations moteurs, filets, etc.), les pêcheurs n'éprouvent pas le besoin de quitter cette plaque commerciale que représente le port de pêche, et d'aller en ville. Ils arrivent en pinasses ou pirogues, restent quelques jours (ou non) amarrés puis repartent. Notons la différence entre pinasse et pirogue : les pinasses sont ces constructions mieux équipées et perfectionnées munies de moteurs ; les pirogues sont des constructions en bois uniquement avec lesquelles les utilisateurs se déplacent en pagaie ou perche.

Difficultés rencontrées

Actuellement, les Bozo se considèrent comme l'ethnie rencontrant le plus de difficultés dans l'exercice de leurs fonctions. En effet, plusieurs contraintes d'ordre interne (manque de formation des membres de la coopérative et des pêcheurs en général, envahissement de la filière par de nouvelles ethnies, etc.) et d'ordre externe (raisons financières : paiement du permis de pêche, paiement des frais d'accostage, occupation anarchique des quais par des stands et stalles...) handicapent leurs activités. Les Bozo se sentent aujourd'hui exclus des décisions liées à la gestion du port et souhaitent voir revaloriser leurs droits et récupérer la fonction qu'ils occupaient dans le temps.

Des contraintes environnementales fortes qui s'ajoutent aux difficultés

Des contraintes naturelles s'ajoutent aux difficultés rencontrées par les pêcheurs. Les variations climatiques et hydrologiques témoignent depuis une décennie d'une réduction du niveau des eaux dans le fleuve. En dehors des cycles hydrologiques naturels, une diminution du niveau d'eau dans le fleuve Niger et ses affluents a été constatée. Les effets des barrages Markala et Sélingué sont aussi relevés et mis en cause par les pêcheurs.

Les conséquences directes sur l'activité pêche se manifestent par une réduction du stock de poissons et du nombre d'espèces, donc directement par une réduction de la quantité de produits pêchés. On note de plus l'accroissement de la population locale et régionale ce qui conduit à des difficultés supplémentaires en termes de nutrition et de subsistance alimentaire. Enfin, les pêcheurs font état de concurrence entre les activités de pêche et agricoles, qui nécessitent toutes deux, des niveaux d'eau suffisants.

Taxes communales payées par les pêcheurs

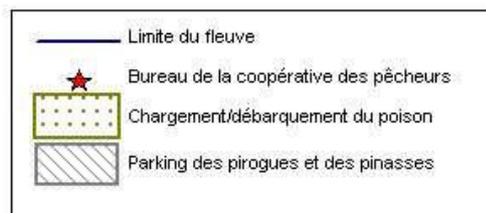
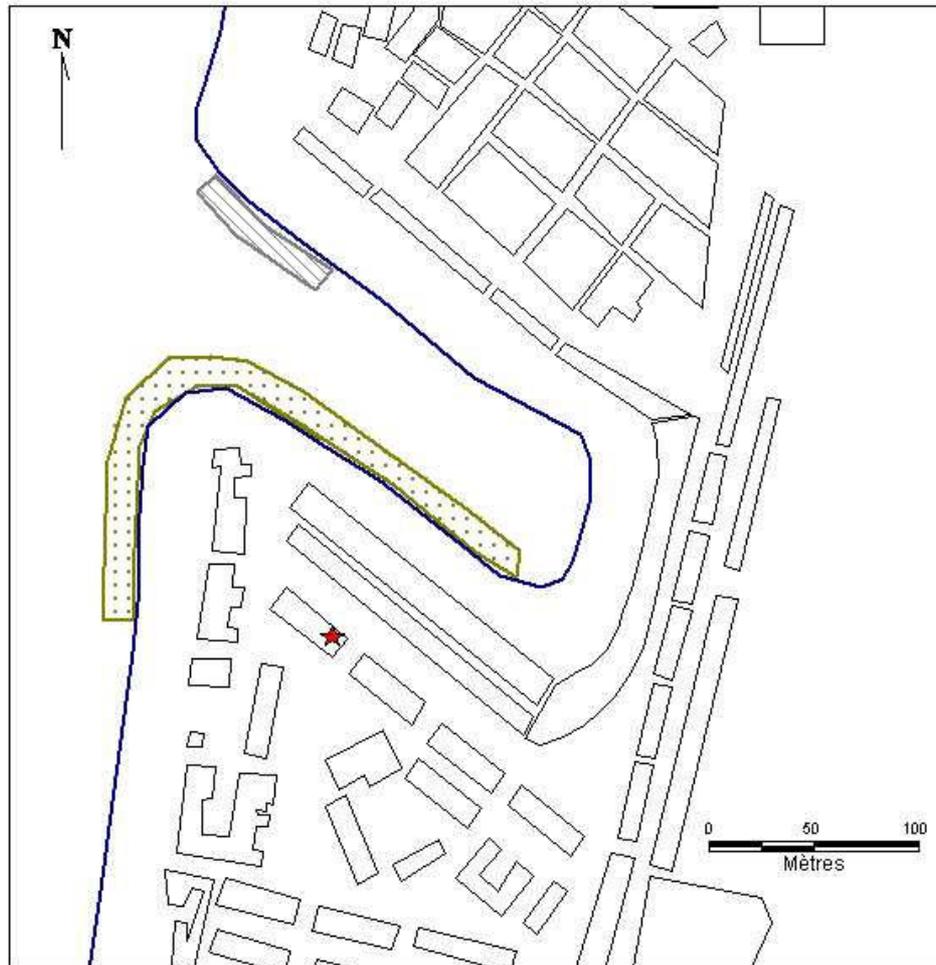
Le recouvrement des taxes communales pour les pêcheurs s'effectue de la façon suivante : à chaque accostage, ces derniers paient une taxe dépendante de la capacité et de la taille des pinasses. Les pinasses de 5 à 10 tonnes s'acquittent d'une taxe de 3 000 FCFA, celles de 50, 80 et 100 tonnes d'une taxe de 7 500 FCFA.

Pinasses (poids)	Frais d'accostage (en FCFA)
Moins de 5 tonnes	1000
5, 10 tonnes	3 000
80, 90, 100 tonnes	7 500



Figure 53 : Pêcheur sur le Bani, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008

Localisation des pêcheurs sur le port de pêche



Réalisation : P. Dhelens,
MAK. Diallo, Septembre
2008

Source: Google earth, Map Info

Couches socio - professionnelles	Organisation de la structure	Nombre de membres / estimation	Fréquence/ activités saisonnières	Ethnies H/F	Problèmes rencontrés/ contraintes	Attentes /visions	Propositions d'aménagement/ actions	Activités annexes dépendantes	Taxe d'accostage
Pêcheurs	Organisation en coopérative	Difficultés d'estimer l'effectif global des pêcheurs sur le port de pêche	Pêche <i>active</i> : novembre - février Pêche <i>intense</i> : mars – juin	Majoritairement Hommes/ Bozos Somono	-Frais financiers trop importants : permis de pêche, frais d'accostage - Manque de concertation dans la gestion du port - Occupation anarchique des quais → présence de stands/ stalls - Niveau d'instruction faible des membres de la coopérative - Arrivée de nouvelles ethnies sur le marché - Diminution des quantités de poisson pêché - Dégradation milieux naturels	- Revalorisation de l'activité pêche - Association et gestion concertée du port avec les autres associations socio - professionnelles	- Restitution d'une partie des taxes communales → fond de réhabilitation pour les bozos - Prise en considération des impacts des barrages d'eau sur l'activité pêche	Transporteurs fluviaux Transporteurs routiers Intermédiaires vente « grossiste » Charretiers Commerçants de céréales Commerçants de condiments Commerçants divers Clients Acheteurs	Frais d'accostage compris en 1000 et 7500 FCFA

➤ Les vendeuses de poisson frais

Organisation de la filière vente de poisson frais

Le commerce de poisson frais s'organise de la façon suivante : les pêcheurs Bozo vendent leurs produits aux intermédiaires commerciaux, qui par la suite, négocient les espèces, leur quantité, leur tarifs aux différentes vendeuses. Les vendeuses conservent leur production dans des frigos - sorte de récipients remplis de glace - issue de l'usine à glace située à proximité du hangar. Les vendeuses de poisson frais sont installées sur la devanture du hangar. Ces vendeuses sont majoritairement des femmes Bozo et Somono.

Dans certains cas, le pêcheur Bozo vient sur le port récupérer de la glace avec le commerçant avant de partir pêcher et lui ramener du poisson conservé par la suite (dans le cas des zones de pêche relativement lointaine). Dans le cas où la zone de pêche est relativement proche du port, le pêcheur n'effectue pas cette démarche.

Les clients sont aussi bien des clients locaux et particuliers que des « grossistes » qui acheminent le poisson vers d'autres lieux de vente. Le poisson est dans ce cas, conservé dans de la glace et transporté par voie routière. Le poisson frais est acheminé vers Bamako, Sikasso et Koutiala et autres.

Prix pratiqués

Les fluctuations des quantités des produits pêchés sont directement répercutées sur la vente. La diminution de quantités pêchées entraîne une augmentation des prix lors de la vente sur le port. Les prix peuvent varier de façon saisonnière mais aussi journalière. C'est donc toute une chaîne : des pêcheurs aux consommateurs ; qui est directement touchée par la variation et la fluctuation de la pêche. Ainsi, on constate des répercussions directes sur les prix pratiqués des restaurants.

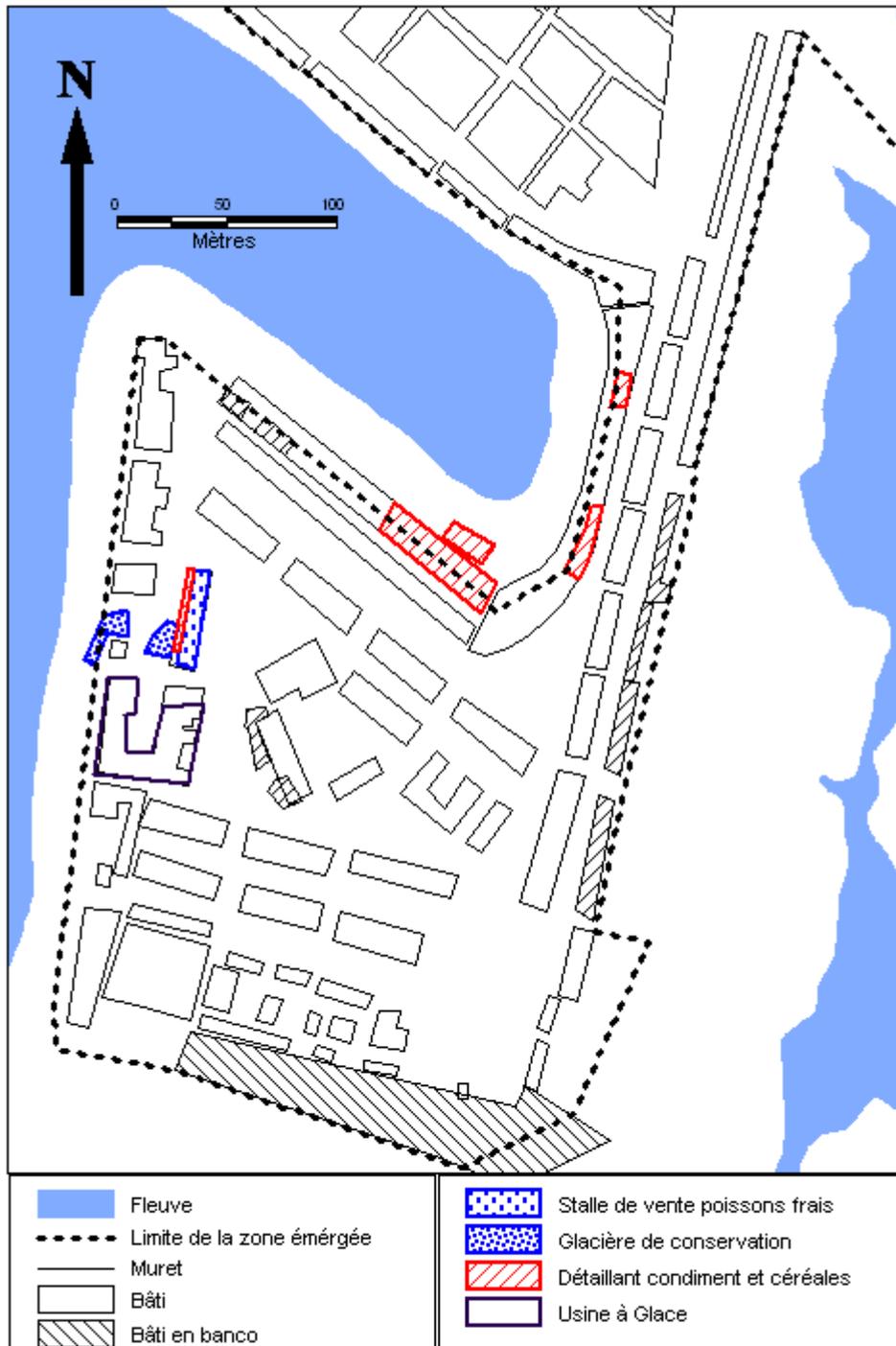
Relation à l'usine à Glace et fonctionnement de celle-ci (Apport 2009)

L'usine à glace appartient au domaine privé de la mairie et est laissée en délégation à une entreprise privée. Cette dernière vend la plupart de sa production, (barre de glace d'1m à 700 FCFA), aux vendeuses de poissons frais, mais aussi aux particuliers pour les festivités et enfin à quelques camions. La production est très prisée, au point qu'il faille réserver 1 à 2 jours à l'avance pour avoir de la glace. L'observation pendant 3h des acheteurs de l'usine à glace a permis de décrire que, sur 13 pousses-pousses entrant dans l'usine, ces derniers sont tous sortis pour se diriger à proximité et remplir les glacières des vendeuses de poissons frais. L'usine fait souvent crédit aux vendeuses qui obtiennent des financements au jour le jour. Des camions arrivent eux le soir pour se charger en glace nécessaire à leur transport de poissons.

Les vendeuses de poissons soulignent le manque de glace, qu'elles sont parfois obligées de faire venir depuis Bamako. De plus, il semblerait que le monopole exercé par l'usine soit controversé, et que la construction d'une nouvelle usine à glace par le PAD Pêche soit positive. L'usine actuelle n'étant pas exploitée au maximum de ses possibilités : bureaux utilisés en logement, manque d'hygiène, chambre froide inutilisée (alors qu'une location

serait possible pour les vendeuses de poissons frais qui encombrant la voirie avec les glacières et empêchent le débarquement des transporteurs fluviaux).

Localisation des vendeuses de poisson frais et des commerçantes de condiments sur le port de pêche (Apport 2009)



Surface utilisée :

320 m²

310 m²

1450 m²

1300 m²

Localisation des vendeuses de poissons frais et condiments

Source: PDSU, MEYNET C., 2007, UNESCO, DELHENS P., DIALLO M., 2008
 Réalisation: UNESCO, PROJET NIGER-LOIRE, GAYME S., KONATE D., 2009

Couches socio - professionnelles	Organisation structure	Nombre de membres / estimations	Fréquence/ activités saisonnières	Ethnies H/F	Problèmes rencontrés/ contraintes	Attentes /visions	Propositions d'aménagement/ d'actions	Activités annexes dépendantes	Taxe communale
Vendeuses de poissons frais	Organisation en coopérative	128 membres 12 personnes appartenant au bureau	Pêche active : novembre - février Pêche intense : mars - juin Quantité journalière pêchée : 2 tonnes à 800 kg selon la période	Majoritairement femmes Bozos et Somono	- Manque de place - Délabrement du hangar - Occupation du hangar cédé aux commerçantes de condiments - Difficultés assainissement - Non écoulement des eaux usées	Point stratégique : volonté de conserver la localisation à proximité du hangar	- Mise à disposition d'une chambre froide - Mise en place d'une conserverie de poisson - Réhabilitation hangar - Mise à disposition de moyens de transport efficaces (présence d'éléments réfrigérants) - Aménagement canalisations pour eaux usées - Installation de borne fontaines - Nettoyer les abords de leur emplacement	Pêcheurs Commerçants intermédiaires Pinassiers / piroguiers Clients Transporteurs routiers Charretiers	1500 FCFA/ mois

➤ Les commerçants de poissons transformés (secs et fumés)

Fonctionnement de l'activité

Les poissons transformés concernent en réalité le poisson, séché et fumé, obtenus par des processus de déshydratation. De façon générale, c'est le Bozo et sa famille qui fume et sèche le poisson et amène par la suite la marchandise au port pour la vendre. Il existe un centre de refumage sur le port de pêche mis à disposition des pêcheurs pour re-sécher et fumer leur marchandise.

Comme vu précédemment, la relation particulière qu'entretiennent les pêcheurs et les commerçants est la suivante: les commerçants appuient en vivres et en matériel technique (filet,...) les pêcheurs au début de leur mission de pêche. La valeur de ce prêt sera déduite du poisson ramené.

Système de commercialisation et de vente

Les produits transformés sont acheminés aussi bien vers les villes intérieures du pays que vers les pays voisins ou étrangers. Dans le cas, où la production est acheminée vers l'étranger, des camions récupèrent la marchandise sur le port de Mopti. Les centres de consommation et de production sont situés en **Côte d'Ivoire**, au **Burkina Faso** ainsi qu'au **Ghana**. Les camions venant de ces destinations sont immatriculés de façon bien spécifique. Les autres destinations concernées sont le **Centrafrique** et la **France**. Le commerce de produits transformés approvisionne également toute l'échelle locale et régionale.

Les différentes espèces pêchées puis transformées sont les suivantes : carpe, capitaine, silure, poisson chien, etc.

La vente du poisson transformé s'effectue par des commerçants qui possèdent leurs magasins sur le port de pêche. Ce commerce est dominé par des hommes et des femmes, de différentes ethnies, ayant un pouvoir d'achat relativement faible.

Usages passés de l'activité de vente de poissons transformés

Dans les usages passés, le transport du poisson transformé s'effectuait en pirogue ; le poisson était entassé et séparé par des nattes en fonction des différents propriétaires. Le système de vente du poisson dépendait par la suite de cet empilement : les premiers propriétaires qui embarquaient dans la pirogue installaient leur marchandise en bas du tas ; ils étaient par conséquent les derniers à vendre car il fallait attendre que les couches supérieures de poisson se soient vendues. En effet, c'était le poisson disposé sur la première couche du tas qui était vendu en premier. Notons qu'auparavant la vente s'effectuait directement sur la digue et dans la pirogue amarrée.

Les usages actuels sont les suivants : le produit pêché est ensuite fumé ou séché par les Bozo et leur famille. Le produit une fois fini est débarqué puis ensuite acheté par les commerçants ; le stockage et le transport du poisson transformé ne se font plus par l'utilisation de nattes mais

de carton. Les usages ont évolué : la vente ne se réalise plus exclusivement au niveau de la digue, mais, est répartie au sein des différents magasins du port de pêche.

Difficultés rencontrées

Un des premiers conflits recensés concerne la relation entre les commerçants et les pêcheurs Bozo. Les prix de vente des produits transformés ne sont pas harmonisés entre commerçants ; les fluctuations des prix sont donc au centre des tensions et des frustrations. Les prix discutés par l'ensemble des intervenants varient entre 1 100 et 1 300 FCFA le kilo.

D'autres difficultés sont aussi notées par ces intervenants : un manque de place alloué à l'activité de vente du poisson transformé, des infrastructures limitées qui handicapent les capacités de stockage et d'entrepôt, etc. En réponse à ces contraintes, les commerçants se sont regroupés autour des magasins : 10 à 20 personnes peuvent partager un même magasin ; notons que cette situation a fait naître une forme de spéculation sur les prix de location. On recense 48 magasins sur le port de pêche.

La vente du poisson transformé sur le port de pêche apparaît comme une activité sans véritable gestion commune ; l'activité semble individualisée.

Gestion financière du port

La gestion financière du port relève du domaine de l'administrateur du port de pêche et de ses agents ; ils ont en charge de recouvrer les taxes communales sur l'ensemble des installations du port, les loyers des magasins et sur les quantités de poissons transformés exportés vers l'intérieur ou l'extérieur du pays.

Une certaine forme de régulation commerciale et financière est mise en place afin de garantir d'une part, l'équilibre et d'autre part ; alimenter le budget communal. La quantité maximale d'achat autorisée pour les consommateurs est de 40 kg ; au - delà de cette quantité, la taxe communale s'élève à 10,5 FCFA par kg supplémentaire.

Un point positif relevé par les acteurs interrogés concerne le bon fonctionnement de la filière chargement / déchargement des marchandises. Les points de chargement et de déchargement semblent être relativement bien fonctionnels. Les points de déchargement des marchandises des poids - lourds s'effectuent devant les magasins concernés ; les points de chargement sont eux plus fixes.

Etal de vente et espace de fumoir

L'espace utilisé par les commerçants est variable, les revendeurs concentrent leurs stocks dans les magasins ou empilés sous des bâches la nuit. Le jour, l'espace public est utilisé à peu près de manière équivalente pour étaler les marchandises et faire la promotion auprès des acheteurs et transporteurs routiers.



Figure 54 : Centre de refumage sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, aout 2008



Figure 55 : Paniers de poissons transformés sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, aout 2008



Figure 56 : Vendeurs de poissons transformés installés sur le port de pêche, source : C. Savourey, juin 2008

Localisation des commerçants de poissons transformés sur le port de pêche de Mopti (Apport 2009)

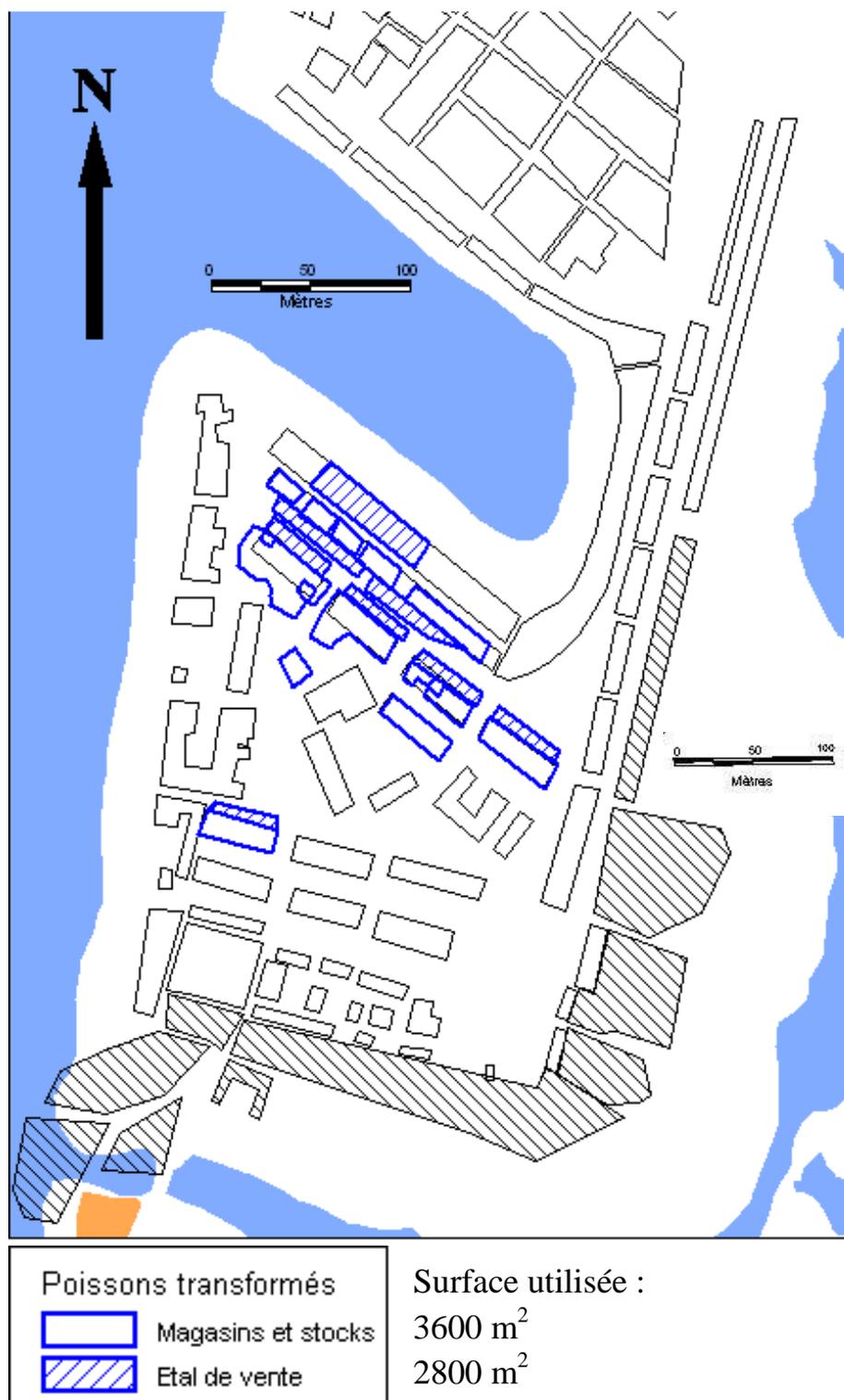


Figure 57 : localisation des commerçants de poissons transformés

Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008

Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009

Couches socio - professionnelles	Organisation structure	Fréquence/ activités saisonnières	Ethnies H/F	Problèmes rencontrés/ contraintes	Destinations du poisson	Attentes /visions	Propositions d'actions /d' aménagement	Activités annexes dépendantes	Prix locations/ Impôts et taxes
Commerçants de poissons transformés (secs et fumés)	Organisation en association : environ 200 membres	Activités liées à l'hydrologie du fleuve : crue et décrue (début pêche active et intense)	Hommes et femmes de toutes ethnies	<ul style="list-style-type: none"> - Absence d'harmonisation des prix de vente - Manque d'infrastructures (nombres de magasins insuffisants) - Places disputées/ convoitées - Mauvaise organisation de l'activité sur la digue - Augmentation des effectifs des vendeurs - Problèmes d'assainissement du port - Manque de place pour le stockage et entrepôt des marchandises 	<ul style="list-style-type: none"> Côte d'Ivoire Ghana Burkina Faso Centrafrique France Bamako Sikasso 	Volonté d'obtenir de nouvelles infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> - Assainissement du port par un GIE - Création de magasins à étages - Réhabilitation de certains magasins - Formation des commerçants 	<ul style="list-style-type: none"> Pêcheurs Pinassiers / piroguiers Intermédiaires de vente Acheteurs / clients Transporteurs routiers Charretiers Vendeurs de cordes Vendeurs de nattes Vendeurs de cartons 	<ul style="list-style-type: none"> Paiement de la patente comprise entre 1.300 FCFA et 125.000 FCFA

Services de la pêche

- **Les chantiers navals**
 - **Les exploitants du chantier naval sous hangar**

Le chantier naval constitue un des grands ateliers traditionnels de fabrication de pirogues et de pinasses. Toute la chaîne de fabrication est exposée : fabricants de pointes métalliques, artisans pour la conception et la réalisation des pirogues en bois de caïlcédrat que l'on trouve surtout en Côte d'Ivoire et au Sénégal, peintres et vendeurs de bois de construction. Ce chantier naval est le lieu où s'entremêlent ingénierie et savoir - faire traditionnel. Il s'agit d'une activité transmise de père en fils et de génération en génération ; les exploitants du chantier naval sont tous issus d'une famille originelle : la grande famille Djenepeo (ethnie Bozo).

L'activité est encore aujourd'hui fortement tributaire des conditions du régime hydraulique du fleuve : pendant et à la suite de la saison des pluies, la demande en pirogues est élevée et l'activité est par conséquent la plus intense. Les clients de ce savoir - faire sont majoritairement des Bozo, Somono, Peul, Bow et Rimabai (esclaves Peul) ; l'utilisation des pirogues est multiple : lors de l'hivernage, ces moyens de déplacement sont nécessaires pour avoir accès aux champs, couper de l'herbe (cas des Peul), pêcher, etc.



Figure 58 : Hangar du chantier naval, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008

- **Les exploitants de chantiers navals informels (Complément 2009)**

Il est à noter que le chantier naval logé dans un hangar construit avec des fonds occidentaux, à proximité du Bar Bozo, représente seulement 10% des exploitants à proximité du port. D'autres exploitants se trouvent en aval du Bani notamment pour les pirogues à étages faisant les trajets vers le nord. Ces artisans ont besoin de se trouver à proximité du fleuve mais souffrent fortement des montées des eaux et des délocalisations régulières (dernière en date : 25/07/09 : extension du port). Il est nécessaire de chercher une zone émergée fixe pour ces artisans.

o Les vendeurs de planches (Apport 2009)

Les constructeurs et réparateurs de pirogue sont de même très dépendants de la fourniture en bois des camions qui arrivent du Ghana et qui repartent avec du poisson. Les exploitants se plaignent généralement du prix du bois et seraient fortement handicapés si l'on rajoutait des frais de manutention en les éloignant des revendeurs de planches.

Localisation du chantier naval sur le port de pêche (Apport 2009)

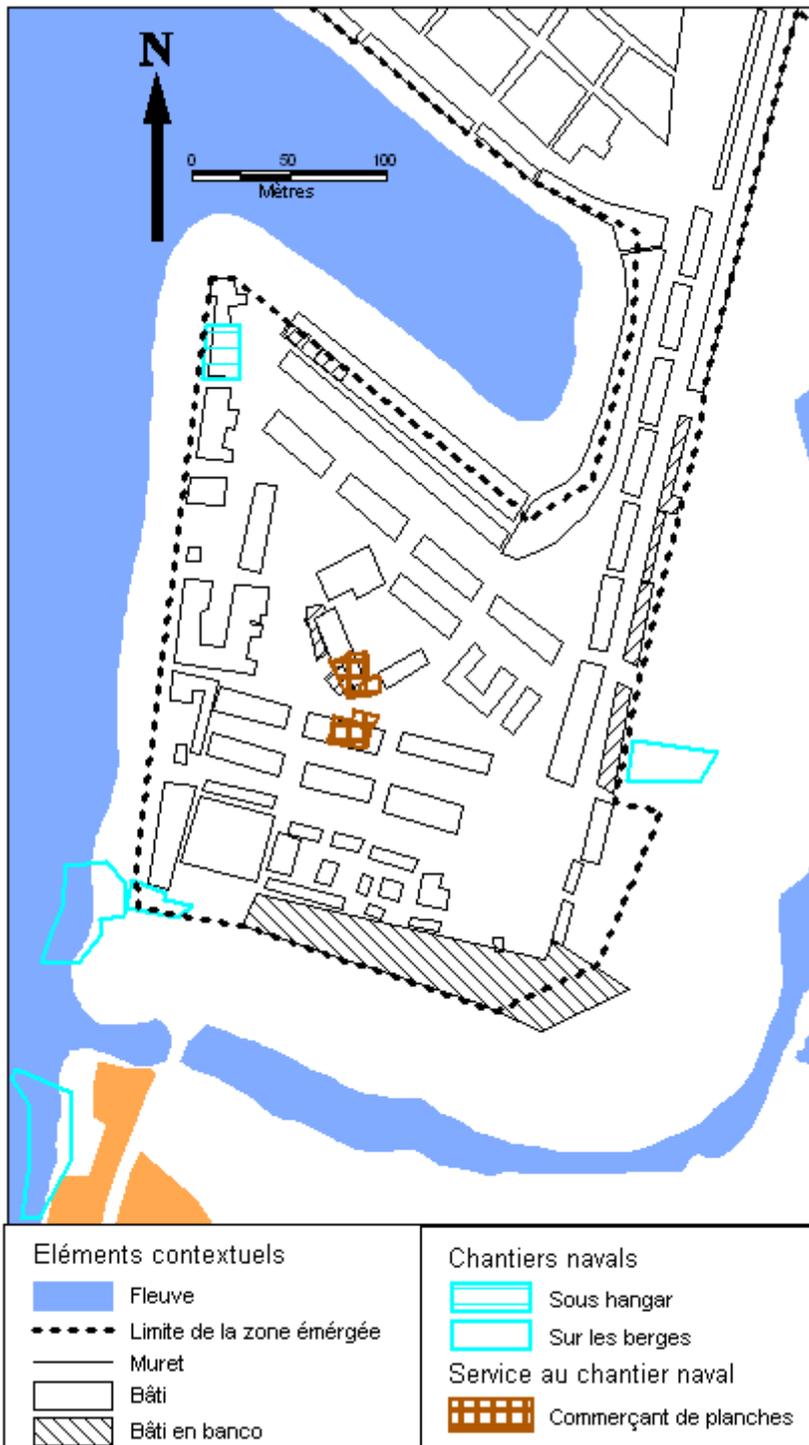


Figure 59 : localisation des chantiers navals et des commerçants de planches
 Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008
 Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009

Surface utilisée :
 520 m²
 3900 m²
 590 m²

B.3.2 Filière transport

Apport 2009 :

La filière transport occupe une part importante de l'espace public par les stationnements de plus ou moins longue durée des camions ou bateaux. Il est difficile de distinguer le transport de marchandises, de celui des passagers, ces derniers étant très généralement assis sur ces premiers.

Les 900 m de linéaires de berges sont occupés de manière continue par des pinasses, des pirogues et les barges de la COMANAV (Compagnie Malienne de navigation au Nord).

L'observation un jeudi, jour de foire permet de conclure sur une occupation par les stationnements du port d'environ 3800 m² pour les camions et de 2400m² pour les bus. Plus précisément, cela correspond à environ 22 taxis en permanence en rotation au niveau des deux ronds-points, pour les bus à 22 véhicules dont 13 grands, 9 de taille moyenne ou minibus transportant du poisson au retour, l'ensemble de ces véhicules arrivent et repartent dans la même journée. Pour les transporteurs de marchandises, cela correspond à 44 camions dont 20 de gros porteurs, 24 de taille moyenne ; la durée de stationnement est variable mais dans la même proportion (2/5 de gros porteurs), on a 22 véhicules à la journée ; 17 entre 2 et 5 jours, 5 plus de 5 jours dont 2 carcasses.

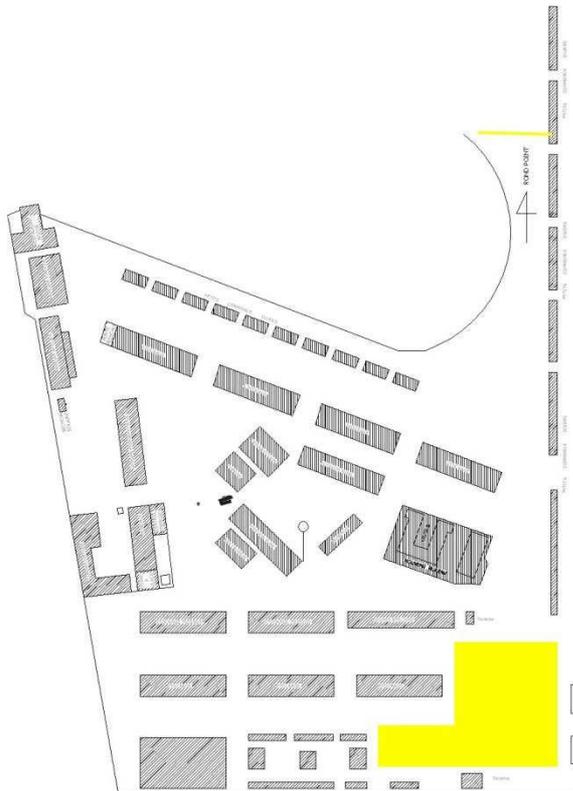


Figure 60 : localisation de la filière transport et de la barrière d'entrée du port en 1980

Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008

Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009

L'étude un dimanche montre une grande similarité avec un nombre plus élevé de transporteurs de passagers : 30 bus dont 19 grands (4 transportant du poisson au départ de Mopti), 11 minibus (transportant passagers et poissons en quittant Mopti) ; et 48 camions. Ces transporteurs de marchandises restent 11 pour une journée (4 grands, 7 de taille moyenne) et 35 qui restent 2 à 5 jours (10 grands et 25 de taille moyenne).

Localisation filière transport (Apport 2009)



Figure 61 : localisation de la filière transport de nos jours
 Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008
 Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009

➤ Les transporteurs routiers

Organisation de l'activité

Les transporteurs routiers sont impliqués dans de nombreux échanges de marchandises sur le port de pêche : commerce de céréales, commerces de poissons frais, secs et fumés, friperies et divers...

Le commerce lié au transport routier s'effectue de la façon suivante : les marchandises partant du port de Mopti sont acheminées vers des villes intérieures ou nationales telles que Gao, Tombouctou. Les trajets aller - retour ne sont jamais effectués à vide : des marchandises sont donc ramenées sur le port de pêche. De Gao, sont échangés des dattes, du thé et du poisson ; tandis que les produits de Tombouctou sont essentiellement du poisson et des plaques de sels gemme. Dans les usages passés, le commerce entre Mopti et ces villes portait sur les marchandises : poisson et thé

Les camions sont présents sur le port régulièrement et pratiquement tous les jours. Leur présence est d'autant plus importante les jours de grande affluence (jeudi et dimanche).

Les points de chargement et de déchargement des marchandises ne sont pas fixes sur le port de pêche. Concernant les zones de déchargement, les marchandises sont le plus souvent déchargées devant les magasins concernés et donc les poids - lourds stationnent de façon temporaire au milieu des voies. Les points de chargement, eux sont plus fixes sur le port de pêche. Les marchandises sont transportées des magasins aux camions à l'aide des charretiers, véritables petites mains du port de pêche.

Difficultés rencontrées

La situation actuelle des transporteurs routiers s'apparente à un conflit d'usage qui pourtant n'aurait dû être que temporaire.

Les transporteurs routiers ne possèdent pas de zone de parking et de stationnement sur le port de pêche. Le stationnement se réalise de façon anarchique entraînant des difficultés de circulation, d'accessibilité et d'embouteillage.

A l'origine de cette situation, se trouve l'ancienne zone de stationnement délaissée au profit des antiquaires pour une courte durée ... qui se prolonge. En effet, en 2005 suite à la rénovation du marché central Hidji Traoré, les antiquaires ont été relocalisés sur le port de pêche à l'emplacement des poids - lourds. Cependant des complications d'ordre financier sont intervenues dans les négociations retardant ainsi la réintroduction des antiquaires dans leurs nouveaux locaux. Les poids - lourds durant toute cette période ne se sont pas vus proposer un nouvel emplacement de transit et stationnent donc au gré des possibilités sur le port de pêche. Les principales difficultés aujourd'hui énoncées sont les suivantes :

- absence de stationnement spécifique pour les camions, points de garage disparates, difficultés de circulation et d'accessibilité,
- diminution du nombre de camions ayant la possibilité de stationner,

- conflits d'usage de la voirie, empiétement de la voirie par les kiosques et stands : emplacement jugé abusif et spontané,
- problèmes d'assainissement.

Gestion financière du port

Auparavant, la capacité d'accueil du port était de 10 à 40 camions par jour ; lors des saisons très actives, le port pouvait contenir jusqu'à 50 camions par jour. Aujourd'hui le port a une capacité d'accueil d'environ une vingtaine de camions. Les taxes communales sont perçues lors de la sortie du port de pêche des poids - lourds d'un montant équivalent à 1000 FCFA.



Figure 62 : Points de chargement et de déchargement sur le port de pêche, source : P. Dhelens, juillet 2008



Localisation des transporteurs routiers sur le port (Apport 2009)



Figure 63 : localisation des stationnements poids lourds

Source : 1) IGM Mopti, 2009 ; 2) PDSU, MEYNET C. 2007, Google earth 2008

Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009

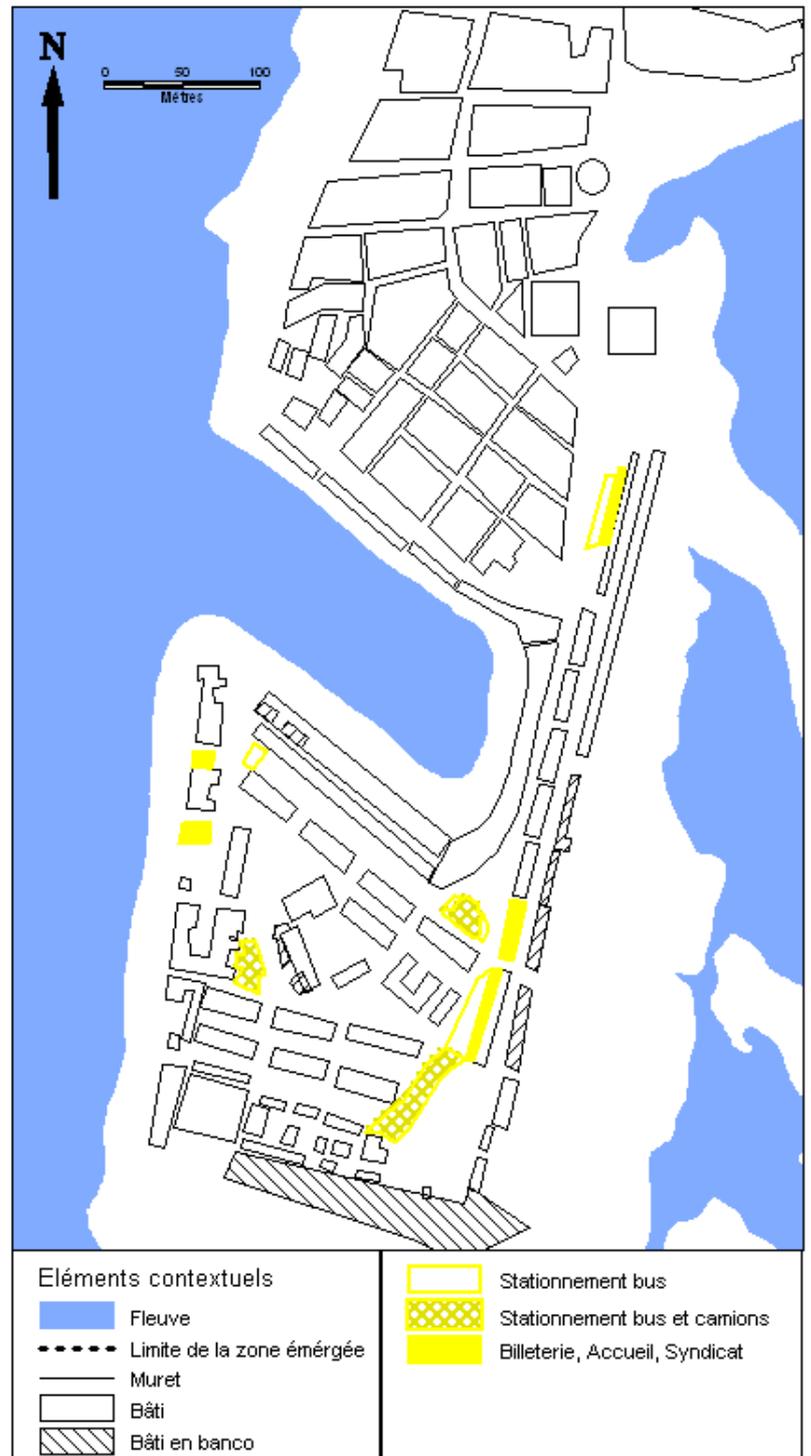
➤ **Localisation spécifique des transporteurs inter-urbains (Apport 2009)**



Figure 64 : localisation des stationnements des transporteurs inter-urbains (bus)

Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008

Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009



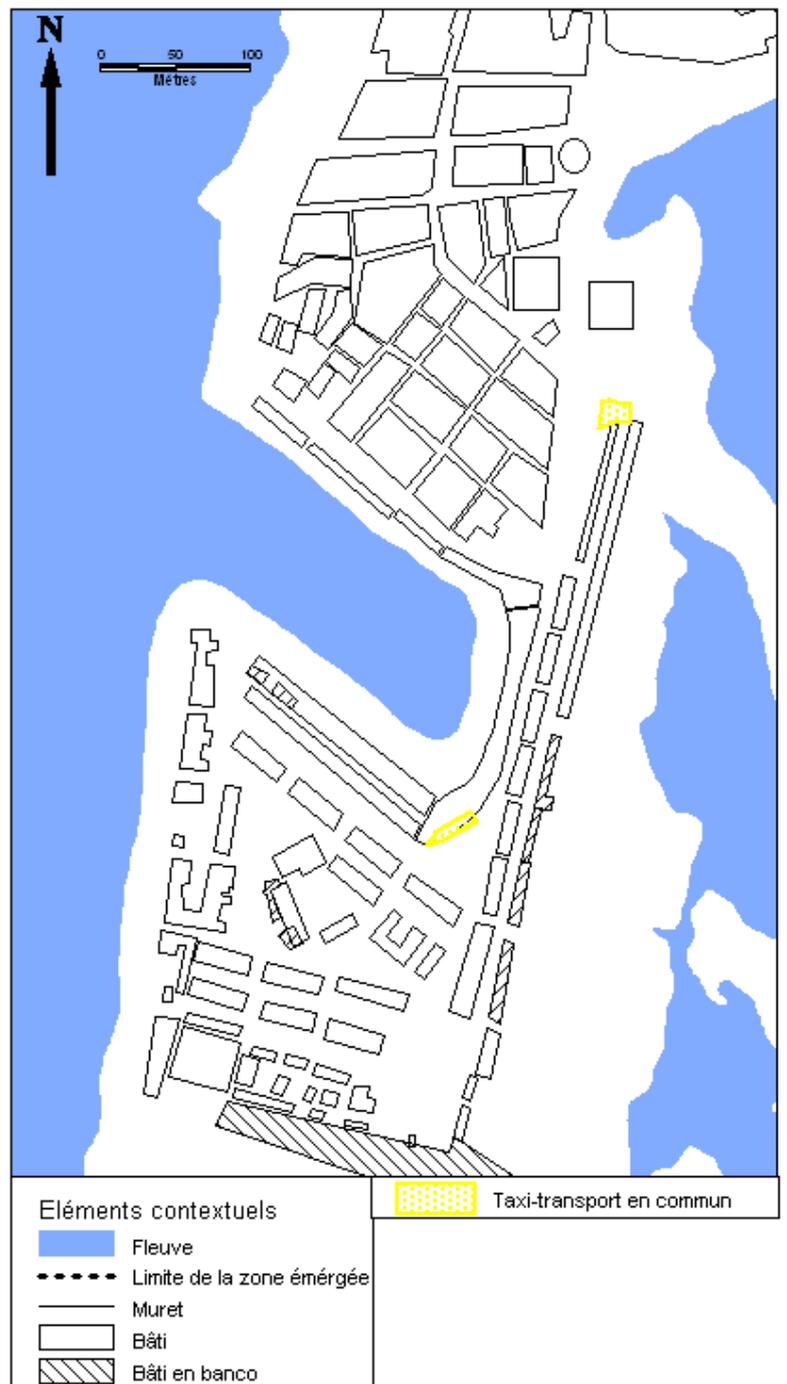
➤ **Localisation des taxis et bâchés, transports en commun (Apport 2009)**



Figure 65 : localisation des stationnements des transporteurs urbains (taxis)

Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008

Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009



➤ Le poste de police (Apport 2009)



Figure 66 : localisation du poste de police

Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008

Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009

Couches socio-professionnelles	Organisation structure	Nombre de membres	Fréquence/activités saisonnières	Ethnies H/F	Problèmes rencontrés/contraintes	Attentes /visions	Propositions d'actions/ d'aménagement	Activités annexes dépendantes	Frais de stationnement et de sortie
Coopérative des transporteurs routiers	Organisation en coopérative qui existe depuis l'indépendance Coordination des transporteurs comprend quatre structures : - Striam - Sti - Fluvio - Inter Urbain	50 gros porteurs et près de 100 petits porteurs	Activité intense : janvier - juillet Pendant les périodes de crues, seules routes de Bankass, Koro et Djenné praticables	Principalement Hommes Nationalités diverses	- « Délocalisation » des poids - lourds de leur parc de stationnement → absence de stationnement spécifique - Stationnement anarchique - Conflits avec les autorités municipales (encombrement du domaine public) - Diminution du nombre de places de stationnement - Répartition jugée anarchique et abusive des kiosques et des stands le long des voies - Difficultés circulation et accessibilité - Problème d'assainissement	Obtenir un parc de stationnement effectif	- Réinvestir zone initiale de stationnement → délocalisation des antiquaires - Construction d'un parc de stationnement ou de transit d'une capacité de 400 camions à Sévaré - Attribution de la gestion du port à des opérateurs privés (gestion en délégation)	Commerçants de céréales Vendeuses de poissons frais Vendeurs de poissons secs et fumés Commerçants de condiments Commerçants divers Charretiers	Taxes communales Taxes de sortie camions : 1000 FCFA/camion Taxes de stationnement cars : 1000 FCFA

➤ Les transporteurs fluviaux

Organisation de l'activité

Les transporteurs fluviaux : les pinassiers et les piroguiers sont organisés en coopérative. Les pinasses et les pirogues sont disposées dans et en périphérie du port en fonction de leurs activités et de leur destination - provenance (cf. carte). La contenance de l'intérieur du port de pinasses et de pirogues est estimée aux alentours de 30/ 40 bateaux. Cette capacité d'accueil est modifiée en fonction du niveau d'eau : en période de crue, les places sont moins nombreuses.

Il est possible de distinguer différentes utilisations des pinasses et pirogues :

- une utilisation touristique ; ces pinasses sont bien souvent aménagées pour le confort des clients avec des hauts vents et des latrines ;
- une utilisation fonctionnelle : transport de personnes et de marchandises.

L'importance de l'activité des pinasses et pirogues coïncide avec les jours de marché (fréquence journalière) et des foires (fréquence hebdomadaire) des villages situés aux alentours de la ville de Mopti. Les différents commerçants embarquent sur ces pinasses pour se rendre aux différentes manifestations et écouler leur marchandise. Il arrive ainsi que lors de départ pour des foires et marchés, les pinasses de 80 à 90 tonnes soient submergées de marchandises, produits divers, etc.

Précisons que les transporteurs fluviaux jouent un rôle quasi - similaire à ceux des transporteurs routiers ; voire même un rôle plus important pendant la saison de l'hivernage : la plupart des routes étant impraticables.

Les pirogues et pinasses sont issues d'un savoir - faire local exposé au niveau du chantier naval du port de pêche ; ce qui constitue une activité touristique très appréciée.

Difficultés rencontrées

Aujourd'hui, on constate, une offre supérieure à la demande ; les pinassiers et piroguiers deviennent de plus en plus nombreux à exercer ce métier sans que pour autant la demande augmente.

Parmi une des difficultés rencontrées, on note un conflit d'usage entre les transporteurs fluviaux et les stands et kiosques installés le long des berges. En effet, cette situation devient d'autant plus problématique pendant la saison sèche ; l'emplacement des commerces divers (friperie, calebasse, bois, etc.) le long des berges entrave les activités de chargement et de déchargement des pinasses. Lors de la saison des crues, le port change de configuration et les places de stationnement des transporteurs fluviaux deviennent de moins en moins nombreuses ; engendrant de nouvelles difficultés.



Figure 67 : pinasses amarrées au port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, août 2008

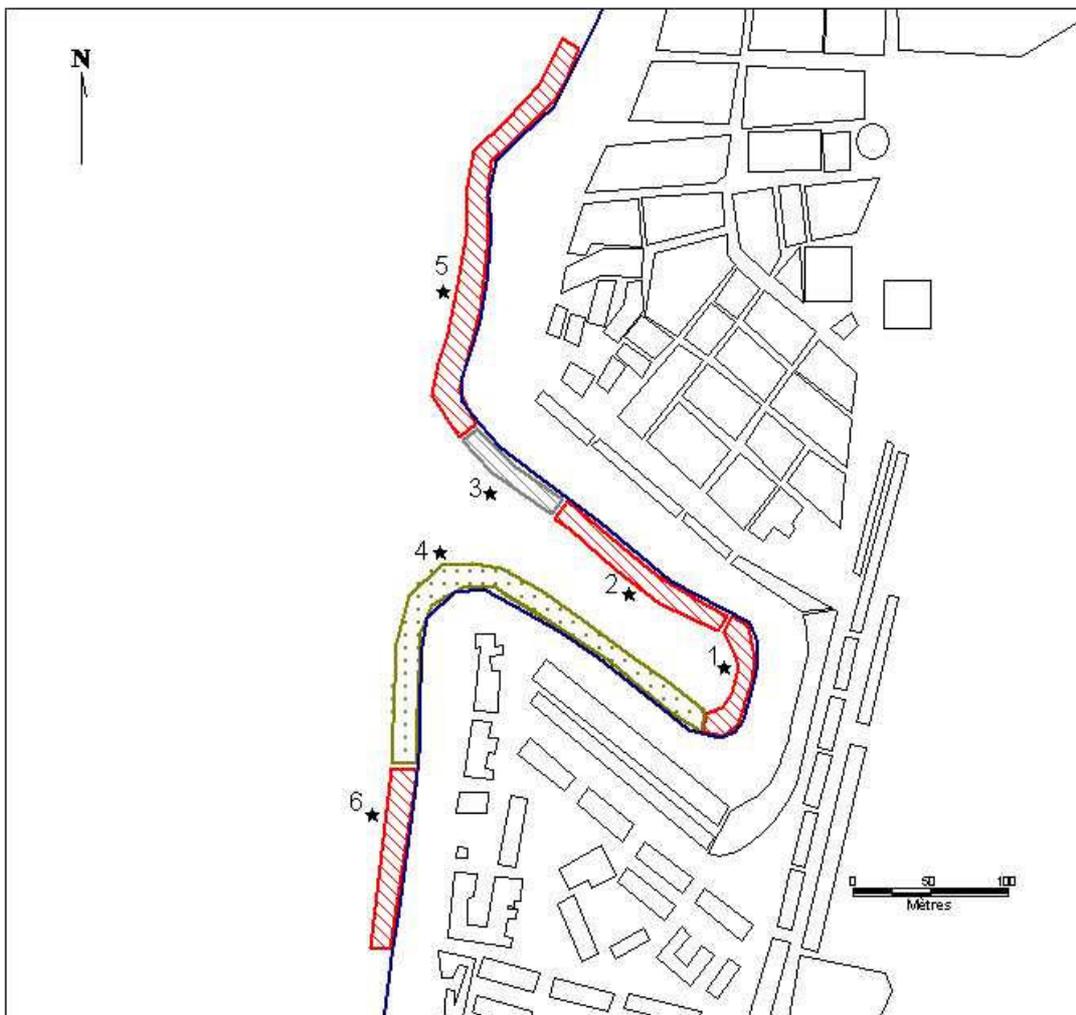


Figure 68 : Pinasses et pirogues, transport de marchandises et de personnes, source : P. Dhelens, août 2008



Numéro du tronçon	Type d'activités	Lieux de provenance et de destination
1	Déchargement/chargement marchandises - passagers	Djoro, Teninkou, Kémacina, Diafarabé, Kouakourou,
2	Déchargement/chargement marchandises - passagers	Youwarou, Saréféré, Ambiry, Saa, Attara
3	Parking pinasses et pirogues	
4	Chargement/déchargement poissons	Petites pirogues venant du Debo
5	Déchargement/chargement marchandises - passagers	Niafouké, Tonka, Diré, Tombouctou
6	Chargement/déchargement marchandises-passagers	Mandiakoi, Bamba, Rarousse, Ber

Localisation des transporteurs fluviaux en fonction de leur activité, de leur provenance et de leur destination



Réalisation : P. Dhelens, MAK. Diallo, Septembre 2008

Source: Google earth, Map Info

Couches socio professionnelles	Organisation structure	Nombre de membres	Fréquence/ activités saisonnières	Ethnie H/F	Problèmes rencontrés/ contraintes	Propositions d'actions/ d'aménagement	Activités annexes dépendantes	Frais d'embarcations et d'accostages
Coopérative des transporteurs fluviaux : pinassiers et piroguiers	Organisation en coopérative	215 membres Bureau constitué de 10 personnes 1 à 3 pinasses par membre	Période de crue : juillet, août, sept, octobre, novembre, décembre. Jours les plus actifs : Mardi, Jeudi, Vendredi Autres jours fréquence beaucoup moins importante	H	- Nombre de pinassiers supérieur à la demande - Activité en légère baisse - Activité de fret en baisse (acheminement par voie routière) - Installation des pinasses en périphérie du port - Tensions avec les installations abusives des stands/kiosques → difficultés de chargement et de déchargement - Pression foncière importante sur le port - Conflit avec les menuisiers et les autres activités installées sur les quais en période de crue - Niveau d'instruction faible des membres de la coopérative → mauvaise défense et gestion de leur droit	- Permettre un amarrage facilité des pinasses et des pirogues sur le port - Déplacer les installations qui entravent les points de chargement et déchargement des pinasses	Vendeurs divers (friperies, calebasse, artisanat,...) Commerçant de condiments Vendeurs de poissons transformés et frais, Habitants alentours	Taxes d'accostage : 1 000 FCFA Taxes d'embarquement : 2 500 FCFA Paiement de 2 000 FCFA par les piroguiers pour chacun des chargements pour la coopérative.

➤ Les charretiers

Organisation de l'activité et difficultés rencontrées

Les charretiers constituent d'une part les petites mains du port de pêche ; et d'autre part, le pilier du fonctionnement et de l'organisation du port de pêche. Ils composent le maillon fort de l'ensemble de la chaîne du transport de marchandises sur le port de pêche : on les retrouve à tous les niveaux. La plupart des usagers du port de pêche fait appel à leur service pour décharger, déplacer, transporter et charger des marchandises : commerçants de céréales, de poisson transformé, de poissons frais, de condiment, de friperies, de bois, etc. Ils assurent ainsi le chargement et le déchargement des camions et des pinasses. Notons que certains de ces charretiers se spécialisent et travaillent pour un seul type d'activités : uniquement le déchargement - chargement de céréales par exemple.

Ils sont présents aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du port et constituent une des couches socio - professionnelles la plus active et nombreuse (en terme d'effectifs). Les principales ethnies impliquées dans l'activité sont des Béla, Sonrhäi et Dogon. Ils ne sont pas structurés en coopérative et évoluent de façon individuelle.

Les difficultés rencontrées s'articulent autour de l'encombrement des voies et des prix pratiqués concernant le transport des marchandises vers la zone de chargement ou de déchargement en fonction de la distance à parcourir.



Figure 69: Charretiers transportant des sacs de céréales, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, aout 2008



Figure 70: Voyage à vide des charrettes, source : P. Dhelens, MAK Diallo, aout 2008

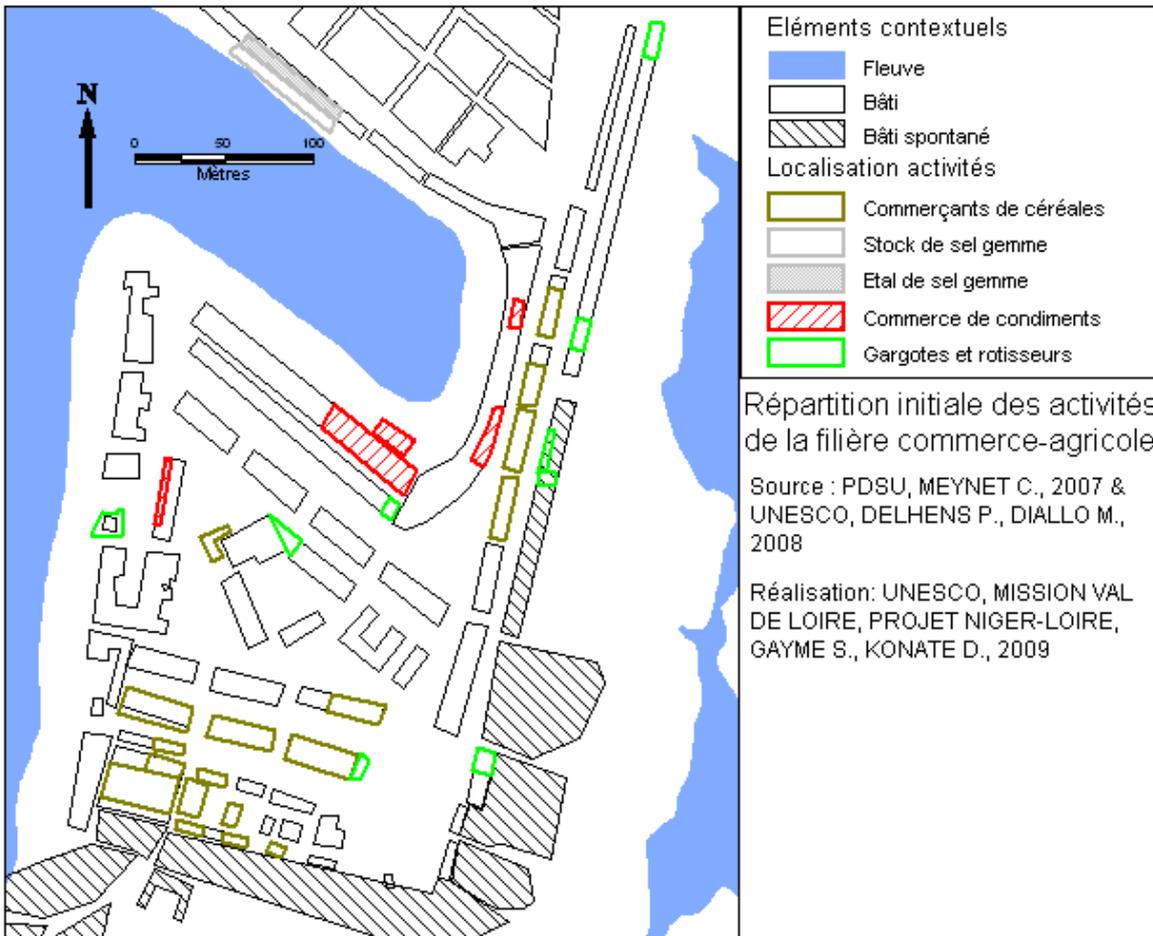
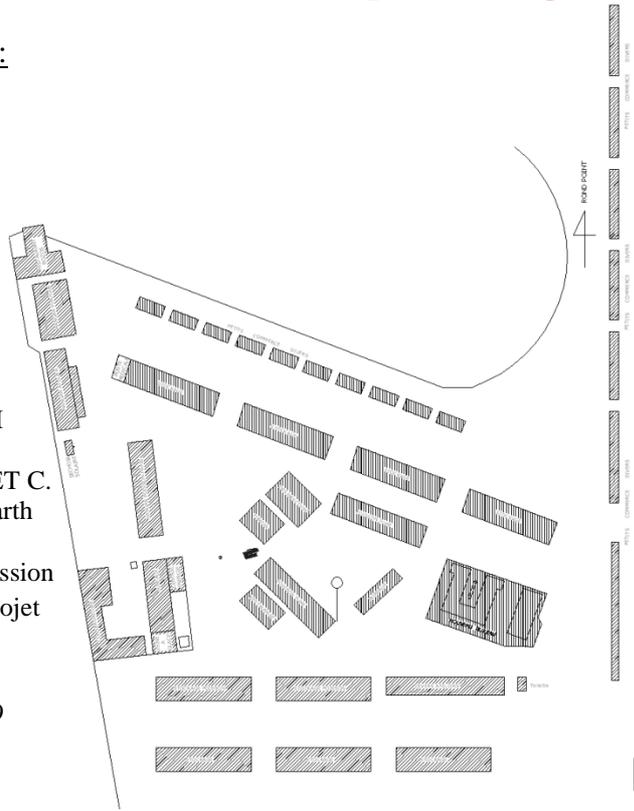
Couches socio – professionnelles	Organisation structure	Fréquence/ activités saisonniers	Ethnie H/F	Problèmes rencontrés/ contraintes	Propositions d'actions/ d'aménagement	Activités annexes dépendantes	Taxes
Charretiers	Activités individuelles	Activité faible : juin à septembre Activité élevée le reste de l'année	Dogon Béla Sonrhai	Encombrement de la voie public Difficultés concernant les prix avec les commerçants	- Amélioration des conditions de travail, - Réhabilitation des routes et des voies	Commerçants de céréales Commerçants de poisson transformé et frais Transporteurs routiers	2 000 FCFA par an

B.3.3 Filière commerciale - produits agricoles et alimentaires

Apport 2009 :

Figure 71 : la filière agricole de 1980 à nos jours.

Source : 1) IGM Mopti, 2009 ; 2) PDSU, MEYNET C. 2007, Google earth 2008
Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009



➤ Les commerçants de céréales

Les commerçants de céréales possèdent un statut particulier sur le port de pêche ; leur activité est fortement représentée au travers leur coopérative et effectifs (plus de deux cents commerçants relevés). Intégralement associés à la filière pêche, ils occupent une place prédominante dans le système d'échanges et de commercialisation de marchandises. Leurs clients privilégiés sont constitués par les pêcheurs Bozo qui en échange du poisson vendu s'équipent en vivres et céréales sur le port de pêche avant de réintégrer leur campement le long du fleuve.

Ces commerçants ont aussi des clients spécifiques dans les villes et villages riverains au fleuve ; les échanges s'effectuent lors des jours de foire et de marchés. Du mil et du blé sont ramenés sur le port de pêche lors de ces foires hebdomadaires. L'activité est menée par des hommes et des femmes confondus. Les ventes effectuées s'échelonnent entre le kilogramme et la tonne de céréales.

Les commerçants de céréales considèrent le port de pêche comme un lieu foncièrement stratégique ; et voudraient voir en priorité augmenter le nombre de magasins mis à leur disposition.



Figure 73 : Transport des sacs de céréales par les charretiers, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008



Figure 72 : Sacs de céréales entreposés devant les magasins de céréales, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008

Localisation des commerçants de céréales sur le port de pêche de Mopti
(Apport 2009)

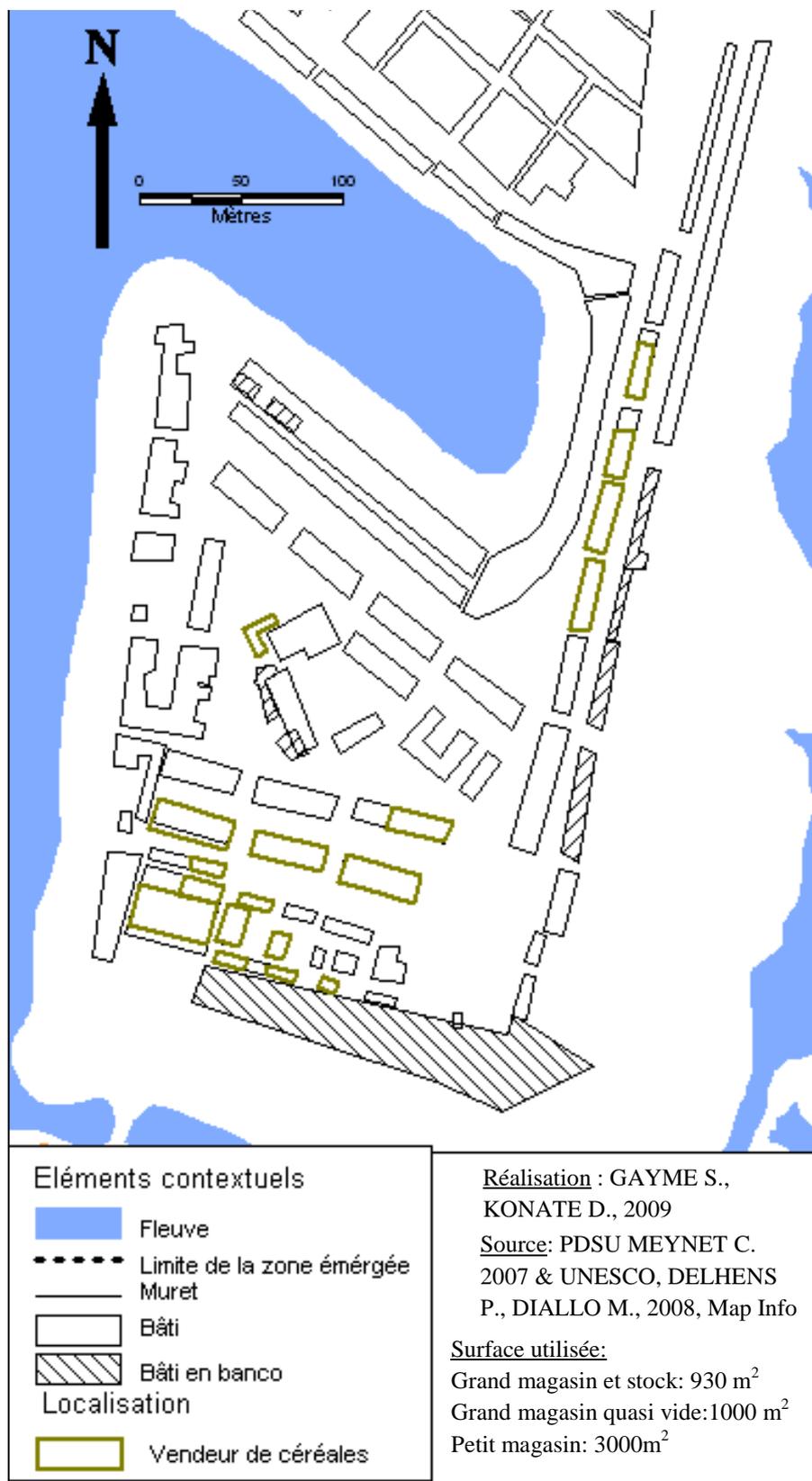


Figure 74 : localisation des commerçants de céréales

Couches socio - professionnelles	Organisation structure	Effectifs	Fréquence/ activités saisonnières	Ethnies H/F	Problèmes rencontrés/ contraintes	Attentes /visions	Propositions d'actions/ d'aménagement	Activités annexes dépendantes	Taxes ou impôts
Commerçants de céréales	Organisation en groupement (environ 36 membres) Existence d'un bureau constitué de 15 membres	Environ 200 commerçants	Activité intense : février - mars Activité stationnaire : le reste de l'année Activité dépendante des jours de marché et des foires hebdomadaires	Hommes et femmes confondus, toute ethnies Femmes : actrices principales de la filière	- Difficultés de circulation, - Encombrement des voies par les camions, - Insuffisance du nombre de magasins.	Volonté de garder une place stratégique	- Augmentation du nombre de magasins, - Volonté de rester sur cette zone du port → positionnement stratégique	Vente prioritaire aux pêcheurs Bozo, Acheteurs, Clients variés, Transporteurs routiers, Transporteurs fluviaux	Patente : 13 230 FCFA

➤ Les commerçantes de condiments

Les commerçantes de condiments ne sont pas organisées en coopérative ; elles évoluent de façon individuelle. Installées sous le hangar (initialement hangar à poisson frais), elles établissent des liens particuliers avec les vendeuses de poisson frais. Pour des raisons pratiques et fonctionnelles, elles souhaitent demeurer à proximité des vendeuses de poissons frais : les clients et acheteurs se dirigent spontanément en premier lieu vers le poisson et ensuite vers les condiments ; à leurs yeux, il est nécessaire que leurs deux activités restent proches. En comparaison des vendeuses de poissons transformés et de céréales, la dimension sociale et solidaire entre ces activités occupe une place importante : le commerce de poisson frais et de condiments est exclusivement féminin et l'ambiance qui y règne est très différente de celle du reste du port. Les gargotières installées à proximité finissent de compléter ce tableau du « quartier des femmes ».

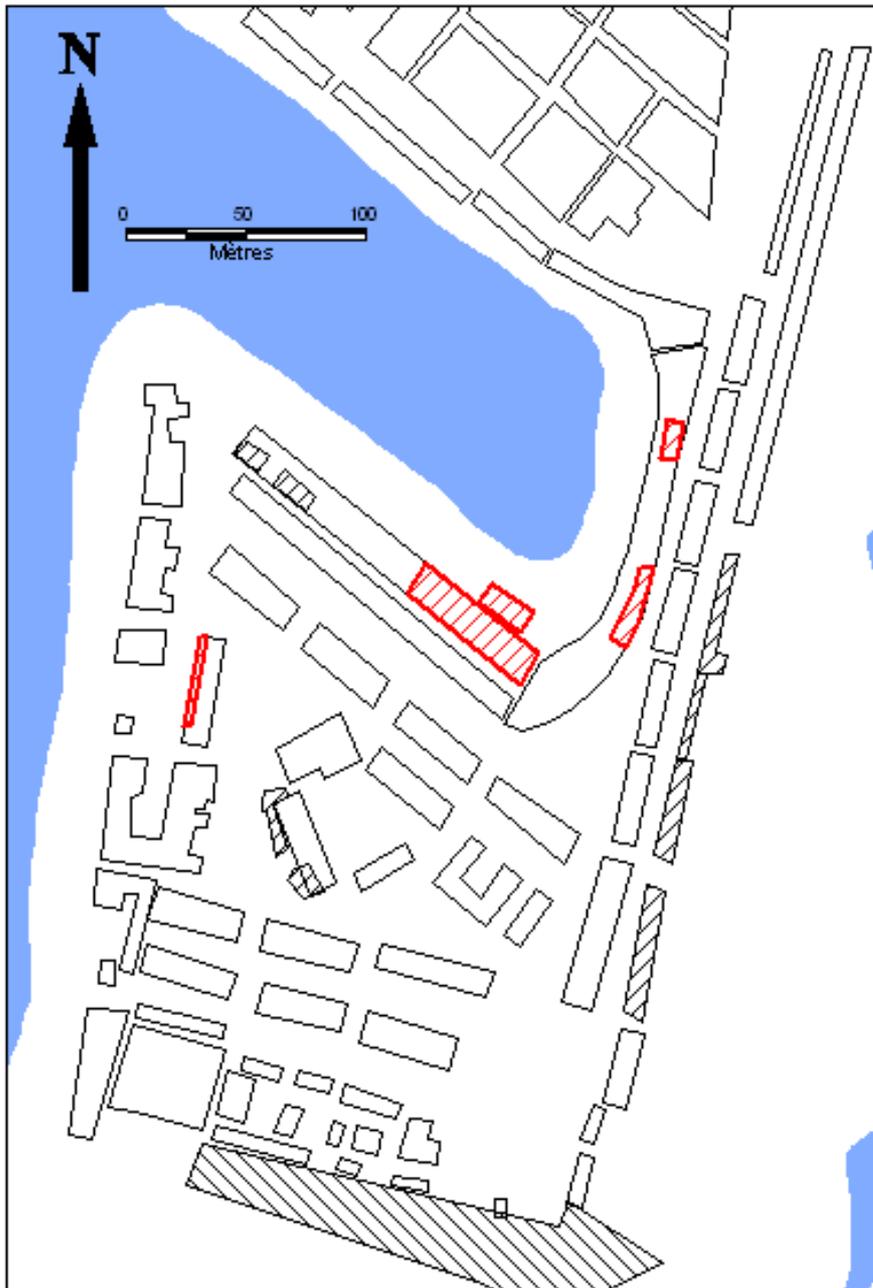
La vente des condiments ainsi que les prix pratiqués varie en fonction de la saison : tomates, salade, fruits de saison, oignons, arachide, concombre, etc. (localisation cf. vendeuses de poisson frais) (cf. carte des vendeuses de poisson frais et des commerçantes de condiments).

Apport 2009 :

Les vendeuses de condiments et de céréales au détail sont à la fois installées dans des kiosques pour les plus riches, mais aussi sur les berges pour les vendeuses des villages alentours présentes seulement les jours de marché.

Cette activité est interdépendante des vendeuses de poissons frais et demande des espace de marché mais aussi de kiosques.

Localisation des commerçants de condiments sur le port de pêche de Mopti
(Apport 2009)



Localisation
 Vendeuses de condiment et céréales au détail

Surface utilisée:
 Etal et kiosque : 1450 m²

Éléments contextuels

-  Fleuve
-  Limite de la zone émergée
-  Muret
-  Bâti
-  Bâti en banco

Figure 75 : localisation des commerçantes de condiments
 Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008
 Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009

➤ Les vendeurs de sels Gemme

Situés sur la rive gauche du port de pêche, les vendeurs de sel sont pour la plupart des Touaregs originaires du Nord. Le sel Gemme est extrait au niveau des villes de Tombouctou et plus précisément au niveau de Taoudenni ; son extraction et commercialisation sont réalisées exclusivement par les Touaregs. L'activité est la plus intense lors de la saison froide : de novembre à février où les conditions d'extraction sont les meilleures. L'activité diminue auparavant lors de la saison de l'hivernage, qui correspond à la période de pâturage des ovins et bovins ; le peu de stock est alors vendu à cette période par les Sonrhäï.

Les principaux clients des vendeurs de sels Gemme sur le port de pêche sont les Mossi du Burkina Faso, les Dogon et les Peul ; le sel est consommé par certaines populations du Nord. Les plaques de sel se vendent entre 9 000 et 10 000 FCFA.

Notons que cette activité est recensée dans la plupart des guides touristiques et constitue une attraction non négligeable pour le port de pêche.



Figure 76: Installations des vendeurs de sel GEMME (à gauche) et plaques de sel GEMME (à droite) sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo août 2008

Localisation des vendeurs de sel GEMME sur le port de pêche de Mopti
(apport 2009)



Surface utilisée:
 Stock (basse-eau) : 500m²
 Etal: 500 m²

Figure 77 : localisation des commerçants de sel Gemme
 Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008
 Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009

Couches socio - professionnelles	Organisation structure	Fréquence/ activités	Ethnies H/F	Problèmes rencontrés/ contraintes	Attentes /visions	Propositions d' actions/ d'aménagement	Activités annexes dépendantes	Taxe communale
Commerçants de condiments	Absence d'organisation en groupement ou association	Matin : 07h - 11h Soir : 16h - 17h 30 Vente des condiments varie en fonction de la saison	Femmes	- Manque de place et d'équipement aménagés - Non écoulement des eaux usées - Difficultés d'assainissement	Recherche place appropriée à proximité des vendeuses de poisson frais	- Réhabilitation et agrandissement du hangar	Femmes pêcheurs Bozo Clients locaux Gargotières	1 500 FCFA par jour

Couches socio - professionnelles	Organisation structure	Effectifs	Fréquence/ activités saisonnières	Ethnies H/F	Problèmes rencontrés/ contraintes	Attentes /visions	Propositions d' actions/ d'aménagement	Activités annexes dépendantes	Taxe communale
Vendeurs de sels Gemme	Absence d'organisation en groupement	Effectif inconnu	Activité intense : novembre - février Condition d'accès moins difficile à la zone d'extraction	Somhaï Touaregs	- Lors de la crue, installation sous les eaux, nécessité de chercher des magasins pour stocker le sel - Période de crue : quantité de sel diminue, coûts élevés	Volonté de conserver emplacement actuel, zone stratégique	-Aménagement et réhabilitation des emplacements lors de période crue	- Population Mossi du Burkina, - Dogon, Sonhaï - Touristes	1 500 FCFA par mois

➤ Les bouchers

Les bouchers sont installés à proximité du commerce de poisson frais et des condiments afin de compléter la chaîne alimentaire. Au nombre de huit, ils bénéficient d'une clientèle diverse et variée : pêcheurs, commerçants, gargotières, particuliers, etc. La quantité de viande écoulée en une journée est relativement élevée : entre 3 et 4 bovins. Le marché est fourni du matin au soir.

Les difficultés rencontrées concernent le prix d'achat du bétail élevé, la rentabilité relativement faible de l'activité et un manque d'aménagement de leurs installations sur le port de pêche (cf. carte des bouchers et des coiffeurs).



Figure 78 : Bouchers sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008

Apport 2009 :

Les bouchers doivent être distingués des rôtisseurs, davantage apparentés à une activité de restauration avec espace de convivialité et zone de cuisine. Ils sont d'ailleurs parfois associés à des gargotières, et de la même manière que ces dernières, sont disséminés sur le port.

➤ Les gargotières et les rôtisseurs

On recense environ une vingtaine de gargotières installées sur le port de pêche ; ces dernières tiennent un rôle fondamental : celui d'approvisionner l'ensemble des usagers du port lors du repas du midi. Une des gargotières interrogées utilise entre 100 et 130 kilos de riz par jour ; ce qui rend compte de l'estimation de la population alimentée sur le port de pêche (plus de 300 personnes pour une gargotière). La quantité de riz utilisé dépend des jours de foire et de marchés (le minimum par jour de riz utilisé est de 100 kilos). Le plat de riz est compris entre 200 et 250 FCFA. Les gargotes sont prises d'assaut entre 12h30 et 13h30.

Les gargotes sont régulièrement inspectées par le service d'hygiène et santé et les cuisinières soumises à des visites de contrôle. Les difficultés notées sont relatives à un manque de place allouée à leur activité et à un cout d'achat élevé des denrées alimentaires.

Localisation des gargotières et rôtisseurs sur le port de pêche (apport 2009)

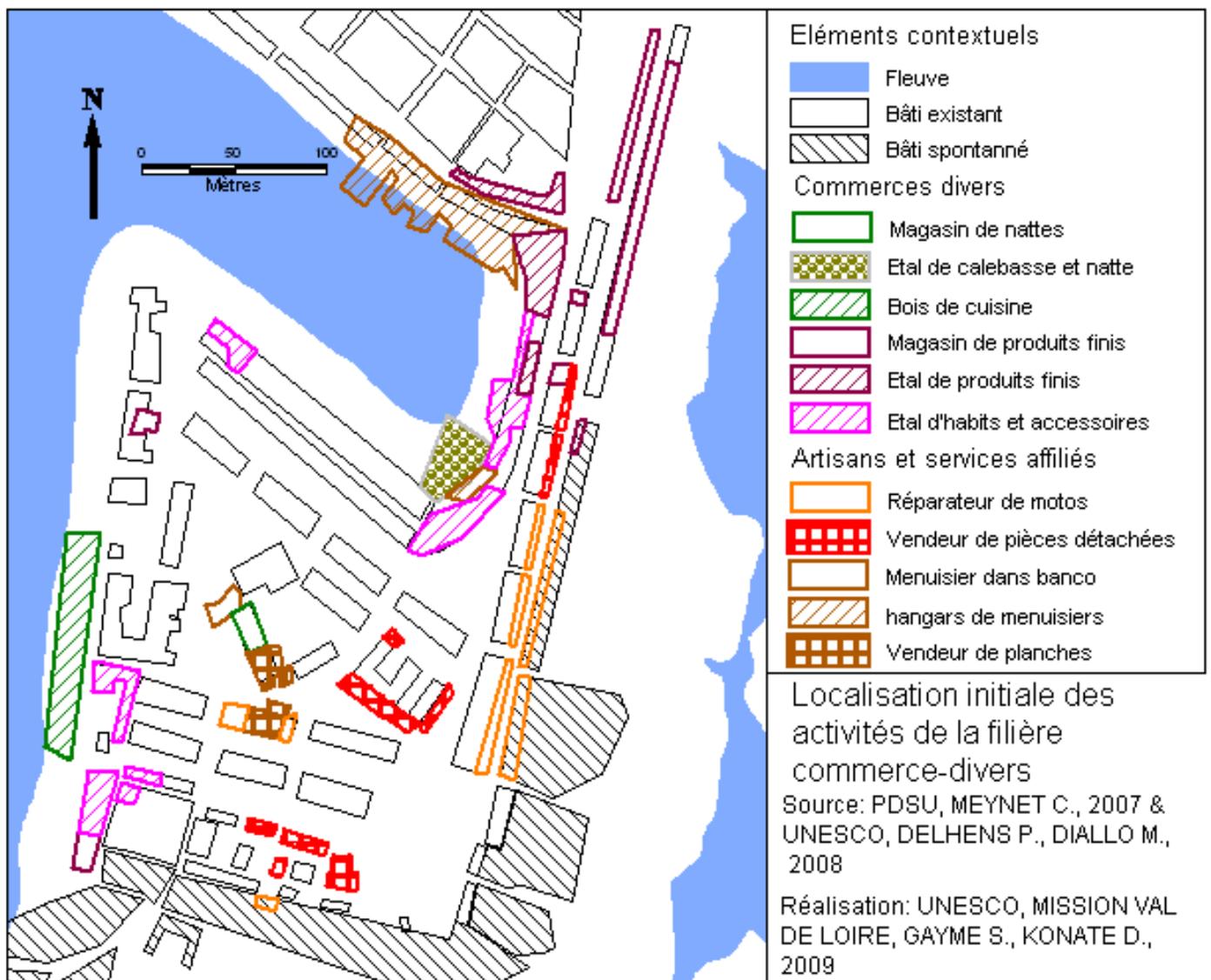
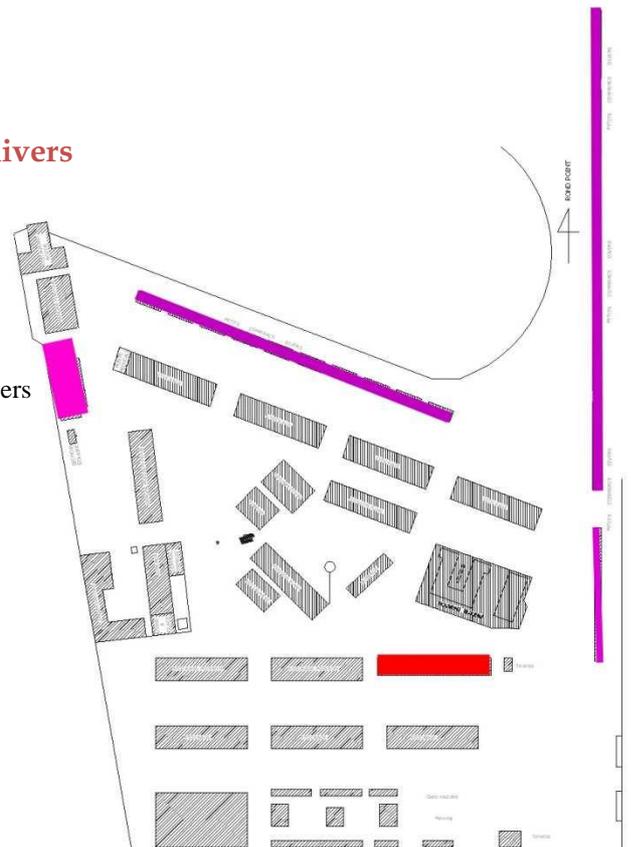


Figure 79 : localisation des gargotières et rôtisseurs
Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008
Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009

B.3.4 Filière commerciale - produits divers

Figure 80 : localisation de la filière commerce de produits divers de 1980 à nos jours

Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008
 Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009



➤ **Les commerçants de produits divers**

Les commerçants de produits divers vendent principalement des marchandises de type : calabasse, friperie, bois, chinoiseries, etc. Installés en priorité le long des voies le long de la corniche ; ils rendent la circulation difficile et complexe. De nombreux usagers se sont plaints de leur installation dans des zones non adaptées. Ces commerçants peuvent être aussi bien ambulants que sédentaires sur le port de pêche.

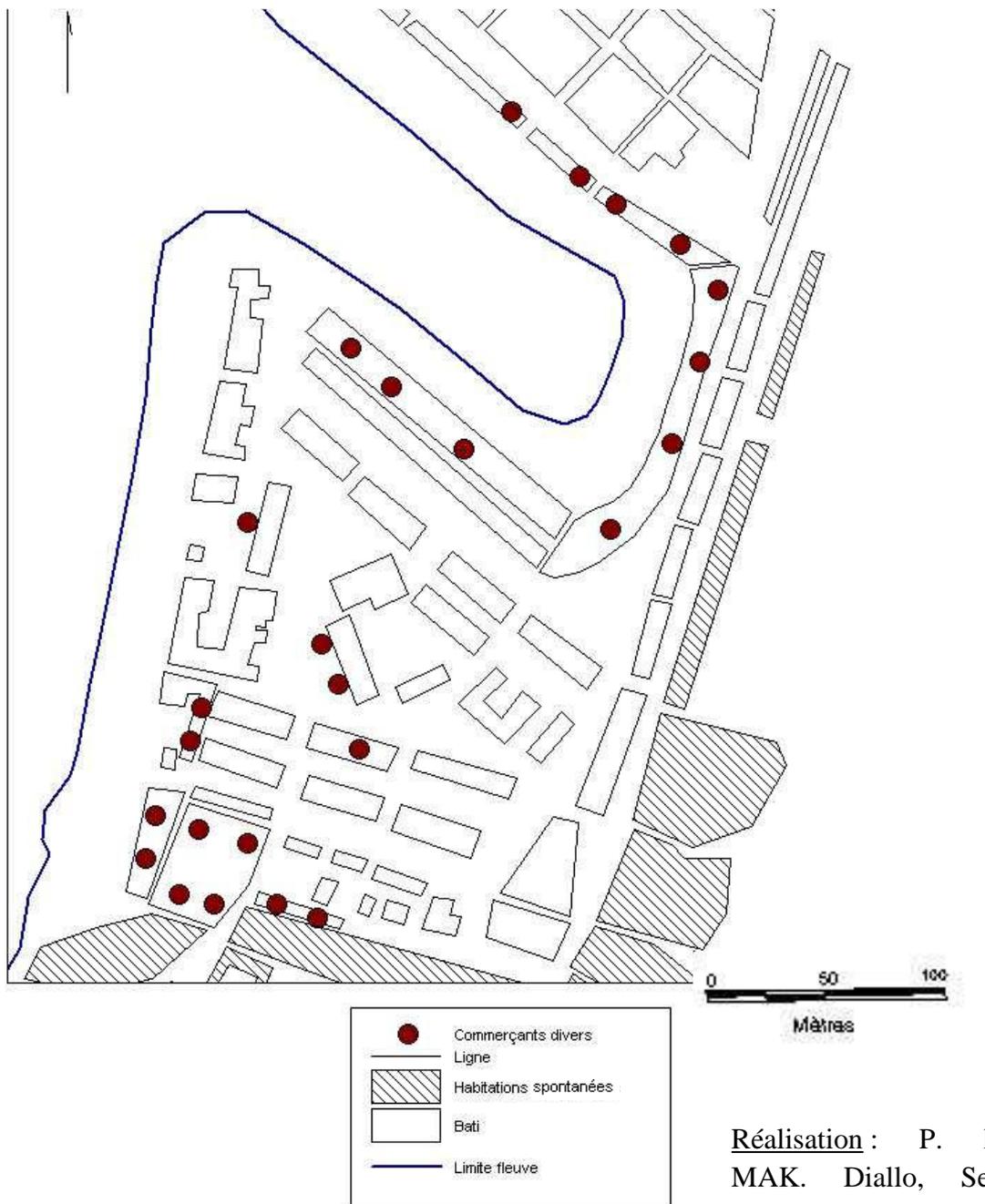


Figure 81 : Jour de foire sur le port, source : C. Savary, juillet 2008



Figure 82 : Etalage de friperie, commerce divers sur le port de pêche, source : C. Savary, juillet 2008

Localisation des commerçants divers sur le port de pêche



Réalisation : P. Dhelens,
MAK. Diallo, Septembre
2008

Source: Google earth, Map Info



Les commerçants d'objets finis (apport 2009)

Localisation des commerçants d'objets finis sur le port de pêche



Figure 83 : localisation des commerçants de produits finis
Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008
Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009



Les commerçants d'objets traditionnels à intérêt touristique (apport 2009)

Localisation des commerçants d'objets traditionnels sur le port de pêche

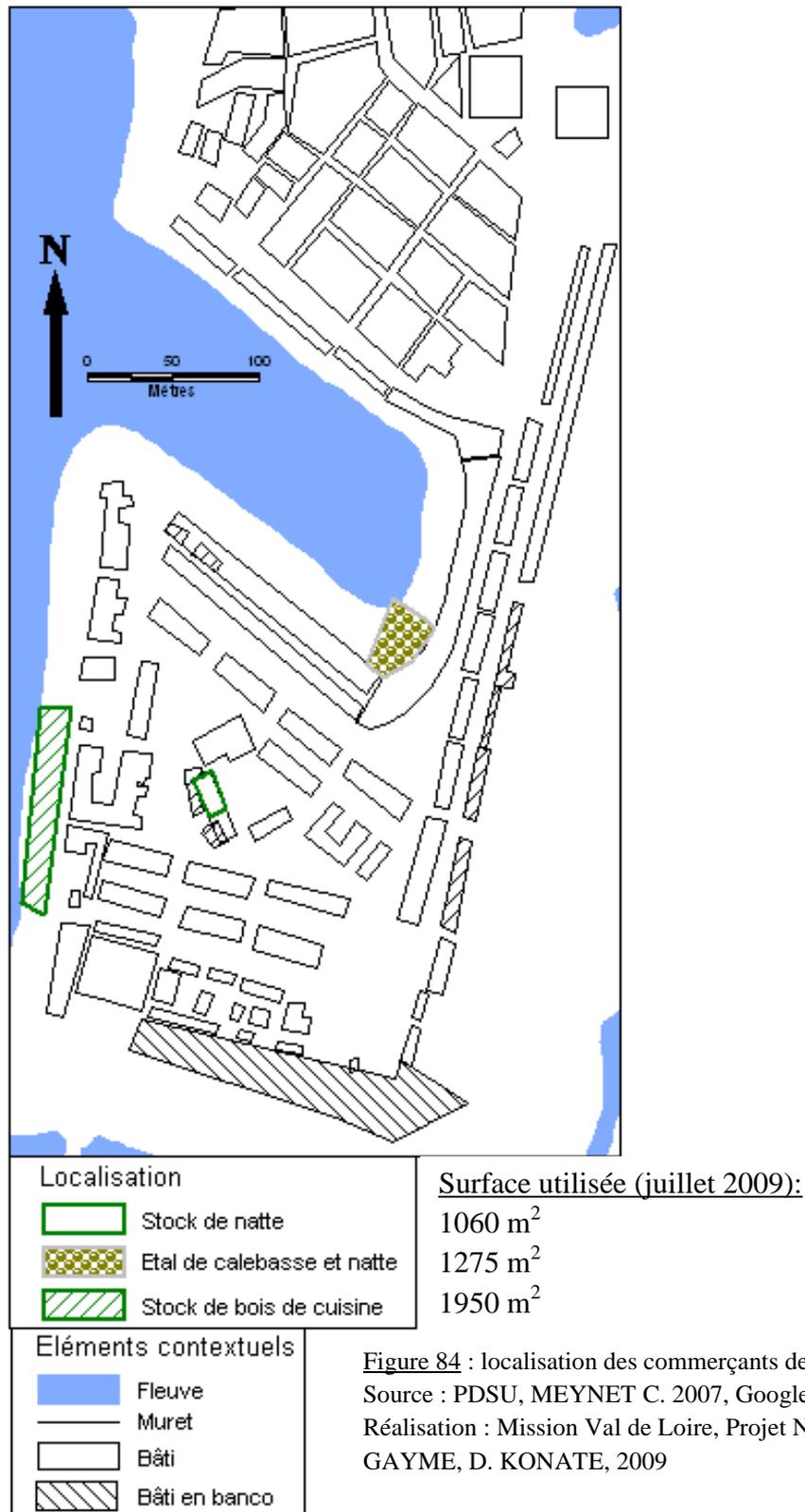
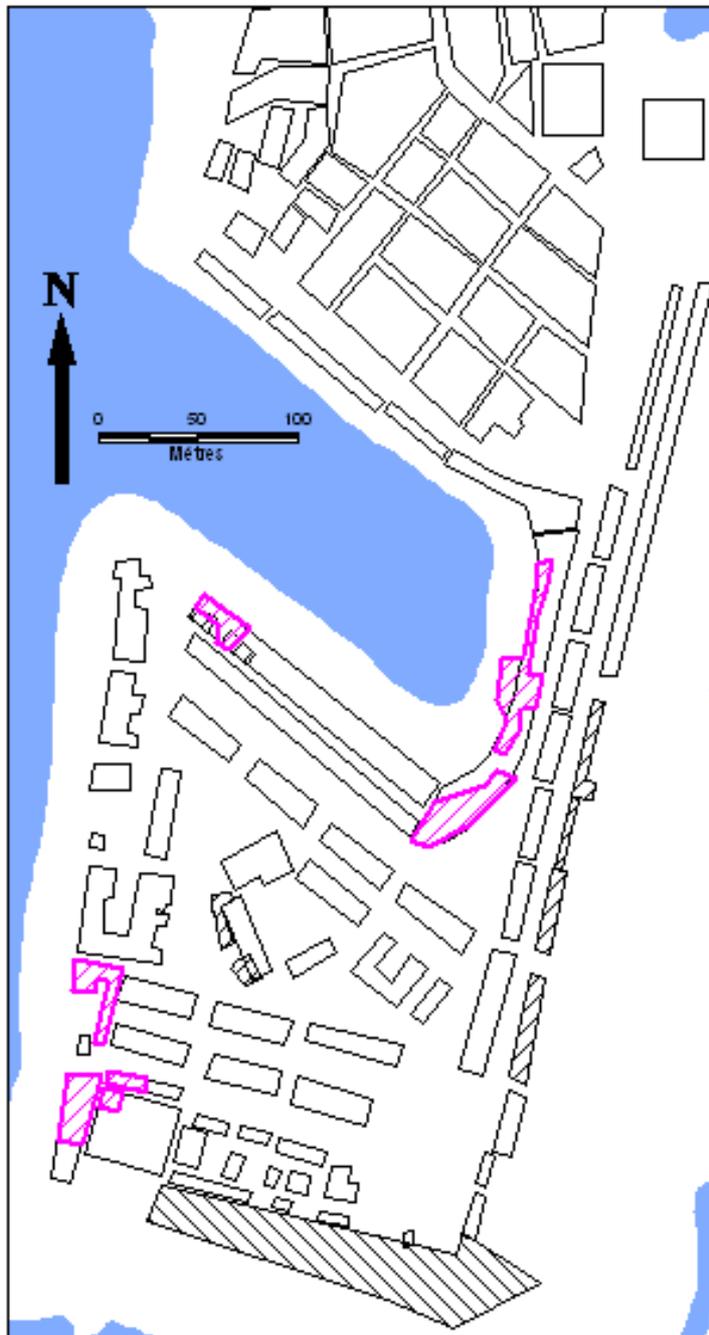


Figure 84 : localisation des commerçants de produits finis
Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008
Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009

- **Les commerçants de fripe (Apport 2009)**
- **Les commerçants d'habit neuf et tailleur (Apport 2009)**
- **Les commerçants d'accessoires vestimentaires (Apport 2009)**



Localisation	
	Habit, fripe et accessoire
Éléments contextuels	
	Fleuve
	Muret
	Bâti
	Bâti en banco

Surface utilisée:
3040 m²

Figure 85 : localisation des commerçants d'habits et accessoires

Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008
Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009

➤ **Activités de service**

➤ **Les barbiers - coiffeurs**

Les barbiers - coiffeurs sont disposés sur le port à l'arrière des magasins de poissons transformés. Au nombre de 5, ils changent de place en fonction de l'orientation du soleil à la recherche de l'ombre. Leur représentation en termes d'effectifs est minime ; cependant leur renommée et talent sont fortement reconnus. En effet, leurs clients sont des hommes, jeunes et vieux, se trouvant sur le port mais effectuant aussi le déplacement depuis les quartiers résidentiels de Mopti et de Sévaré (15 km). Ces coiffeurs sont sollicités pour leur méthode classique : assis sur des nattes et utilisant des objets traditionnels pour défraîchir les barbes.

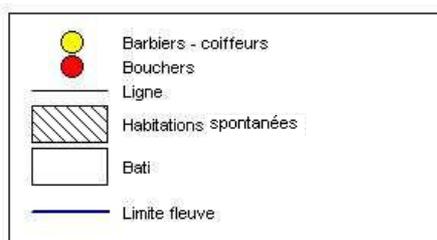
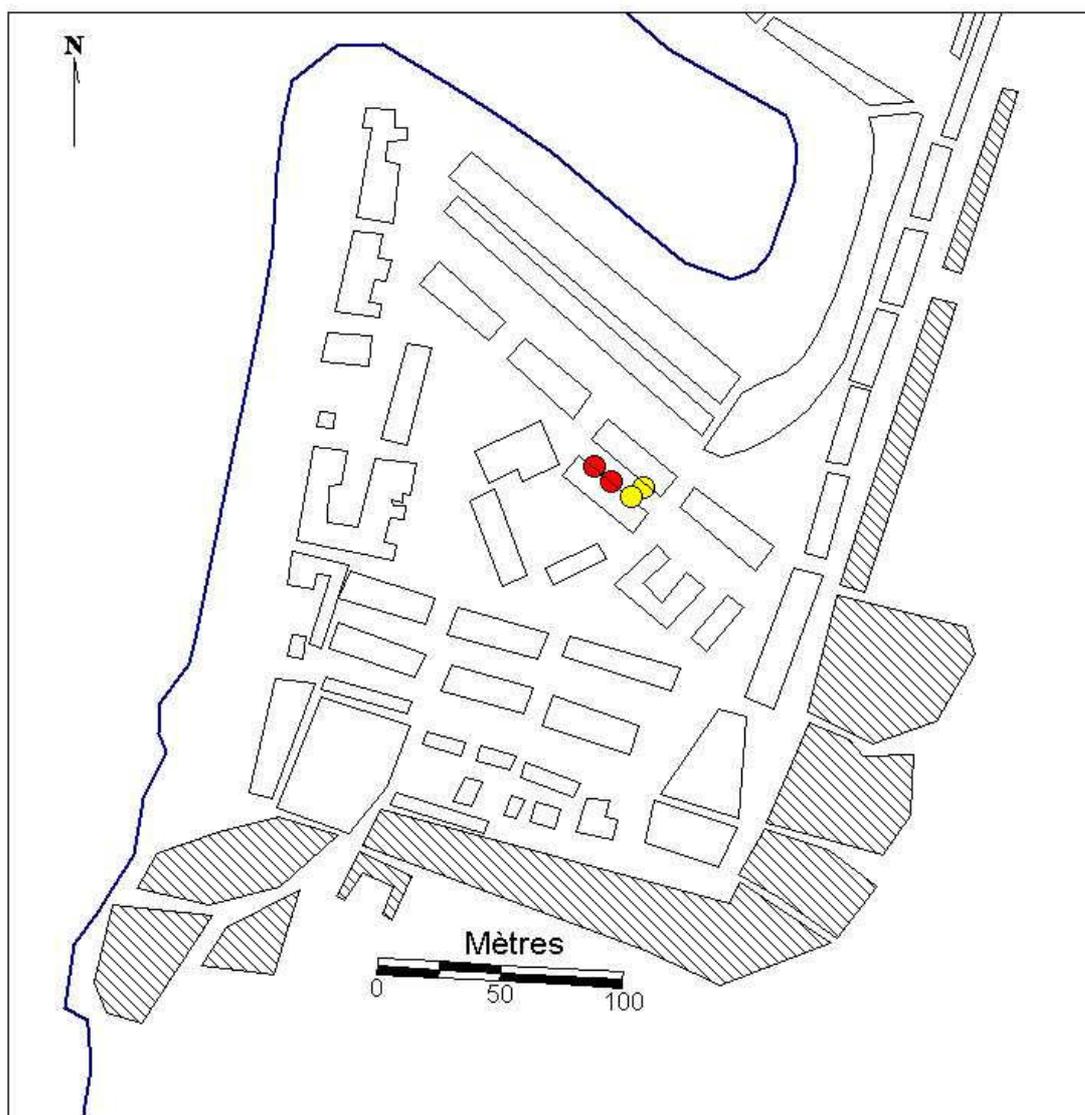


Figure 86 : Objets traditionnels des barbiers - coiffeurs, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008



Figure 87: Savoir - faire traditionnel, port de pêche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008

Localisation des barbiers - coiffeurs et des bouchers sur le port de pêche



Réalisation : P. Dhelens,
MAK. Diallo, Septembre
2008

Source: Google earth, Map Info

Surface utilisée:
Bouchers : 40 m²
Barbiers : 30 m²

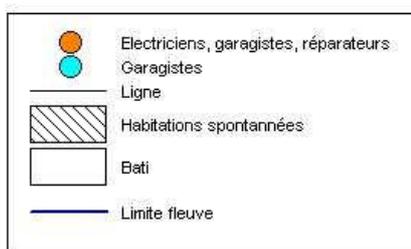
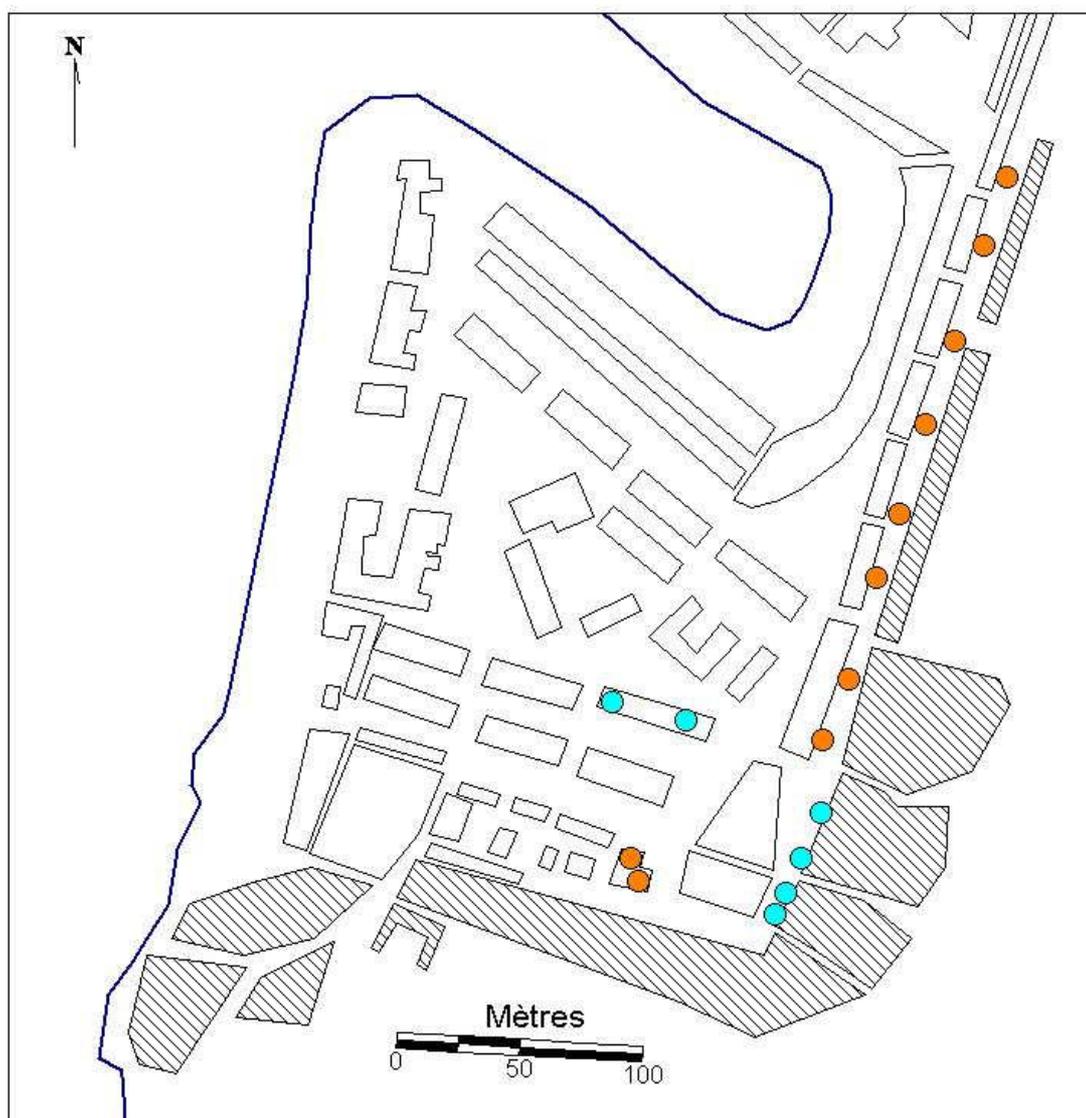
Couches socio - professionnelles	Organisation structure	Effectifs	Fréquence/ activités saisonnières	Ethnies H/F	Problèmes rencontrés/ contraintes	Attentes /visions	Propositions d'actions/ d'aménagement	Activités annexes dépendantes	Taxes communales
Coiffeurs	Activités individuelles	3 à 4 coiffeurs	Activités permanentes Activité plus intense les jeudis	Haoussa	- Crainte de la transmission du virus VIH par voie sanguine - manque de reconnaissance de leur activité en comparaison des coiffeurs dits modernes - traitements traditionnels mal reconnus	- Activité léguée de père en fils qui vise à être valorisée et reconnue	- Réel et véritable aménagement sur le port de pêche en leur faveur → local de travail - Mise à disposition de places assises pour les clients	Clients Sonrhâï et Peul	50 FCFA par jour soit 1 500 FCFA par mois

➤ Activité d'artisanat

➤ Les mécaniciens

Le premier garage disposé sur le port de pêche date de 1965 ; son activité originelle était tournée vers la réparation de voitures et de camions. Au fur et à mesure, l'activité a évolué vers l'adaptabilité des moteurs des camions aux différentes pinasses afin de rentabiliser le tonnage et le carburant. Aujourd'hui, des moteurs de trente - cinq chevaux sont montés sur des pinasses de cinquante - cinq tonnes. Cette activité tient une place fondamentale dans l'organisation de la filière pêche et de la filière transport des personnes - marchandises.

Localisation des mécaniciens, garagistes et réparateurs sur le port de pêche



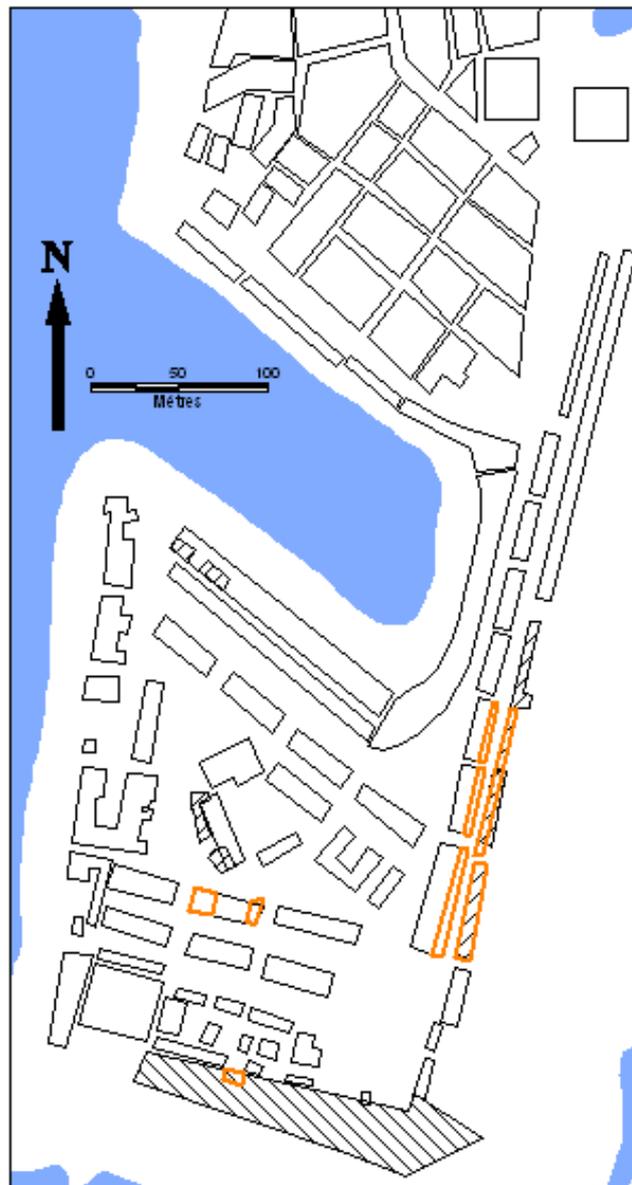
Réalisation : P. Dhelens,
MAK. Diallo, Septembre
2008

Source: Google earth, Map Info

Apport 2009 :

On peut toutefois effectuer une différenciation entre ces différents « mécaniciens », qui ne répondent pas tous aux mêmes besoins ni aux mêmes clientèles.

➤ **Les mécaniciens-réparateurs de moto**



Localisation	
	Réparateur de moto
Éléments contextuels	
	Fleuve
	Muret
	Bâti
	Bâti en banco

Surface utilisée:

1020 m²

Figure 88 : localisation des mécaniciens-réparateurs de moto

Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008

Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S.

GAYME, D. KONATE, 2009

➤ Les mécaniciens -réparateur et vendeur de pièce détachée

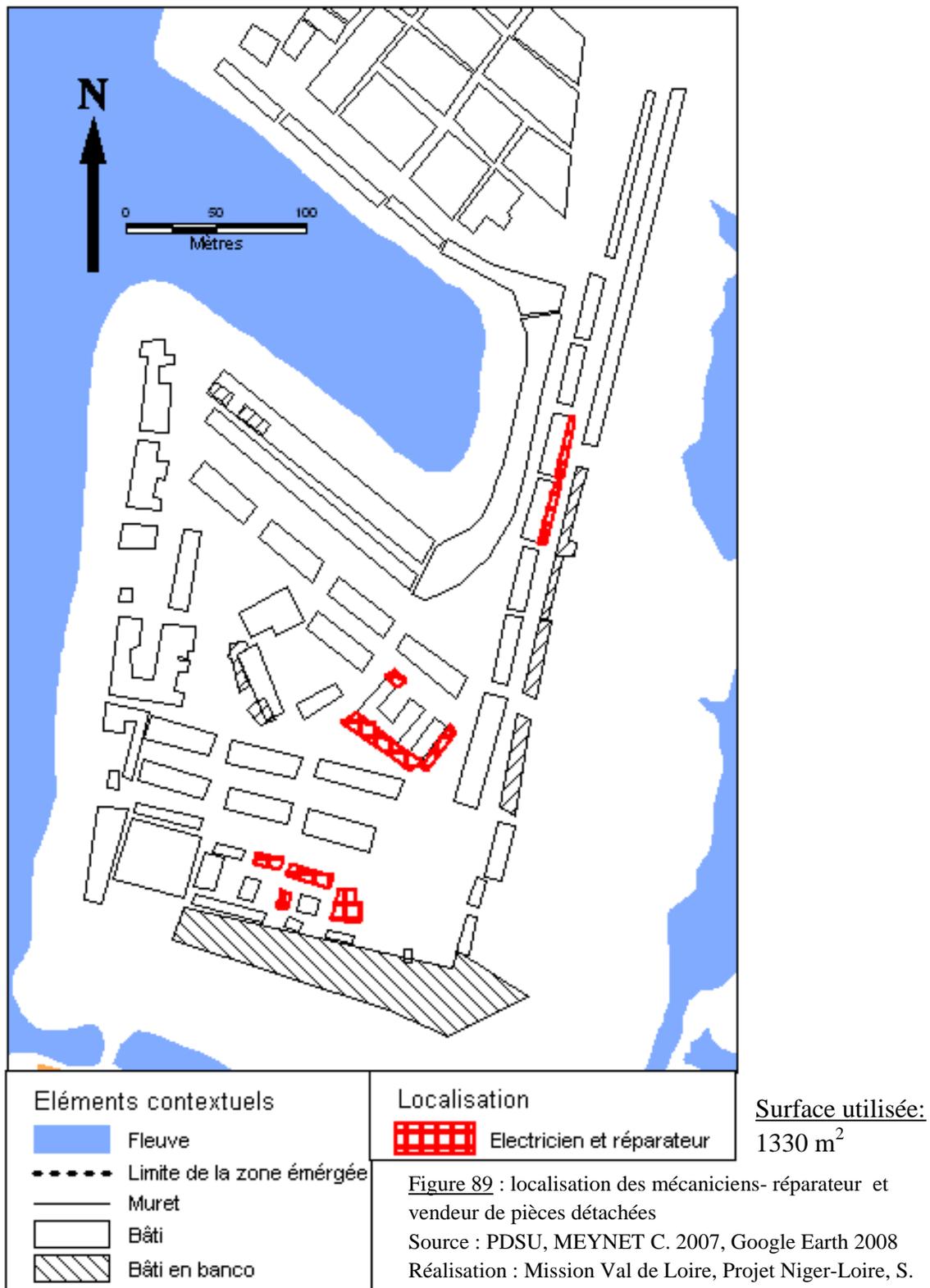
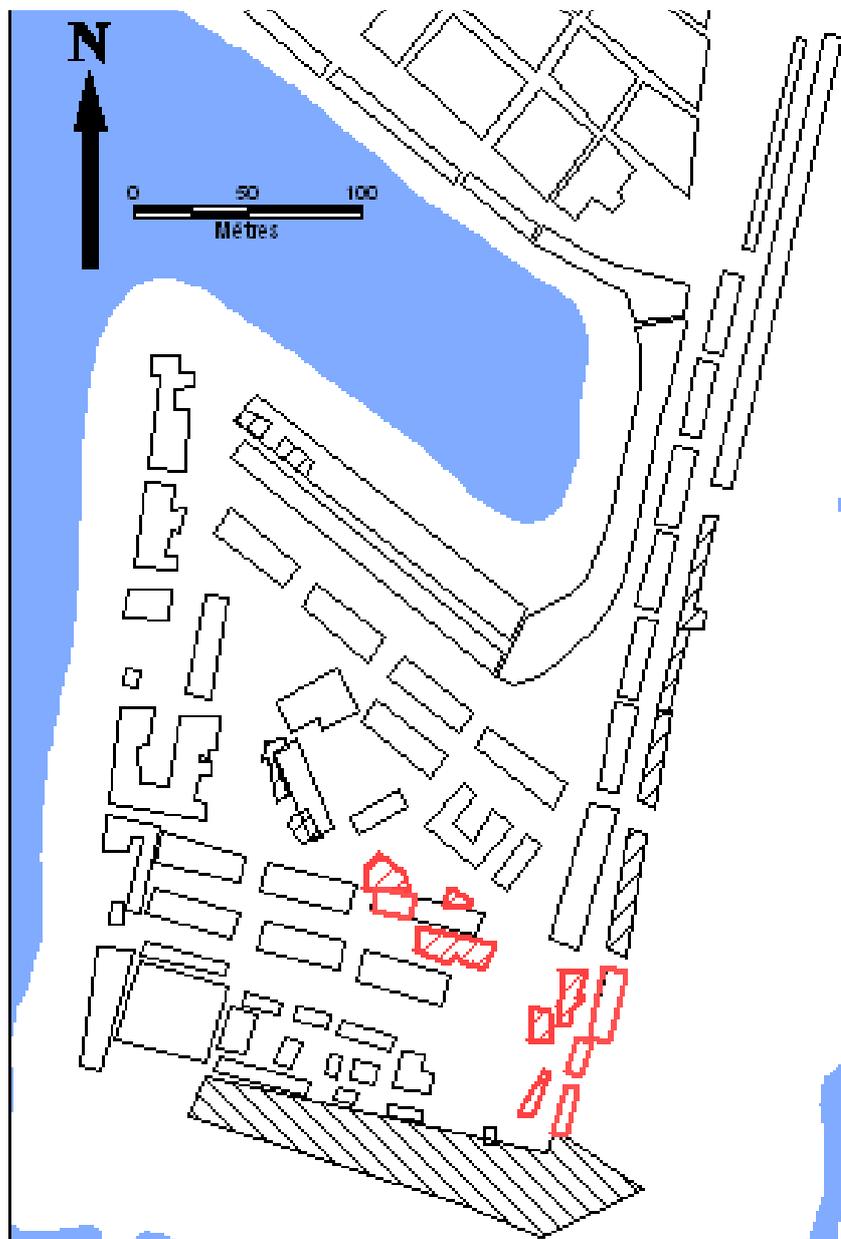


Figure 89 : localisation des mécaniciens- réparateur et vendeur de pièces détachées
 Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008
 Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009

➤ Les mécaniciens – garagistes

Localisation des garagistes sur le port de pêche de Mopti (Apport 2009)



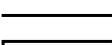
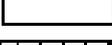
Localisation		<u>Surface utilisée:</u> 705 m ² 1015 m ²
	Garage	
	Stationnement et carcasses	
Eléments contextuels		
	Fleuve	
	Muret	
	Bâti	
	Bâti en banco	

Figure 90 : localisation des mécaniciens - garagiste
 Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008
 Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009

Couches socio - professionnelles	Organisation structure	Effectifs	Fréquence/ activités saisonnières	Ethnies H/F	Problèmes rencontrés/ contraintes	Propositions d'actions/ d'aménagement	Activités annexes dépendantes	Taxes communales
Mécaniciens	Organisation en groupement	Installation de 6 garages sur le port de pêche	Activité intense de juillet à mars	Toute ethnie	- Manque de pièce de rechange des moteurs	- Mise à disposition sur place de pièce de rechange et d'atelier de tour	- Transporteurs fluviaux - Commerçant de pièces	1 200 FCFA par mois

➤ Les menuisiers

Localisation des menuisiers sur le port de pêche de Mopti (Apport 2009)

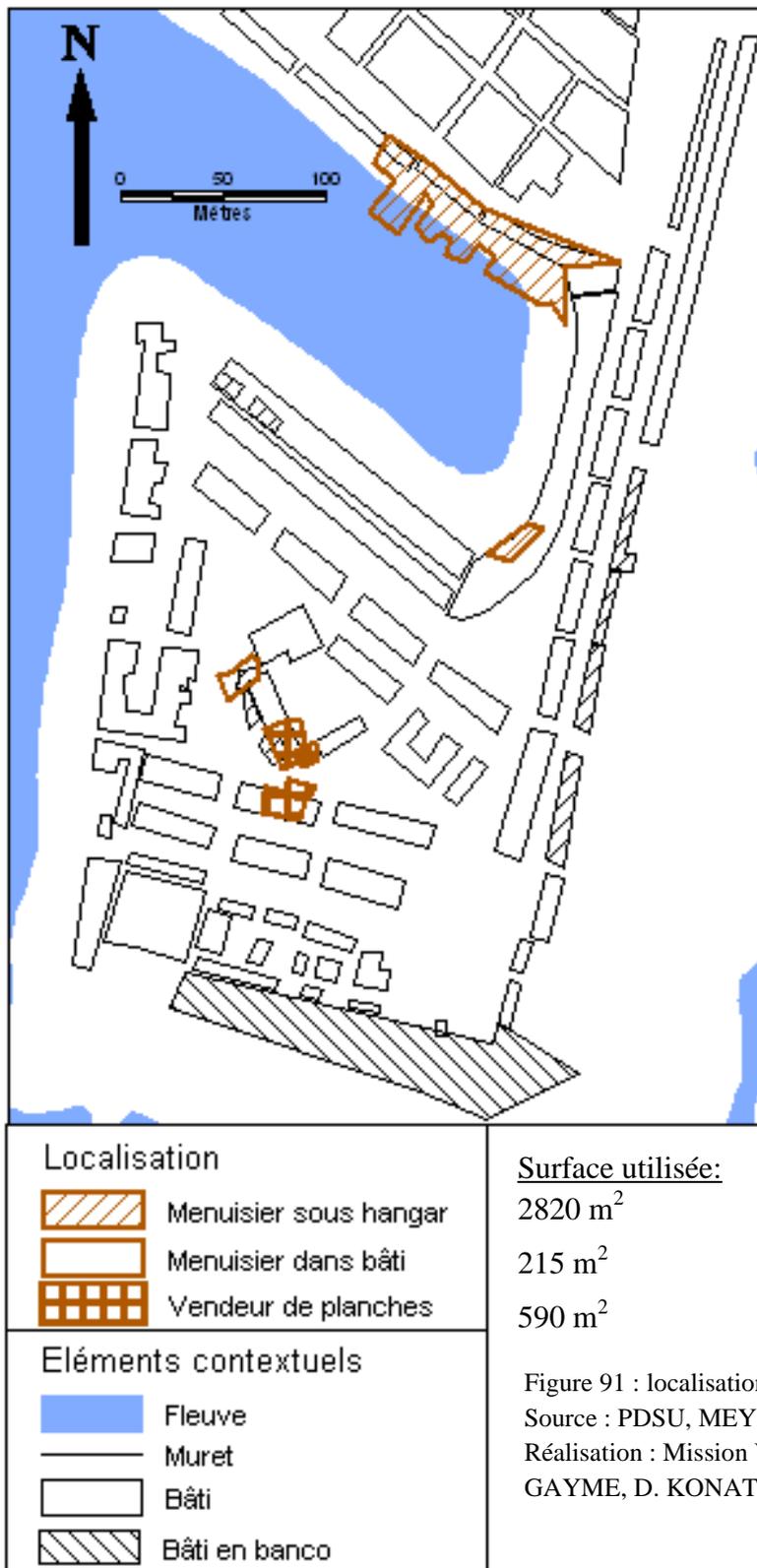


Figure 91 : localisation des menuisiers

Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008

Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009

B.3.5 Filière touristique

Le port de pêche de Mopti constitue une des principales attractions touristiques de la ville. En effet, les sites touristiques sont en priorité la mosquée de la ville, le marché des artisans, le chemin piétonnier le long du quartier administratif, les excursions sur le fleuve et vers les villages riverains, les canaris locaux et enfin le port de pêche en tant qu'entité commerciale.

Un certain nombre d'éléments du port de pêche attirent l'attention des touristes :

- la visite du chantier naval et ses méthodes traditionnelles de fabrication ;
- la vue panoramique du Bar Bozo ;
- les différentes couleurs des pirogues et leur mouvement sur l'eau ;
- l'effervescence et l'agitation de la foule autour des stands de poisson transformé.

L'ambiance du port de Mopti et de façon plus générale de la ville de Mopti est si particulière que de nombreux touristes nous ont avoués que leurs impressions et ressentis étaient bien souvent extrêmes (« quitte ou double » si l'on puisse dire). En effet, la ville peut complètement happer l'étranger par tant de couleurs, d'odeurs et d'animation ; tout comme lui laisser une impression négative ; d'agression perpétuelle et d'odeurs nauséabondes.

La ville et son environnement fluvial ne manquent pas d'atouts et d'attraits touristiques, cependant certaines difficultés et conflits rencontrés par les touristes sont à noter. Les mois de juin et de juillet représentent une période de faible activité touristique. L'activité touristique s'étend du mois de novembre au mois de mars ; le pic de l'activité se situant au mois de décembre - janvier. La saison chaude entraîne par la suite une diminution de l'activité ; les mois de juin - juillet sont relativement calmes, tandis que la période estivale d'août correspond à la saison dite des « Espagnols ».

Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Aout	Sept	Oct.	Nov.	Déc.

 Période de forte activité touristique

 Période de moyenne activité touristique

 Période de faible activité touristique

Les touristes sont de toutes les nationalités : Français, Canadiens, Allemands, Anglais, Suisses et Espagnols. Notons que l'aéroport de Sévaré situé à environ 15 km de Mopti est fonctionnel durant la période touristique, ce qui permet l'arrivée et le départ de vols internationaux à proximité de la ville de Mopti. La région bénéficie dès lors d'une desserte et accessibilité internationale (vol en provenance de Casablanca, Paris, Marseille, etc.). Précisons que le Mali dispose de deux grandes infrastructures aéroportuaires, situées à Bamako et à Mopti.

Mopti constitue la porte d'entrée du Pays Dogon, principal site touristique du pays (ainsi que d'autres villes nationales telles que : Djenné, Ségou, Tombouctou, Bamako, etc.). La plupart

des expéditions d'une durée de trois à quatre jours en Pays Dogon s'effectuent à partir de Mopti - Sévaré. Le comportement des touristes est bien souvent homogène concernant la ville de Mopti : une demie - journée est consacrée à la visite et découverte de ses principaux attraits, une nuitée (voire deux, au retour de l'expédition en Pays Dogon) étant réservée dans les différents établissements de la ville et de ses environs. Ainsi, malgré une présence importante de touristes et donc une forte demande potentielle; la ville de Mopti n'arrive pas à saisir intégralement cette opportunité et à la rentabiliser. Ce constat soulève certaines interrogations : quel développement touristique favoriser afin de maintenir cette manne touristique pendant plus d'une nuitée et en tirer les bénéfices en conséquence ? Vers quelle politique touristique s'orienter ? Quel poids lui accorder ?

Compte tenu de la période pendant laquelle le stage se déroulait, les touristes interrogés ont été principalement des Espagnols. Le discours recueilli est le témoignage de cinq ou six individus présents au Bar Bozo. Une des principales difficultés rencontrées est celle liée au sentiment d'agression perpétuelle et intensive sur le port de pêche ; les touristes, et étrangers en général sont bien trop souvent alpagués et soumis à une forme d'harcèlement par les vendeurs ambulants : vente « forcée » de bijoux et d'artisanat local. Cette sollicitation permanente est source de tension (voire même dans les cas extrêmes, de conflits) entre les vendeurs ambulants et les touristes. Ces derniers se sentent en insécurité et sont sûrement moins enclins à faire fructifier le commerce local : la plupart des harcèlements intensifs se soldant par des échecs de vente pour les marchands ambulants.

La réaction de ces vendeurs ambulants est également compréhensible : la période touristique étant peu étendue, chaque touriste représente un potentiel d'achat non négligeable. Cependant, des actions de sensibilisation et d'éducation doivent être mises en place afin de favoriser des rapports entre touristes et vendeurs ambulants plus sains et plus propices au commerce ... pour le bien des deux protagonistes. Notons de plus que le Bar Bozo, à cause du panorama et de la vue qu'il offre aux touristes, est devenu en quelque sorte le repère des vendeurs ambulants et que la plupart des guides touristiques fait dorénavant allusion à cette contrariété.

➤ **Les vendeurs d'objets artisanaux dit « les antiquaires »**

Suite à la reconstruction de l'ancien marché central (Massi N'Gadjè), les antiquaires ont été relocalisés sur une partie du port de pêche (ancien lieu de stationnement et de transit des poids - lourds) ainsi que sur un marché de l'intérieur de la ville (Béla Sougou). Cette situation de relocalisation qui ne devait être que transitoire dure depuis trois ans (2005 - 2008). Les antiquaires sont environ cinquante sur le port de pêche ; ils sont confrontés à un problème d'isolement et d'exclusion. En effet, leur emplacement à l'arrière du port n'est ni stratégique ni pertinent au vu de leur activité touristique.

Les touristes s'aventurent rarement de leur propre initiative à l'arrière du port ; tandis que les guides les orientent vers le bar Bozo ou vers le marché central des antiquaires (Béla Sougou). Les antiquaires souffrent d'un isolement inquiétant qui réagit indéniablement sur leurs activités. La haute saison touristique s'étend de décembre à mars ; le mois d'aout est aussi intense avec la période dite « des espagnols » ; le reste de l'année est relativement calme. Les touristes proviennent de différents pays : France, Espagne, Canada, Allemagne, Angleterre, Suisse, etc.

Les ethnies dominantes des antiquaires sont les : Haoussa, Sonrhäï, Peul.

Des tractations sont en cours entre le conseil municipal et l'association des antiquaires concernant leur réinsertion dans le marché rénové « Hidji Traoré » ; la situation reste cependant conflictuelle et difficile. Les négociations portent sur les tarifs de location des stands imposés aux antiquaires dans le nouveau marché. Les pourparlers sont en cours et la situation est remontée au niveau des services étatiques.

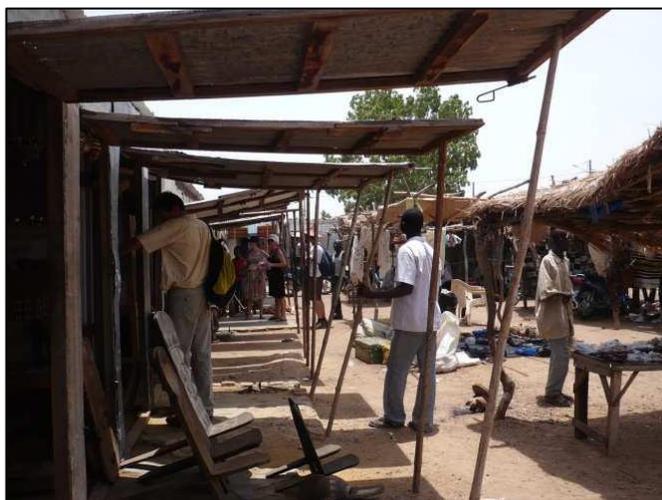
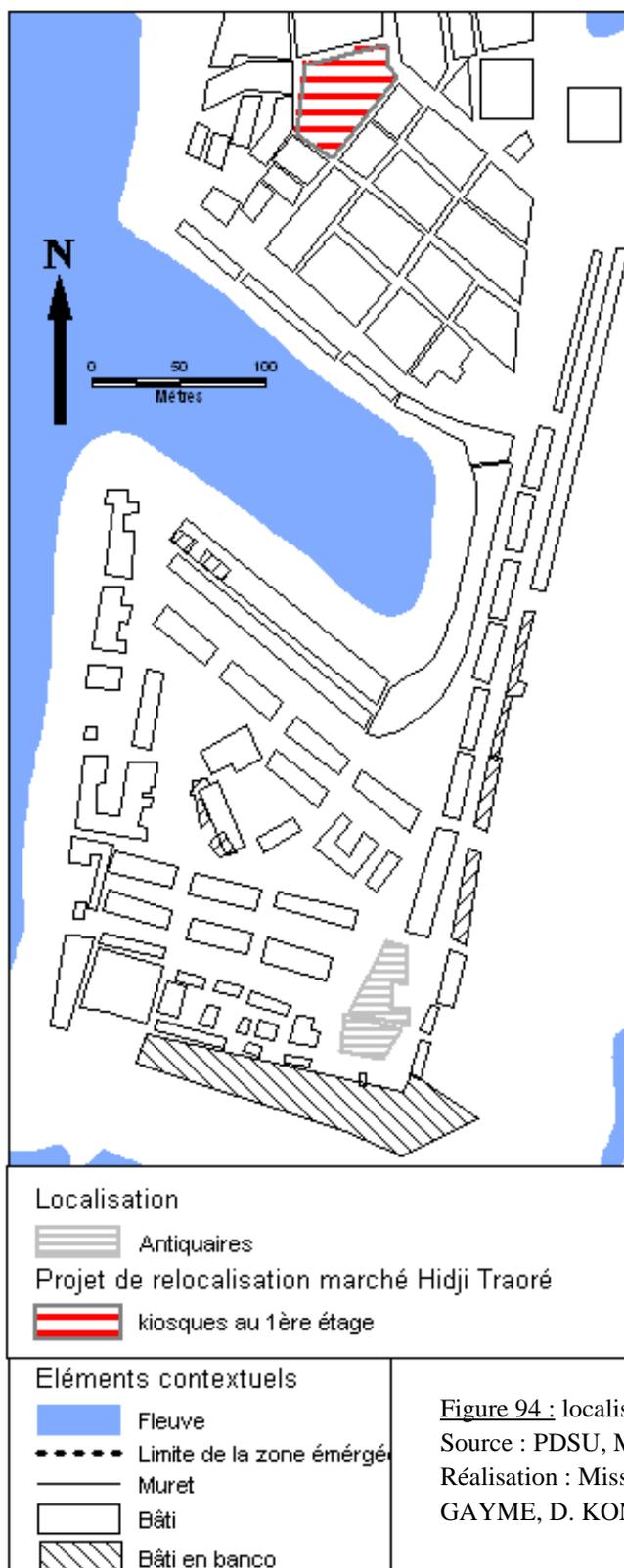


Figure 92 : Antiquaires sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008



Figure 93 : Artisanat local exposé sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008

Localisation des antiquaires sur le port de pêche de Mopti (Apport 2009)



Surface utilisée (sur le port): 1470 m²
 Effectif (+ville) : 87
 Capacité marché : 69

Figure 94 : localisation des commerçants d'objets artisanaux
 Source : PDSU, MEYNET C. 2007, Google Earth 2008
 Réalisation : Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, S. GAYME, D. KONATE, 2009

Couches socio - professionnelles	Organisation structure	Fréquence/ activités saisonnières	Ethnies H/F	Problèmes rencontrés/ contraintes	Attentes /visions	Propositions d'actions/ d'aménagement	Activités annexes dépendantes	Taxes communales
Antiquaires	Organisation en association : 50 membres Bureau constitué de 21 membres 87 membres en demande de recasement à Hidji Traoré	Période touristique la plus intense : novembre - mars Période dynamique : aout Calme reste de l'année	Hommes Haoussa Sonrhäï Peul	- Insatisfaction de leur localisation (arrière de la digue) : zone enclavée et reculée - Mauvaise connotation de leur localisation ➔ zone mal famée - Emplacement non stratégique pour l'activité touristique	Volonté de réintégrer localisation initiale : Marché Hidji Traore Négociations politiques en cours	- Installation de l'activité au marché Hidji Traore - Diminution des taxes communales (conditions de leur installation)	- Touristes : France Canada Allemand Suisse Anglais et Espagnols en août	50 FCFA par jour soit 1500 FCFA par mois

➤ **Les transporteurs fluviaux touristiques (Apport 2009)**

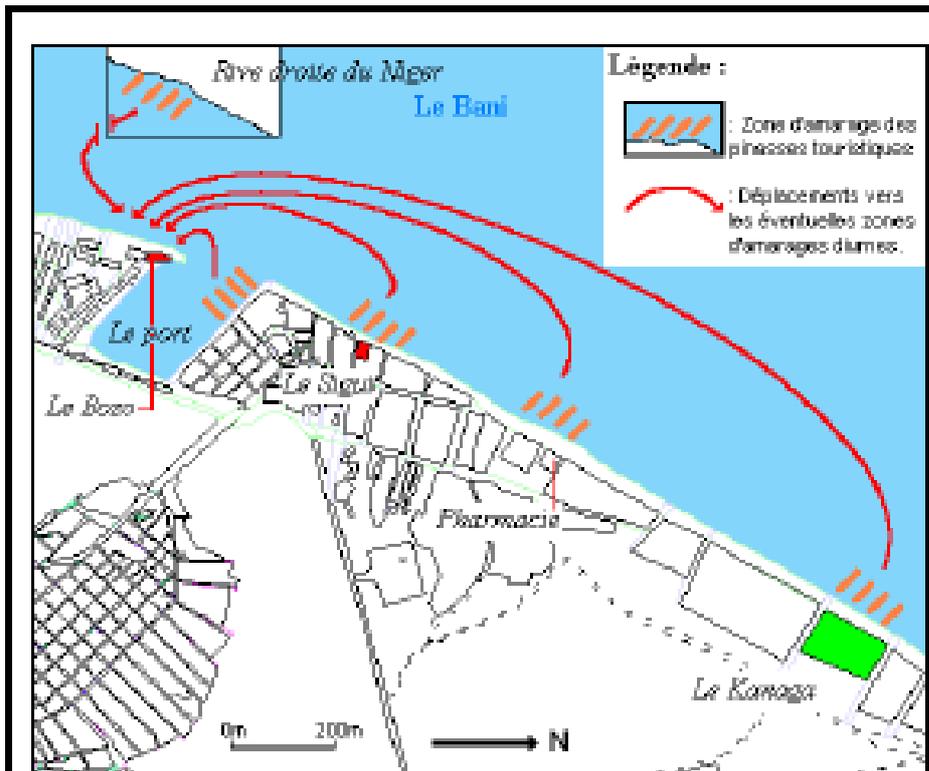


Figure 95 : localisation des pinassiers touristiques

Source : Reynaud Loïc, Mémoire de maîtrise de géographie « le tourisme à Mopti, 2003, (fond de carte C. MEYNET)

➤ **Le restaurant Bar Bozo**

Le Bar Bozo est l'unique restaurant implanté sur le port de pêche ; sa localisation à l'entrée de la digue en fait un élément privilégié et attractif. Son cadre géographique, sa visibilité sur le fleuve et sur le port sont autant d'éléments qui séduisent et attirent les touristes. Il constitue d'ailleurs le repère des vacanciers autour duquel se sont judicieusement greffés des vendeurs ambulants d'artisanat local et de bijoux. D'une certaine façon, le Bar Bozo constitue un passage obligé pour les visiteurs du port de pêche, ne serait-ce que pour le panorama qu'il offre.



Figure 96 : Vue sur le Bar Bozo, source : C. Savourey, juin 2008

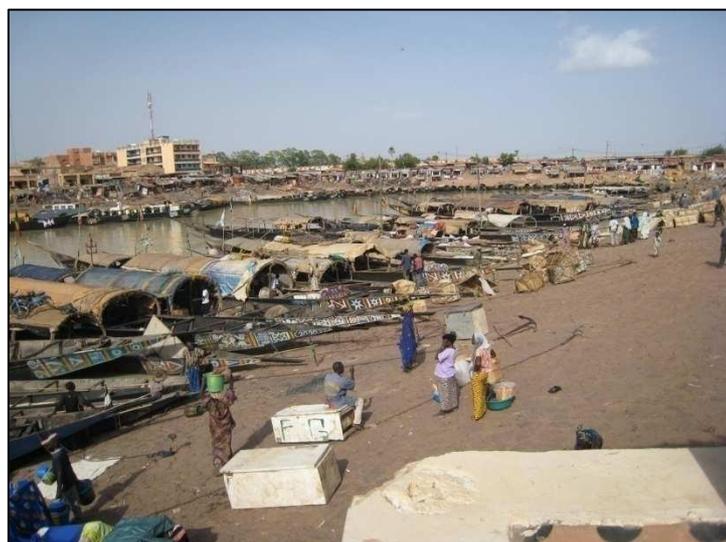
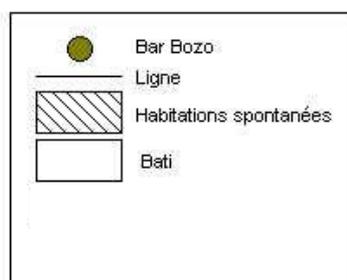
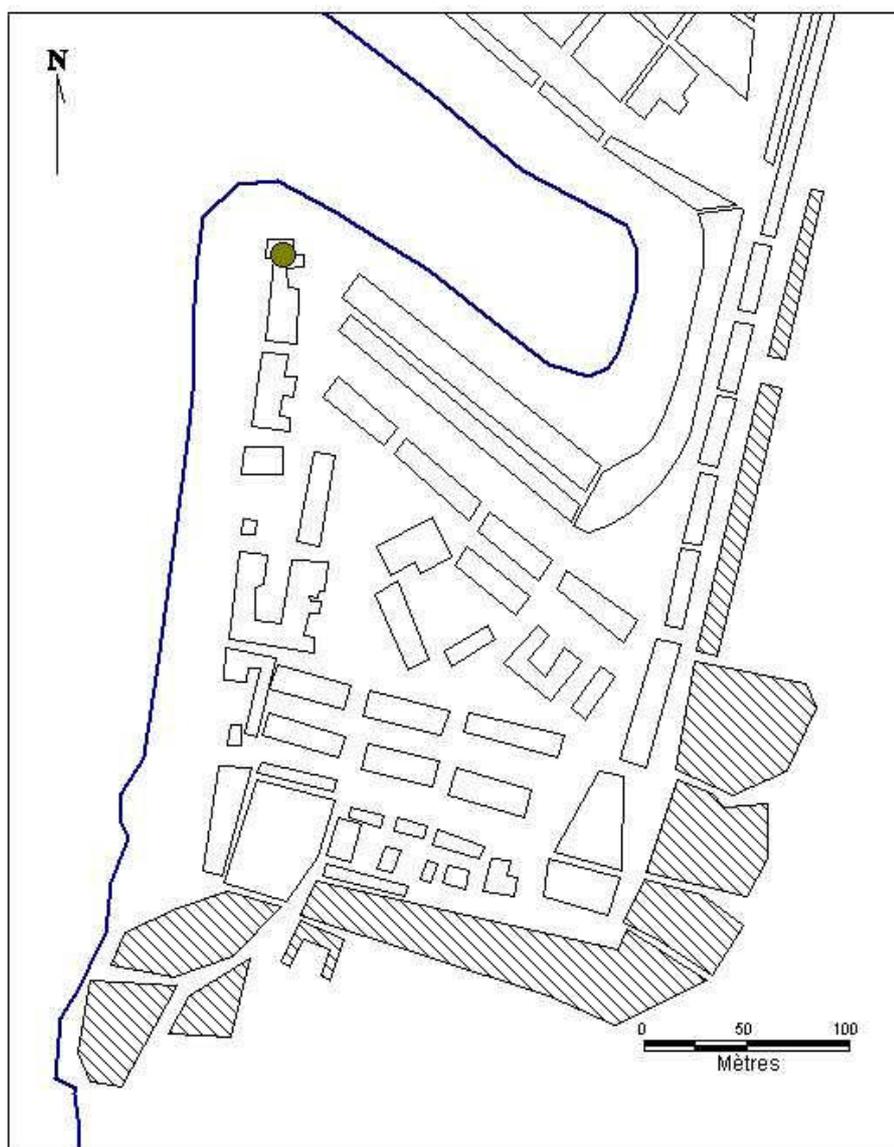


Figure 97: Vue du bar Bozo sur l'intérieur du port de pêche, source : C. Savourey, juillet 2008



Figure 98 : Vue du bar Bozo sur l'extérieur du port et sur le Bani, source : C. Savourey, juillet 2008

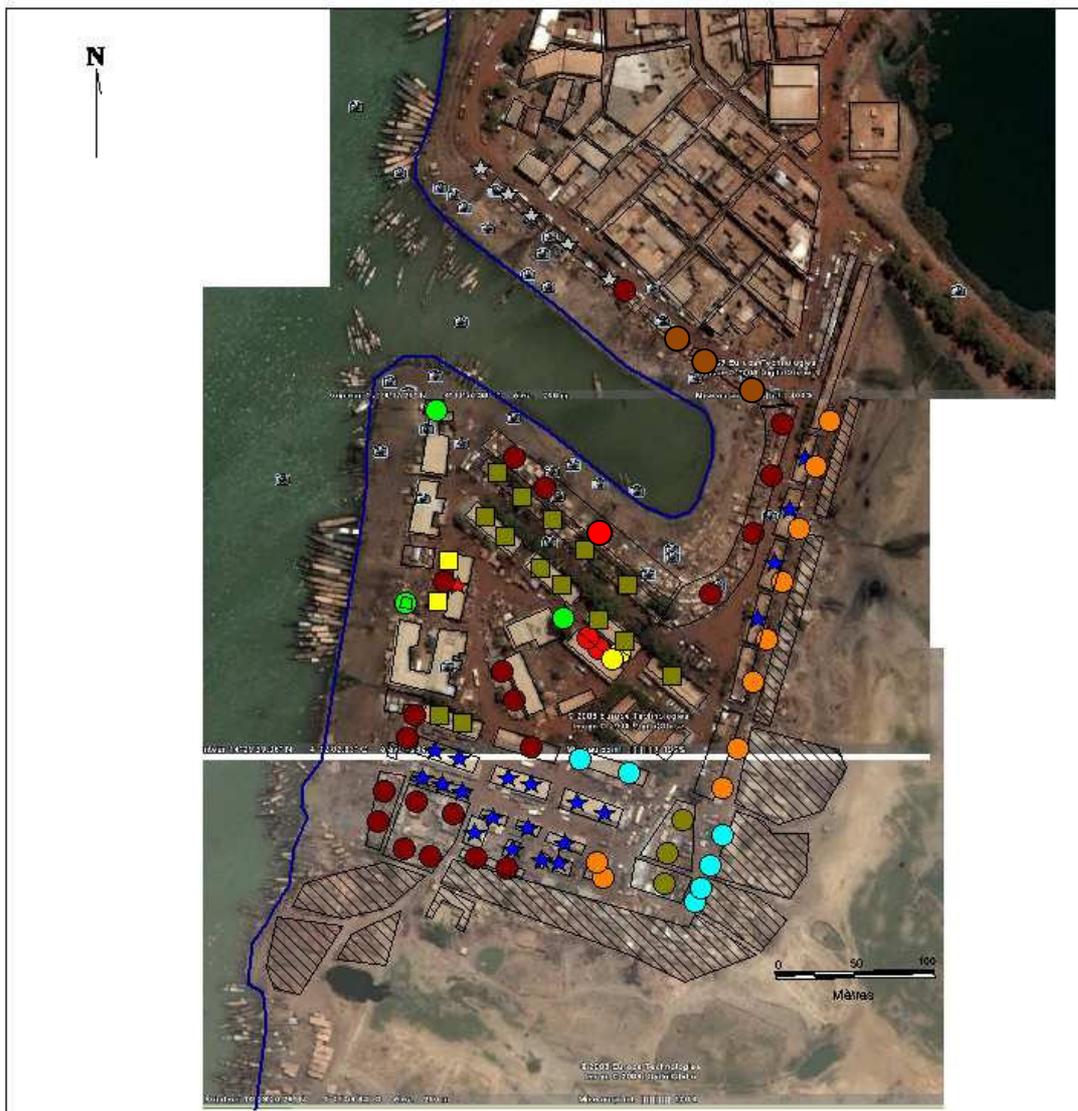
Localisation du Bar Bozo sur le port de pêche



Réalisation : P. Dhelens,
MAK. Diallo, Septembre
2008

Source: Google earth, Map Info

Répartition des différentes activités sur le port de pêche de Mopti



Réalisation : P. Dhelens,
MAK. Diallo, Septembre
2008

Source: Google earth, Map Info

B.3.6 Synthèse des besoins des usagers

Les tableaux précédents ont pu mettre en exergue les principales difficultés et les attentes de chacun des usagers. La plupart des attentes sont tout à fait louables et entrent dans les champs de compétence de la collectivité locale ; d'autres paraissent moins réalisables et pas en mesure d'être supportées par la mairie de Mopti. De façon synthétique, les besoins des usagers ont trait à l'équipement et fonctionnalité des bâtiments et des infrastructures en général. La plupart des difficultés exprimées par les usagers reflètent :

- un manque de place et d'espace alloué à leur activité,
- un délabrement de l'ensemble des installations : bâti et temporaires (stalles, stands, etc.)
- des voies de circulation inadaptées et en mauvaises état,
- des problèmes d'assainissement et d'écoulement des eaux usées.

B.4 Sous le désordre du port de pêche : un ordre apparent

Les principales remarques issues des entretiens des usagers sont les suivantes :

La plupart des activités sont disposées en symbiose et en harmonie sur le port de pêche. En effet, l'organisation interne et propre des usagers en témoigne. L'exemple probant est le suivant : la mairie délivre des autorisations d'installation, mais, n'attribue pas de lots spécifiques en fonction de l'activité. Les usagers mettent en place une sorte de rééquilibrage et de re-disposition de leurs activités à leur niveau. Ainsi les vendeuses de condiments cherchent- elles à se retrouver sous le hangar, tandis que les vendeuses de poisson frais se regroupent entre elles. La logique sous-jacente est très simple : les clients et les acheteurs connaissent exactement l'emplacement des différents produits sur le port ; par exemple, les pêcheurs sur le port pour quelques heures savent exactement où trouver les produits nécessaires. De plus, une certaine forme de solidarité est mise en place entre les mêmes catégories socio- professionnelles.

Les conflits d'usages sont quasi - inexistants, peu de cas problématiques ont été révélés. Aucune activité antagoniste n'a été identifiée sur le port ; il semble que le port fonctionne de façon non conflictuelle et sereine. Cependant, l'organisation du port de pêche n'est pas entièrement optimisée.

Des activités dites principales ou fortes du port de pêche ont été identifiées, il s'agit du commerce des produits de la pêche, du commerce des céréales ; des garagistes, etc. Ces activités sont bien souvent localisées dans les magasins et les stands, autrement dit dans les infrastructures les plus développées du port.

Le cas des activités informelles est différent ; il s'agit d'activités temporaires occupant pour la plupart des emplacements provisoires (tôles et stands). On les retrouve le long de la digue (interne) ou adossés aux magasins. Ces activités informelles (vente de friperies, calebasse, bois, etc.) sont bien souvent à la base des problèmes de circulation et d'encombrement rencontrés sur le port de pêche. En effet, le manque d'espace sur le port de pêche a été maintes fois relevé par les usagers.

La configuration actuelle du port de pêche de Mopti témoigne d'une sursaturation et d'un encombrement quasi - permanent des activités et des flux de personnes et de marchandises. Conscient que le port de pêche joue un rôle fondamental de plaque tournante de l'économie régionale, il n'en demeure pas moins que des actions sont à entreprendre afin d'optimiser son fonctionnement. Ainsi, il devient nécessaire de délocaliser un certain nombre d'activités.

Il apparaît clair que les activités les plus importantes (commerce des produits de la pêche, commerce de céréales, gargotières, garagistes, etc.) ne peuvent être modifiées ; la marge de manœuvre se situe donc au niveau des activités dites informelles (friperie, commerce divers, etc.).

Néanmoins la plupart des commerçants considère la localisation du port comme très stratégique ; ce qui justifie leur emplacement et ne sont pas convaincus de trouver une telle dynamique ailleurs dans la ville. Un parallèle doit alors être fait avec les marchés communaux : le marché Hidji Traoré et le marché Ottawa. Sont-ils en capacité d'accueillir de nouveaux usagers ?

De façon synthétique, le diagnostic concernant l'analyse fonctionnelle du port de pêche à travers l'entretien des usagers révèle les difficultés suivantes :

➤ Les points faibles

- Un manque d'espace et de place attribué à la plupart des activités, ce qui est la conséquence directe d'une saturation du port de pêche,
- Des difficultés d'assainissement et d'écoulement des eaux usées,
- Des problèmes de circulation et d'encombrement du domaine public dû à l'installation des stands d'activités informelles le long des voies,
- Un délabrement général de la majorité des bâtiments et des infrastructures,
- Quelques conflits d'usage lors de la saison des pluies qui modifie la configuration du port en diminuant sa capacité d'accueil des activités (cas des pirogues et des activités informelles sur les quais).

➤ Les points forts

- Une réorganisation interne fonctionnelle du port de pêche par les usagers,
- Une chaîne d'activités efficiente et efficace (ou fonctionnelle),
- Des activités fortes et visibles (en terme d'image) sur le port de pêche : commerce de poisson frais et de poisson transformé, commerce de céréales, commerce divers, etc.
- Des activités hétérogènes et variées qui font du port de pêche un véritable centre commercial,
- Une ambiance mettant en éveil tous les sens qui ne laisse pas indifférent (cas des touristes) : « quitte ou double »,
- Une concentration de savoir - faire locaux et traditionnels (chantier naval, barbiers coiffeurs, etc.) à valoriser.

Des opportunités et des faiblesses ayant trait au fonctionnement du port de pêche peuvent également être présentées :

➤ Quelques opportunités

- Mopti située et présentée comme porte d'entrée au Pays Dogon : importante demande touristique,
- Présence d'une infrastructure aéroportuaire à moins de vingt kilomètres de la ville, vols internationaux, forte accessibilité,
- Demande croissante des touristes concernant des activités culturelles sur des thématiques larges : musées des activités halieutiques, des différentes ethnies et de leur fonctionnement, du fleuve et de l'Homme, etc.
- Projet « Niger - Loire : Gouvernance et culture », porte d'entrée pour de nouvelles subventions de bailleurs de fonds internationaux.

➤ Quelques menaces

- Compte tenu des conditions socio - économiques et environnementales, diminution radicale de l'activité de pêche et des revenus fournis,
- Compte tenu de la conjoncture économique actuelle et envisagée, diminution de l'affluence touristique (crise financière et pouvoir d'achat en baisse).

B.5 Une activité générale du port de pêche dépendante du niveau d'eau

La configuration du port de pêche se métamorphose lors de la montée des eaux. Les emplacements auparavant exondés deviennent indisponibles ; le port présente alors un nouveau visage. La montée des eaux a pu s'observer en l'espace de quelques semaines au mois d'aout : le niveau d'eau montant de 4 à 5 mètres. Toutes les activités installées sur la digue lors de la saison sèche disparaissent : la question en suspend est de savoir où ces activités se délocalisent- elles lors de l'hivernage ? Se réinstallent-elles différemment sur le port de pêche ou alors migrent- celles vers les différents marchés de la ville ?

En termes de superficie, la transformation est importante : notons que seul l'intérieur du port est dans ce cas propice à l'installation d'activités.

La configuration du port en périodes de basses eaux et des hautes eaux est à prendre en considération lors de sa réhabilitation, notamment du point de vue de la répartition différenciée des activités.



Figure 99 : Configuration du quai saison sèche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, juin 2008



Figure 100 : Configuration du quai d'accostage, début de la saison de pluies, septembre 2008

La partie suivante vise à présenter l'état des lieux concernant la circulation routière sur le port de pêche. Elle présente les différentes voies et les usages associés ainsi que les principaux points conflictuels existants.

C. Etat des lieux de la circulation sur le port de pêche

C.1 Typologie des routes et des voies

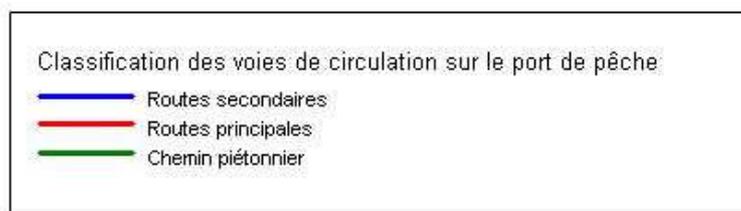
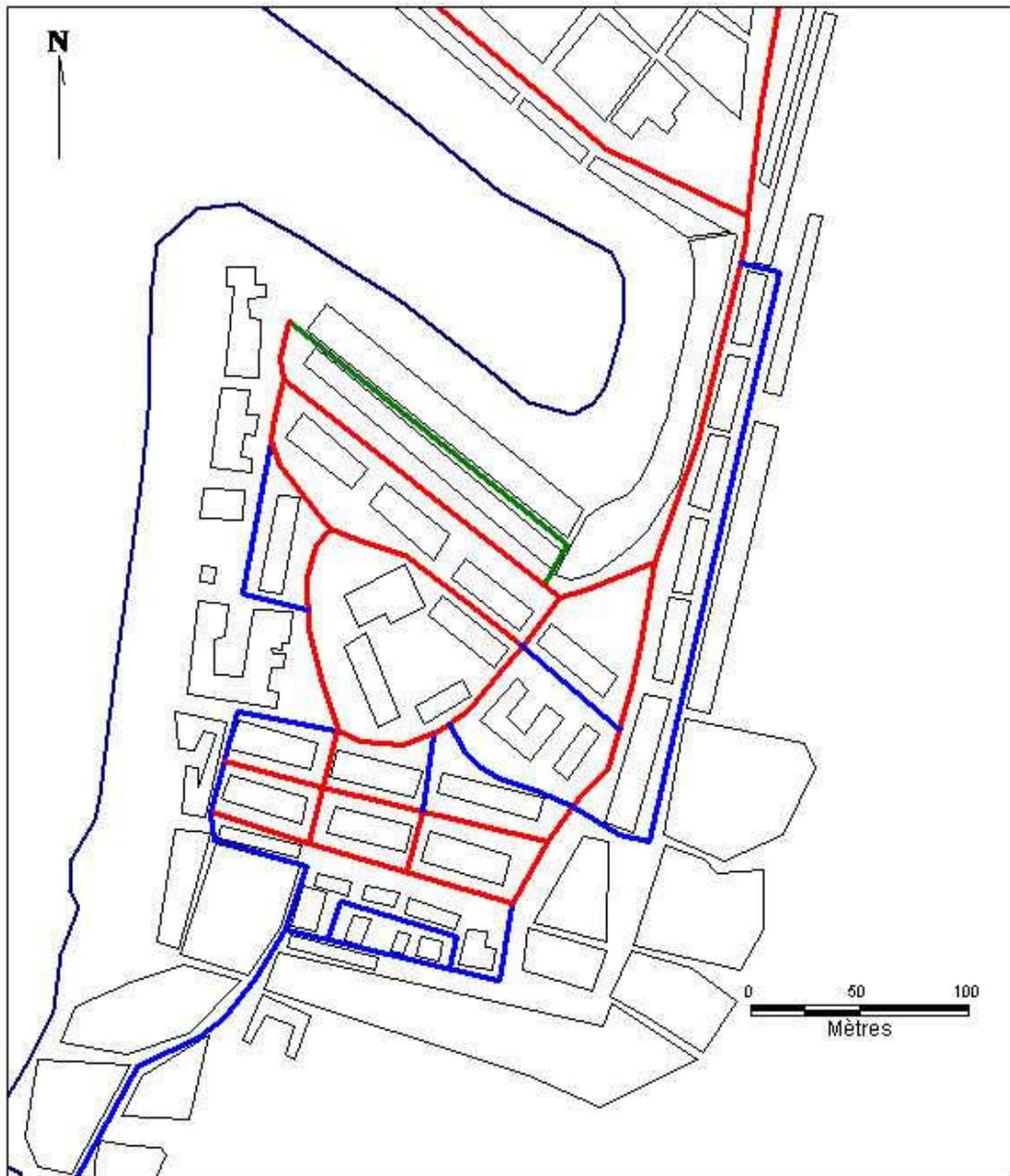
De façon générale, on distingue trois types de routes sur le port de pêche de Mopti : les routes principales, secondaires et tertiaires.

Ces routes ont été caractérisées au regard d'un certain nombre d'éléments : importance du flux de circulation, moyens de déplacement utilisés, largeur des voies, revêtement, etc.

Compte tenu de l'absence totale de classification et donc de l'absence d'un modèle existant ; les deux principaux critères retenus pour établir une classification des voies est celui d'une part ; de la circulation ou non des poids - lourds (distinction entre routes principales et routes secondaires) ; et d'autre part de la circulation exclusive des piétons (cas du chemin dit piétonnier).

Chacune de ses routes fait donc état d'une circulation particulière.

Nature des différentes voies de circulation sur le port de pêche



Réalisation : P. Dhelens,
MAK. Diallo, Septembre
2008

Source: Google earth, Map Info

C.1.1 Les routes principales

Les routes principales sont les voies les plus larges du port et donc celles qui connaissent le plus de passage comme leur nom l'indique. De façon générale, les routes principales constituent les voies d'entrée et de sortie du port de pêche ; elles sont empruntées par l'ensemble des moyens de transport y compris les poids - lourds. Ces voies sont très souvent fréquentées et leur utilisation est variable ; elles constituent certes des voies de passage et de transit mais aussi des espaces de stationnement, de chargement et de déchargement de marchandises. Ces routes sont bien souvent obstruées par la présence de poids - lourds en stationnement mais aussi par l'emplacement des stands et des stalles des activités informelles et des mécaniciens.

De réels problèmes de circulation et d'encombrement sont donc observés. Précisons que d'une largeur de 5 à 10 mètres ; ces voies sont les seules à être en mesure d'accueillir les poids - lourds et les bus.



Figure 101 : Exemple de routes dites " principales", possibilité de circulation des poids - lourds, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008

C.1.2 Les routes secondaires

Les routes secondaires sont fréquentées par l'ensemble des moyens de déplacement (voitures, motocyclistes, charrettes, piétons) excepté les poids - lourds et les bus. D'une largeur réduite ; elles n'en constituent pas moins de points de passage principalement fréquentés par les motocyclistes, les piétons mais aussi les charretiers. Ces derniers transportent la marchandise qui ne peut pas être acheminée par camion. Notons que ces routes sont bien souvent obstruées par la présence de stands et de kiosques.



Figure 102 : Exemple de routes dites "secondaires" : passage de l'ensemble des véhicules excepté des poids - lourds, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008

C.1.3 La route tertiaire ou voie « piétonne »

Cette voie limitée à la circulation piétonne traverse l'axe des exposants de condiments, d'épices, de friperies et de produits divers. Du fait de l'emplacement de stands rapprochés de part et d'autre de la voie ; cette route devient un « passage » piétonnier étroit et fermé qui s'apparente aux routes intérieures des marchés. Ce passage est majoritairement fréquenté par les femmes et enfants et reste difficilement praticable.



Figure 103 : Voie piétonne du port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008

C.2 Nature de la circulation et état des lieux des voies

Outre la voie qui mène à l'entrée du port de pêche, les voies sont en majorité des routes latéritiques et non marquées. Les sens de circulation et les panneaux stops ne sont pas précisés : la circulation se fait donc de façon spontanée voire anarchique. Les accidents et les accrochages entre véhicules sont relativement fréquents, la circulation bruyante et étouffante.

C.2.1 Etat des lieux des différentes voies du port de pêche

L'état des lieux de la circulation est le résultat d'un travail de terrain fastidieux sur le port de pêche ; cette étude a pu être complétée par des données de la population locale qui nous a secondés lors de nos enquêtes sur le terrain. L'état des lieux précise :

- le type de circulation (piétons, voitures, poids - lourds, etc.),
- la présence de conflits,
- la largeur utilisable³ des voies,
- l'état (qualitatif) des voies : très bon état, bon état, état moyen, mauvais état,
- l'état de la circulation : fluide ou obstruée.

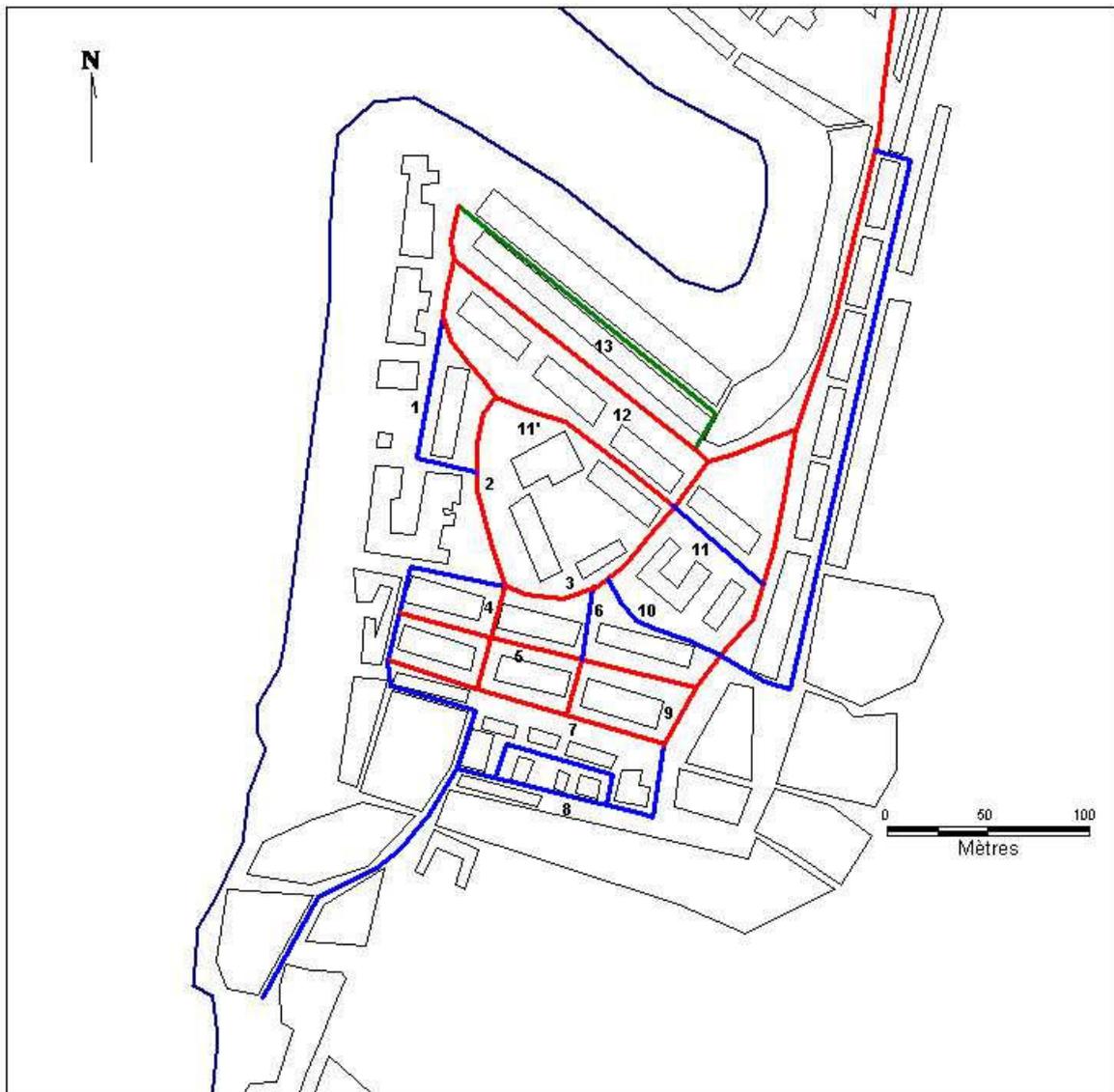
Numéro du tronçon	Etat des lieux des tronçons
1	Utilisation : piétons, charretiers, motocyclistes, etc. Points de chargement du poisson frais dans mini - camions Absence de conflits, 10 m de large Etat de la route : état moyen
2	Utilisation : tout type d'usagers Etat de la route : mauvais état Points de chargement et déchargement, points de stationnement Route très large, circulation plus ou moins fluide
3	Utilisation : tout type d'usagers Etat de la route : bon état ; largeur : 15 m Circulation fluide
4	Utilisation : tout type d'usagers Etat de la route : très bon état ; largeur : 10 m Circulation très fluide
5	Importants points de chargement, déchargement et stationnement Proximité des bâtiments de vente de céréales Etat de la route : bon état ; largeur : 20m
6	Utilisation : motocyclistes, charrettes, piétons excepté camions Etat de la route : bon état

³ La largeur utilisable et la largeur théorique des voies sont deux dimensions qui sont présentées dans le paragraphe suivant.

7	Utilisation : tout type d'usagers Importants points de stationnement des camions, proximité vendeurs de céréales Capacités : 3 rangées de camion Largeur : 20 m Route obstruée à cause des camions, problèmes de circulation,
8	Utilisation : motocyclistes, charrettes, piétons excepté camions Etat de la route : bon état ; pas très large
9	Utilisation : tout type d'usagers Etat de la route : moyen état, large Importants points de stationnement : deux rangées de camions
10	Utilisation : motocyclistes, charrettes, piétons excepté camions Etat de la route : mauvais état, forme d'entonnoir
11	Utilisation : tout type d'usagers Absence de stationnement véhicules et camions Etat de la route : bon état ; route pas très large Installation anarchique des stands
12	Utilisation : tout type d'usagers Etat de la route : moyen état; large Circulation piétonne forte Points de chargement et de déchargement Route agréable, ombragée, dynamique
13	Route tertiaire, chemin piétonnier Présence de commerces divers Absence de conflits En entrée de route points de stationnement des taxis

Figure 104: Etat des lieux de la circulation sur le port de pêche, enquête terrain : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.

Classification des différentes voies de circulation sur le port de pêche



Classification des voies de circulation	
	Routes secondaires
	Routes principales
	Chemins piétonniers

Réalisation : P. Dhelens,
MAK. Diallo, Septembre
2008

Source: Google earth, Map Info

C.2.2 Points de chargement et de déchargement

Au vu des difficultés liées à la circulation et au congestionnement sur le port de pêche, il est important de préciser les points de chargement ; déchargement et stationnement des camions et des semi-remorques.

Notons que les points de déchargement et de stationnement sont relativement bien connus sur le port de pêche (cf. carte de la circulation sur le port de pêche). Ces points sont fixes et relativement constants. L'organisation est cependant différente concernant les points de chargement : les camions s'arrêtent et stationnent temporairement devant les stands ou magasins concernés engendrant des difficultés de circulation.

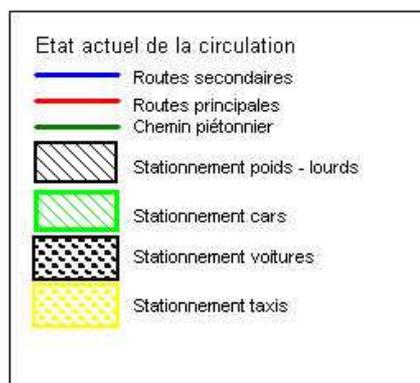
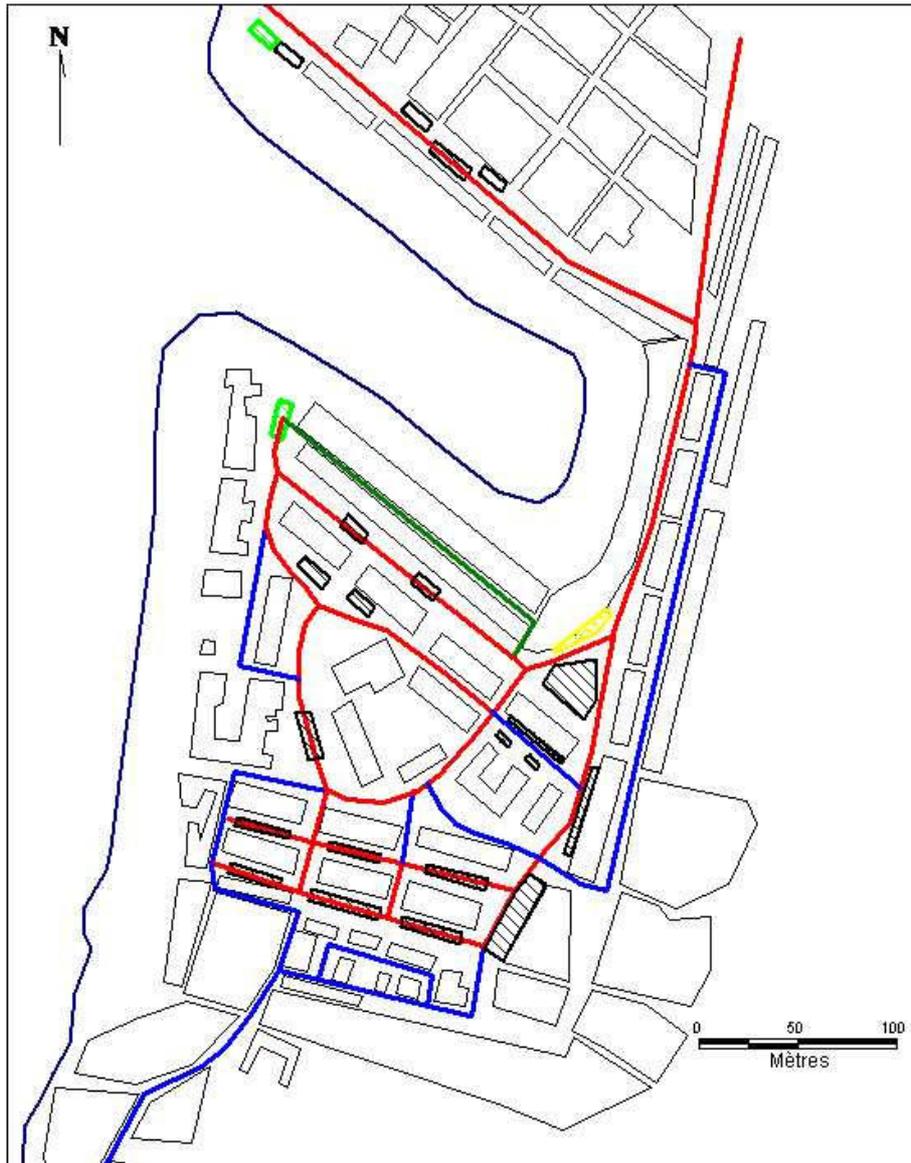


Figure 105: Importants points de stationnement des poids - lourds à l'entrée du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008



Figure 107 : Stationnement des poids - lourds au milieu des voies de circulation, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008

Plan de la circulation générale sur le port de pêche de Mopti



Réalisation : P. Dhelens,
MAK. Diallo, Septembre
2008

Source: Google earth, Map Info



Figure 108 : Points conflictuels au fond de l'image, point de chargement des poids - lourds, tronçon n°12, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008

C.2.3 Les points conflictuels liés à la circulation

De nombreux conflits peuvent être répertoriés sur le port de pêche, comme l'indique la carte suivante. Plusieurs causes sont à l'origine de ces conflits ; nous avons fait le choix de développer les trois principaux conflits sur ce site.

Le premier conflit noté a lieu à l'entrée du port de pêche : au niveau du rond - point subsistent de nombreux véhicules de toutes sortes : taxis en attente de clients, camions en stationnement, voitures, piétons, charretiers, ânes, etc. Cette entrée du port tendrait à être plus valorisée tant au niveau de la fluidité de la circulation que des marques de repère d'une entrée de site (conflit 1).

Le deuxième conflit de circulation concerne la voie passant par l'arrière des premières rangées de bâtiments de poissons transformés. Cette voie pourtant relativement large accueille les stands des coiffeurs - barbiers, des bouchers et des gargotes. Le conflit réside dans la circulation à double sens des camions et des véhicules (conflit 3).

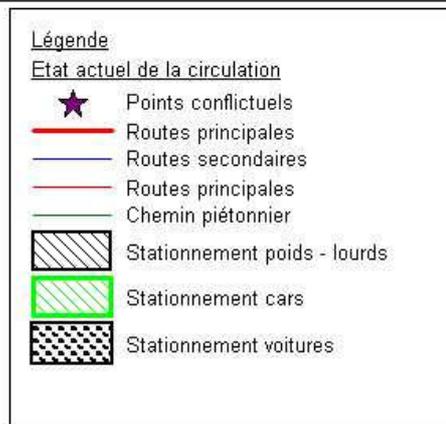
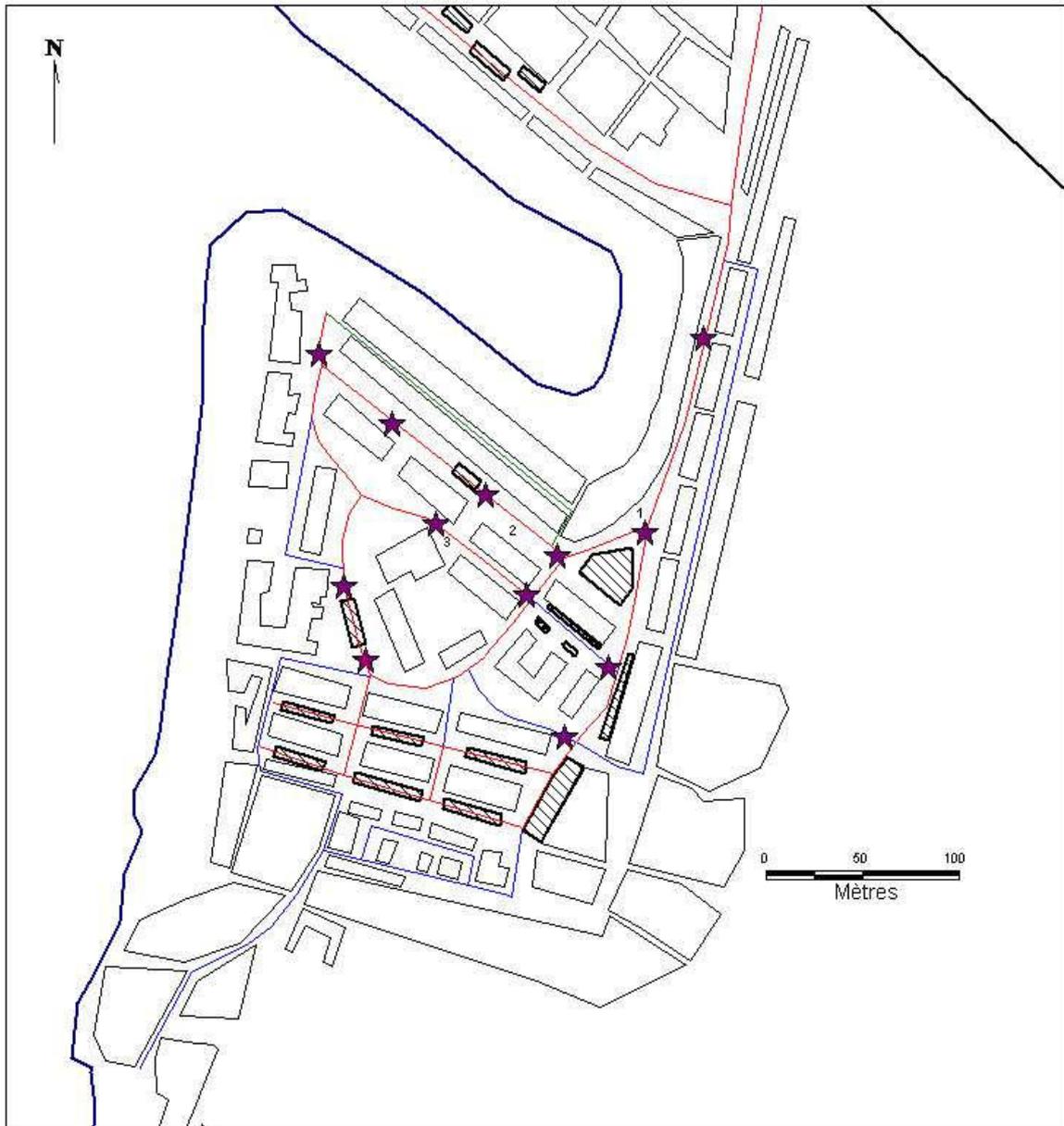
Des points conflictuels sont aussi relevés sur le tronçon n°12 ; cette voie possède un statut particulier (cf. figure précédente). Elle semble être pour diverses raisons la voie la plus agréable et donc la plus fréquentée ; la fluidité de la circulation est bien souvent obstruée par le stationnement transitoire de certains camions (chargement de marchandises et de produits). Cette rue est la plus empruntée par les touristes mais aussi par les clients locaux intéressés par le commerce des produits transformés (poissons séchés et fumés). Elle présente de réels problèmes de circulation liés à ses différents usagers : piétons, charretiers, camions et motos. A une circulation anarchique s'ajoute un manque de place : lors de l'installation des différents stands et stalles ; la voie est rétrécie de moitié (conflit 2).

De façon générale, les conflits générés par les charretiers et les motocyclistes sont fréquents mais le poids social des personnes âgées permet bien souvent de régler ces altercations de

façon pacifique. A cela s'ajoute les forains venus sur le port de pêche pour la foire hebdomadaire qui ignorent tout de la circulation locale et se retrouvent confrontés à des situations problématiques (arrêt milieu de la route, klaxons des motocyclistes, etc.).

Les camions et les semi - remorques se retrouvent à la base de nombreux conflits à savoir : occupation de l'espace des vendeurs de condiments et d'autres biens de consommation, occupation quasi - totale de la voie, etc. Rappelons que le cas particulier des camions et de leur ingérence sur le port de pêche est lié à la relocalisation de leur emplacement de stationnement au profit de l'installation, initialement transitoire, des antiquaires.

Localisation des principaux conflits de circulation sur le port de pêche



Réalisation : P. Dhelens,
MAK. Diallo, Septembre
2008

Source: Google earth, Map Info

Il aurait été judicieux de compléter cette analyse qualitative par des données quantitatives et factuelles ; malheureusement il est très difficile d'accéder à ce type de données (nous ne sommes même pas sûrs qu'elles existent). Cependant, le nombre de poids - lourds actuellement présents sur le port de pêche oscille entre 10 et 25/jour en fonction des jours de foires et de marché. Le nombre de voitures et de mobylettes n'est pas estimé.

En conclusion, plusieurs points de dysfonctionnement liés à la circulation du port de pêche peuvent être mis en exergue :

- Des routes rendues étroites par l'emplacement des stands et des kiosques,
- un mauvais état général du revêtement, un entretien délaissé de la voirie,
- un stationnement anarchique des camions et des semi - remorque sur l'ensemble du port,
- une absence de maîtrise des codes de la route par la plupart des usagers,
- une certaine forme d'incivisme de la part de la population locale.

D. Etat des lieux de l'assainissement sur le port de pêche

L'assainissement sur le port de pêche de Mopti est une difficulté majeure du port de pêche : les conditions d'assainissement restent précaires et difficiles à gérer pour de nombreuses raisons.

La mairie a en charge la gestion technique et donc la gestion sanitaire du site ; des centres de dépôt contrôlé des déchets sont installés sur le port de pêche. Leur localisation se trouve principalement à proximité du hangar des vendeuses de condiments et des vendeuses de poissons frais. Cependant, la benne est régulièrement débordante et les déchets jaillissent très rapidement du conteneur pour se disperser aux alentours. Le vidage de la benne par les techniciens s'effectue deux fois par semaine.



Figure 109 : Centre de dépôt contrôlé des déchets, situé à proximité du hangar des vendeuses de condiments, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008

Notons qu'outre ce lieu autorisé de décharge des ordures, aucune autre zone réglementaire n'a été installée ou disposée sur le port de pêche. Compte tenu du nombre et de la diversité des activités générées sur le port de pêche, on peut en déduire la masse de déchets inhérente, produite de façon journalière. Face à ce manque de moyens, les usagers ont pris l'habitude de nettoyer leurs stands et leurs devantures sur le domaine public de façon individuelle et amoncellent les déchets dans de nouveaux centres de dépôt de déchets dits anarchiques.

Une bonne vingtaine de ces centres de dépôt ont pu être relevés sur l'ensemble du port. Ces centres de dépôt anarchiques sont principalement situés le long de la corniche et sont constitués par les résidus des activités informelles (bois, friperie, etc.) mais aussi par les déchets rejetés par les pinasses et pirogues amarrées au quai.

On retrouve aussi des accumulations de déchets à la sortie des caniveaux ; environ cinq grands caniveaux parcourent et irriguent le port de pêche. Ces derniers se jettent de part et d'autre du port, vers le confluent Bani et vers l'intérieur du « pagué ». La quantité de caniveaux sur le port de pêche apparaît dérisoire et insuffisante (cf. carte).

Les déchets sont de tout type : déchets alimentaires : condiments, poissons frais, poissons transformés, débris plastiques et cartonnés, etc.



Figure 110: Prolongement des caniveaux vers le « pagué », dépôts de déchets utilisés par la suite en tant que remblai, quartiers des habitations spontanées du port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008

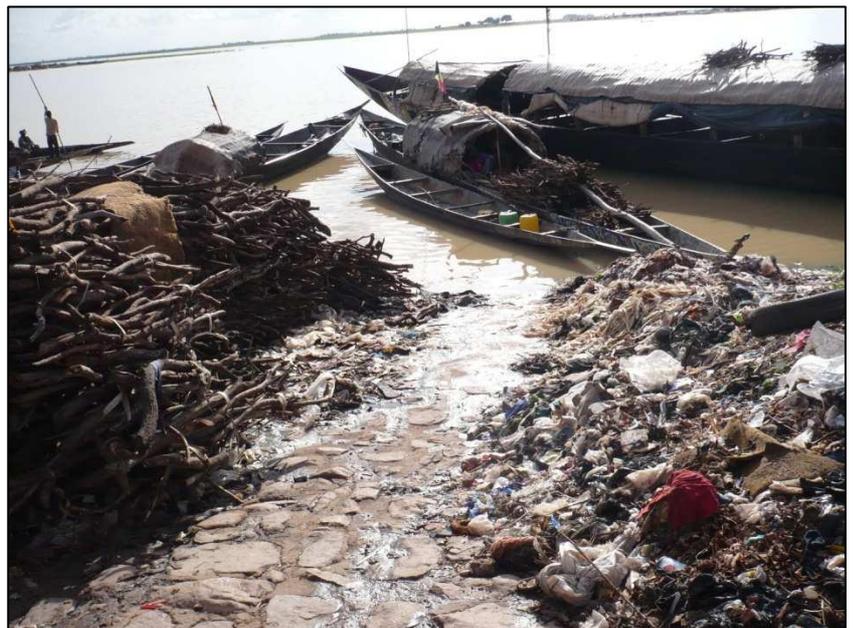
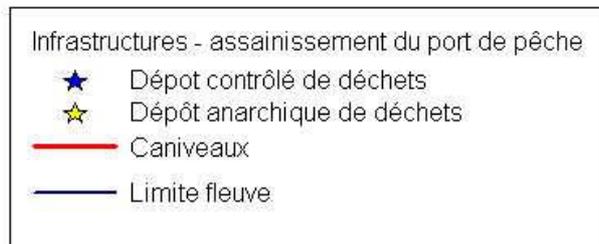
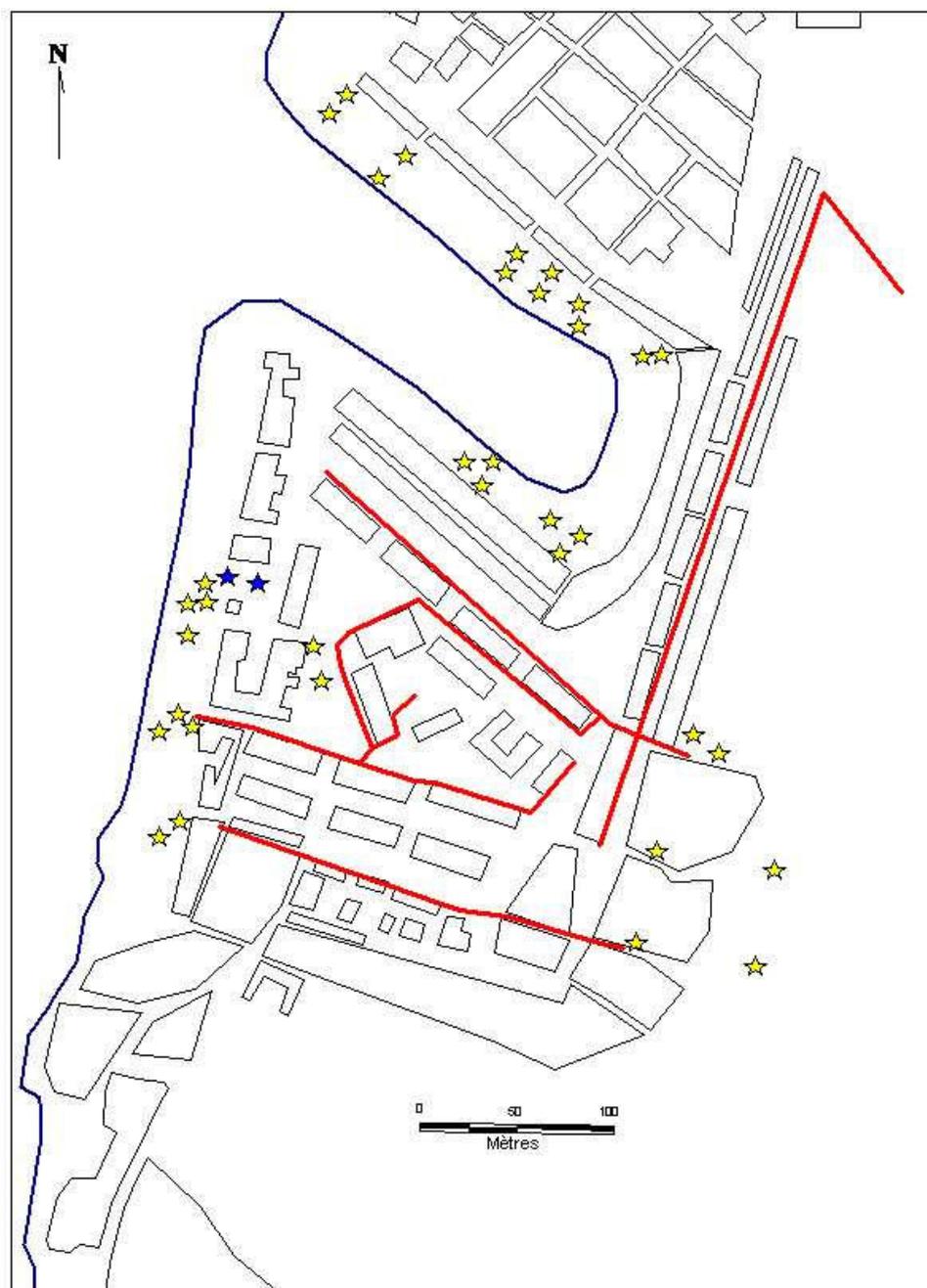


Figure 111: Centre de dépôt de déchets anarchiques sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, juillet 2008

Infrastructure - assainissement sur le port de pêche de Mopti



Réalisation : P. Dhelens,
MAK. Diallo, Septembre
2008

Source: Google earth, Map Info

Sur le port de pêche, on note une certaine forme de sensibilisation à ces difficultés d'assainissement à travers des actions ponctuelles et locales, telles que l'installation de quelques poubelles surmontées de panneaux explicatifs de la bonne conduite à tenir. Cependant, ces mesures sont loin d'être efficaces et concluantes.



Figure 112: Sensibilisation aux bonnes conduites de dépôt des déchets sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, juillet 2008

A l'arrière du port de pêche se trouve un ensemble d'habitations spontanées construites sur du remblai. Par ce biais, les habitants tentent de gagner de l'espace sur le fleuve et sur le pagué sans avoir à payer de taxes foncières. Ces familles vivent dans des conditions sanitaires précaires entourées d'immondices en tout genre ; ce sont principalement des Bella. Notons qu'une partie de ces habitants travaille effectivement sur le port de pêche ; certains en tant que charretiers.

Le même phénomène de croissance urbaine spontanée et anarchique a pu être observé à l'origine au niveau du quartier Djenné - Daga ; le conseil municipal décidant en conséquence d'assainir et de réglementer le site afin de permettre aux populations de s'installer dans des conditions sanitaires suffisantes.

A terme, la majorité de ces habitations spontanées est vouée à être détruite ou déplacée dans le cadre du projet d'extension du port de pêche mené par le PAD Pêche. Leur situation devra alors être considérée et prise en compte.

Concernant ces conditions sanitaires et hygiéniques ; le port de pêche est à l'image de la ville entière. Le système de remblaiement par déchet reste la principale méthode utilisée pour gagner de l'espace sur le fleuve. De façon générale et sans jugement aucun, les conditions économiques, sociétales et culturelles sont des raisons qui peuvent expliquer la situation présente.

En conclusion, la situation actuelle sur le port de pêche reste problématique en terme d'assainissement ; il semble que des mesures urgentes doivent être prises et en priorité dans la liste de nouveaux aménagements. Un parallèle doit être fait avec le projet PAD Pêche qui envisage une nouvelle extension et donc une construction de nouveaux caniveaux indépendants ou rattachés à l'ancien réseau.

Une solution fréquemment envisagée par les usagers peut être présentée ; celle de déléguer la gestion de l'assainissement du port de pêche à des opérateurs privés sous la forme d'un GIE (Groupement d'Intérêt Economique).

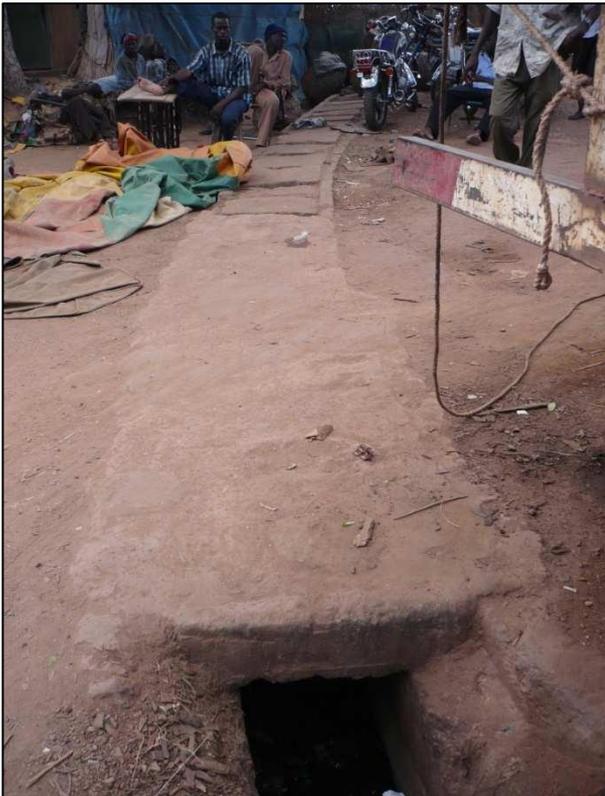


Figure 113 : Caniveaux fermés du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008



Figure 115 : Caniveaux à ciel ouvert sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008

Figure 114 : Périmètre d'extension du port de pêche par le projet PAD Pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008

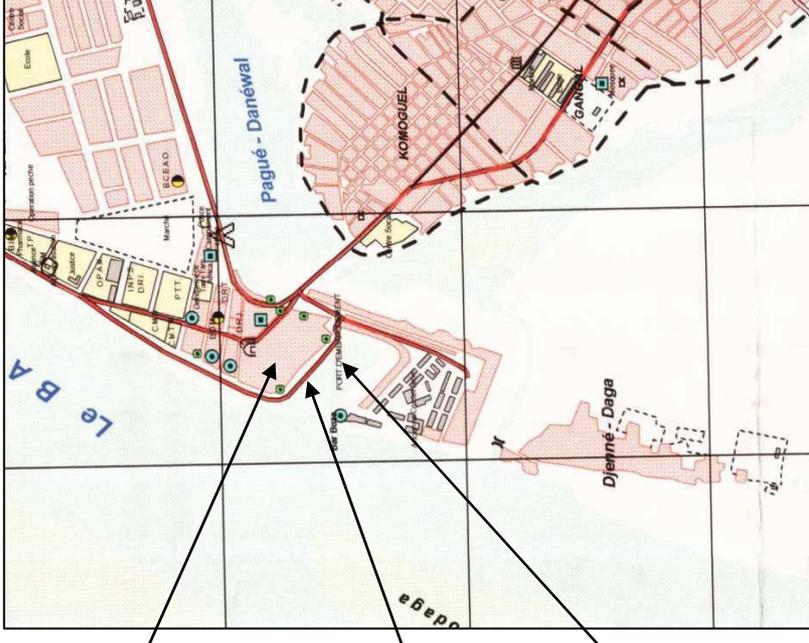


Cette partie vise à apporter des éléments - clés de l'environnement architectural, urbain et paysager du port de pêche de Mopti. Elle tente de fournir les éléments de compréhension à la lecture d'un paysage atypique et singulier. Dans un contexte de travail bilatéral avec la Loire ; l'analyse paysagère peut constituer un outil intéressant pour mettre en parallèle ces deux environnements distincts : la Loire et le Niger.

E. Analyse architecturale, urbaine et paysagère

E.1 Trois niveaux de paysage : le bâti, la corniche et le fleuve ... des lectures du paysage différentes

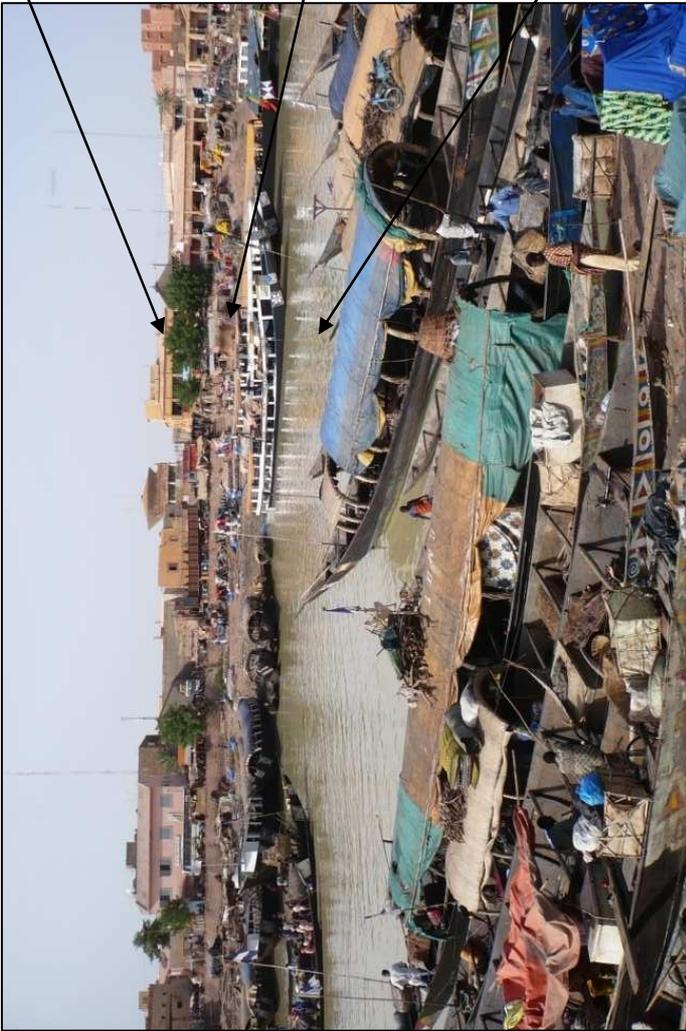
Quelques éléments d'analyse paysagère et urbaine peuvent être introduits dans cette étude afin d'appréhender l'environnement visuel et architectural du port de pêche. L'analyse a principalement porté sur une seule partie du port de pêche : la corniche. En effet, cette dernière est un élément caractéristique du port et concentre de nombreuses activités. Trois niveaux d'analyse sont différenciés : le bâti, la corniche - les quais et le fleuve. Cette analyse a été effectuée à partir du bar Bozo.



Niveau 1
Bâtiments
Infrastructures

Niveau 2
Corniche
Quais
Pinasses

Niveau 3
Fleuve



Les couleurs dominantes du niveau 1 sont orientées vers les tons de jaune, ocre, orange, rouille et rose. Ces teintes sont valables pour la façade nord - est de la corniche (magasins divers, restaurant Bissap Café, etc.). L'ensemble des bâtiments est relativement homogène en termes de nuances et constitue un environnement qui attire le regard. Toujours au niveau 1, les teintes de la façade sud - ouest (stands et stalles de poisson séché ou fumé) sont plus orientées vers le gris, vert et marron. Ces couleurs sont attribuées aux infrastructures temporaires et aux différentes essences végétales.

Le niveau 2 (corniche, quais et pinasses) présente des couleurs relativement froides : gris bleu, noir et marron. Ces couleurs proviennent des différentes pinasses et pirogues stationnées à l'intérieur de la corniche ; ces dernières sont peintes en couleurs variables (prédominance du bleu cependant). Les couleurs noir et marron découlent des pinasses ainsi que des tôles et des stands disposés sur le quai.

Le fleuve, lors de la saison des pluies, présente un aspect particulièrement sableux. A contrario, sa couleur est tournée vers le bleu foncé lors de la saison sèche.

De manière générale, outre certains éléments permanents (cas du bâti ocre), la configuration du port est en constante mutation rythmée par les variations hydrologiques. La quantité d'eau, la disposition et le nombre d'activités temporaires sur le quai, le nombre de pinasses sont autant de facteurs qui peuvent influencer le visage du port.

Les matériaux de construction utilisés au niveau de la façade nord - ouest du port sont en majorité du ciment et béton ; seul un bâtiment en banco fait l'exception à côté de la station service. La hauteur et taille des bâtiments sont relativement homogènes (environ 10 mètres). Les matériaux du niveau 2 (corniche et quais) sont principalement du bois, des tôles, des bâches et du plastique. Les pinasses et pirogues sont construites en bois et en métal.



Figure 116: Matériaux en dur pour le bâti, en tôles pour les échoppes, en bois et métal pour les pinasses, source : P. Dhelens, MAK Diallo, juillet 2008

De façon générale, le paysage du port de pêche est modelé selon des lignes horizontales. Cette structure horizontale découle de la forme des pinasses et pirogues (structure allongée), de celle des bâtiments rectangulaires faiblement élevés et de l'architecture carrée et rectangulaire des emplacements temporaires sur la corniche. Quelques lignes verticales subsistent dans le paysage mais en moindre mesure : les drapeaux des pinasses, les antennes et poteaux électriques, les essences végétales ainsi qu'un bâtiment à trois étages situé sur la façade nord - ouest du port de pêche.

L'alignement des façades des bâtiments ocre est respecté ; seule l'installation de commerces et de stands devant ces bâtiments modifie la perspective et le prolongement de la rue ; cependant au - delà d'un simple problème esthétique, cela génère d'importants problèmes de circulation.

E.2 Activités humaines et paysage naturel : deux ambiances du port de pêche qui s'entremêlent

Outre des particularités physiques, le port de pêche présente des ambiances atypiques et singulières. Ces ambiances ne peuvent pas être considérées comme des données palpables et universelles car elles témoignent du ressenti propre de chaque individu ayant parcouru et côtoyé le site. Cependant, sans l'affirmer de façon universelle, deux ambiances opposées se dégagent des lignes de lecture du paysage. Sachant qu'aux dires des spécialistes, les 45 premières secondes suffisent à se faire une idée d'un lieu ou d'une personne... quelles sont les impressions qui se dégagent du port de pêche ? Cette partie a associé les différents sentiments d'individus ayant une très bonne connaissance du port, d'individus de passage sur le port et en vacances au Mali et d'individus vivant à Mopti - Sévaré sans connaissance exacte du port de pêche.

Les deux ambiances qui s'opposent ont trait d'une part, aux activités humaines et d'autre part, au paysage naturel. Ainsi, la vie humaine semble être fourmillante, grouillante, animée et en constante activité. Le bruit incessant des véhicules, l'appel des chauffeurs de taxis et de taxis - bus, la vente à la criée des poissons frais et des produits divers sont des éléments témoignant de cette fourmilière. De plus, la densité d'individus sur le port de pêche atteint les 10.000 personnes circulantes les jours de foires et de marché ; les odeurs de poissons frais et de poisson transformé, les odeurs des eaux stagnantes, celles de eaux usées, la chaleur et l'air humide sont autant d'éléments révélateurs de la vie et de l'activité en général (voire de suractivité).

A l'opposé, les lignes horizontales du paysage urbain qui se reflètent à travers la faible hauteur des bâtiments, la présence des stalles et des stands horizontaux faits de bois et de tôles, la disposition des pinasses et des pirogues ; et les lignes calmes, reposantes, berçantes des cours d'eau du Bani et du Niger, tranchent de façon radicale avec la fourmilière et marée humaine.

Le site naturel présente un paysage ondulant et contemplatif qui apaise l'activité humaine. Ainsi, malgré des oppositions fortes, une certaine forme d'équilibre est établie entre ces deux environnements.

Du point de vue de la dimension statique, l'activité humaine dynamique et en perpétuel mouvement se confronte à l'immobilité et au calme apparent du paysage naturel. On est donc en présence d'un « jeu d'acteurs » entre la vie donnée par les activités et la sérénité apportée par le paysage.

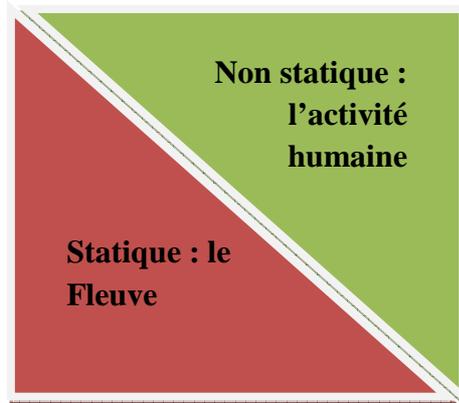


Figure 117 : Vue sur l'entrée du port de pêche de Mopti, calme apparent du fleuve, source : C. Savourey, juin 2008



Figure 118: Activités humaines sur les quais du port de pêche, proximité du Bar Bozo, source : C. Savourey, juin 2008

A l'inverse, les impressions peuvent être toutes autres : l'aspect grouillant, non figé et évolutif peut être ressenti pour le fleuve et ses variations hydrologiques, par ses couleurs changeantes en fonction des crues et des conditions météorologiques, par sa concentration sédimentaire et par ses couleurs. Tandis que l'aspect figé, statique et stratifié peut être ressenti par le bâti qui encercle le port de pêche.

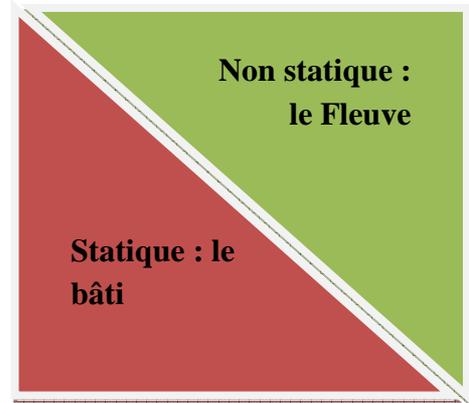


Figure 119: Ambiance relativement calme du port de pêche, source : C. Savourey, juin 2008

Plusieurs lectures du paysage peuvent donc être réalisées, propres à chacun des individus et dépendant de son vécu et de sa sensibilité.

Ainsi, le port de pêche de Mopti ne laisse pas indifférent ; ces ambiances spécifiques, d'une part liées à l'aspect portuaire et fluvial, et d'autre part, liées à l'organisation des villes africaines régionales, présentent des atouts forts en terme d'image et d'émotivité. La commune urbaine de Mopti doit donc être consciente de ces possibilités qu'il serait bon de maintenir et de valoriser. Ce constat ne doit pas faire oublier les « entraves » et les « points noirs » présentés précédemment dans l'état des lieux des usages, de la circulation et de l'assainissement ; les odeurs fortes, l'accumulation de déchets, l'harcèlement perpétuel des vendeurs ambulants sont autant d'éléments qui peuvent jouer en une défaveur du site.

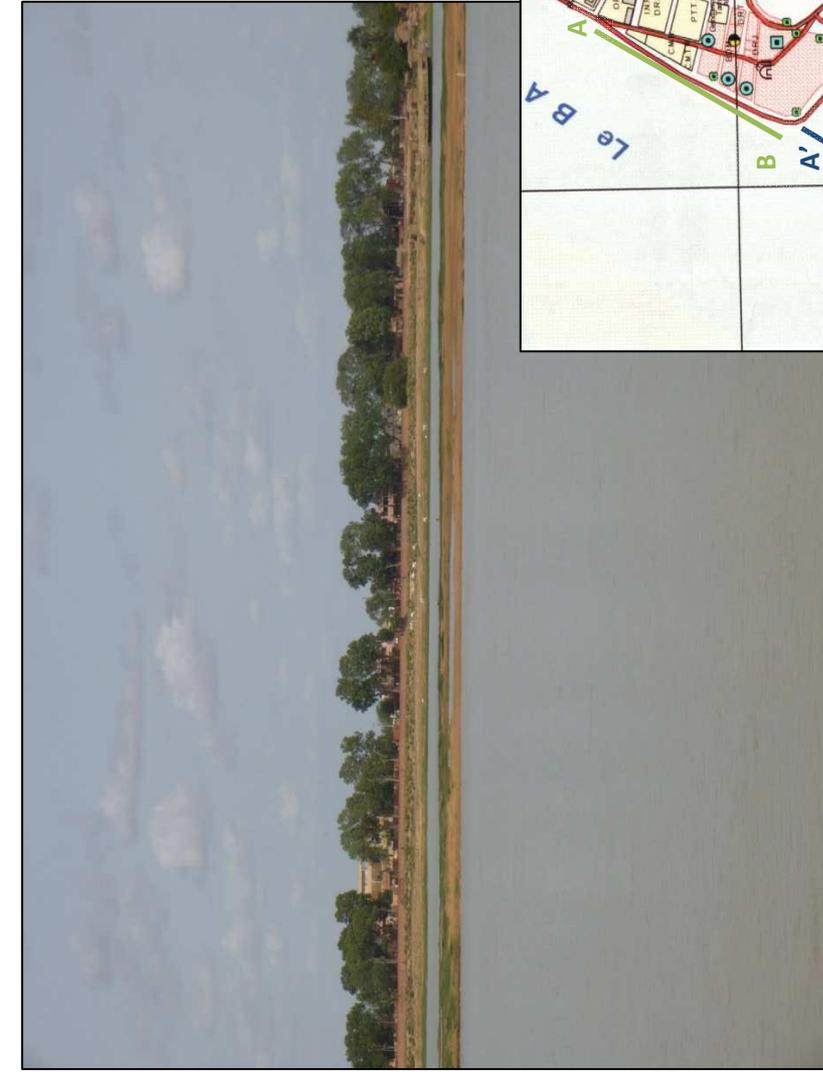


Figure 121: Profil AB : Nord - Sud, vue sur le quartier administratif, confluence apparente, source : P. Dhelens, MAK Diallo, juillet 2008

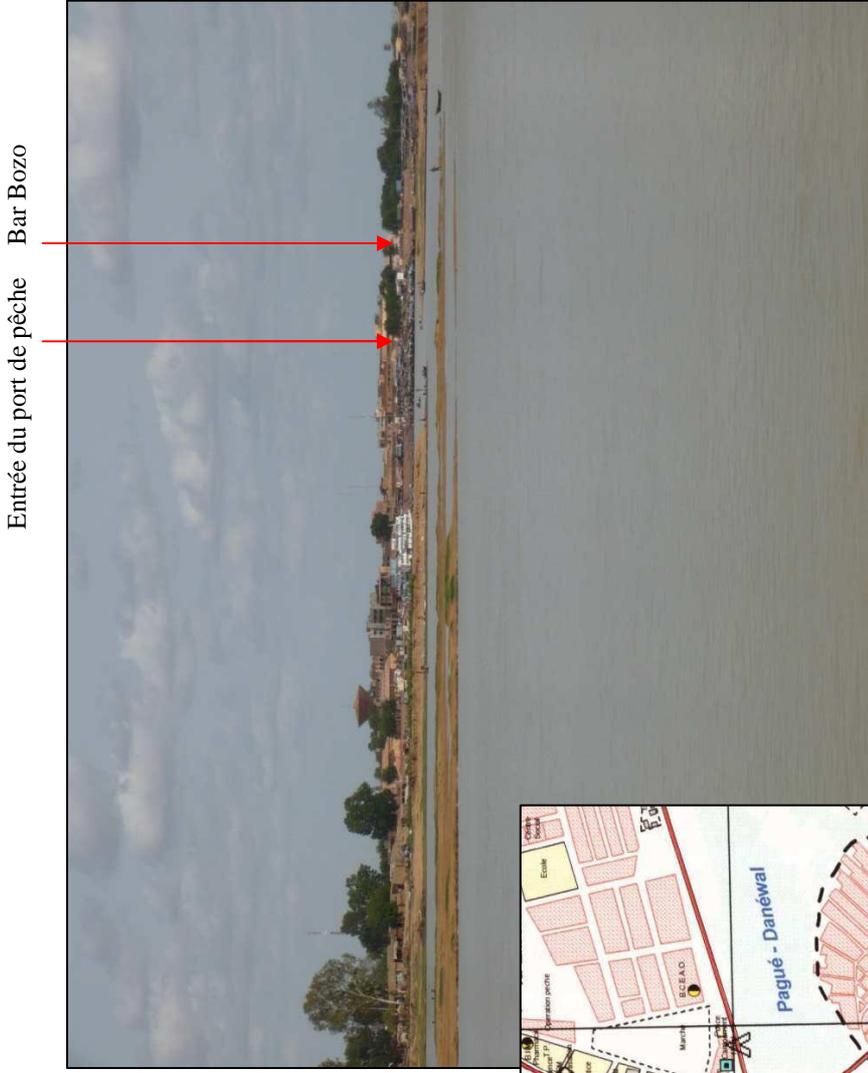
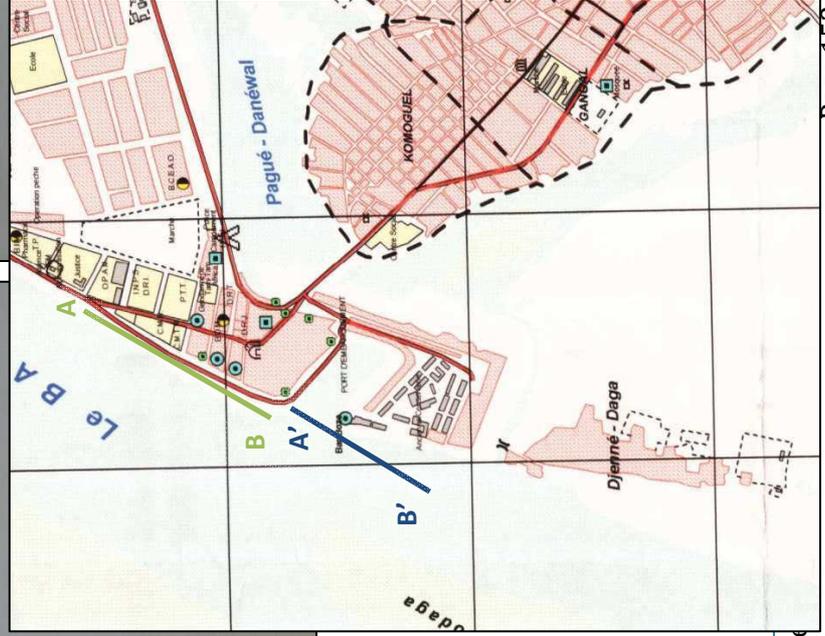


Figure 120 : Profil A'B' : Nord - Sud, vue sur l'entrée du port de pêche de Mopti, confluence apparente, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008



E.3. Vers une visualisation des deux fleuves : le Niger et la Loire ...



Figure 122 : Profil Est - Ouest du Niger (autre côté de la confluence), source : P. Dhelens, MAK Diallo, juillet 2008

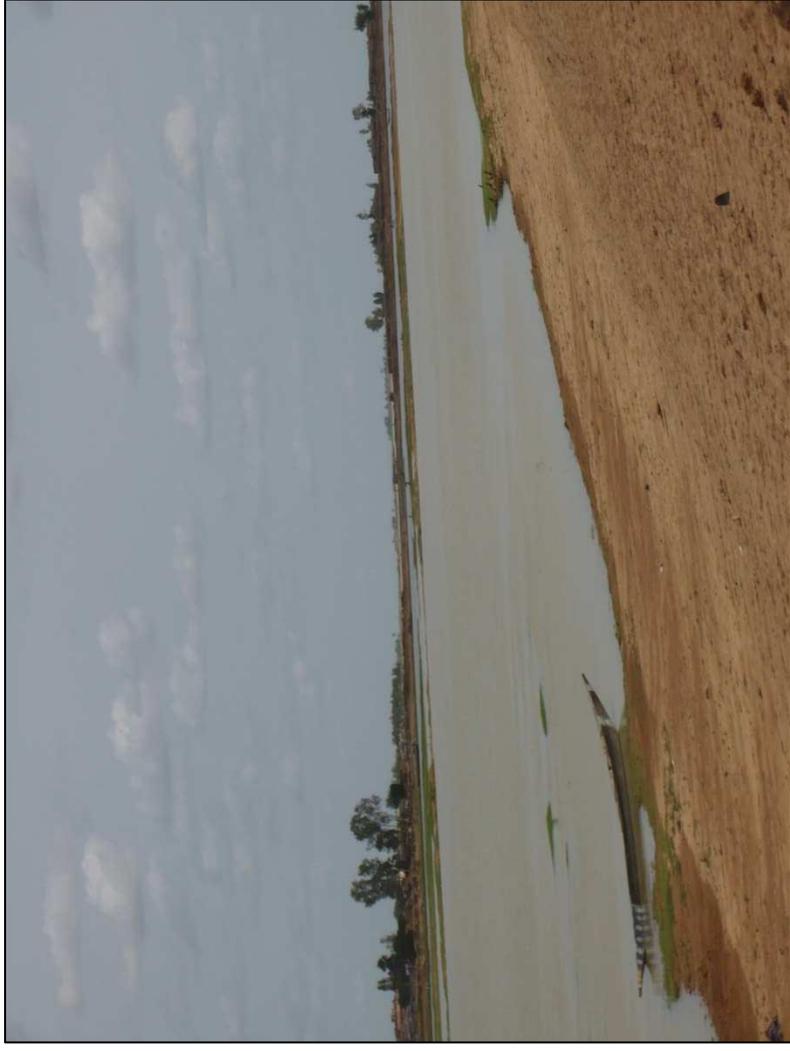


Figure 123 : Vue de l'autre côté du Niger sur les flots encore exondés, en face au loin le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, juillet 2008

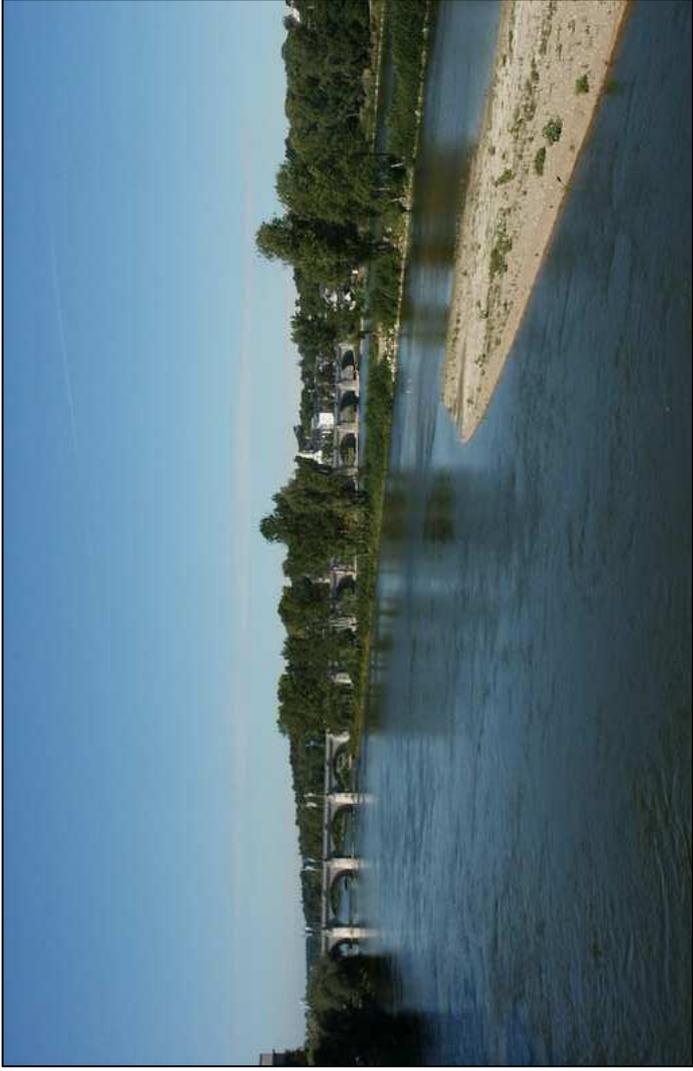


Figure 124 : Le fleuve La Loire, source : cstomaine.free.fr

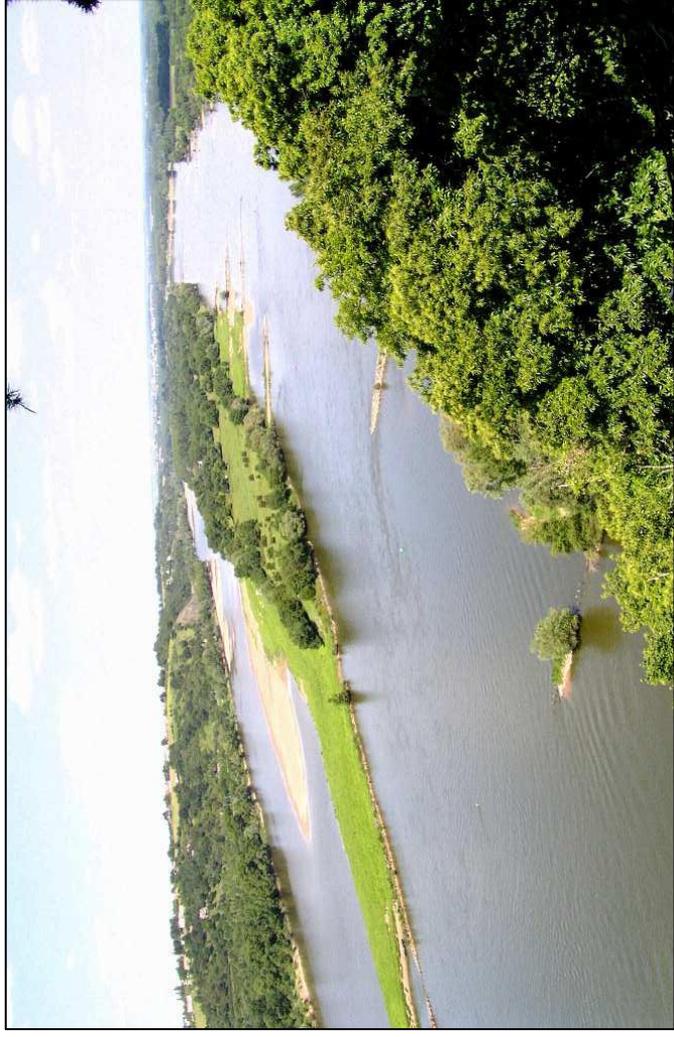


Figure 125: La Loire et ses îlots, fleuve sauvage, source: www.wwf.fr

F. Gestion et aspect financier

Compte tenu des contraintes temporelles liées au stage, cette partie n'a pas pu être traitée dans son intégralité et mérite amplement d'être approfondie; nous vous présentons ci - dessous les principaux éléments relatifs à sa compréhension.

F.1. Ensemble des acteurs intervenants sur le port de pêche

Au courant du stage, il a été nécessaire de recenser l'ensemble des intervenants sur le port de pêche. Nous avons mis en exergue des acteurs institutionnels et des acteurs économiques qui possèdent un rôle clairement défini dans le fonctionnement et la gestion du port de pêche. On distingue ainsi :

F.1.1 Les acteurs institutionnels

➤ La commune urbaine de Mopti

La mairie de Mopti est gestionnaire du port de pêche. Son transfert de compétences porte sur tous les aspects relatifs à la gestion, l'exploitation et l'entretien des installations, la perception des différentes taxes et droits. Le maire en est le responsable direct du point de vue légal. D'un point de vue délégué, les services techniques sont responsables de sa gestion au travers du directeur des services techniques et de l'administrateur du port (rattaché au service financier). Le personnel employé par la mairie et relatif au port de pêche est le suivant :

- 1 administrateur du port,
- 4 collecteurs chargés des magasins, boutiques, garages, stands, encombrements, hangars, stalles et taxe d'accostage,
- 3 collecteurs chargés des droits de marché,
- 4 manœuvres chargés de l'entretien du quotidien du port,
- 1 chargé de latrines.

➤ Le PAD PECHE

Le Projet d'Appui au Développement de la pêche (PAD PECHE) représente un bras étatique (notamment l'ancienne structure étatique : l'OPM). Il s'agit d'un projet qui vise à améliorer et optimiser les différentes infrastructures et équipements de la filière pêche sur les sites déjà existants et à promouvoir leur installation sur d'autres sites stratégiques. Un projet d'extension du port de pêche sur une superficie de 3,3 ha est mené sur le port de pêche ; ce projet a pour objectif d'améliorer les capacités de production halieutique, notamment au travers de l'optimisation des équipements : lutte contre les pertes liées au conditionnement du poisson, transport, stockage, etc. Un certain nombre d'infrastructures devrait être construit sur l'extension prévue. Le site de l'extension concerne la limite du quartier Djenne - Daga et l'arrière de l'actuel port de pêche au niveau des habitations spontanées.



Figure 126: Périmètre d'extension du port de pêche par le projet PAD Pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008

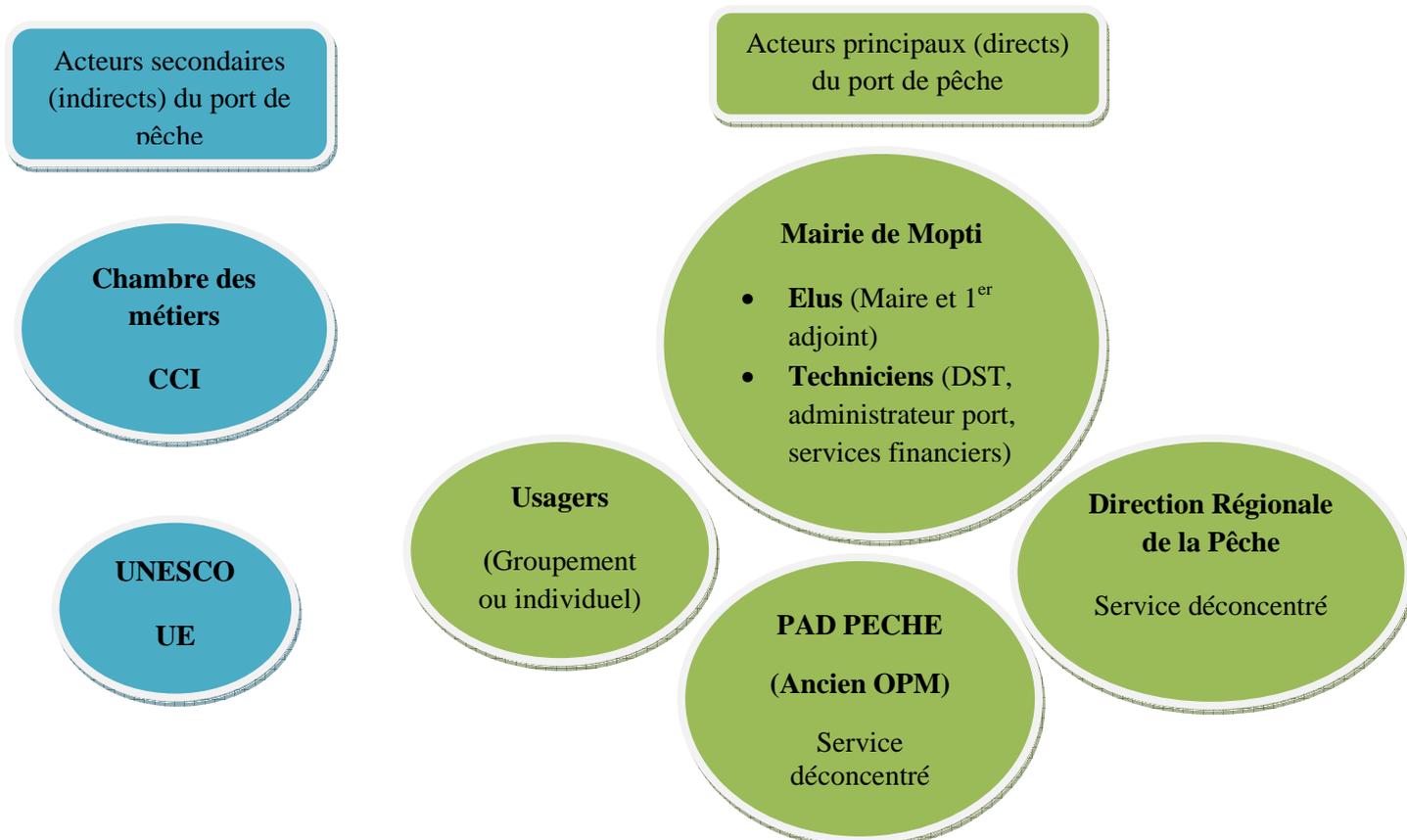
➤ La Direction régionale de la pêche

La Direction régionale de la pêche est la structure déconcentrée chargée de la filière pêche. Elle assure des missions de suivi - conseil, de collecte et d'analyse de données halieutiques et de la filière pêche.

F.1.2 Les acteurs économiques et usagers

D'autres acteurs économiques interviennent sur le port de façon plus secondaire : la Chambre de commerce et d'industrie, la chambre des métiers, etc. L'UNESCO et l'UE au travers ce programme « Water Facilities » sont aussi des acteurs à part entière ; ainsi que les usagers et les touristes.

Acteurs directs et indirects du port de pêche de Mopti



Les acteurs dits principaux ou intervenants directs sont les individus qui d'une part sont présents sur le port de pêche et d'autre part, possèdent des outils d'intervention qui leur permettent d'avoir des politiques d'actions efficaces : cas de la commune urbaine de Mopti et du PAD Pêche. Les acteurs secondaires sont des intervenants dont les actions sont plus ponctuelles, transversales et générales sur le port de pêche.

F.2. Quelles visions propres à chacun des acteurs ?

Chaque acteur du terrain possède une vision spécifique du port de pêche à long terme. La volonté des élus est de diversifier les activités annexes du port et de ne pas tendre vers un nouveau monopole de la filière pêche. Au vu des conditions socio - économiques et des dérèglements environnementaux, les élus sont conscients de la nécessité de diversifier les différentes sources de revenus du port de pêche et donc d'optimiser son fonctionnement. De plus, une part grandissante est accordée au tourisme et à ses possibles et favorables répercussions. Le projet de réhabilitation des berges (cf. partie 3) entre dans cette optique ; il vise à reconstruire, assainir et réaménager les berges du site. Une partie des usagers installés le long de la digue devrait à terme être délocalisée ; seuls les vendeurs de sel GEMME seraient maintenus à cause de la renommée de leur activité.

La vision prônée par le PAD PECHE est quelque peu différente. Ce projet vise à implanter de nouvelles infrastructures liées à la filière halieutique - pêche sur le port de Mopti. Cette vision ne tend pas vers un nouveau monopole de la filière pêche mais vers une optimisation de la filière existante : en effet, l'ensemble des infrastructures devrait permettre une réduction du taux de perte des quantités pêchées, notamment par l'installation d'une nouvelle chaîne du froid. Il semble que les considérations économiques et environnementales soient prises en compte : au vu des ressources halieutiques qui diminuent ; il devient d'autant plus nécessaire de minimiser les pertes. Cependant, la cohérence, la clarté et la lisibilité générale du projet PAD Pêche reste à établir : l'installation d'un nouvel embarcadère est prévu à Konna ... Quels seront dès lors les conséquences de l'établissement d'un nouvel point de pêche - transformation - vente à proximité du port de pêche de Mopti sur ce dernier ?

La vision développée par la Direction régionale de la pêche est la suivante ; il semble bien qu'une diversité des activités soit préconisée ainsi qu'une meilleure gestion du port de pêche.

F.3. Vers une meilleure gestion du port de pêche ?

La gestion du port de pêche paraît être un élément au cœur des débats. L'historique du port a présenté une évolution mouvementée de sa gestion : gestion en régie, gestion étatique en délégation puis de nouveau gestion en régie. Il semble que ces différentes gestions aient été plus ou moins concluantes ; chacune présentant des avantages et des inconvénients.

Actuellement la gestion en régie connaît un certain nombre de difficultés : les taxes communales ne semblent pas être optimisées, la spéculation immobilière est de mise, les conflits d'intérêt entre les différents acteurs entravent un bon fonctionnement, les pressions électorales se font également ressentir, etc.

Alors que les recettes tirées du port de pêche constituent les recettes majeures de la ville ; ces dernières ne sont pas entièrement optimisées ; les taux de recouvrement et les montants des loyers des infrastructures sont faibles. Une forte spéculation immobilière s'exerce sur le port : en effet, compte tenu de la faible offre de magasins et de l'importance de la demande, les commerçants se rabattent sur des magasins déjà loués (forme de sous - location mise en place). Sur le port de pêche, certains locataires de magasins de céréales peuvent sous - louer à jusqu'à 20 commerçants.

Concernant les flux monétaires générés sur le port de pêche ; deux circuits monétaires sont présents : un circuit interne et un circuit externe. Il semble qu'une part importante de monnaie liquide circule exclusivement en interne, agrémenté par les circuits d'échanges des différentes filières. Ainsi l'argent circule de « mains en mains » mais reste en interne sur le port de pêche : l'argent récolté par le pêcheur, au préalable payé par les commerçants de poisson, est dépensé par la suite chez les céréaliers, qui eux même iront s'acquitter chez les gargotières, qui iront s'approvisionner en condiments chez les vendeuses ; ces dernières achetant des friperies ou du poisson transformé ; ces commerçants de poisson payant de nouveau les pêcheurs ; la boucle est bouclée. Maintes cas de circuit en interne peuvent être imaginés et sont possibles.

L'argent circulant en externe est la conséquence des échanges avec la population locale, les étrangers et les touristes. Ce circuit est le reflet des échanges commerciaux avec les autres villes nationales (Bamako, Ségou, Sikasso) mais aussi avec les autres pays (Côte d'Ivoire, Ghana, etc.).

3ème Partie

Pistes de réflexion et propositions d'aménagement



Avertissement

Les ajouts du stage de 2009 ont été mis en relief dans les deux parties précédentes. Ces éléments étaient des approfondissements de la première observation de Mademoiselle Delhens et Monsieur Diallo. L'étude réalisée en 2008 d'état des lieux est la base de ce second stage, les thématiques des propositions sont donc issues du plan de cette dernière.

C'est pourquoi de nombreux éléments ont été conservés et nous les avons mis en évidence par une police en italique et un encadrement entre guillemet.

Introduction

« Les pistes de réflexions et les propositions d'aménagement proposées dans cette troisième partie tenteront de répondre aux attentes exprimées par les usagers et aux problèmes rencontrés.

Rappelons suite à la réalisation de l'état des lieux transversal, les principaux défis à relever pour le port de pêche :

- quelle vision globale et commune pour le port de pêche ?
- quelle place accordée aux activités annexes ?
- quel poids accordé au tourisme ?
- vers quelle gestion efficiente du port de pêche ?
- quelle insertion du port dans son contexte régional ?

Deux types de propositions peuvent être formulés au vu de ces problématiques :

- Des **aménagements à court terme** qui permettent d'améliorer l'existant,
- Un **plan d'aménagement** qui se conçoit sur le long terme ayant trait à la fonctionnalité, réhabilitation et rénovation complète du port. »

L'objectif va donc être de proposer des actions détaillées à très court-terme puis des pistes de réflexions sous forme de scénarios en vue d'un aménagement plus fonctionnel du port. Plus les propositions sont applicables rapidement, plus le détail des solutions a été travaillé.

Les deux thématiques prioritaires à développer sur le port de pêche sont :

- **l'assainissement**,

En effet, **l'assainissement** du port devient un enjeu de taille ; tandis que l'organisation interne du port semble opérationnelle, l'assainissement reste un problème majeur. Cet aspect est relevé par la plupart des usagers. L'écoulement des eaux usées est très perturbé ; les dépôts des déchets sont pour la plupart anarchiques et sont nombreux sur le port de pêche. La situation devient encore plus problématique lors de la saison sèche, lors de la saison des pluies, les déchets sont récupérés par les eaux du fleuve.

- **la circulation**

La **circulation** apparaît comme le deuxième défi à relever sur le port. Cette situation est due aux répercussions de l'emplacement des antiquaires sur les espaces attribués au stationnement des transporteurs routiers. Ces derniers sans réelle place attribuée sont donc obligés de stationner de façon illicite sur l'ensemble du port. »

Par la suite au-delà de la réflexion à court terme pour améliorer l'existant, un parti pris politique doit être fait pour décider de l'avenir du port. L'augmentation de l'occupation du sol rend le fonctionnement du port problématique, le choix de la promotion de certaines activités face à d'autres doit être fait. Par la proposition de différents scénarios argumentés, cette étude se place en position d'outil d'aide à la décision.

Par la suite, des réflexions à plus long terme sont proposées pour trouver des solutions au manque d'espace débouchant sur un questionnement à soulever sur la pratique du remblai à Mopti.

1. Evolution du port et de ses activités

1.1. Le port de pêche et ses projets de développement

« Le port de pêche fait l'objet de deux projets de développement de grande envergure dont nous avons présenté quelques lignes dans le paragraphe précédent : le projet de réhabilitation des berges et le projet d'extension du PAD Pêche. Les futures propositions d'aménagement doivent répondre aux besoins énoncés dans l'état des lieux général mais aussi prendre en compte les projets environnants. »

1.1.1. Le projet de réhabilitation des berges

1.1.1.1. Localisation des travaux

« Le projet de réhabilitation des berges a pour objectif de rénover et de réhabiliter les zones les plus dégradées des berges afin de proposer un visage neuf à la façade du port. Il vise de la même façon à délocaliser la population et les activités informelles installées sur ces berges. Le territoire réhabilité s'étend des quais de la COMANAV jusqu'au carrefour central de l'ex-station service Jean Biant (angle droit de la corniche). »



Figure 127 : Projet de réhabilitation des berges : secteur 3 et 2.3

Source : Meynet C., PDSU 2007, Daniel Roussel, Mission Val de Loire, mai 2008

1.1.1.2. Nouvelle localisation des activités

« A terme, seule une partie des usagers actuels serait maintenue à leur emplacement : les vendeurs de sel Gemme. Ces vendeurs (commerce issu de Tombouctou) présentent un statut particulier ; reconnus dans la majorité des guides touristiques ; ils constituent un élément repère du port de pêche. Notons que les clients attirés sont principalement constitués par des Burkinabais et des Ghanéens ; les touristes sont présents en moindre proportion. »

Les autres usagers aux activités informelles (vendeurs de bois, de friperie, de Calebasse, etc.) seraient contraints d'être déplacés vers les marchés communaux aux alentours. La difficulté inhérente à ces délocalisations est de réussir à trouver un environnement à ses populations aussi commercial et attractif que celui du port de pêche.

Notons qu'outre ces activités informelles installées sur les quais, des questionnements émanent concernant le statut et la situation des pinasses et des pirogues amarrées aux quais. En effet, ces individus seront-ils encore autorisés à s'installer le long des quais et à y vivre ou alors ces places deviendront-elles exclusivement des places de transit et de stationnement ? Il semble nécessaire de prendre en considération cette population qui transite de façon temporaire sur les berges : cette dernière ne serait plus en mesure de s'installer et de décharger sur les berges.

Une proposition des techniciens viserait à faire de ces zones n'ont plus des espaces de vie mais de simples zones de stationnement ; les populations désirant passer la nuit à Mopti seraient contraintes de trouver un logeur en ville (utilisation de gardiens pour les pinasses). »

1.1.1.3. Avancement des travaux et accueil du projet par les usagers



Figure 128: Partie des quais choisis avant réhabilitation, source : C.Savourey, juin 2008





Figure 129 : Les berges réhabilitées ou en cours de réhabilitation
Source : GAYME S., KONATE D., 2009

Les travaux ont commencé dans les temps et ont fait rapidement l'objet d'un suivi hebdomadaire. La rencontre avec les usagers a permis l'obtention de plusieurs informations. Par exemple, il est nécessaire d'implanter des anneaux d'amarrage régulièrement au long des berges pour répondre aux besoins des usagers et éviter une dégradation future des berges.



Figure 130 : exemple d'anneau d'amarrage évitant la dégradation des berges par les ancrés

Source : GAYME S., KONATE D., 2009

L'espace est très appréciée, considérée tout d'abord comme un atout réservé essentiellement aux touristes, elle est aujourd'hui fréquentée par une gamme plus variée d'usagers. L'aspect physique des berges est en effet très largement amélioré et il n'est pas rare de voir quelques personnes occidentales comme maliennes profiter du coucher du soleil. Le projet est très apprécié et approuvé par la population, toutefois de nombreux questionnements sont soulevés.

Les usagers éloignés se demandent s'ils pourront à nouveau installer leur étalage le long de l'axe routier et de l'arrivée des pirogues. En opposition, les commerçants du centre discordent entre ceux qui apprécierait que leurs concurrents informels soient éloignés de l'arrivée de la clientèle, et ceux qui ont tout intérêt à maintenir leurs revendeurs sur les quais.

L'ensemble des usagers exprime une importante inquiétude vis-à-vis de l'entretien et de la gestion future de ces zones de berges. Il faut en effet anticiper et profiter de la rénovation pour ne pas retomber dans les mêmes problèmes de dégradation.

1.1.1.4. Proposition de gestion en zone exemplaire

La difficulté majeure pour faire évoluer le port de Mopti, est la pression sociale des habitants sur les décideurs. La population a un manque de confiance dans un changement possible. Cette zone pilote possède l'avantage que, depuis les chantiers, les activités n'y sont plus implantées et les berges ont été nettoyées.

Malgré ce nettoyage, il est fréquent d'observer le dépôt d'ordures dans l'eau et l'installation d'activités en tout genre sur les berges réhabilitées, ce même en présence des constructeurs mais aussi des employés de la mairie et de la direction régionale de l'assainissement.

Dans l'ensemble de la ville de Mopti et plus particulièrement sur le port, un grand travail de médiation sur l'amélioration des pratiques liées aux déchets est nécessaire. La mairie a proposé d'installer dix poubelles dans cette zone, soit une poubelle tout les 20 mètres. Cet équipement serait accompagné de la surveillance de deux gardiens chargés d'empêcher de rejeter dans le fleuve et de rediriger les déchets vers les poubelles.

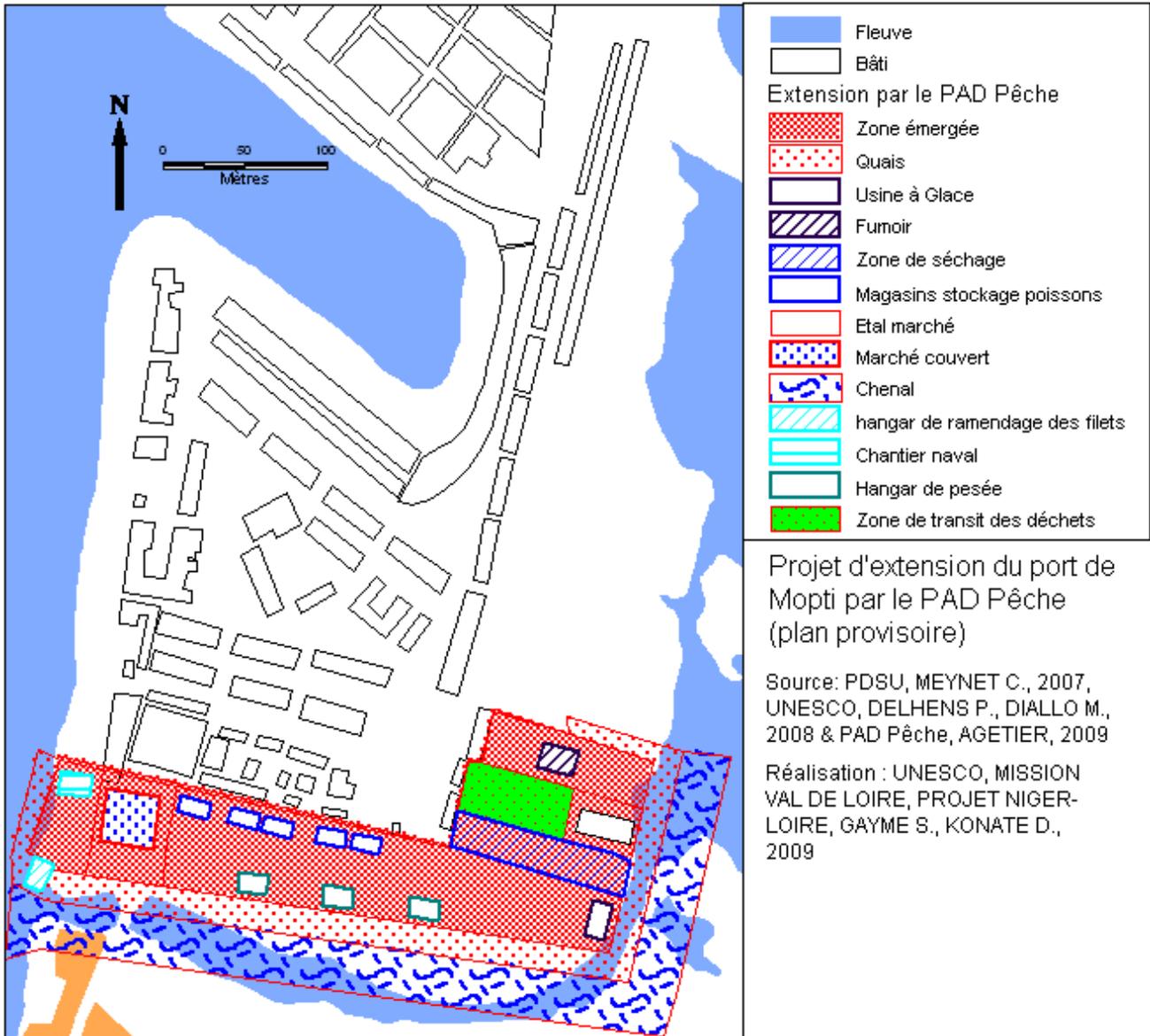
Dans un premier temps, ce travail permettra seulement le maintien des quais dans leur état. Accompagné d'un programme de communication, et en étendant le travail des surveillants au reste des berges, la zone réhabilitée pourrait se transformer en zone exemple pour le reste du port.

Ce projet a pour objectif de changer dans son ensemble l'image du port, le deuxième projet va agir partiellement sur le problème majeur du port à savoir le manque d'espace. Au travers de financements réservés à l'activité pêche, le PAD Pêche construit une extension de 40 % du port. Cette extension a pour vocation d'être utilisée par des activités liées à la pêche, mais cet objectif va être discuté par la suite.

1.1.2. Le projet d'extension du port existant (PAD PECHE)

1.1.2.1. Localisation et équipements prévus

Le projet d'extension du port dirigé par le PAD (Projet d'Appui et de Développement) Pêche a pour objectif la réalisation d'équipements en vue d'améliorer les conditions des activités liées à la pêche. Le but premier est d'améliorer la conservation et les quantités de poissons commercialisables.



Plusieurs équipements sont donc prévus,

- « une rampe d'accès à partir du lit mineur du fleuve Bani,
- Une esplanade de 3,06 hectares sur laquelle seront réalisées :
 - des travaux de terrassement et de revêtement sur 2,1025 ha,
 - un assainissement poussé,
 - l'abduction d'eau à partir du réseau EDM de Mopti,
 - une électrification du domaine avec deux groupes électrogènes de 100 kva chacun,
 - une clôture du domaine,
 - un bâtiment administratif,
 - un marché de poissons frais,
 - un hangar de ramendage de filets,
 - deux chambres froides de 100 m³ chacune,
 - une fabrique de glace de 100 tonnes /jour,
 - une aire de traitement, de conditionnement et de transformation de 0,5 ha,
 - cinq magasins de stockage,
 - un fumoir ».
- Une passerelle piétonne et motocycliste pour relier la ville et le port au village voisin Djené Daga,
- La réhabilitation des bureaux annexes du PAD Pêche en infirmerie,
- La réhabilitation et l'extension d'un étage des bureaux principaux.

« Précisons que ces nouvelles installations ne remplaceront ni ne seront des délocalisations des anciennes infrastructures ; l'ensemble des installations existantes du port de pêche restera tel quel. Des équipements et infrastructures supplémentaires seront apportés. »

1.1.2.2. Avancement des travaux et rapport à la population

Les travaux censés commencer le 1er juin pour une période de 11 mois, ont commencé avec plus de sept semaines de retard et ce en plein début de la saison des pluies.

La zone d'extension est en effet prévue sur une zone d'habitation informelle construite en banco (terre séchée). Dans l'ensemble, les habitants avaient été indemnisés et prévenus mais aucune proposition de relocalisation n'avait été faite. Deux familles possédaient des titres de propriété et se sont donc opposées au projet.



Figure 131 : installation précaire des activités à l'emplacement de la zone future d'extension

Source : Mission Val de Loire, UNESCO, GAYME S., KONATE D. 2009; DELHENS P., DIALLO M. 2008

De même, une médiation a dû être effectuée auprès des antiquaires, qui ont été installés provisoirement par la mairie sur l'ancien parking depuis 2005. Les camions devaient traverser cette zone pour accéder à la zone de chantier et déblayer les remblais à base de déchets. Les antiquaires ont donc dû laisser le passage libre aux remorques. Ils ont alors accentué leur pression et obtenus le droit de remodeler des emplacements au nouveau marché Hidji Traoré.

Les travaux auront probablement du retard, mais les usagers faisant blocage ayant vu leurs réclamations partiellement satisfaites, le projet devrait être mené à terme.

Plusieurs enseignements sont à tirer de ce projet. En cas de future extension, il est nécessaire de la planifier suffisamment à l'avance pour éviter l'installation d'habitations spontanées. La non-réglementation du remblai sauvage, au-delà d'être polluante, coûte cher à la collectivité puisqu'il faut déblayer avant de remblayer.

1.1.2.3. Pertinence et future utilisation des infrastructures

« Une des questions sous-jacente à ce projet est d'une part, la pertinence des infrastructures installées, en légère opposition aux volontés politiques locales et d'autre part ; la pertinence de leur localisation sur le port de pêche. En effet ; il serait peut-être intéressant de concentrer l'ensemble des infrastructures liées à la pêche sur un même secteur du port ou zone géographique relativement proche. Concernant le nombre de nouveaux magasins envisagés, il semble que les quantités estimées soient relativement faibles au vu des réclamations des usagers.

De plus, au vu de l'avancée des réflexions individuelles de chacun des acteurs ; il semble urgent et nécessaire que l'ensemble des acteurs impliqués et agissant sur le port de pêche

(structure étatique du PAD Pêche, Direction régionale de la pêche, Mairie de Mopti, etc.) se concertent et se mobilisent afin de mener de front un projet global, cohérent et pertinent pour le port de pêche. En effet, comme vu précédemment, les attentes de chacun des acteurs : commune urbaine de Mopti et PAD Pêche sont quelque peu différentes. Le premier acteur préconise une diversité des activités sur le port de pêche tandis que le projet PAD PECHE apporte une nouvelle prédominance des activités de la filière pêche. »

Les équipements prévus sont des équipements réservés aux activités liées à la pêche et sont des équipements plus efficaces que ceux existants. La vocation de cette zone pour la réception, la transformation et la commercialisation du poisson semble particulièrement adaptée.

Le fumoir, l'usine à glace et les hangars de pesée prévus paraissent difficilement être utilisables pour une autre activité. Par conséquent, la réflexion porte plus sur une utilité ou désuétude du reste des équipements déjà sur le port.

- **L'usine à glace** fait l'objet d'une très forte demande essentiellement de la part des commerçantes de poissons frais et de quelques camions. La nouvelle usine semble adaptée en complément de l'ancienne, une délégation de gestion doit cependant être prévue. L'actuel gestionnaire semble intéressé pour prendre en gestion une deuxième usine. Toutefois l'appel d'offre doit être effectué particulièrement avec soin puisque le monopole semble très installé sur l'actuelle usine.
- Les **hangars de pesée** sont utiles pour une meilleure maîtrise de la quantité de poisson transitant par Mopti et du prélèvement de la taxe sanitaire. Leur gestion et fonctionnement doivent toutefois être prévus. La structure prenant la suite du service conditionnement du PAD Pêche semble la plus adaptée pour exercer cette fonction.
- Les **fumoirs** sont eux plus polémiques, l'essentiel des pêcheurs préfère fumer leur poisson dans des fours traditionnels. Ils cherchent ainsi à mieux conserver le poisson sur le trajet de la zone de pêche au lieu de vente. De plus, ils préfèrent profiter du coût moins élevé des combustibles.

De manière générale, les pratiques traditionnelles s'opposent à l'ensemble des projets d'équipements de transformation du poisson. Le but (justifié) de ces nouveaux équipements est de diminuer le taux de perte mais aussi d'améliorer les conditions d'hygiène et de désinfection du poisson. Toutefois aujourd'hui le hangar mitoyen au fumoir prévu pour la désinfection, est devenu une zone de stockage du PAD Pêche. De même après l'observation répétée du fumoir à différents moments de la journée, ce dernier paraît particulièrement sous-utilisé.

Pour sa part, la commercialisation du poisson se fait au travers des magasins de stockage et du hangar à poissons frais. Chacune de ces activités estime être en manque d'espace notamment par la présence d'autres activités voisines.

- La création de nouveaux **magasins de stockage** répond à une forte demande. Les magasins individuels de poissons fumés peuvent aujourd'hui être sous-loués à une

dizaine de vendeurs de poissons transformés. Ces derniers étalent leur marchandise tous les jours sur la devanture des magasins et encombrent les voiries. Même si l'ensemble des activités sont en manque d'espace, la relocalisation de cette activité sur l'extension paraît en effet prioritaire.

- Dans l'extension, sont prévus 900 m² de magasin,
 - Il existe 1100 m² de stockage sous bâche sur le port (moins de volume qu'en magasin),
 - Les magasins sont donc essentiels et permettront en concentrant les stocks de loger tous les vendeurs. Toutefois, leur quantité est sous-évaluée et ne permettra pas le désengorgement des rues occupées par les étalages de poisson transformé. Dès maintenant, il est important de recenser les commerçants qui n'ont pas de magasins et ainsi éviter les problèmes de délocalisation.
- L'actuel **hangar à poissons frais** est sous-dimensionné, mais essentiellement parce que cette activité partage son espace avec d'autres. Il est toutefois apparu qu'il était difficile de séparer l'activité de vente des condiments de la vente du poisson. Ces deux ingrédients sont nécessaires à la cuisine des sauces accompagnant le riz. Ainsi, on obtient pour les calculs de surface :
 - Dans l'extension, 1100 m² de hangar sont prévus dans 3000 m² réservés à la zone de marché,
 - L'hangar actuel couvre 400 m² de surface mesurée, or les vendeurs de poissons frais ont besoin de 650 m² et les vendeuses de condiments de 1450 m²,
 - Le hangar répond à une demande si l'on additionne vendeuses de condiments et de poissons. Ces propositions sont peut-être même insuffisantes. Pour répondre au mieux aux besoins, il faudra prévoir 1000 m² de kiosques complémentaires. Ces logements permettant le stock sont particulièrement appréciés des vendeuses de condiments et pourraient être implantés sur la surface prévue pour le marché.
 - Il faut toutefois anticiper la circulation sur des zones de trafic dense potentielles. Il convient d'éviter d'installer des étalages sur les zones de marché, ou sur les axes reliant celle-ci à l'usine à glace, à l'entrée du port ou à Djené Daga.
 - **Les zones de ramendage des filets et de chantiers navals** répondent à une demande. Toutefois dans le cas des chantiers navals, les 276 m² de hangar et les 1876 m² de surface émergée complémentaire semblent largement insuffisants en vue des 3900 m² de chantiers recensés dans la proximité directe du port. Il semble pertinent que cette zone soit attribuée au groupe délocalisé pendant les travaux. Les 300 m² restants pourraient eux être dévolus au groupe se trouvant dans les déchets à l'est du port. Ces constructeurs occupaient une surface de 1700 m² et étaient représentés par la personne de M. Abdoulaye Konta.
 - **Une zone de transit des déchets** a été prévue en retrait et proche des voiries. Elle sera particulièrement utile pour accumuler les déchets ramassés dans les poubelles. Les détritiques seront alors acheminés par camions vers la décharge de Sévaré.

Dans l'ensemble, les équipements prévus seront utiles, toutefois le choix de privilégier l'activité pêche sur le port de Mopti doit dépendre davantage des élus locaux. Le mode de gestion et le choix de la localisation des activités laissent une marge de manœuvre à la municipalité à ce sujet. Au-delà d'un complément, il est en fait possible de concentrer l'ensemble de l'activité pêche sur l'extension. Une part de ce nouvel espace peut aussi être conservée pour d'autres activités.

1.1.2.4. Nouvelle gestion de la zone d'extension

Fin août 2009, au cours de la réunion de restitution du Projet Niger Loire, l'équipe du PAD Pêche a clairement affiché sa volonté de **restituer seulement sous conditions le domaine à la mairie**. Une convention doit selon eux clarifier les objectifs de sa gestion future.

La position de cet acteur est de considérer que les problèmes du port sont inhérents à une mauvaise gestion de la mairie. Le PAD Pêche ne considère pas les difficultés liées au manque de moyens face à la forte augmentation de la population. Après la décentralisation, cette structure est issue de la transformation de l'ancien organisme gestionnaire du port. Il souhaiterait que la délégation de gestion se fasse dans le cadre des conventions initiales de « priorité à la filière pêche ». Leur positionnement serait donc d'évacuer les différentes activités informelles du port, et de donner le port en délégation de gestion à une entreprise plus rigoureuse selon eux.

La zone d'extension et ses équipements sont dans la continuité du fonctionnement du reste du port. Il paraît difficile de séparer la gestion de ces zones différentes, de la même manière que pour un bon fonctionnement de l'équipement, il faut **intégrer l'extension au reste du tissu du port et ne pas la clôturer**. Une délégation de gestion est envisageable mais à l'échelle du port et non pas de la simple extension. Celle-ci doit être discutée à l'échelle du projet de territoire et non des obligations d'une politique sectorielle étatique. Cette proposition sera discutée dans les propositions à court-terme.

L'étude 2008 a clarifié le positionnement du PAD Pêche :

« Le projet PAD Pêche est un projet d'origine étatique qui vise à promouvoir et à optimiser la filière pêche sur un certain nombre de sites le long du fleuve Niger. Ainsi comme vu précédemment, le site du port de pêche est concerné par l'installation de nouvelles infrastructures et aménagements. Cependant, une question de cohérence et de lisibilité de ce projet se pose. En effet, un ensemble de sites tels que Konna, (situé à environ 50 km de la ville de Mopti), est voué à recevoir le même type d'installations et d'infrastructures en vue de concevoir un port de pêche qui n'existe pas actuellement. Les conséquences de ce projet dans sa globalité doivent être estimées. Qu'en sera-t-il des conséquences du projet de Konna sur l'activité halieutique du port de pêche de Mopti ? Les échanges commerciaux de poissons transformés et de poisson frais sur le port de pêche subiront-ils une nette diminution ? Il semble nécessaire d'approfondir la question et de savoir si ces projets sont voués à terme, à être concurrentiels ou complémentaires. »

1.2. Evolution des différentes filières du port de Mopti

1.2.1. Positionnement du port de Mopti dans les échanges régionaux

Le port de Mopti est considéré par la plupart comme le **plus grand port fluvial du Niger**, il se situe à l'intérieur du Delta intérieur du Niger. Cette zone de faible dénivellation connaît de grandes fluctuations de ses zones inondées. Le mode de vie et la **productivité agricole et halieutique** sont par conséquent adaptés, à ce milieu changeant (souvent nomade).

Les différentes ethnies possèdent leur production spécifique, dépendante des saisons, ils doivent par conséquent échanger leurs produits. Dans ce cadre, la ville de Mopti a été aménagée par les colons puis construite sur remblais au confluent du fleuve Niger et de son affluent le Bani. Le port est donc la **plateforme d'échange de tous ces produits**. Les chutes d'activité économique lors des grandes sécheresses montrent une dépendance forte de la ville aux productions primaires.

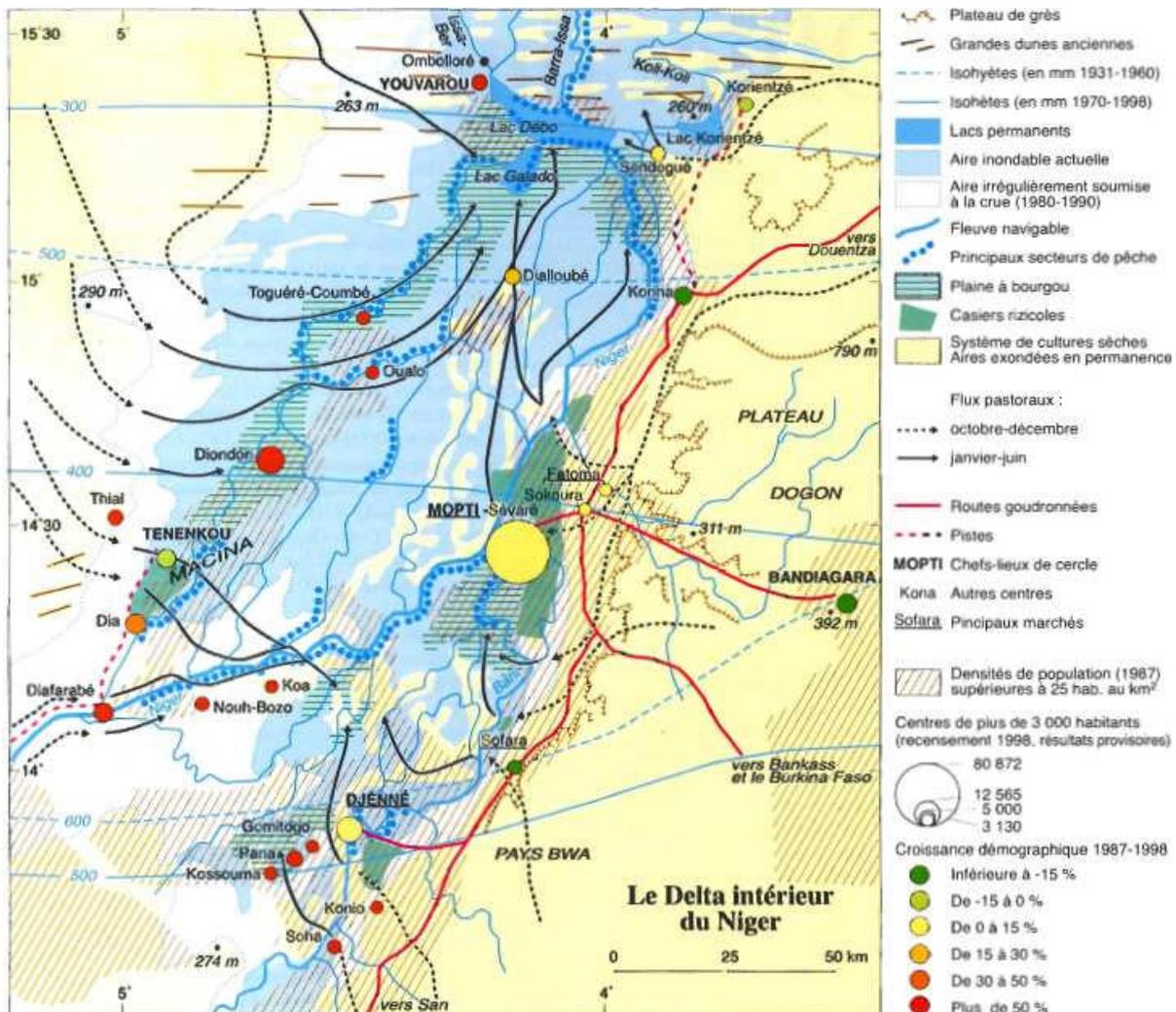


Figure 132 : Mopti, centre économique de sa région

Source : ARNAUD J.-C., Les atlas de l'Afrique, atlas du Mali, 2001

La ville de Mopti constitue avant tout un **carrefour entre les grandes routes et les voies fluviales**. Elle est particulièrement reconnue pour sa production de poissons d'eau douce. Les camions viennent **se charger en poissons** et autres produits de toutes les régions et pays avoisinants (Avant tout Bamako, et Ouagadougou pour le Burkina-Faso). Mopti et son port sont clairement le **cœur économique de la région**. Mêmes, les céréales et oignons produits au pays Dogon transitent par Mopti pour être stockés et revendus dans les périodes de pénuries.

Toutefois l'évolution de l'activité économique de la ville, notamment de la filière pêche, est questionnable pour différents points :

La **diminution avérée de la production halieutique** dans le delta intérieur du Niger passant de 131 000 à 64 000 tonnes de 1995 à 2005 suite aux modifications climatiques, à l'installation de barrages en amont, au creusement des chenaux et à la surexploitation liée à l'utilisation de nouvelles techniques⁴.

Suite, aux mesures prises de réglementation, la production est remontée à 77 000 tonnes en 2008. Les actions de réglementation associées aux projets du PAD Pêche (Projet d'appui au développement de la pêche) sont en faveur d'une meilleure conservation des poissons. De plus, la protection des zones de reproduction semble être à l'origine d'une **augmentation des productions des dernières années**. Cette augmentation de la productivité semble en cours et bien lancée pour les années à venir, avec les nombreux aménagements conçus par le PAD Pêche.

Toutefois, en vue de l'amélioration de l'accès à l'eau pour les hommes et les cultures, des **barrages** sont construits en amont et en aval. Ils se révèlent être une source possible de **diminution** de l'amplitude de l'inondation et donc **de la quantité pêchée**.

⁴ Note circulaire 0260 / GRM-CAB du gouverneur de la région de Mopti, 29/11/07

1.2.2. Les projets PAD Pêche et leur influence sur la filière pêche à Mopti

Mopti est actuellement l'**unique débarcadère** comportant les équipements pour fumer ou conserver le poisson dans la glace. Le Projet d'Appui et de Développement de la Pêche est actuellement en train de construire des débarcadères équipés sur les communes de Diafarabé et de **Kona**. Ce village se trouve plus proche du Burkina en passant par la route, et sur le passage des pirogues de pêche du Lac Débo. Ces débarcadères permettraient une meilleure conservation du poisson mais une grande partie ne transiterait plus par Mopti.



Figure 133 : Aménagement du port de Kona, 40 jours après le début des travaux, 11/07/09
Source UNESCO, Projet Niger-Loire, GAYME S., KONATE D., 2009

Le trajet Kona Mopti (80 km) ferait passer le trajet de 6h par pinasse à 1h par camion. **Toutefois le transit** par pirogue se maintiendrait moins coûteux si l'on améliore la conservation des poissons par chargement de glace à Kona.

La ville de Kona, malgré les projets communaux en cours, ne possède pas les infrastructures, l'organisation ou même le potentiel de consommateurs et de professionnels installés à Mopti. En considérant une diminution du taux de perte, on peut faire l'hypothèse que cela ne changera probablement **pas le potentiel économique de la ville de Mopti**.

Ainsi en regroupant le point de vue de plusieurs acteurs (PAD Pêche, Direction régionale de la pêche, Chef de section de recherche halieutique à l'Institut d'Economie Rurale), on conclut d'abord **qu'il est difficile d'évaluer l'impact exact sur la production halieutique de l'ensemble des projets sur le delta intérieur**.

Toutefois, nous pouvons faire quelques approximations nécessaires à l'estimation de l'espace nécessaire pour la production de pêche à Mopti⁵ :

- Au maximum 15% de la production descendrait à Kona et 5% à Diafarabé,
- les projets du PAD Pêche permettraient une augmentation de 20% à 30% des minimums atteints en 2005.

Ainsi, la quantité de produits de pêche sur le port de Mopti devrait fluctuer entre 94% de la quantité actuelle et 115%. Pour se baser sur une évolution des filières, **nous estimerons une augmentation de 10%** en plus de l'espace nécessaire pour les stocks de poissons fumés à Mopti, et de 0% des poissons frais qui transitent déjà en grande partie à Diafarabé.⁶

⁵ Entretien avec Mr Amaga Kodio, chef de la section recherche halieutique à L'IER, 29/06/09

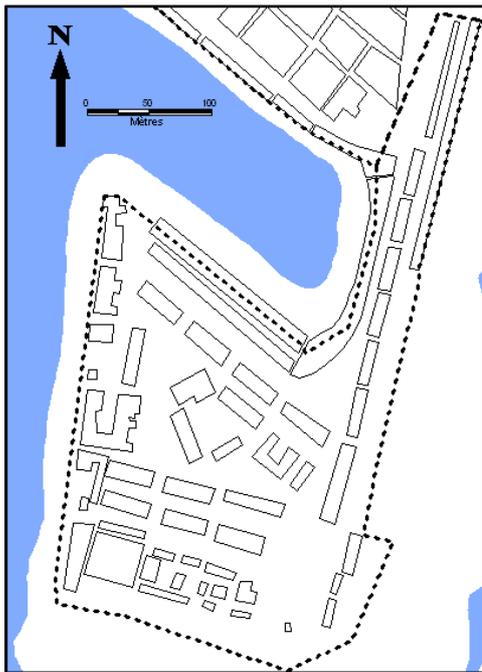
⁶ Ibid

1.2.3. Evolution des activités autres que la pêche sur le port de Mopti

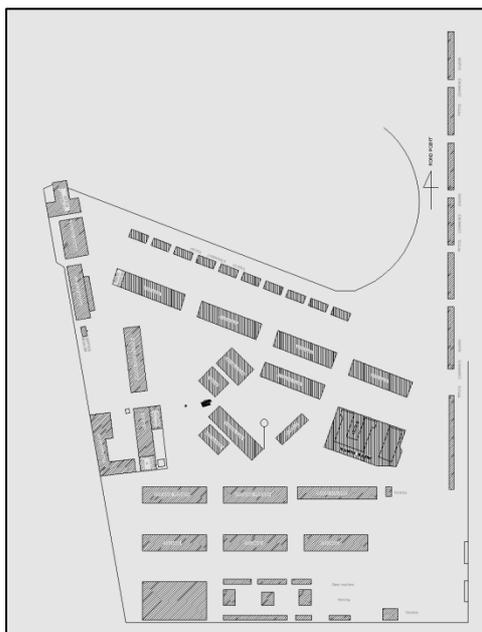
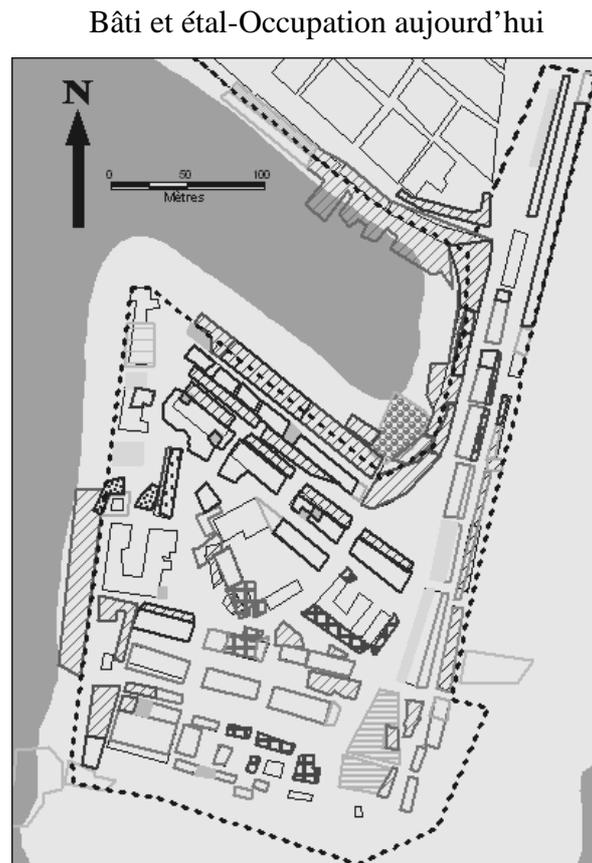
1.2.3.1. Evolution de l'occupation du sol

L'évolution du coefficient d'emprise au sol sera utilisée comme indicateur de cette évolution, en partant de l'hypothèse inexacte que la densité de population par m² est la même aujourd'hui et autrefois, et en considérant que cette augmentation est régulière

La variation entre 1999 et aujourd'hui se fait surtout par l'occupation de l'espace public par les étals et les hangars. Dans ces deux périodes, le parti pris est de ne pas prendre en compte l'utilisation des parkings.



Surface émergée (en pointillé)



Port à l'origine

Surface émergée totale	81700 m ²
Bâti initial Surface 90	9500 m ²
Estimation emprise bâti et étal 90	15 000 m ²
Emprise au sol du bâti actuel et étalages	40 000 m ²

Coefficient d'emprise au sol = (emprise au sol bâti & étalage/ Surface totale émergée)

Coefficient d'emprise au sol estimé en 1990	15 000/81 700 ≈ 0,2
Coefficient d'emprise au sol estimé en 2009	40 000/81 700 ≈ 0,5

Facteur d'augmentation de l'occupation de l'espace ces 29 dernières années: emprise au sol 1990/emprise au sol 2009

Coefficient d'augmentation de surfacique de 1990 à aujourd'hui (19 ans)	2,5
---	-----

Pour la facilité des calculs, on prend l'hypothèse que chaque année l'augmentation de la population du port est constante selon un « *facteur d'augmentation annuelle* ». Ce qui rend exponentielle l'augmentation des surfaces d'occupation.

Nous cherchons ci-dessous la valeur de ce facteur d'augmentation :

- Surface année n*(*facteur d'augmentation annuelle*)= surface année n+1
- Surface finale (2009)= surface 2008**facteur d'augmentation annuelle*
- Surface finale= surface 1990* [(*facteur d'augmentation annuelle**...*(*facteur d'augmentation annuelle*)]
- Surface finale = Surface initiale*(*facteur d'augmentation annuelle*)^{nombre d'années}
- *Facteur d'augmentation annuelle*= $\sqrt{\text{nombre d'années}}(S \text{ finale}/S \text{ initiale})$
- *Facteur d'augmentation annuelle* = $\sqrt{19} (40\ 000/15\ 000) \approx 1,05$

Taux d'augmentation par an de l'occupation du sol = 5 %
--

1.2.3.2. Evolution des différentes filières

➤ Filière transport



Figure 134 : les différents modes de transports sur le port de Mopti
Source : (à gauche) Gayme S., 2009 ; (à droite) Delhens P., 2008

Selon des professionnels du PAD Pêche, « on comptabilisait 60 camions de poissons par jour transitant autrefois sur le port, aujourd'hui c'est plutôt 60 par mois ».

Nos recensements des transporteurs routiers sur le port, nous ont amené à la conclusion qu'il y avait encore plus de 60 camions sur le port, mais que ces camions ne transportent plus seulement du poisson mais l'associent à d'autres produits alimentaires ou manufacturés.

La filière transport n'a pas diminué, mais a changé de caractéristiques, les véhicules restant plus longtemps stationnés sur le port. Nous prendrons en compte cette évolution dans le nouveau plan de circulation et de stationnement. Ce dernier sera l'armature des différents scénarios d'aménagement.

➤ Filière agricole et alimentaire :



Figure 135 : les céréales sur le port de Mopti
Source : (à gauche) Gayme S., 2009 ; (à droite) Delhens P., 2008

Cette filière peu présente sur le port il y 40 ans, est en forte croissance notamment du point de vue du commerce de céréales, aliment de base d'une population en forte croissance. La fortune des commerçants de Mopti s'est faite sur la capacité à faire des stocks et à spéculer pour des saisons peu productrices. Le commerce s'effectue autant pour la ville de Mopti, que pour les pirogues se dirigeant vers les villages du delta intérieur, les zones désertiques du Nord et le reste du pays.

Cette filière en forte augmentation voit ses besoins en espace augmenter au moins proportionnellement au taux d'occupation du sol. Certains de ces magasins sont toutefois sous-exploités car utilisés comme case à palabre. **Nous considérerons donc un taux d'augmentation des besoins en espace de 5 % par an.**

➤ **Filière divers-services et produits finis :**



Cette filière représentée autrefois par des vendeurs ambulants est devenue une institution sur le port, le transformant en grand marché de la ville. L'augmentation de l'occupation du sol est en grande partie due à l'installation de ces activités sous forme d'étalages. Nous considérerons donc une augmentation de 5% par an, équivalente de celle du sol.

➤ **La filière touristique :**

Le nombre de personnes dépendant de ces activités augmente fortement sans pour autant que la demande augmente. L'avenir du tourisme est dépendant de nombreux facteurs imprévisibles comme le contexte géopolitique et l'évolution des goûts occidentaux. Il faut toutefois souligner que cette activité connaîtrait probablement une forte augmentation à Mopti si des efforts étaient faits sur la propreté ou le rapport au touriste. La classification éventuelle au patrimoine mondial de l'UNESCO serait un plus dépendant de ces derniers points.

Après s'être heurté aux problèmes de la ville et du port de Mopti, différents axes de propositions sont à développer pour permettre l'évolution du lieu. Avant toute chose, comment gouverner et garder un pouvoir de décision sur le port sans pour autant être sujet à une pression trop forte des habitants. Ensuite, des solutions aux problèmes d'assainissement et de circulation seront approfondies. Ces dernières n'impliquent pas de délocalisation et sont plus facilement et rapidement applicables. A moyen terme, c'est une vision stratégique qui sera recherchée au travers de scénarios détaillés de relocalisation des activités. Enfin, la proposition d'une extension par remblais du port soulève la question du développement de la commune par délocalisation sur les terres sèches à 15 km ou par extension par remblais.

2. Propositions à mettre en place à court-terme

2.1. Mode de gestion et de gouvernance

Il existe deux postes potentiellement indépendants à gérer sur le port:

- La collecte des taxes et loyers
- L'entretien par le ramassage des déchets

Deux gestions sont possibles pour chaque poste:

La gestion directe par le conseil municipal et ses employés	Délégation de gestion à une entreprise de type GIE et décision par conseil municipal restreint
Avantages	
Bénéfices financiers maximums si bonne gestion, Pouvoir de décision maximum.	Pression sociale amoindrie, Mobilisation des élus moindres, Retour financier assuré.
Inconvénients	
Pression sociale sur les décideurs, Risque de corruption.	Perte partielle de pouvoir sur le port,
Préconisations	
Création d'un emploi de cadre, Embauche de davantage d'employés Vider les magasins en vue de fixer une augmentation des loyers	Etude de potentiel économique du port nécessaire en vue du contrat de délégation de gestion. Dans l'appel d'offres, prévoir un seul GIE possible issu du port pour éviter les conflits d'usage.

Préconisations générales :

Plusieurs dynamiques de prise de décision ont été lancées au conseil municipal après la période critique des élections au printemps 2009. Un conseil d'administration existe sur le port comprenant les acteurs institutionnels, des élus et quelques représentants des usagers. Cette dynamique doit être renforcée puisqu'à ce jour les réunions mensuelles n'ont pas lieu.

D'autre part, la composition du conseil est discutable. Deux commerçants de poissons fumés et seulement un commerçant de céréale sont représentés alors qu'ils sont en nombre équivalent sur le port. Il n'y a d'autre part, aucun représentant des commerçants divers et artisans. Il serait intéressant de **solliciter la CCI pour obtenir des représentants** de ces activités.

La délégation de gestion est un élément à prendre avec précaution puisque les rétributions à la mairie doivent être suffisantes et bien calculées. Sur une grande quantité de commerçants, les délégations ne se passent pas toujours au mieux. Le mauvais exemple du marché Ottawa doit être étudié pour comprendre que l'inventaire des commerçants doit être effectué de manière rigoureuse avant relocalisation. La médiation doit être effectuée directement auprès des usagers. Pour crédibiliser l'action, les décideurs et de personnalités locales doivent être impliqués pour convaincre la population.

Dans le cas de l'assainissement de Djenné, cette méthode impliquant Chef de quartier, Imam et Personnalités connues a porté ses fruits. Elle a permis la persuasion d'une grande proportion de la population.

Il est important de différencier la sollicitation des directions régionales des différentes thématiques, et la médiation auprès des usagers. La première permet de connaître un reflet des besoins des acteurs d'un domaine. La deuxième permet d'obtenir l'adhésion de la population et le fonctionnement du projet par la suite.

Dans le domaine de l'assainissement, les questions d'inadéquation entre pratiques de chacun et équipement insuffisant sont au cœur du problème. Pour améliorer l'hygiène du port, il ne suffit pas d'apporter des équipements, il faut prévoir une phase d'éducation de la population.

2.2. Assainissement et collecte des déchets

2.2.1. Le choix et l'amélioration d'un système de collecte des déchets

D'un point de vue technique, l'étude précédente proposait comme pistes de réflexions :

- « *d'augmenter le nombre de dépôts contrôlés de déchets (augmentation de 1 à 4 dépôts contrôlés),*
- *d'augmenter la fréquence de nettoyage et d'enlèvement des déchets, proposer deux nouveaux centres de dépôt autorisé des déchets,*
- *d'augmenter la fréquence quotidienne de nettoyage et d'enlèvement des déchets., »*

Nous sommes d'accord avec l'idée que le système d'assainissement est sous-dimensionné. Toutefois les bennes sont sous-utilisées, elles étaient prévues initialement pour être le réceptacle de la collecte des poubelles avant transfert à la décharge. Le manque de ramassage pousse la population à se rediriger et à jeter directement les déchets sur les berges plus proches. Il est commun de rejeter « derrière dans la plaine » pour que les ordures ne se voient plus. Le système de bennes n'apparaît donc pas le plus approprié, un système plus proche de chacun serait préférable. Nous proposerons davantage un système de **collecte à partir de poubelles régulièrement réparties sur le port.**

Le choix est donc de renforcer et d'améliorer les systèmes, à ce jour peu fonctionnels, mis en place sur la ville. Il serait donc **souhaitable d'opter pour une gestion déléguée** de la collecte des déchets. Il est du moins nécessaire de recruter une équipe chargée spécifiquement de la collecte du port. Une structure du type GIE (Groupement d'Intérêt Economique) est donc souhaitable.

2.2.2. Proposition d'amélioration du système de GIE pour la collecte des déchets du port de Mopti

➤ Analyse des origines des problèmes existants

Les 11 GIE sont aujourd'hui peu efficaces sur la commune de Mopti. Alors qu'ils ont été dotés chacun d'un million de Francs CFA sans intérêt par l'APEJ (Agence Pour l'Emploi de la Jeunesse), ils sont aujourd'hui très endettés.

Le service est peu efficace voire inexistant, ces derniers n'ayant plus les fonds nécessaires aux frais de fonctionnement. Les origines sont doubles, tout d'abord, les investissements de départ ont été utilisés de manière inappropriée, puis seulement 10% des foyers prévus cotisent à ce jour.

Les investissements étaient inappropriés. En effet, l'APEJ reconnaît ne pas avoir assez accompagné les jeunes entrepreneurs. Cet organisme n'était toutefois pas toujours le mieux placé pour les conseiller. Plusieurs éléments ont été sources de pertes de financements :

- La moto, seul véhicule adapté à la collecte dans les ruelles de Mopti, était dite de « marque chinoise », c'est à dire de mauvaise qualité. Ces outils sont aujourd'hui quasi-tous en panne.
- Les démarches administratives étaient méconnues. Mal conseillés, les jeunes ont du répéter les actions à plusieurs reprises auprès des notaires.
- La méconnaissance de notion de crédit ou de la gestion d'une telle quantité d'argent ont rendu le fonctionnement difficile pour ces jeunes sans expérience. Une certaine quantité d'argent semble avoir disparue, mais il ne semble pas y avoir une dynamique de construction de nouveaux fonds.

Seulement 10% des foyers adhèrent, deux éléments peuvent être remis en question :

- L'estimation initiale du nombre de foyers susceptibles d'adhérer.

La capacité et la volonté de la population de s'offrir ce service est discutable. 1000 FCFA par mois n'est pas une somme énorme ($\approx 1,5$ €), mais représente l'équivalent d'un repas pour une famille de 10. Ces derniers préfèrent généralement déverser dans des décharges sauvages leurs déchets.

- La qualité du service justifiant de cotiser chaque mois.

De nombreuses personnes ayant initialement adhéré, ne le font plus. La collecte des déchets était pour eux absente, ou le paiement injuste puisqu'elle était effectuée gratuitement pour leur voisin ne cotisant pas.

➤ Propositions d'amélioration en vue d'une collecte efficace

Plusieurs solutions sont à envisager pour obtenir un GIE de collecte (ou une équipe d'employés municipaux) qui fonctionne au mieux sur le port.

Il faut d'abord réfléchir à la composition humaine du GIE :

- La **sélection du GIE** doit avant tout être faite sur des critères de compétence. Il faut connaître **la gestion d'une entreprise, et la collecte des déchets**. Il est envisageable d'employer des jeunes pour diminuer le taux de chômage et les former à un emploi futur. Toutefois, **la gérance** doit être laissée à une **personne expérimentée** et qui connaît les conditions dures de ce travail.
- Le matériel de collecte doit être choisi en connaissance de cause. Il est possible par absence de moyen immédiat, d'acheter une moto bas-marché. Un deuxième investissement doit toutefois être prévu dans des délais proches (1 an environ).



Figure 136 : moto de collecte des déchets, aujourd'hui recyclée en véhicule de transport en commun
Source : GAYME S., KONATE D., 2009

➤ Financement du GIE

- L'obtention des **salaires** doit être faite **en fonction du travail effectué**. Si l'on veut toutefois éviter une trop grande précarité de l'emploi, la valorisation du travail peut être faite sous forme de primes. Une solution serait de mesurer le poids des charrettes avec la balance d'entrée de port et ainsi d'évaluer le poids de déchets évacué. Une autre solution plus représentative serait de mesurer la vitesse de remplissage des bennes pour évaluer le volume de déchets évacués.
- La difficulté principale est d'obtenir la confiance des habitants vis-à-vis du service et ainsi d'obtenir leur financement. Il faudrait donc directement **retenir ces financements des loyers et taxes de marché payés sur le port**. Ce service justifierait ainsi l'augmentation envisagée des loyers de la part de la mairie.

2.2.3. Estimation de la quantité nécessaire de poubelles

Avant de mettre en place un système de collecte, il s'agit **d'estimer la quantité de déchets produits sur le port**. Il est difficile d'évaluer cette quantité de déchets, le système de collecte actuel n'étant que partiellement efficace.

De même, l'évaluation par observation des immondices dans les rues après les jours de marché s'est révélée inefficace. Une grande partie des commerçants font balayer devant leur porte, puis les sacs de détritux sont rejetés dans la plaine ou sur les berges.

Il est donc difficile d'évaluer la localisation des gros producteurs de déchets. D'autre part, de nombreux déchets sont rejetés directement dans les caniveaux.

On pourra évaluer cette quantité produite en trois grandes parties, rassemblant l'ensemble des déchets du port :

$$\mathbf{Q \text{ déchets produits} = Q \text{ berges} + Q \text{ récoltée} + Q \text{ caniveaux}}$$

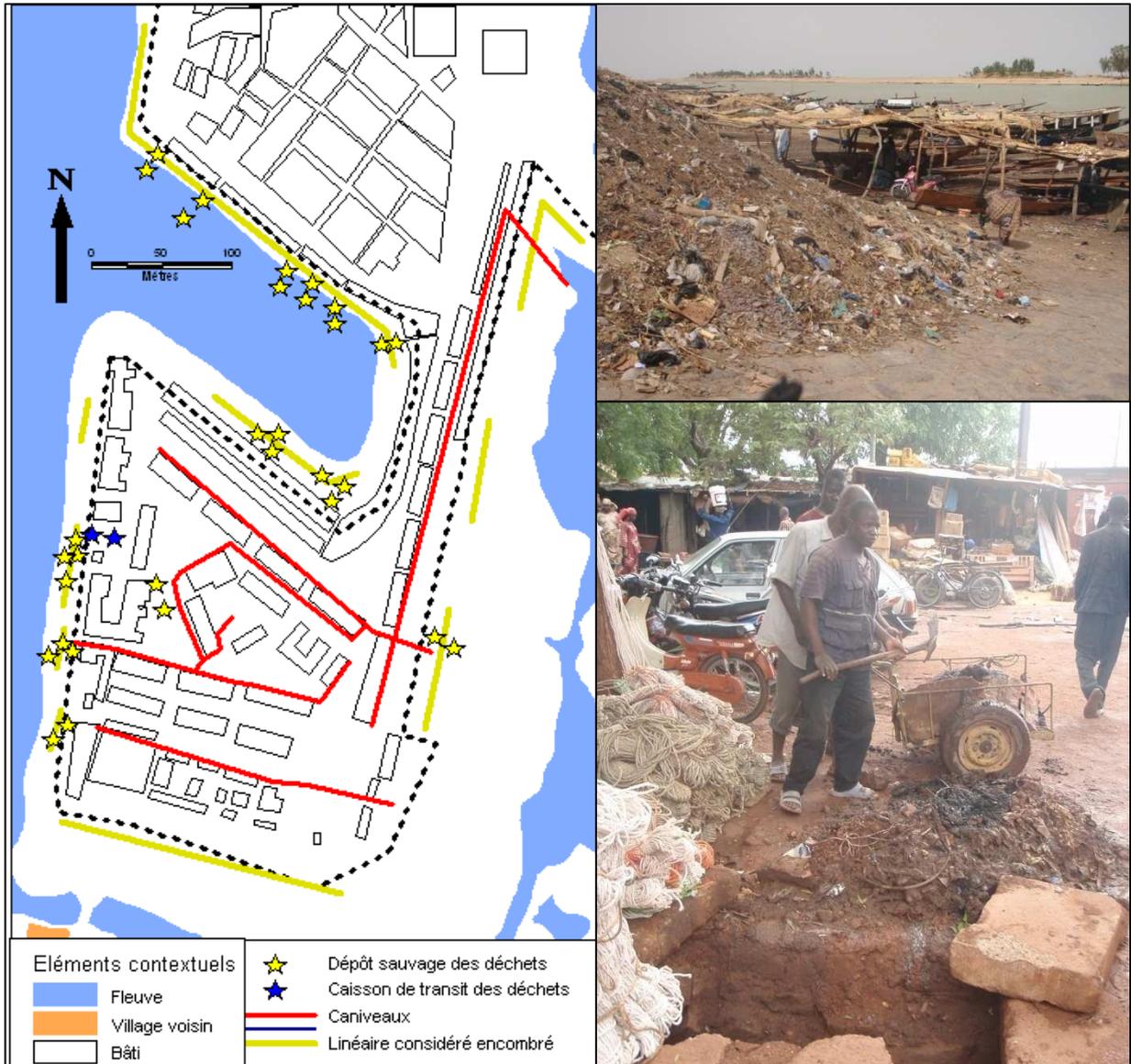


Figure 137 : Accumulation des déchets sur le port de Mopti, Source : Gayme S., 2009

Comme conseillé l'année précédente, il aurait sûrement été plus rigoureux d'obtenir « une expertise technique de la situation actuelle de l'assainissement sur le port de pêche par des professionnels, via la mise en place d'une commission d'experts ». Toutefois, l'objectif est ici d'avoir un ordre d'idée des quantités de déchets évacués pour tester nos propositions d'assainissement. Il ne faut pas considérer ces propositions comme exacte. Elles font appel à plusieurs hypothèses et ne considèrent pas tous les facteurs entrant en jeu sur le port.

➤ **Quantité de déchets récoltés (ou plutôt récoltables) chaque semaine**

Capacité camions	7 m ³
Fréquence nécessaire de ramassage des ordures	8 à 10 camions par mois soit 2 par semaine
Quantité de déchets accumulés dans les caissons par semaine	14 m ³

Source : Services Techniques de la commune urbaine de Mopti, TRAORE Y.

Quantité évacuée par semaine = 14 m³

➤ **Quantité de déchets accumulés dans les caniveaux par semaine**

Les caniveaux même en période de saison sèche sont bouchés en permanence, ceci est dû au fait qu'ils servent de poubelles aux différents usagers du port. Il est donc nécessaire de les prendre en compte dans l'évaluation de la quantité de déchets produits sur le port.

Nombre de curage par an	3
Nombre de bennes évacuées par curage totale des caniveaux du port	12
Capacité des bennes	4 m ³
Total évacué par an	12*3*4= 144 m ³
Estimation de l'accumulation par semaine	2,75 m ³

Quantité accumulée dans les caniveaux par semaine = 2,75 m³

➤ **Quantités de déchets accumulés sur les berges pendant 19 ans**

Il est possible de faire une estimation de la quantité produite en fonction de la quantité évacuée dans le cadre des chantiers de réhabilitation des berges. Cette mesure est très approximative compte-tenu de la non-comptabilisation des déchets accumulés dans les remblais, emportés par le fleuve, accumulés au fond de la cale (entrée du port) mais aussi de la considération que les berges contiennent des quantités équivalentes de déchets.

Linéaire de berge	30 m
Nombre de camions	100
Capacité	7 m ³
Evacuation réelle	6 m ³

Source : Cabinet d'architecture *La soudanaise*, chantier de réhabilitation des berges UNESCO, Août 2009

Temps d'accumulation	19 ans soit 991 semaines
Linéaire de berges encombrées	1100 m

Quantité de déchets accumulés sur les berges =
 Linéaire total encombré * (Quantité de camions * Volume par camion) / Linéaire vidé par ces camions

$$Q \text{ totale déchets berges} = 1100 * 100 * 6 / 30 = 22\ 000\text{m}^3$$

➤ **Estimation de l'évolution de la quantité de déchets déversée sur les berges selon l'année entre 1990 et 2009**

Le calcul précédent permet de connaître la quantité produite entre 1990 et 2009, la population du port a beaucoup augmenté et il ne suffit pas de diviser par 19 pour estimer la quantité produite par semaine à ce jour.

Nous allons faire une estimation de cette évolution à partir de plusieurs hypothèses pour estimer la quantité produite actuelle et éventuellement dans 10 ans.

Nous ferons l'hypothèse que l'évolution de l'occupation des sols est proportionnelle à l'augmentation de la population sur le port.

Puis nous considérerons la deuxième hypothèse que l'évolution de la population est par conséquent proportionnelle à l'augmentation de la quantité de déchets produits sur le port.

Une dernière hypothèse est aussi de considérer que cette augmentation générale est proportionnelle à la partie des déchets qui est rejetées sur la berge.

Taux d'augmentation des déchets rejetés par an = taux d'augmentation des déchets rejetés sur les berges = 5 %

- **Quantité de déchets déversés sur les berges durant l'année 2009** (estimée à partir de la quantité accumulée sur 19 ans et de l'augmentation de l'activité)

Ainsi pour une année n donnée (1990 étant l'année 0 et 2009 étant l'année 18) a été produit :

$$Q_n = Q_{\text{initiale}} * 1,05^n$$

On obtient ainsi sur les berges :

$$Q_{\text{totale}} = \sum (Q_n) = \sum (Q_0) * 1,05^n = Q_0 * (\sum 1,05^n)$$

Or on a obtenue précédemment $Q_{\text{totale}} \text{ déchets berges} = 22\,000 \text{ m}^3$, donc il a été rejeté sur les berges en 1990 :

$$Q_{1990} = Q_0 = Q_{\text{totale}} / (\sum 1,05^n) = 22000 / 30,5 = 720 \text{ m}^3$$

On obtient ainsi pour cette dernière année $Q_{18} = Q_{2009} = Q_0 * 1,05^{18} = 1734 \text{ m}^3$, ce qui nous donne une estimation de la quantité déversée par semaine sur les berges :

$$\text{Quantité déversée sur les berges par semaine} = Q_{2009} / 52 = 33 \text{ m}^3$$

Ce qui correspond à deux fois et demie la quantité récoltée à ce jour, ce résultat nous paraît donc cohérent malgré les nombreuses estimations et hypothèses.

- **Quantité de déchets produits par semaine sur le port de pêche**

$$Q_{\text{par semaine}} = Q_{\text{évacué}} + Q_{\text{accumulé berge}} + Q_{\text{accumulé caniveaux}}$$

$$Q_{\text{par semaine}} = 14 + 33 + 3 = 50 \text{ m}^3$$

La quantité estimée de déchets produits par semaine sur le port est de 50 m³. Cette quantité est toutefois probablement majorée compte-tenu des estimations à la hausse.

➤ Quantités de poubelles nécessaires sur le port

La quantité de poubelles nécessaire sur le port se déduit à partir de la fréquence moyenne de récolte des déchets sur le port et de la capacité de ces poubelles.

$$Q \text{ poubelles nécessaires} = \frac{\text{Volume de déchets produits par semaine}}{(\text{Volume d'une poubelle} * \text{Nombre de collecte par semaine})}$$

La poubelle type au mali est en fait un bidon coupé en 2 dans le sens de la largeur. Ce bidon a une capacité de 200 L, ainsi la poubelle à une capacité de 100 L soit $0,1 \text{ m}^3$.



Figure 138 : Une poubelle malienne classique
Source : GAYME S., KONATE D., 2009

La fréquence moyenne de récolte des déchets d'un GIE qui fonctionne normalement est de 2 fois par semaine.

$$Q \text{ poubelles} = 50 / (0,1 * 2) = 250$$

**Pour une collecte deux fois par semaine, il faut soit 250 poubelles de 100L, soit 125 poubelles de 200L pour contenir les déchets rejetés sur le port.
Pour une collecte trois fois par semaine, il faut 170 poubelles de 100L.**

Pour une surface de $9\,600 \text{ m}^2$ comprenant le port et l'extension prévue par le PAD Pêche, avec un maillage de 20 m sur 20 m, on obtient 240 zones de 40m^2 , ce qui correspond à cette estimation de 250 poubelles.

Une poubelle de 100L coûte 3 000 FCFA, la capacité initiale d'investissement de la mairie hors équipement est de 300 000 FCFA, on en déduit que l'investissement de départ est de 100 poubelles. Compte-tenu du fait que la ville s'annonce prêt à investir 100 000FCFA par semestre pour un GIE, la quantité d'augmentation de la quantité de poubelles se ferait par 5 tranches de 30 poubelles tous les 6 mois.

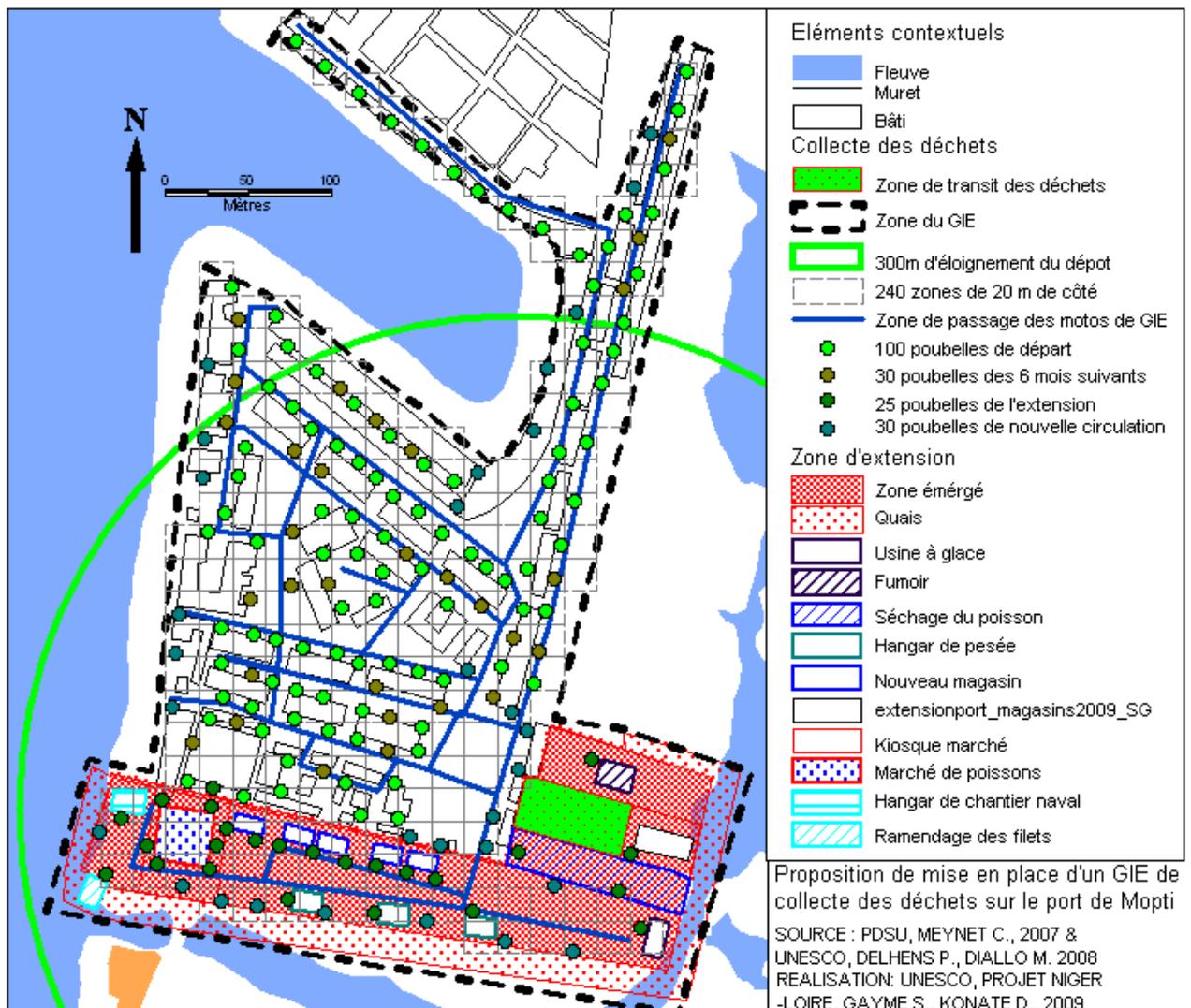
2.2.4. Mise en place d'une collecte fonctionnelle

➤ Localisation des poubelles sur le port

Deux objectifs peuvent être suivis lors de l'étude de la localisation des poubelles :

- Fournir un nouveau service justifiant une augmentation des taxes et loyers,
- Obtenir une couverture maximum en vue de minimiser les dépôts sauvages et d'améliorer l'hygiène.

Le parti-pris est de **recupérer le maximum de déchets sur le port**, et par conséquent de rechercher une couverture maximum du port par les poubelles. Nous nous sommes basés sur une distance maximum de 20 mètres que les gens sont prêt à parcourir vers la poubelle. L'objectif était donc de placer une poubelle dans chaque maille de 20 mètres sur 20 mètres. Les différences de vitesse de remplissage seront elles, gérées par une variation de la fréquence de collecte.



➤ **Evaluation des zones productrices de déchets**

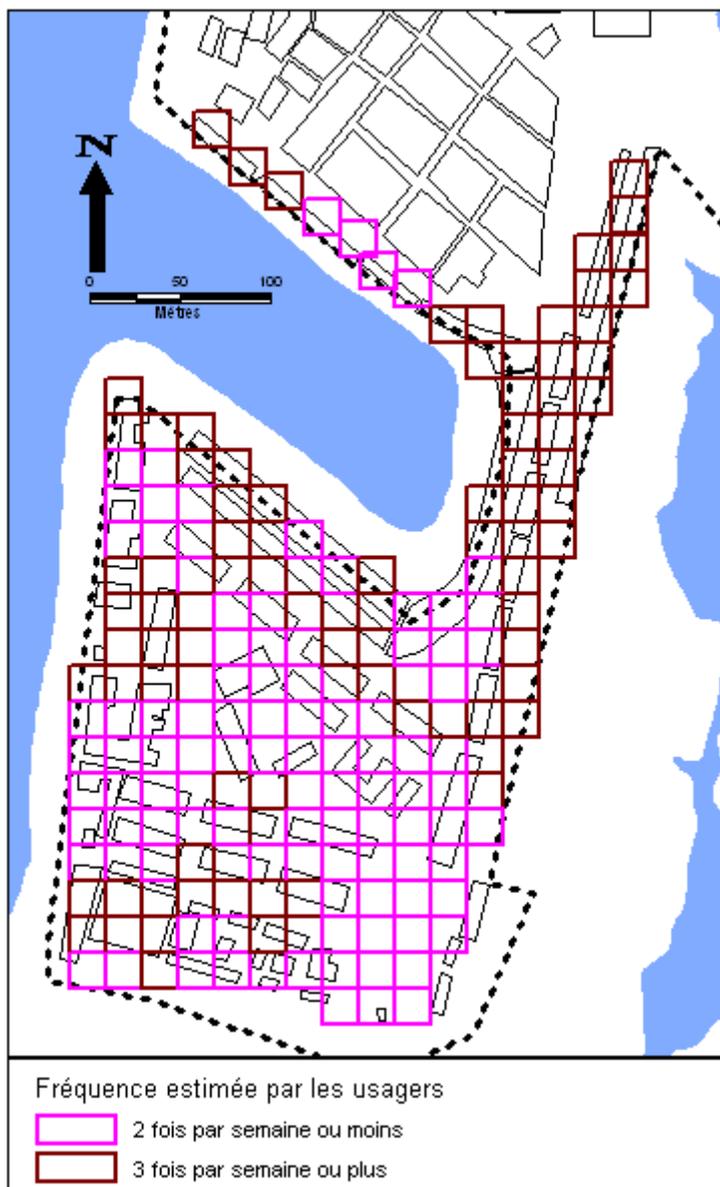
En vue d'évaluer les zones productrices de déchets, ont été identifiées 64 zones d'études marquées par des chiffres ci-dessous.



Dans le tableau suivant, on peut étudier la quantité de déchets produits par deux méthodes. Le degré de saleté a été évalué directement par photographie du sol un lendemain de marché, de 1 pour « peu sale » et 3 pour « très sale ». Ceci a été croisé à l'évaluation par les usagers du port du nombre nécessaire de collecte d'une poubelle par semaine selon les usagers.

Localisation	Degré de saleté (photographie)	Passages par semaine (selon les usagers)	Localisation	Degré de saleté (photographie)	Passages par semaine (selon les usagers)
1	1	6	33	1	2
2	1	6	34	1	1
3	1	3	35	1	1
4	1	3	36	3	1
5	1	2	37	3	6
6	1	2	38	3	6
7	1	3	39	3	6
8	1	2	40	3	2
9	1	2	41	3	2
10	3	3	42	2	1
11	3	2	43	2	6
12	3	2	44	2	6
13	3	2	45	2	6
14	3	1	46	2	6
15	3	6	47	2	6
16	3	6	48	2	3
17	3	3	49	2	1
18	2	2	50	2	1
19	2	6	51	2	3
20	2	6	52	2	3
21	2	2	53	2	2
22	2	2	54	2	3
23	2	2	55	2	3
24	2	2	56	2	3
25	2	0,5	57	1	2
26	2	2	58	1	2
27	2	2	59	1	3
28	2	2	60	1	6
29	2	3	61	2	3
30	2	2	62	2	3
31	2	0,5	63	2	2
32	2	2	64	2	6

On remarque que l'observation des rues ne correspond pas exactement au point de vue des usagers, probablement car les déchets sont balayés et jetés dans le fleuve par certains usagers. Nous nous baserons donc davantage sur le point de vue des usagers.



On peut identifier 4 zones fortement productrices de déchets (en mauve) :

- La rue des nouvelles boutiques où se trouvent les réparateurs de moto et de nombreuses gargotes,
- La rue des commerçants de poissons fumés et des étals de condiments,
- Le hangar à poissons frais en face de l'usine à glace,
- La zone arrière des magasins des commerçants de céréales et des tailleurs.

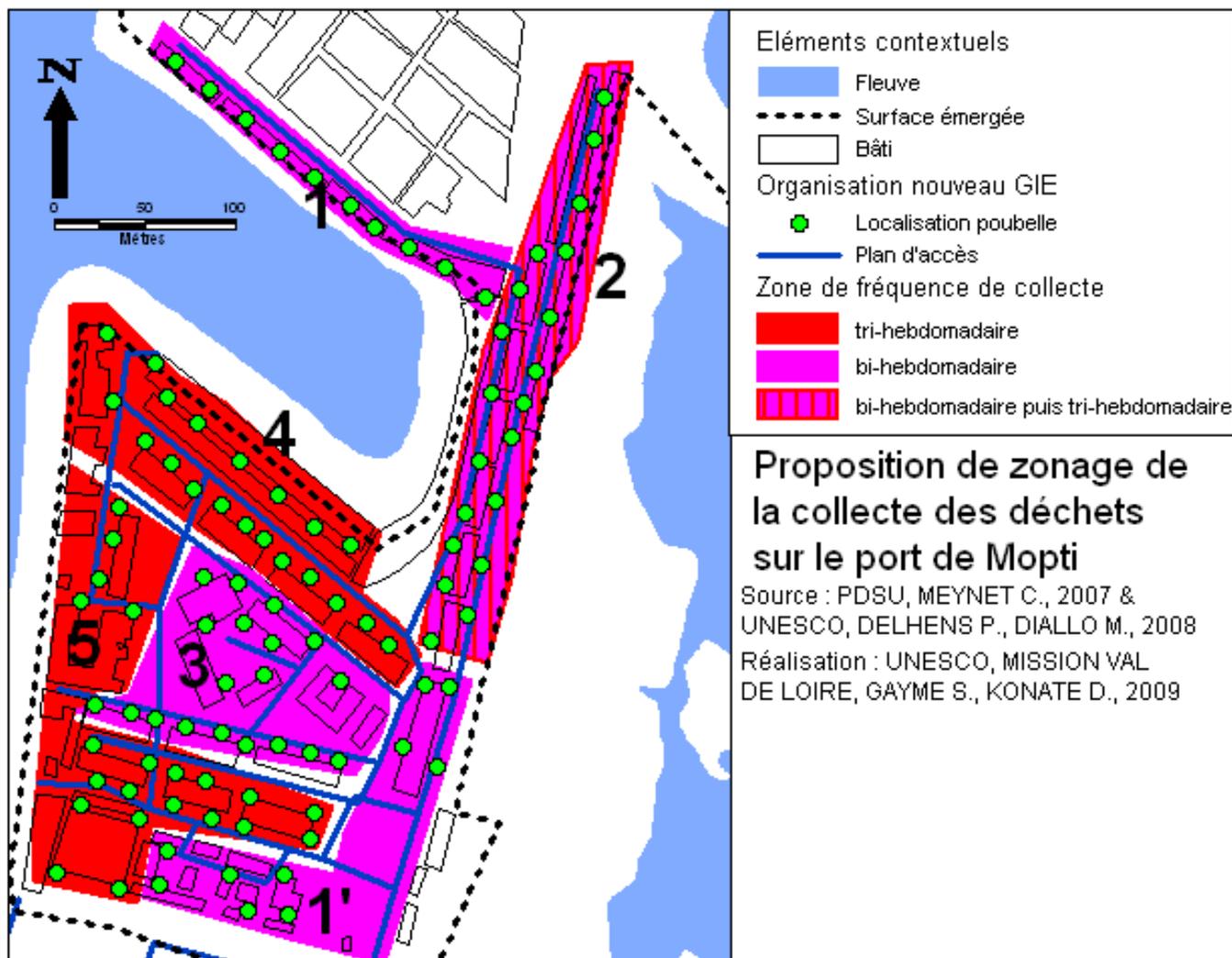
On peut identifier 3 zones moyennement productrices de déchets (en rose) :

- La zone de parking où résident actuellement les antiquaires, et la zone arrière du parking où sont présents les vendeurs de pièces détachées,
- La zone centrale de bureaux, fumoir, magasins de planches, de nattes et de stockage du poisson fumé,
- La zone des berges du côté Nord de la cale.

➤ **Proposition de zonage des collectes pour la quantité de démarrage**

A partir des capacités on obtient la carte suivante basée sur la localisation des poubelles.

Zonage	Quantité de poubelles	Fréquence de ramassage	Jour de ramassage
1 et 1'	10 et 10 soit 20	Deux fois par semaine	Mardi, vendredi
2	20	Deux fois par semaine	Lundi, mercredi
3	19	Deux fois par semaine	Mercredi, samedi
4	20	Trois fois par semaine	Lundi, mercredi, vendredi
5	21	Trois fois par semaine	Mardi, jeudi, samedi



Ces propositions devraient techniquement être fonctionnelles mais ces équipements doivent obligatoirement être accompagnés d'une médiation. La formation des populations au caractère polluant des produits manufacturés est nécessaire là où récemment l'ensemble des déchets étaient rapidement biodégradables.

2.2.5. La médiation est nécessaire auprès de la population

Il n'y a pas très longtemps au Mali, les déchets étaient essentiellement organiques, cela ne posait pas problème de les rejeter directement dans le fleuve ou de les utiliser pour effectuer des remblais. Aujourd'hui, ces déchets sont constitués en grande partie de poches plastiques et la pollution est beaucoup plus importante. Le réflexe de jeter « derrière » pour le cacher et qu'ils « disparaissent » emportés par le fleuve est chose courante. Cette pratique est accentuée à Mopti, où certains vont jusqu'à racheter des déchets en vue des les utiliser comme remblais et d'étendre leur foncier.

Une **phase de sensibilisation** du même type que celle mise en place par l'ONG PROTHOS précédemment sur Mopti est envisageable.

Les moyens utilisés pourraient être les campagnes radios et les opérations de félicitations des « quartiers » ou « berges » propres. La médiation associée aux personnalités locales est particulièrement efficace. Il ne suffit pas de solliciter les chefs de quartier mais aussi comme à Djenné, les imams ou d'autres popularités comme les entraîneurs de foot.

Cette phase est nécessaire pour justifier la mise en place d'« *un service de gardiennage respectant les éléments du cahier de charge en termes d'assainissement (réprimande, sanctions, préservation des espaces publics, etc.)* ».

La mise en place de sanction est nécessaire, empêchant les déversements ou les latrines sur l'espace public. Cette solution paraît viable puisqu'elle a porté ses fruits dans des pays voisins comme au Burkina-Faso. La mise en place d'une « brigade assainissement » gérée par le comité de gestion du port paraît envisageable. Ces gardiens issus de milieux différents pourraient solliciter les délégués des directions régionales de l'assainissement ou de l'hygiène pour effectuer des sanctions en cas de constatation.

Il est aussi possible de baser la stratégie de communication sur un système de zones exemples. La zone nettoyée des berges réhabilitées par l'UNESCO doit être mise en valeur. Cette zone aujourd'hui nettoyée doit être maintenue entretenue par un gardiennage. Il sera alors possible d'étendre de manière plus justifiée le système de sanctions au reste des berges puis du port.

Ce centre économique est fréquenté par toute la population, si l'on obtient un port propre, il sera plus aisé d'étendre le message au reste de la ville. En montrant des bons résultats, il sera facilité d'inciter les foyers à cotiser à l'ensemble des GIE de collecte de la commune.



Figure 139 : Panneau de sensibilisation à l'utilisation des poubelles
Source : GAYME S., KONATE D.

Les problèmes de déchets sont à prendre en main tout de suite sur le port et ne dépendent pas forcément d'un apport de fonds démesuré pour la mairie. De la même manière, les problèmes d'engorgement du port, dépendent avant tout de la mise en place d'un nouveau plan de circulation. La délocalisation nécessaire des vendeurs d'objets artisanaux du parking du port vers le marché terminé Hidji Traoré, est avant tout une question de portage politique. Les solutions pour l'amélioration de la circulation sont donc à prendre dans l'immédiat.

2.2.6. Anticipation de l'augmentation de la population et des phases de nouvel investissement pour la collecte des déchets.

Les deux tableaux suivants sont des propositions d'évolution du fonctionnement du GIE au fur et à mesure des nouveaux investissements tout les six mois sur le port.

➤ **Deuxième phase**

Dans une 2 ^{ème} phase, on arriverait à 180 puis 200 poubelles, 1 charrette supplémentaire serait achetée et 3 manœuvres seraient recrutées.	
3 charrettes avec expérience + 1 charrette sans expérience	capacité 60 poubelles par jour capacité 14 puis 20 poubelles par jour
Nombre de poubelles collectées pour une semaine soit 6 jours	6*74 = 444 poubelles collectées puis 6*80= 480 poubelles collectées

Dans cette phase intermédiaire (180 poubelles sur le port), les zones de collecte doivent être prévues avec :

- Quatre zones de 20 poubelles collectées 3 fois par semaine soit 240 poubelles,
- Cinq puis six zones de 20 poubelles collectées 2 fois par semaine soit 200 puis 240 poubelles.

Soit au total 440 puis 480 poubelles collectées par semaine.

➤ **Troisième phase**

Dans une 3 ^{ème} phase, on arriverait à 220 puis 240 poubelles, 1 charrette supplémentaire serait achetée et 3 manœuvres seraient recrutées.	
4 charrettes avec expérience + 1 charrette sans expérience	capacité 80 poubelles par jour capacité 15 puis 20 poubelles par jour
Nombre de poubelles collectées pour une semaine soit 6 jours	6*94 = 564 poubelles collectées Puis 6*100= 600 poubelles collectées

Dans cette phase finale (180 poubelles sur le port), les zones de collecte doivent être prévues avec :

- Cinq zones de 20 poubelles collectées 3 fois par semaine soit 300 poubelles,
- Six puis sept zones de 20 poubelles collectées 2 fois par semaine soit 240 puis 280 poubelles,

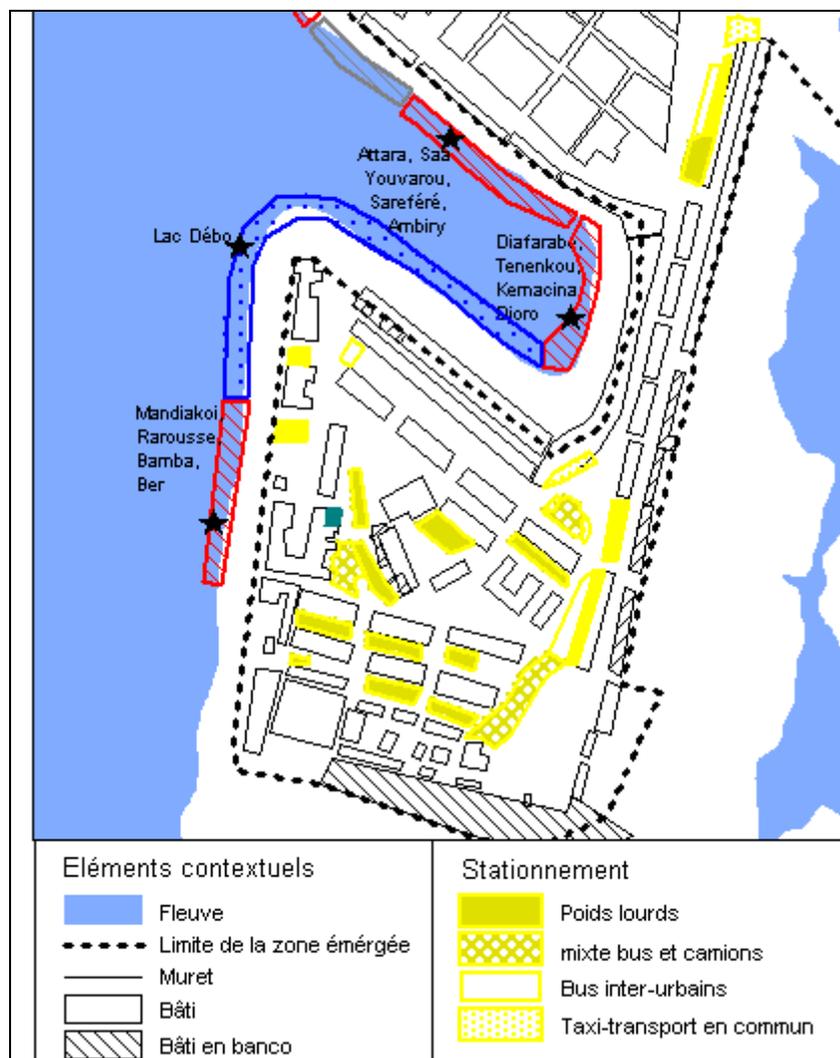
Soit au total 540 puis 580 poubelles collectées par semaine.

Ces zones de collecte pourraient être délimitées à partir de la carte d'enquête précédente si les activités ne sont pas déplacées d'ici là.

2.3.Circulation

2.3.1. Mise en place d'un parking de déchargement

Les différents conflits et problèmes de circulation sur le port de Mopti sont dus à un fort manque d'espace. L'ensemble des espaces est occupé par le stationnement les jours de grande affluence, particulièrement par les camions et les bus (voir zone en jaune).



A l'origine, les camions n'entraient pas sur tout le port mais se limitaient à un parking de transit occupé depuis 4 ans par la délocalisation provisoire des vendeurs d'objets artisanaux.

Pour obtenir des parkings, il est nécessaire de profiter de la délocalisation récente des commerçants de produits artisanaux, mais cette délocalisation ne suffira pas à remettre en place le parking. Il est d'abord nécessaire de démonter **les stands et constructions en banco (environ 1470m²)**. D'autre part, il paraît nécessaire d'agir sur l'activité des garagistes en dégageant les 2 carcasses de **gros porteurs et autres encombrants** pour dégager de l'espace sur les parkings (**environ 400m²**).

Un choix doit être fait par les élus pour cette activité des garagistes nécessitant un espace de **5 magasins et d'environ 600m² de stationnement**.

Soit ces derniers sont laissés sur le port pour leur activité de réparation des moteurs de pinasses, il faut alors dégager des stationnements pour qu'ils puissent exercer leur activité auprès des camions.

Soit ils sont déplacés sur le parking de transit et se déplaceront personnellement à l'intérieur des bateaux pour réparer ces derniers, un amarrage des bateaux est même possible à proximité, en face de la mairie.

On obtiendrait ainsi sur le parking de chargement, un espace de 3100 m² pour le stationnement, en laissant une allée centrale suffisante pour les manœuvres des gros porteurs.

➤ **Evaluation du besoin en espaces de stationnement**

Les camions doivent donc être regroupés et les bus de même; mais pour cela, il faut d'abord étudier les besoins en stationnement. Nous les avons estimés à partir de l'étude des stationnements existants lors de deux jours de grande affluence :

1. Le jeudi

- 22 bus, dont
 - 13 grands,
 - 9 de taille moyenne et mini-bus transportant du poisson au retour.

qui arrivent et repartent dans la même journée.

- 44 camions qui restent
 - 20 à la journée (2/5),
 - 17 entre 2 et 5 jours,
 - 5 plus de 5 jours,
- Et 2 carcasses (de grande taille).

Ces camions sont de taille :

- 20 de gros porteurs (2/5),
- 24 de taille moyenne (3/5).
- Aucun de taille petite à part si l'on considère les 9 bâchés de voyageurs qui transportent du poisson au retour.

2. Le dimanche

- 30 bus dont :
 - 19 grands (4 transportaient du poisson au départ de Mopti) (2/3)

- 11 minibus transportant passagers et poissons en quittant Mopti (1/3)
- 48 camions qui restent :
 - 11 à la journée (4 grands, 7 de taille moyenne),
 - 35 2 à 5 jours (10 grands 25 de taille moyenne).

Ces camions sont de taille :

- 14 grands (1/3),
- 32 de taille moyenne (2/3).

On en conclut qu'il ne paraît pas aberrant d'avoir de **manière confondue bus et camions** sur le parking de transit du port puisque les petits porteurs de ces derniers transportent indifféremment passagers et marchandises.

Or il faudrait sur le parking de transit pour les véhicules ne restant qu'une journée, l'espace d'environ :

- 20 camions : 7 gros porteurs (600 m²) et 13 moyens porteurs (600m²),
- et de 25 bus : dont 16 grands (1300m²) et 9 petits porteurs ou « bâchés » (200m²).
- de plus, il faut prendre en compte l'espace de 6 à 10 camions dont 4 à 6 gros porteurs (300 à 550 m²) et 2 à 4 de taille moyenne (75 à 150 m²) en vue d'accueillir provisoirement les camions stationnant sur le parking d'entrée de ville et venant chercher plus tard leur chargement.

Il faudrait donc 3075 à 3300 m², l'espace libéré apparaît donc un peu juste et une deuxième zone de déchargement est nécessaire, notamment à proximité du centre commercial en vue de désengorger le goudron reliant la ville et le port, cette zone de 7 mètres sur 100 mètres pourrait accueillir 5 bus ou moyens porteurs.

2.3.2. Parking d'entrée de ville (ou de transit)

Le parking d'entrée de ville est une solution pour éviter aux transporteurs d'avoir à effectuer les 15 km allers-retours avec Sévaré, ce qu'ils ne souhaitent pas faire. Cette solution permettrait aussi de désengorger le centre ville où les flux de circulation sont très difficiles.

Le foncier étant très rare à Mopti, un seul lieu pourrait accueillir ce parking. Cet espace libre se trouve au sein du quartier du fleuve (plus communément appelé bas fond), entre la mairie et la chambre de commerce et d'industrie.

Aujourd'hui classé comme espace pour les festivités, ce terrain vague de 22000 m² est utilisé pour 1/5 par des constructions spontanées, 2/5 par une zone inondée insalubre et pour 2/5 par du stationnement de transporteurs.

On pourrait toutefois gagner 10 000 m² pour les stationnements en remblayant la mare inondée et en prévoyant des évacuations d'eau vers le Niger. La difficulté est avant tout de ne pas inonder les maisons voisines de ce niveau bas de la ville.

La quantité de camions déplacée du port serait de 22 à 30 transporteurs de marchandises dont 8 à 10 de grande taille (soit 600m² à 1000m²) et 17 à 20 de taille moyenne (soit 750m² à 900m²).

La surface minimum nécessaire pour le parking est donc de 1350 m² à 1900 m² hors voies de circulation. Il faut toutefois noter que dans tous les cas, tous les camions ne se dirigent pas sur le port mais aussi autour du centre commercial et du marché Ottawa, il serait d'ailleurs intéressant de prévoir une zone de déchargement à proximité des marchés à bestiaux et Ottawa. Il serait d'ailleurs possible de les placer éventuellement sur le parking d'entrée de ville. Ainsi un espace de 10 000 m² paraît à la fois suffisant et non démesuré.

L'espace recensé sur le parking situé entre la mairie et la chambre de commerce et d'industrie est de 14 000 m², et est donc de taille suffisante.



Figure 140 : Aperçu de la zone proposée du parking d'entrée de ville
Source : GAYME S., KONATE D., 2009

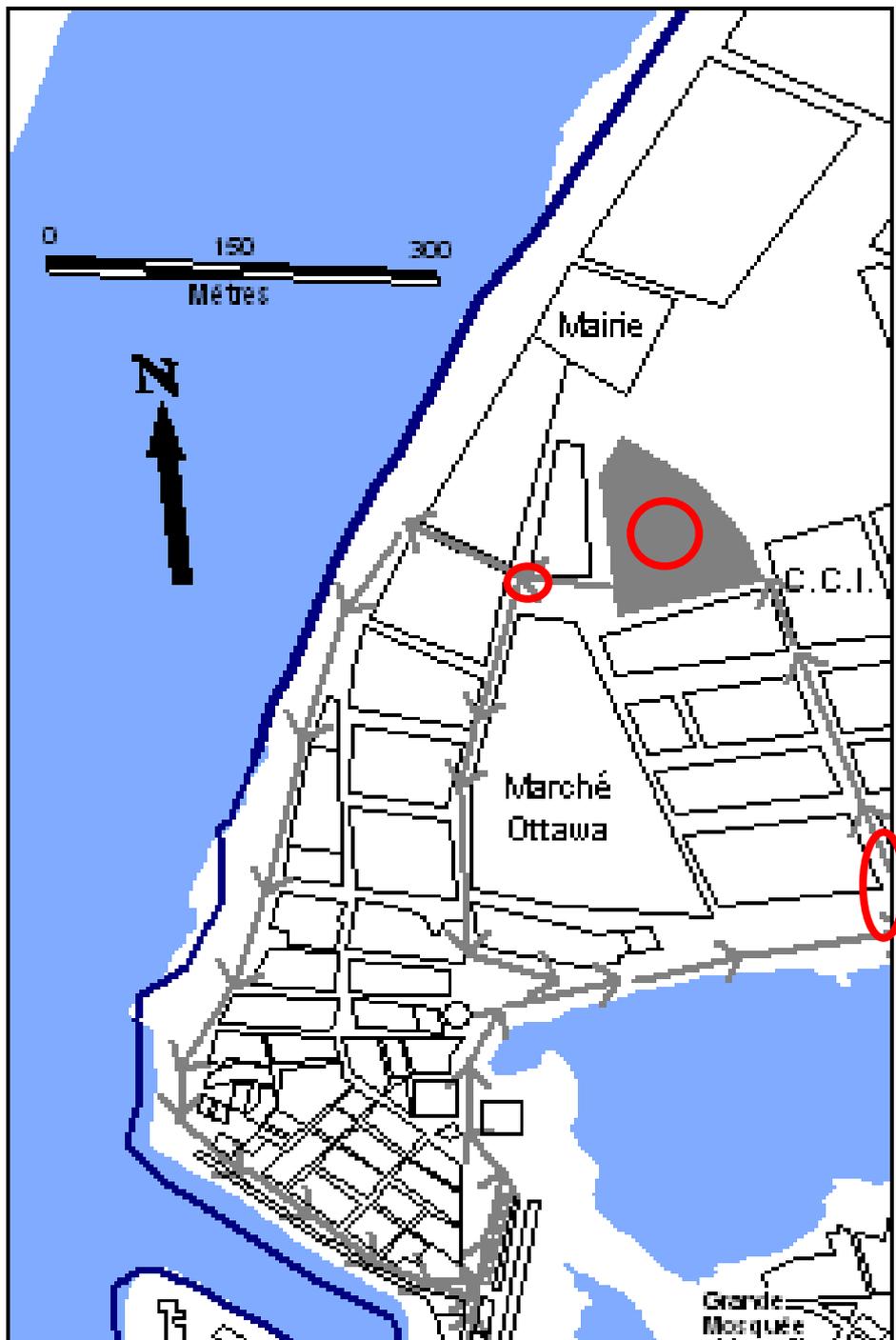


Figure 141 : localisation du parking d'entrée de ville
 Source : PDSU 2007, MEYNET C. & UNESCO,
 DELHENS P., DIALLO M., 2008

 Zone de remblai nécessaire

2.3.3. Voies d'accès au parking de transit

Un axe d'accès est particulièrement large (10 mètres en moyenne) et semble particulièrement adapté pour ce type de circulations.

Les voies d'accès et de sortie du parking de transit doivent être aménagées car elles se trouvent inondées et impraticables durant la moitié de l'année.

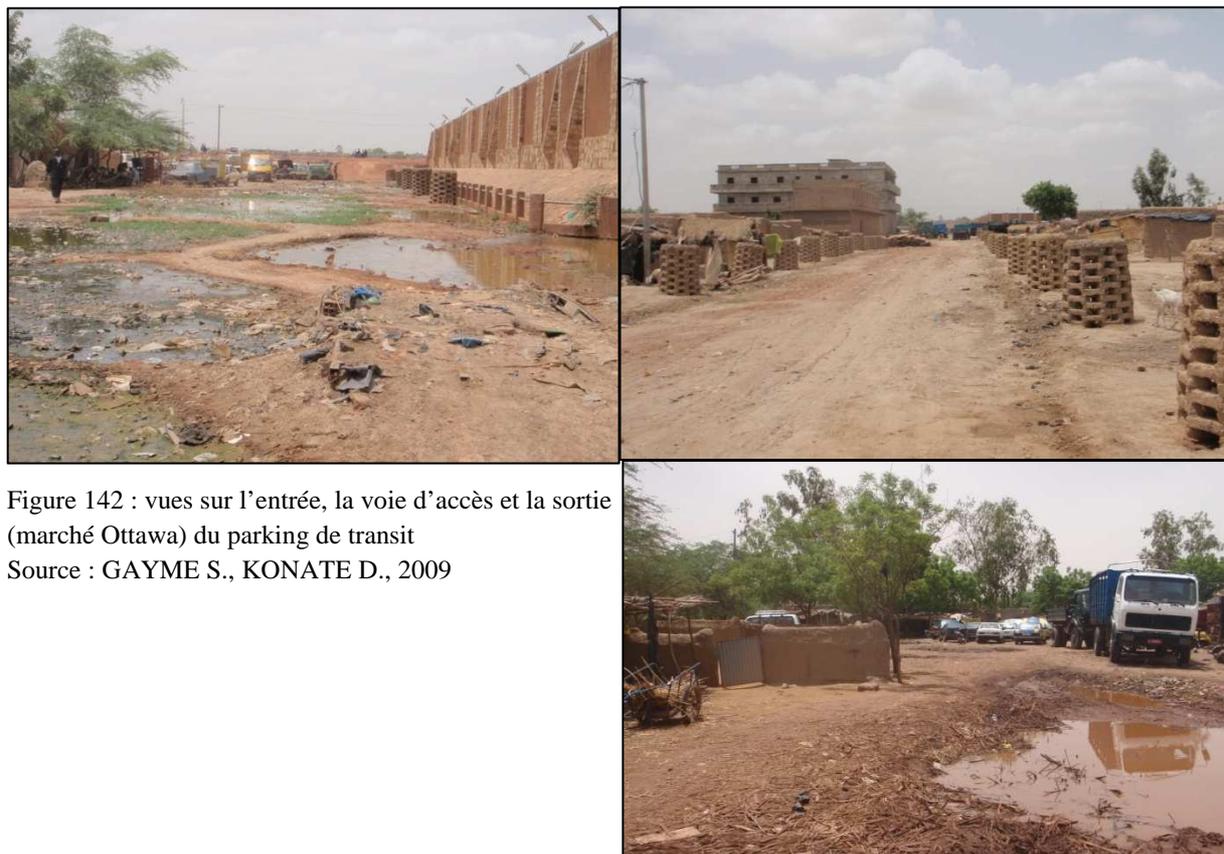


Figure 142 : vues sur l'entrée, la voie d'accès et la sortie (marché Ottawa) du parking de transit

Source : GAYME S., KONATE D., 2009

Le remblaiement et les points d'évacuation des eaux sont nécessaires au niveau de la voie d'accès au côté de l'actuel marché à bétail, du parking en face de la Chambre de Commerce et d'industrie et au nord du Marché Ottawa au niveau de la voie de sortie.

Zone de remblai	Surface à remblayer	Volume estimé
Entrée - marché aux bestiaux	100m * 10m = 1000m ²	H= 10cm → 100 m ³
Zone de parking	50m*50m = 2500 m ²	H= 30cm → 750 m ³
Zone de sortie 1 A côté de la mairie	0	0
Zone de sortie 2 Au nord du marché Ottawa	10*5=50 m ²	H= 20 cm → 10 m ³

Une solution moins coûteuse pour la mairie est de faire patienter les poids lourds sur un parking de transit à Sévaré. En interdisant l'accès à la ville des camions sans attestation de chargement, on s'oppose toutefois à la demande des conducteurs. Dans tous les cas, le port ne peut pas rester la zone de stationnement général de la ville, les voiries doivent être dégagées.

2.3.4. Permettre l'accès des pompiers, charrettes et camions

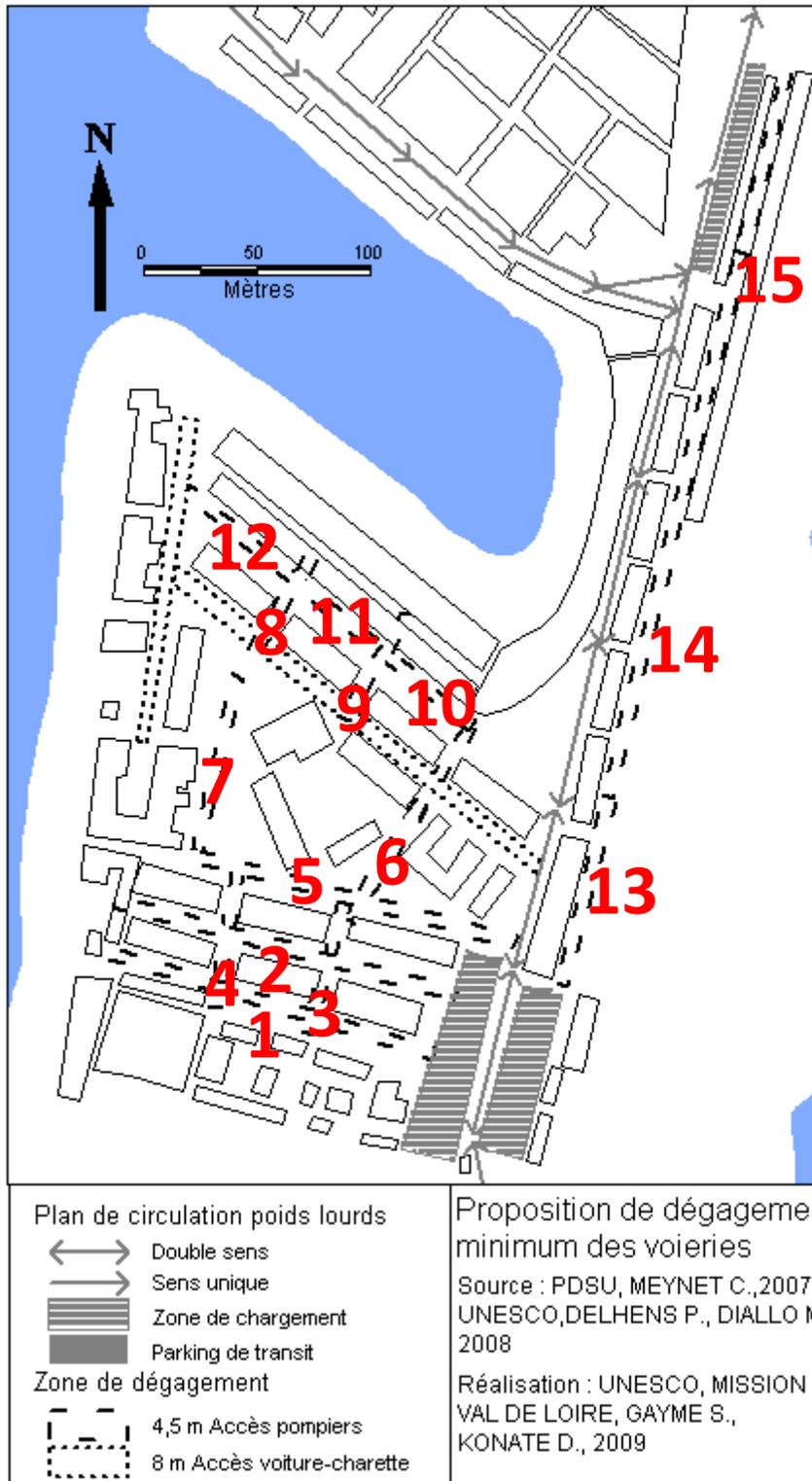
➤ Dégagement des rues sur une largeur de 5m pour l'accès des pompiers et des charrettes

Dans l'état actuel du port de Mopti, un incendie entraînerait de nombreuses pertes humaines. Il est nécessaire de permettre la largeur de 5m d'accès aux pompiers pour respecter le minimum des règles de sécurité. Ces derniers avec leur lance à incendie déroulables doivent accéder à **30 m de tout point du port**.

Les problèmes quotidiens du port sont principalement dus à un manque d'espace entre passage des charrettes et étalages de marchandises. Libérer une largeur de 4,5 m pour le passage de 2 charrettes à main de front faciliterait la vie de tous et diminuerait les conflits sur le port.

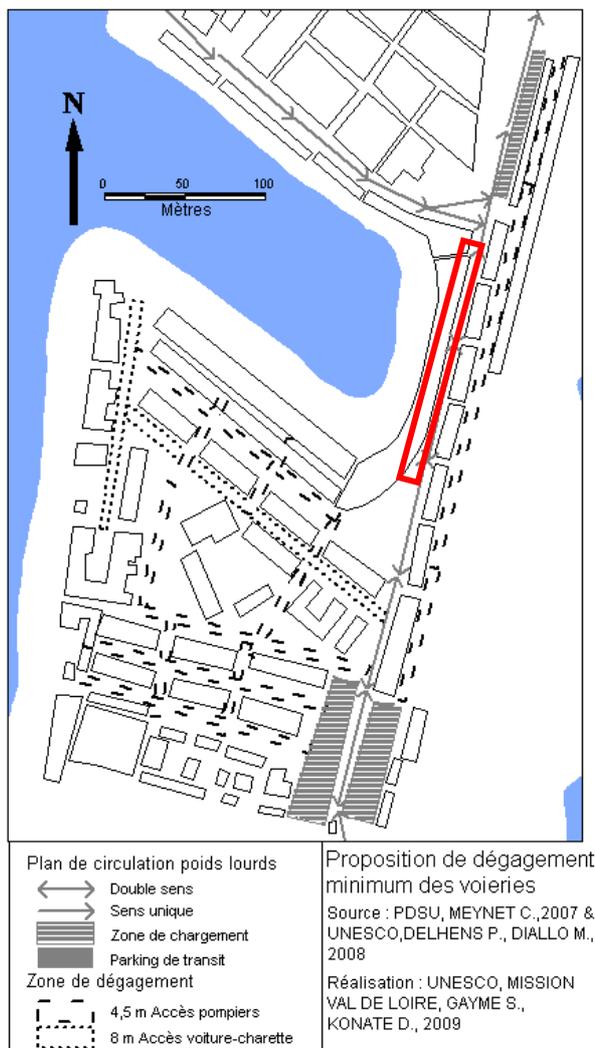
Cela permettrait d'autre part l'accès d'une charrette motorisée de collecte des déchets en accord avec les propositions d'assainissement précédentes.

Largeur nécessaire	Rue considérée	Largeur réelle (m)	Distance entre façades (m)	Linéaire considéré (m)	Délocalisations envisagées
5 m	1 Vente de Céréales	17	18,5	130	Aucune
	2	13,5	18,5	130	Aucune
	3	7	10	50	Aucune
	4	7	10,5	50	Aucune
	5 Vente de planches et garages		12	130	A l'extrémité du parking, l'accès se réduit rapidement de 5 à 1,5
	6	11	12	110	Aucune
	7	6,5	30	90	Aucune
	8	9	13	40	Délocaliser les vendeurs de gris-gris situé entre les petits magasins
	9	11	13	25	
	10 Vente de poissons fumés	13	21	35	Aucune
	11 Vente de poissons fumés	1,5-2	18	35	$2,5-3 * 35 = 95 \text{ m}^2$ d'étalage de poissons fumés
	12 Vente de poissons fumés	2,5	16	35	$2*35 = 70 \text{ m}^2$ d'étalage de poissons fumés
	13 Réparation de motos	7	16	150	Aucune
	14 Réparation de motos	9	15	160	Aucune
	15 Vente d'objets divers	5,3 7	12,3 11,3	100	Aucune mais l'occupation doit se maintenir à cette limite c'est-à-dire en sortie de kiosque



➤ **Dégagement des rues sur une largeur de 8m pour les camions**

Dans cette proposition, les camions n'auraient plus accès au port sauf au parking de déchargement, la voirie nécessaire à dégager se trouve sur le goudron au niveau du double sens situé en fond de cale (en rouge ci-dessous).



Largeur nécessaire	Largeur réelle	Distance entre les façades	Linéaire considéré	Surface à dégager
8m	6m		130 m	260 m ²

Cette action demanderait à 30 à 35 commerçants du fond de cale d'enlever 2m de profondeur sur leurs étalages. Plutôt que de délocaliser ces commerçants vers le marché Ottawa, unique lieu commercial encore disponible, il apparaît plus judicieux de concentrer les commerçants en étalage sur 2 mètres de profondeur et non pas sur les 4,5 mètres actuels.

Cette solution permettrait d'éviter les délocalisations difficiles pour la perte de clientèle et de revenir à la solution initialement prévue par la mairie de limiter les étalages.

➤ **Dégagement des voiries pour permettre aux voitures d'accéder au Bar Bozo,**

Huit mètres de dégagement sont proposés sur la portion de route reliant l'entrée du port, les bureaux du PAD Pêche et le bar Bozo. L'objectif est de permettre le passage des voitures et des charrettes, cette zone étant problématique. Dans ce cas, la délocalisation des barbiers et des bouchers doit être envisagée.

➤ **Rénover les rues et routes du port**

Nous concordons avec l'idée première de « *Réhabiliter les routes principales en priorité (nouvelles couches goudronnées) en lien avec le passage des poids - lourds qui nécessitent l'utilisation de matériaux plus résistants ; réhabiliter en second lieu, les routes secondaires.* ».

Il faut aussi considérer un élargissement de 2 mètres du goudron tout au long de la cale pour permettre le croisement des camions.

Enfin « *baliser les routes rénovées et mettre en place de panneaux de circulation* » est essentiel à l'entente des chauffeurs venant de pays très variés. Le message passe donc au travers des codes internationaux de la route. Une réflexion particulière doit être apportée à la signalisation aux poids lourds des sens uniques proposés.



Pour faciliter le travail des agents et empêcher le débordement des étalages à l'origine de la confusion actuelle sur le port. La place laissée aux étalages et à la voirie doit être bien délimitée. Plusieurs solutions sont possibles, un marquage au sol, ou alors des bornes en ciment délimitant de plus les stationnements.

Figure 143 : exemple de Bornes en ciment installé sur le chantier de réhabilitation
Source : GAYME S., KONATE D., 2009

➤ **Désengorger le port, réflexion sur la délocalisation d'activités**

L'ensemble de ces travaux de dégagement de voiries peuvent être réalisés sans délocalisations trop importantes dans un premier temps. Il est en effet possible de ne pas étaler les 165 m² de poissons fumés et de les maintenir dans les stocks. De même les vendeurs d'objets au détail du fond de cale, pourront afficher moins de modèles. Ces solutions de circulation ont pour objectif de gérer l'urgence d'un marché trop chargé, difficile à vivre et potentiellement dangereux.

Toutefois, ces actions locales ne sont pas viables à moyen terme en prenant en compte une augmentation de 5 % de l'occupation du sol. Il y a aujourd'hui une multitude d'activités sur le port pouvant difficilement se maintenir ensemble. Un choix des activités à privilégier est nécessaire si l'on souhaite asseoir la position de Mopti dans sa région. D'autres activités doivent partir si l'on souhaite désengorger le port.

3. Pour désengorger et améliorer le port, proposer à moyen terme des solutions de relocalisation des activités

Dans le cadre Malien, considérer du moyen terme signifie se projeter à deux ou trois années. En effet ici, le court terme est plutôt de l'immédiat. Les considérations précédentes portaient de l'objectif d'éviter les freins au projet et d'améliorer au plus vite des conditions de vie qui révèlent de l'urgence.

Toutefois une véritable réflexion sur l'articulation des différentes activités doit être faite pour améliorer le fonctionnement. Un éventail de solutions moins techniques est ici proposé, la réflexion est davantage orientée vers la nécessité de prendre parti.

3.1. La nécessité d'une ligne de conduite

3.1.1. Amélioration des infrastructures

L'amélioration du port passe avant tout par une amélioration de ses conditions matérielles. L'ensemble des équipements du port sont globalement en mauvais état, les bâtiments datant des années 1960. Comme souligné dans l'état des lieux, l'idéal serait de proposer une remise à niveau totale du port:

1) « Construire de nouveaux magasins afin d'accueillir les activités suivantes : commerce de céréales, poisson frais et poisson transformé, mais aussi garagistes. Varier les tailles des magasins afin d'avoir une gamme de prix de location correspondant à tous les budgets (la capacité à payer un loyer diffère d'un type de commerce à l'autre).

Réhabiliter et restaurer les nombreux magasins « vacants » : magasins de céréales, magasins de produits transformés afin d'augmenter la capacité d'accueil du port de pêche,

- 2) *Augmenter la superficie du hangar et rénovation du bâtiment pour permettre l'accueil simultané des vendeuses de poissons frais et des vendeuses de condiments,*
- 3) *Créer à proximité du hangar une chambre froide pour les vendeuses de poisson frais,*
- 4) *Augmenter le nombre de sanitaires sur le port de pêche (passage de 2 à 5), répartition équitable et homogène des sanitaires sur le port en fonction du réseau d'eau existant, proposition : gestion en délégation,*
- 5) *Augmenter le nombre de bornes fontaines,*
- 6) *Créer un centre de santé opérationnel sur le port de pêche,*
- 7) *Mettre en place un poste de police ou de gendarmerie fluviale opérationnel 24h/24, localisation proposé : emplacement actuel,*
- 8) *Réhabiliter les stands de vendeurs de sels et réaménager leur emplacement en période de crue,*
- 9) *Reconstruire l'emplacement du centre de refumage et du centre de traitement des nattes. »*

Toutefois compte-tenu des moyens de la commune et de la baisse des aides internationales, il paraît plus raisonnable de se baser sur des solutions moins coûteuses ou du moins de concentrer les investissements sur de nouveaux équipements en manque crucial sur le port. Des propositions sont donc présentées en réponse aux neuf pistes précédentes ; vues au rabais, elles tiennent compte des investissements prévus par le PAD Pêche:

- 1) La rénovation de tous les magasins,
- 2) Profiter des équipements créés dans l'extension pour valoriser les activités de vente de poisson frais et de vente de condiments,
- 3) Profiter de l'actuelle chambre froide inexploitée de l'usine à glace pour la mettre en location par l'exploitant, ou la détacher du contrat de délégation pour la mettre en gestion indépendante,
- 4) Se maintenir à la création pour le moment des 2 sanitaires par le PAD pêche. Ces derniers sont en effet à ce jour sous-exploités, il est prioritaire d'amener les gens à les fréquenter davantage avant d'investir dans des équipements.
- 5) Augmenter le nombre de bornes fontaines, notamment à proximité des zones de gargotes ;
- 6) Profiter du centre de santé neuf prévu dans les projets du PAD Pêche ;
- 7) Implanter le poste de police à l'entrée du port dans l'emplacement des syndicats routiers. Ces derniers seraient installés sur le nouveau parking d'entrée de ville dans des bâtiments en dur ;
- 8) Proposer des zones de stockage pour les vendeurs de sel gemme ;
- 9) Changer la vocation de l'actuel centre de refumage à ce jour inexploité, le réhabiliter en zone d'accueil des gargotes et autres restaurateurs. Cette zone séparée permettrait d'améliorer les conditions d'hygiène de ces services fréquentés par tous.
- 10) Se maintenir à la réhabilitation des caniveaux par le PAD Pêche, et éventuellement en construire dans les rues en étant dépourvues (hangar à poisson frais, céréaliers...).

L'amélioration des équipements est un pré-requis à un port repartant sur des bases solides. Toutefois, le problème majeur provient du manque d'espace par la multitude d'activités. Une délocalisation en vue de désengorger le port doit donc être réfléchie.

3.1.2. Vers une nécessaire délocalisation d'activité, un choix à faire

3.1.2.1. Quelle fonction pour le port de pêche ?

A ce jour, le port apparaît toujours dans sa dénomination initiale de pêche. Le premier aperçu du port révèle avant tout une fonction de marché de toutes marchandises. Avant de privilégier une activité ou une autre, il est donc nécessaire de se questionner sur l'avenir de chaque filière. Quelques éléments de pensée ont été développés dans l'étude précédente :

« Rappelons que d'une façon générale, les activités liées à la pêche connaissent une certaine difficulté et apparaissent en désuétude. Cependant, le projet d'extension du PAD Pêche (structure mis en place par l'Etat) vise à renforcer les infrastructures du port dans ce domaine dans le but non pas, d'augmenter les quantités pêchées (puisque les ressources halieutiques diminuent) mais de, minimiser les pertes des quantités pêchées ; notamment par l'installation d'une nouvelle chaîne du froid (optimisation des capacités de production, de conditionnement et de stockage du poisson).

De plus, au vu des changements socio - économiques, il semble que les volontés politiques locales préconisent une diversification des fonctions et des activités sur le port de pêche.

Le port fonctionne aujourd'hui, comme nous l'avons abordé dans le diagnostic, au travers de nombreuses activités économiques telles que : le commerce de céréales (densité élevée de l'activité sur le port), les produits halieutiques, mais aussi un ensemble d'activités diverses et variées telles que : le commerce de friperies, le commerce de bois de cuisine, le commerce de réparation mécanique, etc. Cependant, l'activité de pêche constitue encore le gros des échanges sur le port et rattache à elle seule plus d'une dizaine de filières; même si son intensité diminue progressivement.

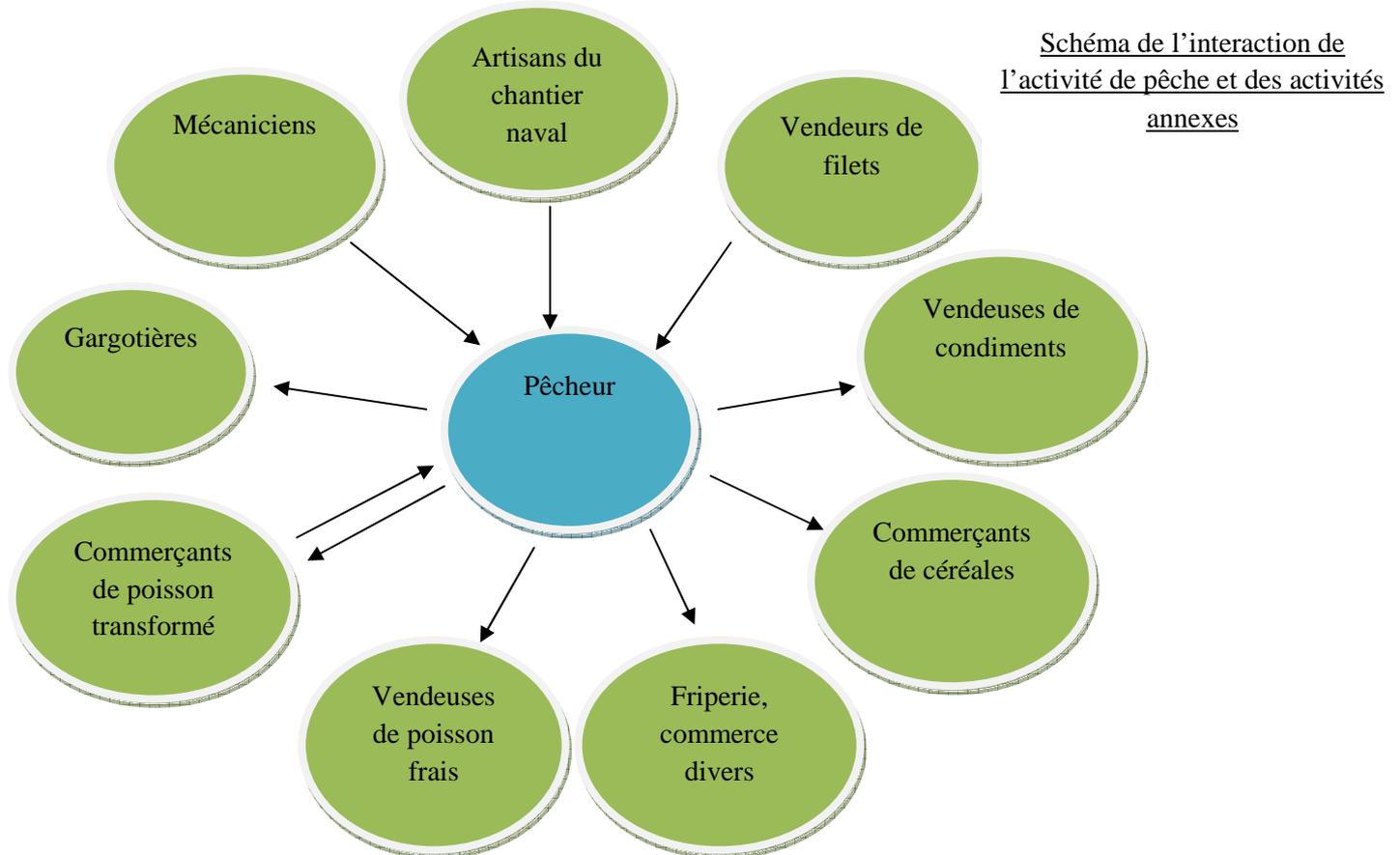
Les échanges commerciaux sont à relier avec le déplacement des populations. En tant que carrefour commercial régional voire nationale (port fluvial), l'activité générale du port de pêche est intimement liée au déplacement (arrivée et départ) des pêcheurs et des familles sédentaires sur les îlots alentours. Les « allers et venus » des marchandises sur le port de pêche sont aussi intimement rattachés aux jours de marché et de foire aux alentours.

Ainsi, les échanges commerciaux restent au cœur du fonctionnement du port de pêche ; ces échanges sont constitués en majorité par les activités halieutiques (vente de poissons transformés et vente de poisson frais) ; néanmoins de nombreuses autres activités sont tout aussi dynamiques telles que le commerce de céréales, les entreprises de réparation, etc. Auparavant véritable et exclusivement port de pêche ; le port de Mopti est devenu aujourd'hui un port commercial. Il s'agit dorénavant d'explicitier et de rendre transparent le projet de développement voulu pour le port, aussi bien de la part des élus locaux, régionaux et nationaux. Quelle part attribuée aux activités de pêche ? Quelle dimension touristique développée ? ... finalement quels enjeux et quelles priorités pour le port de pêche ?

Il est possible de définir des solutions d'aménagement pour chacun des usagers du port concernés. Quelles sont les activités à privilégier ? Quels sont les usagers secondaires du port de pêche et ceux susceptibles d'être délocalisés ? »

3.1.2.2. Quelles activités prioritaires ?

« Les pêcheurs jouent un rôle fondamental sur le port de pêche ; ils ne présentent pas une activité stationnaire sur le site mais sont bien souvent en transit. Leur activité génère à elle seule plus d'une dizaine d'activités annexes sur le port de pêche (vendeurs de filets, mécaniciens, gargotières, vendeuses de poisson frais, vendeurs de poisson transformé, etc.)



Les commerçants de poissons transformés (secs et fumés) sont parmi les usagers les plus importants du port de pêche aussi bien par l'activité économique générée que par le poids de leur coopérative (activité de lobbying forte).

Les vendeuses de poisson frais ont toute leur place sur le port de pêche ; l'activité est relativement dynamique ; les commerçants de céréales ont aussi toute légitimité sur le port de pêche ; ils entretiennent un commerce étroit avec les pêcheurs.

Les charretiers constituent les « petites mains » indispensables au bon fonctionnement du port de pêche ; notamment au travers le transport des marchandises générées. Ces derniers sont les liants des différentes chaînes : transporteurs fluviaux, transporteurs routiers, commerçants, etc.

Les gargotières sont elles aussi nécessaires au fonctionnement et à l'organisation du port de pêche ; elles alimentent une bonne majorité des usagers du port. Les garagistes et les réparateurs de poids - lourds et de pinasses doivent, de façon équivalente, rester sur le site ; ils constituent un maillon important de la chaîne.

L'ensemble de ces usagers ainsi que les transporteurs fluviaux, routiers et restaurateurs, sont considérés comme des usagers principaux ; leur activité est indispensable au bon fonctionnement du port de pêche. ».

Il ne paraît pas forcément évident de privilégier une filière plutôt qu'une autre sur le port. L'ensemble des usagers même du point de vue du pêcheur ont une fonction sur le port. Amener un trop grand changement dans un équilibre instable, pourrait amener à un désordre encore plus grand. La question des délocalisations ne peut donc pas être prise à la légère.

3.1.2.3. Quelles implications derrière une délocalisation des activités ?

L'étude d'état des lieux s'est axée sur le rôle primordial du pêcheur en tant que premier utilisateur du port. En choisissant cet axe de réflexion, elle a mis en valeur une hiérarchie possible entre les utilisateurs :

« D'autres activités apparaissent moins importantes voire secondaires mais sont néanmoins reconnues sur le port de pêche ; il s'agit des coiffeurs - barbiers, des bouchers, des vendeurs divers (friperie, calebasse, bois, etc.), des vendeurs de sel ainsi que des électriciens et réparateurs des deux - roues. Ainsi, il semble que dans le cadre d'une relocalisation des usagers ; ce sont les cas de ces usagers qui devront être étudiés et analysés en priorité.

Cependant, la difficulté inhérente à la délocalisation d'une certaine partie des usagers est la diminution de leurs revenus. En effet, la plupart des usagers est présent sur le port de pêche car il s'agit d'une plaque commerciale très importante pour la ville et ses environs. En délocalisant une partie de ses derniers, le risque encouru est relativement important : les usagers délocalisés sur un autre site, verront sûrement leur activité diminuer et par conséquent, leurs revenus s'abaisser. Il est primordial que les élus aient conscience de cet aspect. »

La délocalisation des activités n'est pas une solution nouvelle sur le port et amène de nombreuses oppositions qui rendent le choix politique difficile. Toutes les activités justifient leur présence sur le port pour une raison valable :

- La filière pêche pour la proximité du fleuve, des pêcheurs et de l'arrivée du poisson,
- La filière transport par les transits interdépendants du fleuve et de la route,
- La filière commerce agricole par la réception et l'envoi d'aliments via les pirogues,
- La filière commerce divers par les échanges importants avec la clientèle issue du fret fluvial.

Les enquêtes auprès des usagers arrivant par le fleuve ont montré qu'au moins 25% d'entre eux ne se redirigeraient pas vers leurs commerçants, mais vers les marchands ambulants.

Des propositions sont toutefois envisageables pour diminuer les impacts de ces délocalisations :

- La préférence à une **anticipation de la délocalisation**, permettant de faire fonctionner le système très développé au Mali de clientèle fidélisée. Un client prévenu pourra se rediriger vers le commerçant qu'il connaît bien.
- Des panneaux en langue française, Bambara, Peuhl mais aussi illustré de dessins pour les analphabètes, permettraient de rediriger les arrivants vers la zone de relocalisation.
- **Il est essentiel de délocaliser vers le même endroit tous les individus d'une même activité sans exception, le risque d'une délocalisation partielle serait de mettre en place une concurrence déloyale et de créer de nombreuses faillites.**

C'est pourquoi plusieurs scénarios sont proposés pour ne pas privilégier une activité plutôt qu'une autre.

Un choix fonctionnel serait de privilégier sur le port les activités qui ont le plus besoin du fret fluvial, afin de ne pas créer un surcoût par la manutention.

Toutefois des activités comme la vente de poissons fumés, les chantiers navals ou le commerce agricole possèdent deux atouts de résistance face à la délocalisation. Ces dernières ont un potentiel économique suffisant pour résister à une période de fragilisation et la concurrence est absente dans le reste de la ville, poussant les clients à se rediriger vers eux où qu'ils soient.

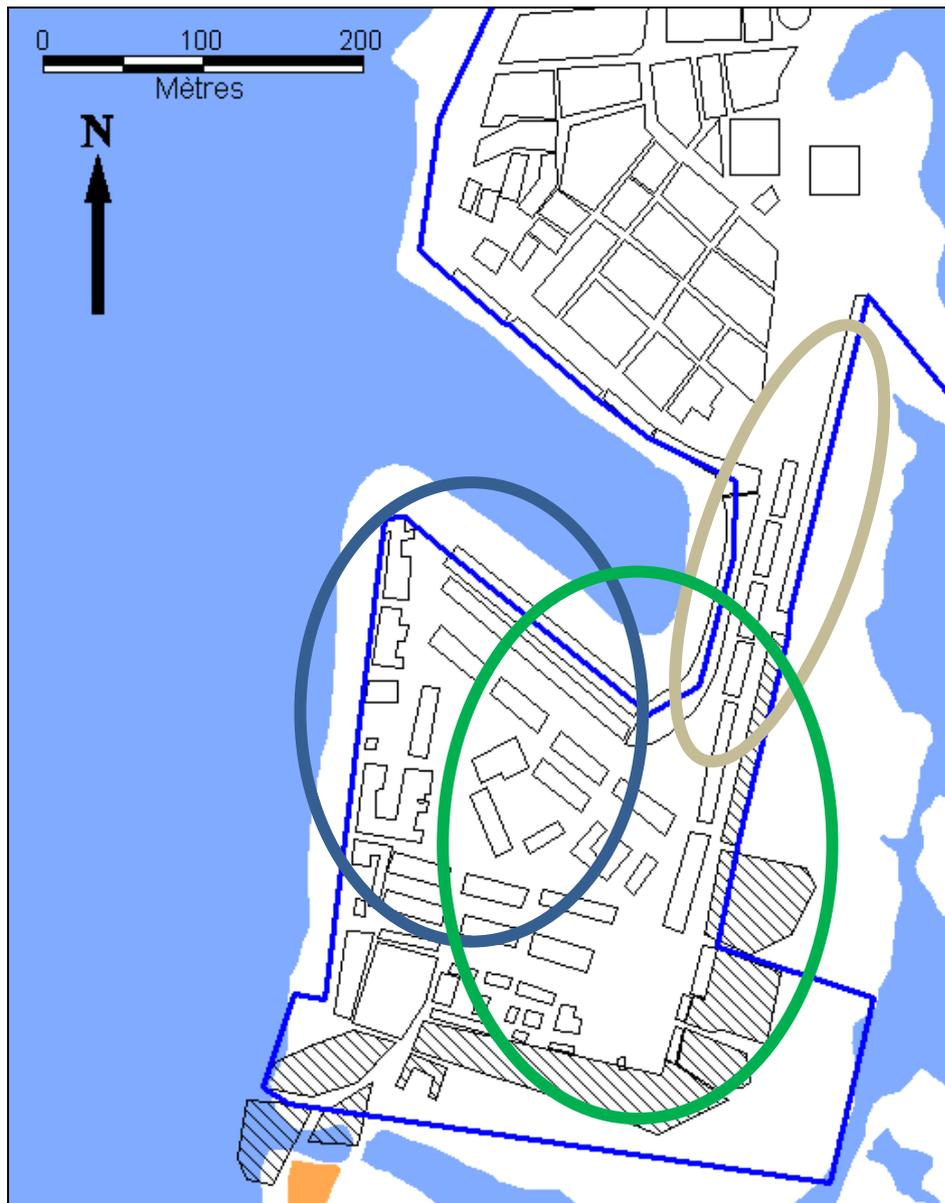
Un autre choix moins évident dans un premier lieu serait de privilégier les activités de commerce. Le port a été rattrapé à ce jour par l'urbain et il est difficile de faire marche arrière. Ces petits commerçants installés là spontanément se sont créés une clientèle à Mopti mais aussi parmi les voyageurs. En cas de délocalisation, la concurrence serait particulièrement difficile avec le reste des commerçants du centre ville. De plus, le port de Mopti en regroupant tout type d'activité sur un même espace, représente un centre commercial de renom.

Un choix général d'orientation du port est nécessaire mais les modifications déjà considérées doivent être maintenues. Ces quelques éléments essentiels à la bonne marche du port doivent être maintenus. D'autres doivent être pris en considération comme le tourisme. Quelques axes de raisonnement sont décrits ici pour bien comprendre les scénarios de localisation d'activités et éventuellement les remodeler.

3.1.3. Les bases de réflexion des scénarios

3.1.3.1. L'armature des scénarios, le plan de circulation

L'armature générale des différents scénarios d'aménagement est constituée par le plan de circulation et la zone de déchargement des marchandises. Les différentes activités dépendantes de l'arrivée des passagers, des pêcheurs, du poisson ou des marchandises sont plus ou moins dépendantes de la cale, du fleuve, des déchargements du fret routier ou de la ville.



-  Zone particulièrement liée au transfert entre fret fluvial et routier,
-  Zone particulièrement liée aux déchargements du fret routier,
-  Zone particulièrement liée à la ville et à l'arrivée des passagers.

3.1.3.2. Des partis-pris pour la fonctionnalité du port

Plusieurs éléments ont servi de bases à partir desquelles se sont construits les scénarios. Ils ne sont pas forcément à considérer comme des acquis. Ils font partis d'un choix fonctionnel et ont parfois été remis en question par la suite.

- Les berges dont la surface varie jusqu'à disparaître entre saison de hautes et basses eaux n'ont pas été utilisées dans la localisation des activités. De la même manière la plaine inondable entourant la partie sud et est du port n'a pas été considérée.
- Les bords Nord et Est de la cale ont été libérés dans les deux premiers scénarios. L'objectif est de faciliter le passage des véhicules et des piétons sur la cale, mais aussi de valoriser le patrimoine portuaire reconnu de Mopti.
Ces zones d'accumulation de déchets seraient plus faciles à gérer et les abordages améliorés si les étalages n'étaient pas présents. Ainsi, même si les vendeurs de sel constituent un point considéré comme attractif pour le tourisme, nous avons considéré qu'ils seraient mieux valorisés à proximité du Bar Bozo au premier plan de la cale et à proximité de lieux de stockage.
- L'activité pêche ne peut être délocalisée du port, un nouveau port ne pouvant être construit par manque de moyens.
- Les rues actuellement secondaires recevant les piétons doivent être maintenues dans cette vocation, pour éviter l'augmentation du trafic sur le port.
- Les gargotes doivent être relocalisées dans des bâtiments durables, compte-tenu du niveau d'hygiène limité des bords de route en terre où est exercée cette profession.
- Les antiquaires, une des rares activités à ne pas avoir choisi d'être sur le port et voulant le quitter, seront délocalisés du port. En cours de délocalisation actuellement, leurs bâtiments en banco doivent être rasés en vue de la réhabilitation du parking de déchargement.
- Les différentes carcasses de véhicules occupant le parking à côté des antiquaires doivent être envoyées à la casse (plus particulièrement les deux poids lourds). Le manque d'espace ne laisse pas la place à ce type d'occupation du sol.
- De la même manière, les garagistes occupent un espace important par leur stationnement et mériteraient d'être délocalisés. Cette question est polémique puisque ces derniers réparent aussi les moteurs des pirogues. Il paraît envisageable de leur prévoir un espace sur le parking d'entrée de ville à proximité du fleuve.
- Enfin les chantiers navals sont aussi une activité qui consomme beaucoup d'espace et mériterait un espace propre. Les clients de ce genre d'activité quand ils en ont besoin, parcourront la distance pour rejoindre leur professionnel. Une délocalisation avec remblai est envisageable à proximité du fleuve Bani, en amont, au niveau de la centrale hydroélectrique ou en aval au niveau de Charlotville.

3.1.3.3. Prise compte de la filière tourisme

Plusieurs améliorations du tourisme ont été proposées dans les pistes de propositions de l'étude de 2008 :

- « Créer un **pôle « pêche - culture - éducation »** sur le port de pêche qui s'articulerait autour des projets suivants :
- Création d'un musée de la pêche (activités ancestrales, évolution de l'activité pêche, équipements de pêche, différentes pratiques de pêche, présentation des différentes espèces pêchées, appui et valorisation cartographique et photographique),
- Création d'un aquarium (différentes espèces de poisson, fiches techniques sur les espèces, etc.),
- Création d'un observatoire de la pêche (compétences ciblées sur le fonctionnement de l'activité pêche, compétences plus techniques, recueil de données et de statistiques, vision prospective) »

Ces propositions sont intéressantes et leur plus-value pour la filière est évidente. Toutefois, dans les propositions présentes le tourisme a davantage été considéré comme un élément transversal. L'objectif a été de ne pas bouleverser l'ordre établi, basé sur un mélange entre « *paysage naturel et activité humaine* » faisant le charme de Mopti.

Le manque d'espace et le fait que chacun justifie sa présence sur le port, sont aujourd'hui trop importants pour permettre la délocalisation d'activité au profit de nouvelles. Toutefois dans les scénarios à plus long terme, l'implantation d'un musée et de la visite du chantier naval a été prise en compte.

Quelques éléments ne mobilisant pas de foncier méritent d'être pris en considération :

- « Mise en place d'un programme d'alphabétisation pour les usagers du port (commerçants de poisson transformé, pinassiers, piroguiers, pêcheurs, etc.). »
- Optimisation et valorisation du chantier naval à des fins touristiques : création d'une structure ou d'un bureau permettant la mise en place de visites guidées sur le chantier naval. »

La filière tourisme a été étudiée plus en profondeur à Mopti par Mademoiselle Ariaux dans le cadre du projet Niger-Loire en 2009. Plusieurs points apparaissent davantage prioritaires :

- « **Déplacer l'OMATHO dans un lieu de passage plus important** afin que les touristes trouvent rapidement les informations nécessaires sur la ville.
- **travailler sur la propreté de la ville**
- **diminuer le harcèlement des touristes** peu habitués à la sollicitation par les vendeurs ambulants, les guides, les piroguiers ainsi que par les enfants
- **organisation des deux branches des guides et des pinassiers où la concurrence est importante et le manque de formation flagrant.** »⁷

⁷ Ariaux Chloé, Mission Val de Loire, Projet Niger-Loire, « Améliorer l'attractivité touristique afin d'inciter les touristes à rester plus longtemps sur le ville de Mopti », Août 2009

La mise en valeur du tourisme ou l'hypothétique classification au patrimoine mondial de l'UNESCO du port de Mopti passe avant tout par l'amélioration de ces derniers points.

Notre proposition serait d'installer l'OMATHO dans le bâtiment se situant entre le Bissap Café et la COMATEX. Cette solution y permettrait l'implantation potentielle de la maison du Delta. La vue sur le port en face du Bar Bozo permettrait une visibilité de cette structure et une bonne image touristique du port de Mopti. Cette solution impliquerait la délocalisation d'un céréalier. En fonction du scénario, son nouveau magasin pourrait être placé avec le reste des vendeurs de céréales.

La mise en valeur du tourisme passe avant tout par une attention particulière au potentiel touristique important de la ville de Mopti dans les différents scénarios d'aménagement. Comment réorganiser le port sans porter atteinte à la multitude d'activités et de savoir faire présents sur le port de Mopti ? Comment faire le choix de valoriser une activité sans pourtant empêcher le bon fonctionnement d'une autre ? Mais surtout, comment améliorer un fonctionnement handicapé par la surconcentration de population, sans pour autant prendre le parti d'une portion de cette population ? Il n'est pas possible par un seul point de vue technique de choisir une orientation pour le port de Mopti. C'est pourquoi la décision doit être laissée aux élus au travers de différents scénarios argumentés d'évolution.

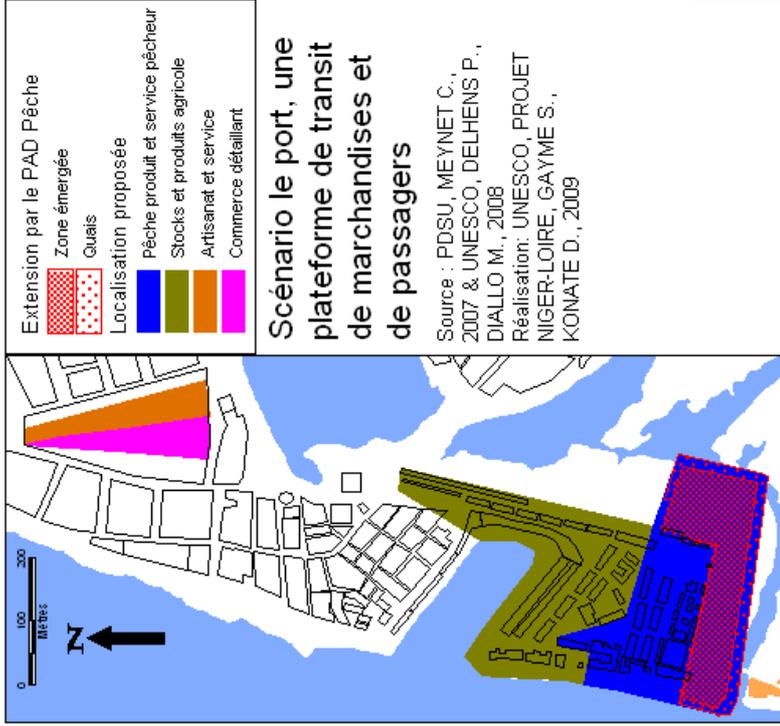
3.2.Plusieurs scenarii d'évolution du port

Cette partie a fait l'objet d'une réflexion poussée sur les besoins actuels de chaque activité à ce jour. Chaque scénario fait l'objet d'un **plan d'orientation générale** suivi d'un plan détaillé de la localisation de chaque activité en fonction d'un besoin en espace de magasin ou d'étalage.

Sans tenir compte d'une évolution particulière de chaque filière, ces propositions sont valables dans un à deux ans, compte-tenu du temps de médiation à effectuer pour obtenir de grands changements dans le port. Par conséquent, l'extension réalisée par le PAD Pêche a été prise en compte.

Deux scénarios ont été produits dans un premier temps. L'un privilégie le rôle de zone de transit des marchandises, comme les poissons ou les céréales, ces transferts s'effectuant soit par bateau, soit par camions. L'autre privilégie le rôle de marché de la ville et par conséquent les activités de commerce de produits divers ou d'objets artisanaux, la pêche est maintenue mais est moins valorisée sur le port.

Dans un deuxième temps, un troisième scénario a été demandé par les élus et différents techniciens. Ce scénario représente un choix moins fort en maintenant un maximum d'activités dans peu d'espace. Il vise à rendre plus fonctionnel le port en effectuant des remaniements en son sein même, l'objectif est de rassembler les activités de même type et non pas les activités d'une même filière. A première vue, ce scénario est désorganisé et cherche à s'adapter à un contexte local. Le but est de ne pas imposer un fonctionnement à un système déjà fonctionnel, l'état des lieux ayant bien insisté sur l'interdépendance des différentes activités.



3.2.2. Le port à sa vocation d'origine

Objectifs

- Rendre sa vocation initiale au port de pêche,
- Promouvoir le commerce de produits alimentaires qu'ils soient issues de l'agriculture ou de la pêche, en accord avec les politiques nationales.

Freins à lever

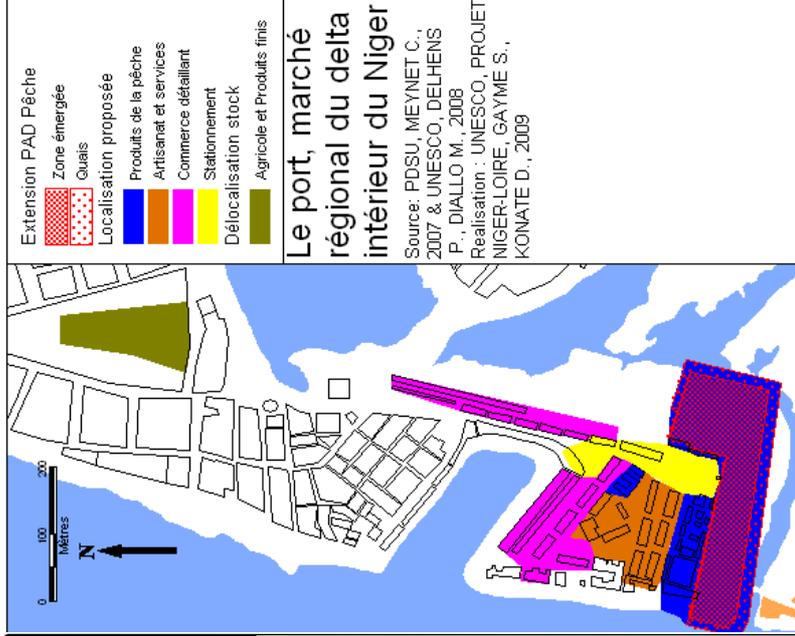
- Départ de tous les individus d'une même activité sans exceptions (permis de construire, etc...)
- Accompagnement des clients vers leur commerçant délocalisé

Avantages

- Mise en valeur de la vente emblématique du poisson de Mopti,
- Fonctionnement optimal des chargements et déchargements, valorisation du rôle de plateforme d'échange de Mopti, optimisation des équipements
- Gestion simplifiée et retombée financière améliorée du port de Mopti
- Mise en valeur du Marché Ottawa dans le fonctionnement prévu de cet équipement.

Inconvénients

- Nombreuses délocalisations et fragilisation des filières à faible poids,
- Eloignement des activités de vente et services de l'arrivée des voyageurs,
- Délocalisation des activités de stockage du centre économique du marché Ottawa vers la ville de Sévaré (13 km).



3.2.1. Le port comme grand marché de la région

Objectifs

- Promouvoir le rôle urbain et commercial du port à l'échelle de la ville et de la région
- Concentrer la pêche dans une partie reconstruite
- Permettre à un maximum de gens de rester sur le port

Freins à lever

- Départ de tous les individus d'une même activité sans exceptions (permis de construire...)

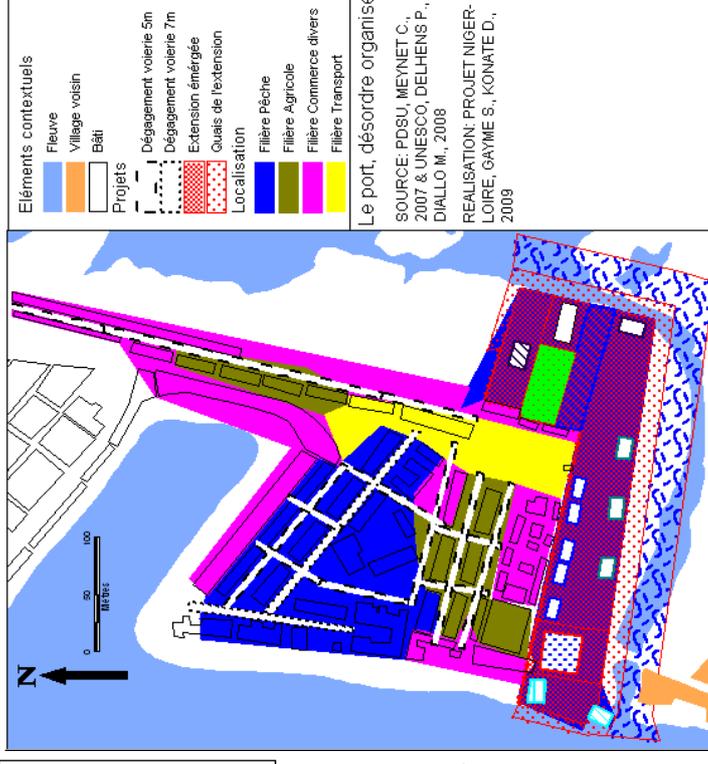
- Prévoir un débarcadère fluvial de chargement des céréales

Avantages

- Mise en valeur de l'activité apparente de centre économique,
- Nombre de délocalisations limité et valorisation sociale des activités des berges paralysées à la montée des eaux un tiers de l'année,
- Gestion simplifiée et retombée financière améliorée du port de Mopti,

Inconvénients

- Création d'un flux de céréales du marché Ottawa vers le fleuve,
- Investissement important dans l'adaptation des magasins de stockage en zone de marché,
- Délocalisation des activités de stockage du centre économique de Ottawa vers Sévaré (13 km)



3.2.3. Le port dans sa continuité

Objectifs

- Maintenir un maximum d'activités sur le port,
- Améliorer l'hygiène et la sécurité du port,
- Minimiser le déplacement d'activités au sein-même du port.

Freins à lever

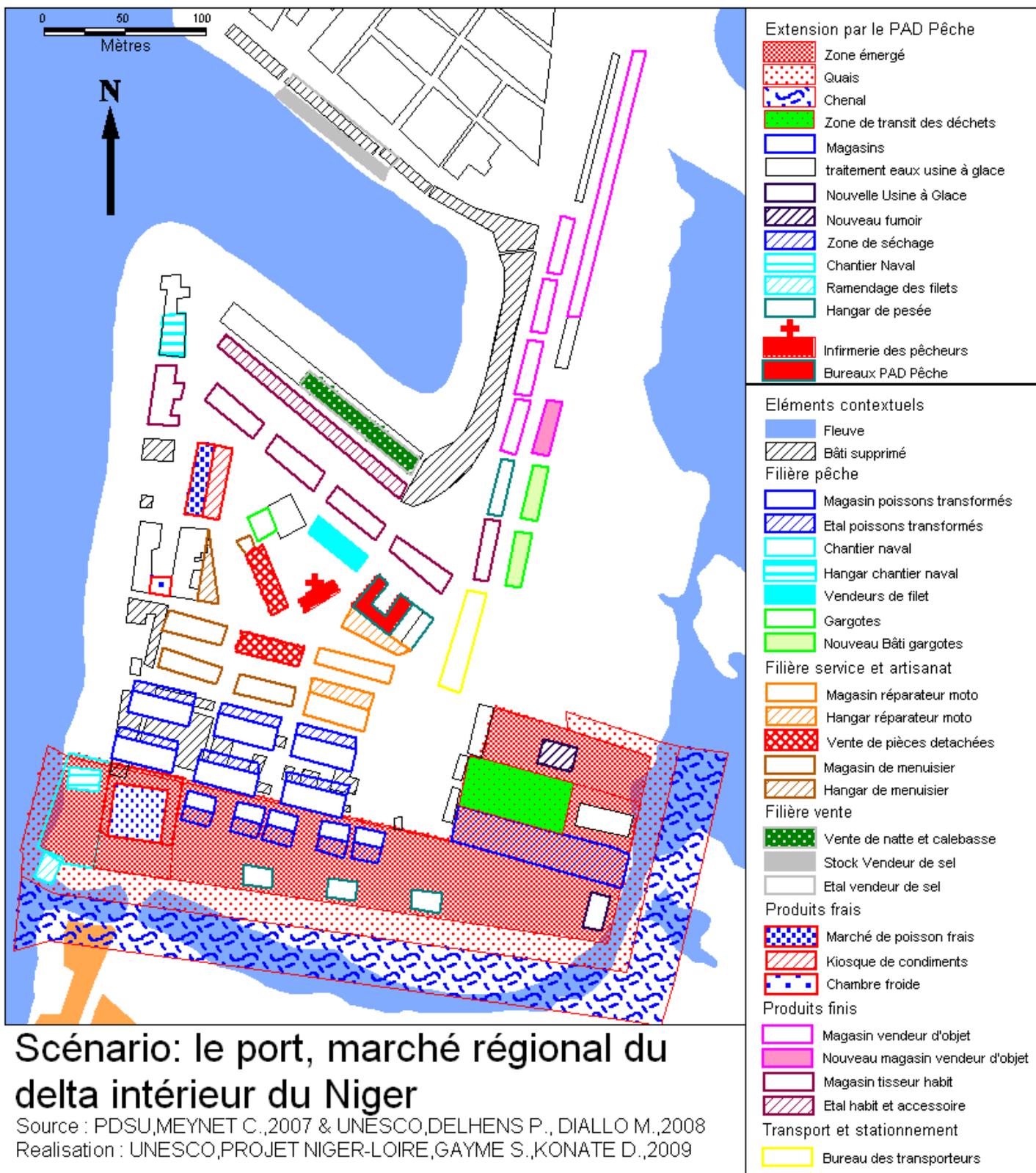
- Recasement des quelques activités se trouvant sur les voieries délogées,
- Identification de chefs de filière pour négocier la réorganisation.

Avantages

- Pression sociale minimisée sur les décideurs et médiation facilitée,
- Nombre de délocalisation limité (garage, stationnement, chantier naval),
- Maintien des activités de stocks dans les magasins du marché Ottawa,
- Maintien du charme touristique lié à la multitude d'activités.

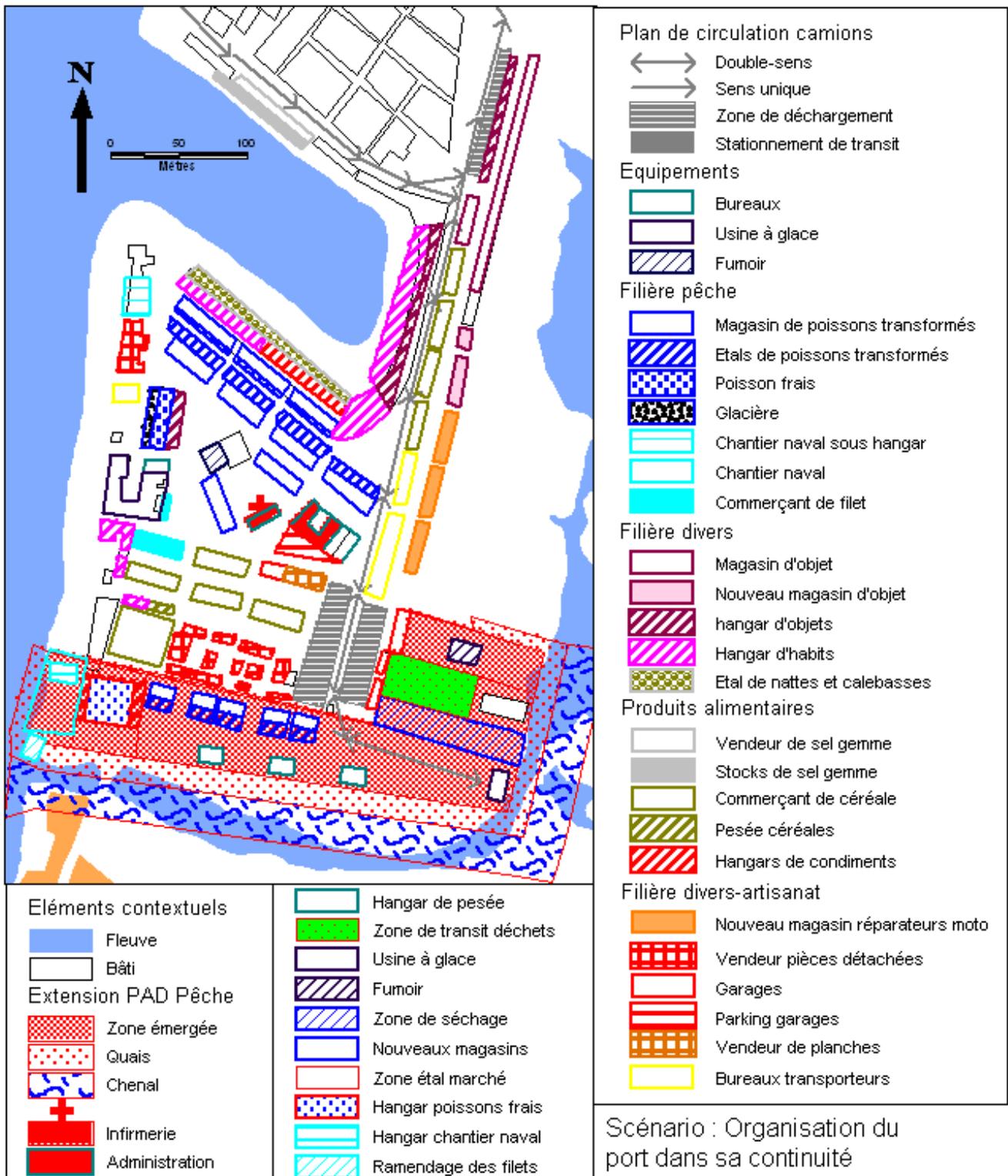
Inconvénients

- Concentration des activités et étalages déjà en manque d'espace,
- Manque augmenté d'espace en cas de maintien de la croissance des activités,
- Gestion financière clarifiée et retombées amoindries,
- Circulation et collecte des déchets handicapée par le manque d'espace et le non rassemblement par type d'activité



Scénario: le port, marché régional du delta intérieur du Niger

Source : PDSU, MEYNET C., 2007 & UNESCO, DELHENS P., DIALLO M., 2008
 Realisation : UNESCO, PROJET NIGER-LOIRE, GAYME S., KONATE D., 2009



*

Activités	Equipements	Grand magasin	magasin mi-plein	Petit magasin	Hangar	Etal	Parking	Glacière	TOTAL	Equipements souhaités
Vente de poissons transformés	3558					2796			6354	grand magasin
Vente de poissons frais						324		308	632	hangar, étal
Vente au détail (condiments et céréales)						1454			1454	kiosque dont 200 de temporaire
Gargote rôtisseur					1064				1064	hangar
Filet	549									
Usine à glace	1291								1291	
Fumoir	277								277	
Chantier naval					518	3893			4411	hangar et étal mais immergé
Vente de céréale d'exportation	930		497,5	3010					4437,5	1/2 vide nécessaire petit magasin
vente de nattes d'exportation	254								254	grand magasin
Vente de planches	589								589	Magasin
Garage	704						1017		1721	grand magasin
Réparateur motos				1019					1019	petit magasin et étal
Menuisier				215	2821				3036	Hangar mais surtout espace d'entreposage
Réparateur et vendeur pièces détachées					1330				1330	Hangar
Vente d'objets manufacturés (Hi-fi, Seau, Aliment en Sachet)				2552		1525			4077	étal et magasin
Vente au détail de nattes						626			626	Etal
Vente au détail de calebasses						265			265	Etal
Vente de vêtement, fripe et accessoire						3040			3040	étal et hangar
Vente de sel gemme				521		474			995	Etal
Vente de bois de cuisine					1950				1950	
Bureau				1451						Bureau
Camions						2390			2390	parking et petit bureau-magasin
Antiquaire de la digue					1474				0	hangar sous dur
										Kiosque mis en place au marché Hidji Traoré
									TOTAL	38822,5
									surface émergée	85000

Table des surfaces utilisées à ce jour par les différentes activités à partir de l'observation croisée du terrain et de photos satellites (en m²)

Ces surfaces ont été considérées comme les surfaces nécessaires à chaque activité même si l'ensemble des usagers du port a fait remarquer un besoin croissant d'espace.

Ces différents scénarios s'appuient sur le port existant et l'extension prévue, cependant une autre vision est possible. L'état problématique du port de Mopti à ce jour est dû à un manque d'anticipation face à une croissance de la population importante. Au-delà de la résolution des innombrables problèmes qui apparaissent face à une urbanisation croissante, il est nécessaire d'anticiper davantage sur l'évolution du port de Mopti. Même si la commune préfigure dans son Schéma d'Aménagement, le projet de 19 ha d'extension du port d'ici 2020, cette vision n'a pas été approfondie autant du point de vue des coûts comme des conséquences environnementales. Un remblai de cette taille augmenterait de plus de 200% l'actuel port, la localisation et l'impact de tels choix doit être anticipé.

Nous allons donc réfléchir ici de manière moins approfondie sur les potentialités du port de Mopti dans dix ans.

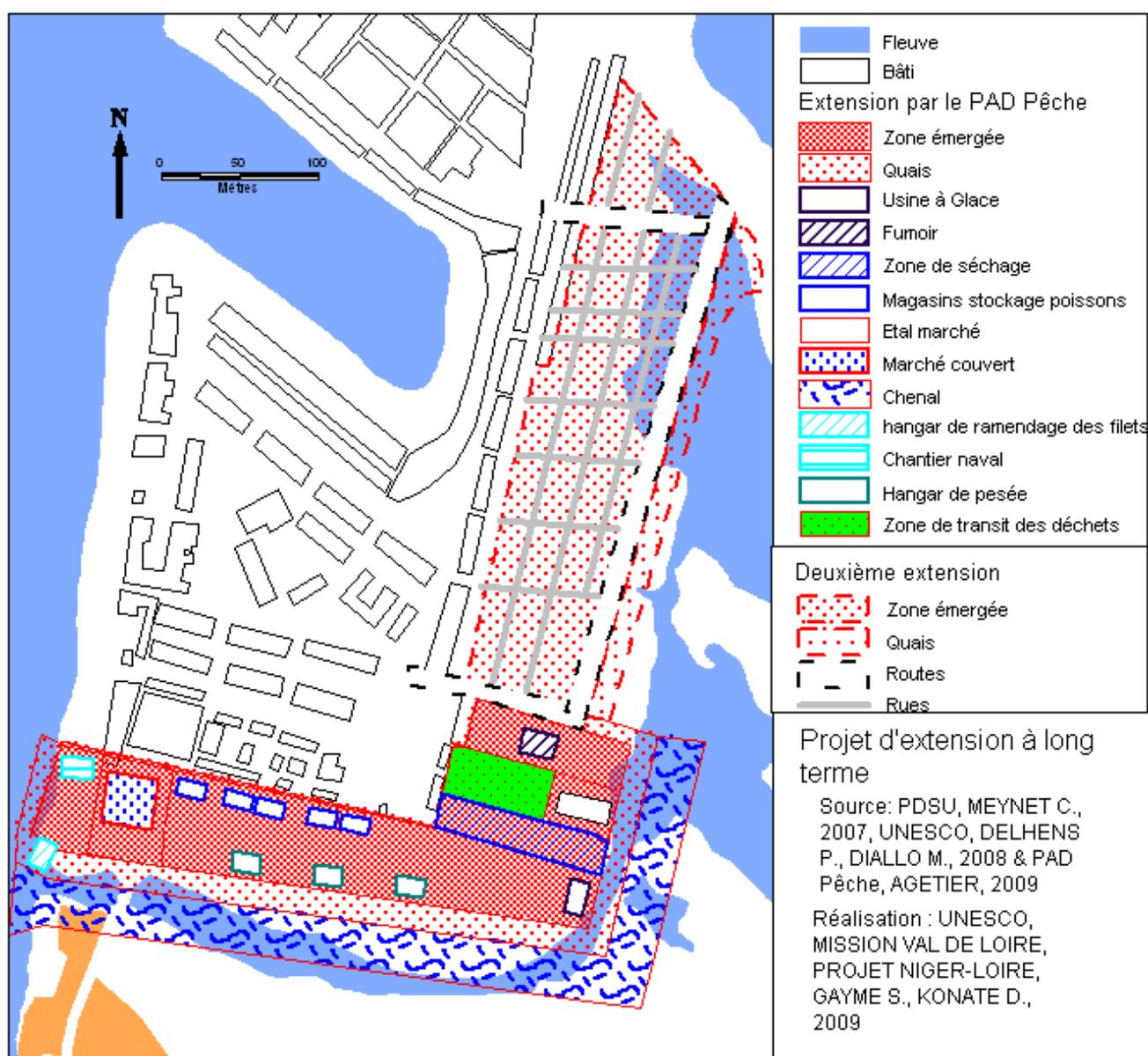
4. Solutions à long terme

Malgré la première phase d'extension de 3,5 ha au sud, en faisant l'hypothèse d'une augmentation de 5 % par an de l'occupation du sol, ce taux serait de 0,6 en 2019 et de 0,8 en 2025.

Le manque de foncier étant un problème constant sur la ville de Mopti, deux choix sont possibles, délocaliser une partie des activités à Sévaré ou étendre le port. Pour réfléchir sur les implications liées à une deuxième extension, plusieurs thématiques ont été développées.

4.1. Coût et localisation d'un agrandissement du port

Sur la base de 5000 FCFA par m³ de remblais hors bâtiment et revêtement, la construction d'un remblai de 3,5 ha et de 5 m de haut (ci –contre) coûterait 875 000 FCFA soit par tranches de 100 000 FCFA par an, l'équivalent d'un investissement sur 9 ans.



4.2. Proposition de localisation des activités

En vue de donner une idée de la localisation générale des activités, un scénario est proposé par la suite. L'objectif était ici le renforcement de toutes les filières: pêche, agricole lié au fret mais aussi commerce divers, sans oublier le tourisme.

De la même manière que précédemment, ce scénario a fait l'objet d'un calcul en détail des surfaces nécessaires en magasin ou en étalage avec une augmentation d'environ 10% des besoins de chaque activité. Toutefois ce scénario n'est pas viable puisqu'il est très difficile d'anticiper sur l'évolution d'une activité ou d'une autre dans neuf ans.

L'objectif est plus ici de donner une idée des orientations qui pourraient être données :

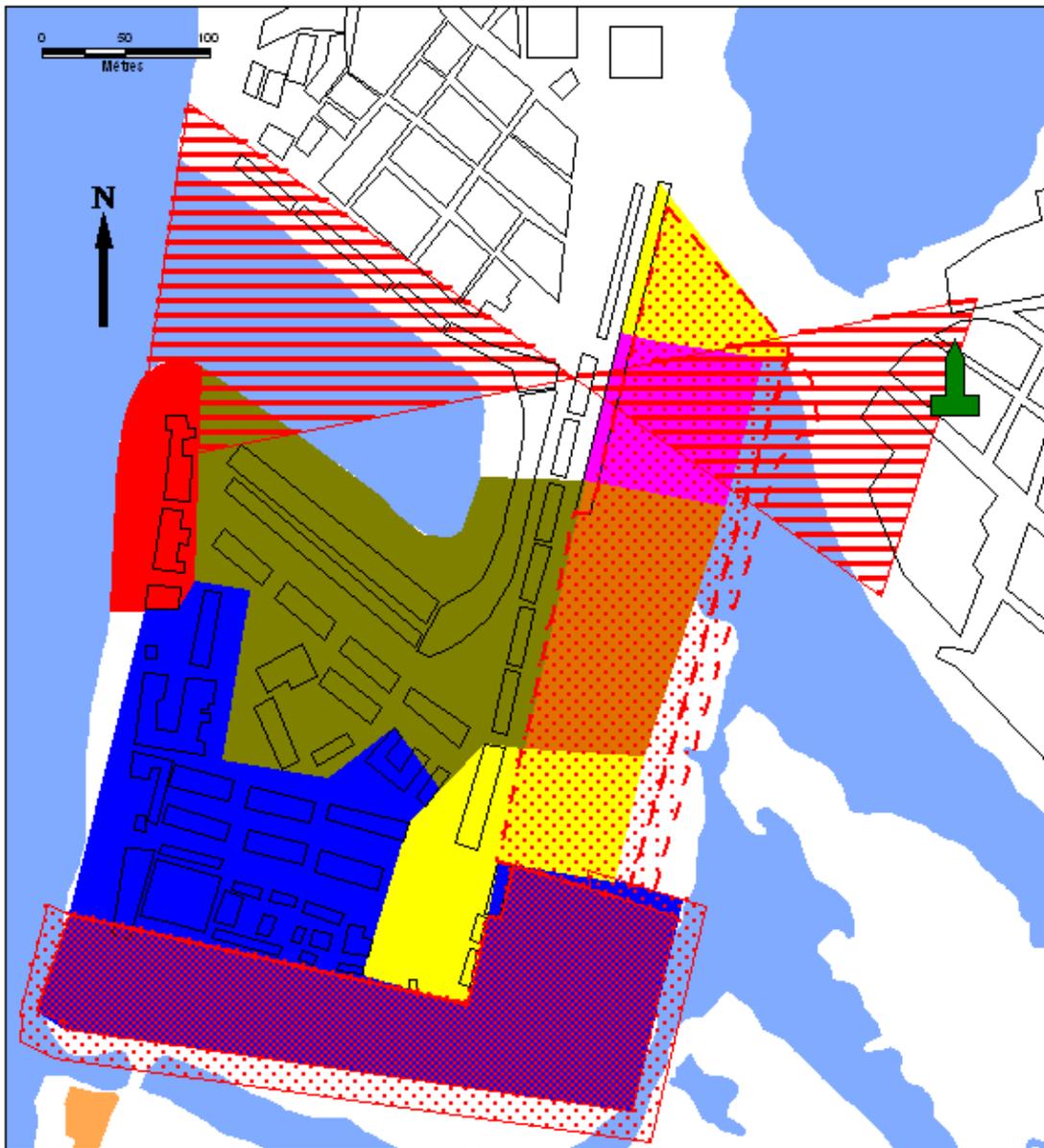
- La zone sud comprenant l'extension verrait la mise en valeur des activités liées à la pêche. A petite distance, la séparation des autres activités du port de pêche éviterait les conflits d'usage, tout en se maintenant à proximité des zones de déchargement des camions.
- La zone à proximité de la cale servirait elle aux chargements et déchargements de produits pesants dans les pirogues, notamment les produits agricoles. L'objectif est de même de permettre la proximité entre pirogues et stationnement de camions.
- La zone nouvelle d'extension servirait elle, à accueillir une zone de marché et artisanale à la proximité cumulée de la ville et de l'arrivée des passagers sur la cale.
- Du point de vue des transports, la zone de déchargement serait maintenue et agrandie. Une zone d'accueil des transports en communs serait prévue centrale : au point de croisement du port, du centre commercial et de la zone résidentielle.

Plusieurs éléments sont à surveiller avec attention :

- La préservation du paysage linéaire et des ouvertures à l'horizon de la ville de Mopti,



- La valorisation du quartier historique de la grande mosquée, à proximité du remblai,
- L'étude du risque d'inondation créé par la montée des eaux lié au remblaiement,
- La surveillance de l'installation d'habitations spontanées par remblais sur déchets. S'il est décidé de faire un remblai, il faut prévenir les possibles habitants en train de s'implanter et empêcher la délivrance de permis sur les zones concernées.



Extension par le PAD Pêche

 Zone émergé

 Quais

Proposition d'extension par remblais

 Propdiversité_extension_SG

 Quais

Localisation proposée

 Produits et services de la pêche

 Produits agricoles et finis

 Artisanat et service

 commerce détaillant

 Stationnement

 Tourisme

Préservation du Paysage

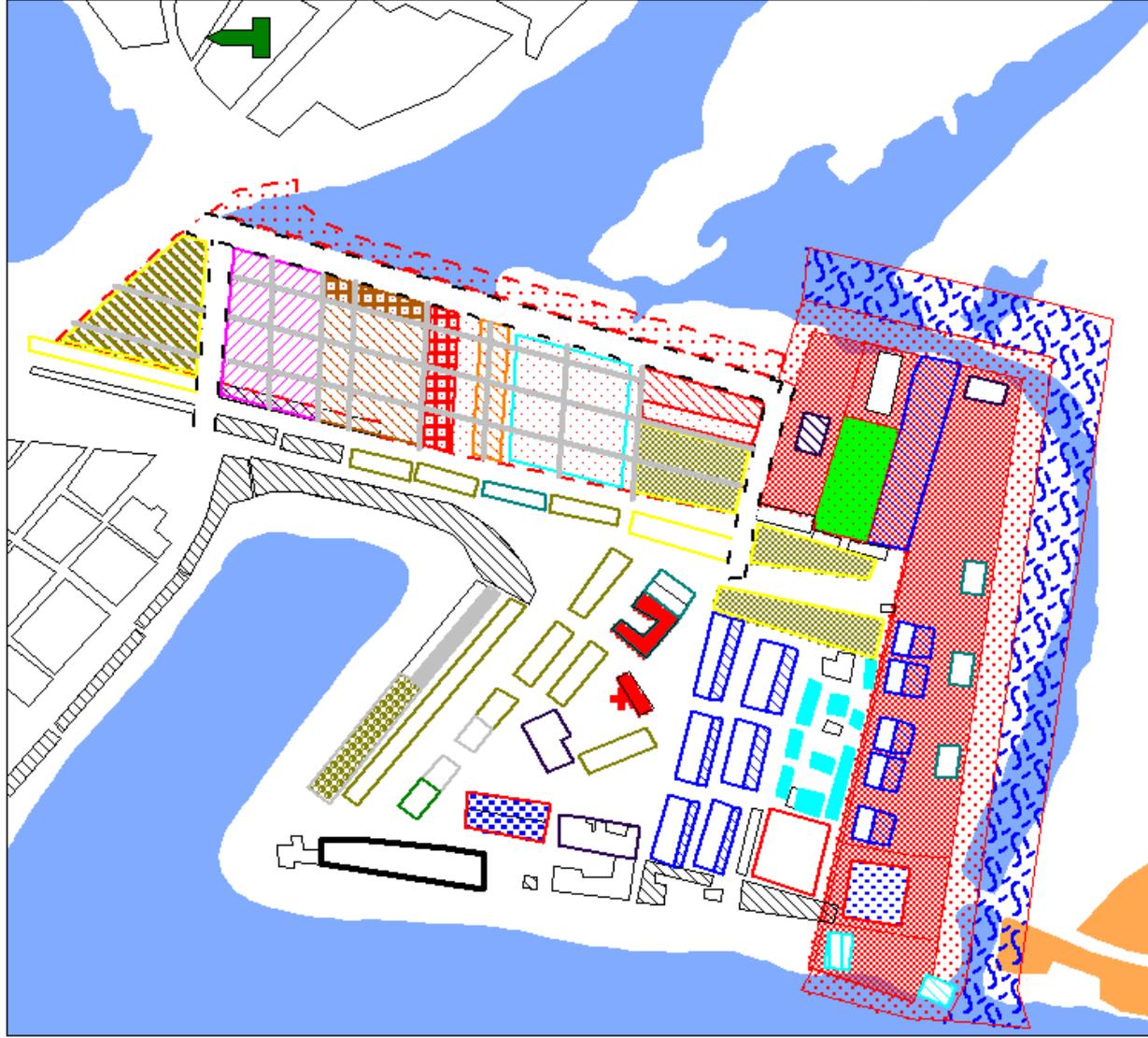
 Grande mosquée de Mopti

 Fenêtre d'ouverture des perspectives

Le port, renforcement général des fonctions de pêche, fret et commerce

Source : PDSU, MEYNET C., 2007 & UNESCO, DELHENS P. & DIALLO M., 2008

Réalisation : UNESCO, PROJET NIGER -LOIRE, GAYME S. & KONATE D., 2009



Éléments contextuels

- Fleuve
- muret
- Bâti
- Grande mosquée de Mopti
- Zone d'extension PAD Pêche
- Zone émergée
- Quais pour pêcheurs
- Infirmerie réhabilitée
- Bureaux réhaussés du PAD
- Zone de transit des déchets
- Nouvelle usine à glace
- Nouveau fumoir
- Zone de séchage du poisson fumé
- Hangar de pesée
- Magasin de poisson fumé
- Traitement des eaux usine
- Limite de la zone de marché
- Zone de marché poissons frais
- Hangar pirogue
- Hangar de ramendage
- Proposition de remblais
- Zone émergée
- Quais
- Route goudronnée de 14m de large
- Maille de rues de 6 mètres
- Proposition de modification
- Bâti supprimé

Equipements

- Bureau et poste de police
- Usine à glace et fumoir
- Filière pêche
- Magasins de poissons transformés
- Etal de poissons transformés
- Marchés de poisson frais et condiments
- Stock de condiments
- Chantier Naval (déplacé)
- Vendeur de filet
- Fret de produits de l'intérieur
- Magasins de céréales
- Vente de nattes et calebasse au détail
- Vente de sel gemme
- Stock de sel gemme
- Stock de Nattes
- Activités délocalisées sur remblais
- Vente d'objets et d'habits
- Garages
- Stationnement garage
- Réparateur de moto
- Vendeur de pièces détachées
- Menuisier
- Vendeur de Planches
- Tourisme
- Musée et maison du delta
- Bureau des bus
- Stationnement des bus
- Syndicat de transporteurs

Scénario: le port, diversité de fonction par remblais entre pêche, fret et marché régional
 SOURCE : PDSU, MEYNET, 2007 & UNESCO, DELHENS P., DIALLO M. 2008
 REALISATION : UNESCO, PROJET NIGER-LOIRE, UNESCO, GAYME S., KONATE D. 2009

Conclusion

Cette étude s'est basée sur un état des lieux réalisé en 2008 par Mademoiselle Delhens et Monsieur Diallo dans le même cadre. Cette étude avait dégagé des pistes de propositions à partir desquelles toute la réflexion s'est basée. Par une méthode d'aller-retour entre réalités du terrain et volontés des scénarios, l'argumentaire et la viabilité des propositions se sont construites. En constante évolution au fur et à mesure des rencontres, les propositions se veulent un compromis entre les différents points de vue. Ces deux études aujourd'hui rassemblées en une par le croisement et l'approfondissement des regards, se veut adaptée au terrain.

Les présentes propositions d'aménagement du port de Mopti se déclinent de l'immédiat jusqu'à dix ans d'anticipation. L'objectif était ici de permettre par des solutions locales et concrètes de trouver des solutions viables aux problèmes quotidiens du port. Puis, en anticipant deux et dix ans après, le but était de permettre aux élus municipaux de décider de l'avenir de ce centre commercial. Au travers de solutions adaptées aux besoins et techniquement faisables, différents scénarios d'évolution ont pu être présentés. Au travers de l'explicitation des arguments et inconvénients de chaque évolution, les clefs d'un choix en connaissance de cause ont pu être données.

Un point n'a pu être traité par manque de temps mais aussi par difficulté d'aborder le sujet. La gestion financière et les retombées économiques du port pour la municipalité de Mopti. Il est commun d'annoncer chez les techniciens que le port pourrait rapporter deux à trois fois plus à la ville. Toutefois, le sujet est sensible et demanderait un recensement des activités et une connaissance approfondie des capacités de chaque filière d'activité à l'échelle nationale. De la même manière, la population a trop peu confiance dans la nature des investissements de la mairie pour accepter une augmentation des taxations. Il est tout d'abord nécessaire de prouver l'action positive de la municipalité sur le port puis d'effectuer un désengorgement du port pour pouvoir y modifier la fiscalité. Dans l'état actuel des choses, l'organisation informelle du port est trop importante pour permettre une étude de propositions concrètes pour améliorer son potentiel économique.

Face à une croissance importante de la commune, un problème plus vaste se pose, la ville doit-elle pour se développer, continuer à s'étendre par remblais ou se rabattre sur la ville de Sévaré à quinze kilomètres de là. Dans le but « de donner un nouveau souffle à Mopti », ce centre urbain en zone non inondable avait en effet été rattaché à la commune. Pour répondre à une attente générale autant du point de vue des techniciens, des élus ou des habitants, des propositions d'agrandissement du port par remblais ont ainsi été faites. Le remblai est une pratique dangereuse pour la ville. Nier le remblaiement signifie fermer les yeux sur les pratiques d'accumulation de déchets source de pollution pour la ville. L'accepter signifie défigurer le paysage et augmenter les risques d'inondation et d'impacts sur l'environnement. Une réflexion plus approfondie à ce sujet est nécessaire sur la ville de Mopti et pourrait faire l'objet d'une étude plus approfondie.

Table des illustrations

Figure 1 : Localisation géographique du Mali (2)	14
Figure 2 : Données générales sur le Mali	15
Figure 3 : Régions administratives du Mali, source : NCGIA SB UNEP – GRID Sioux Falls.....	15
Figure 4 : Niveau de compétences des institutions décentralisées au Mali, Réalisation personnelle, Source : www.coopdec-mali.org	17
Figure 5 : Bassin du Niger (trait rouge), source : <i>le Niger, une artère vitale</i> , RIZA, Wetlands international, IVM, 2005	18
Figure 6 : Répartition du bassin du fleuve Niger, source : FAO (site internet).....	18
Figure 7 : Fleuve Niger, source : www.rfi.fr	19
Figure 8 : Bassin du fleuve Niger, source : fr.wikipedia.org	19
Figure 9 : Le Delta intérieur du Nige, source : www.zhw1.info	19
Figure 11: Barrage hydroélectrique de Sélingué, <i>le Niger, une artère vitale</i> ,	20
Figure 10 : Confluence Bani et Niger, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008	20
Figure 12 : Importance de la zone inondée chaque année pendant plusieurs mois sur la commune de Mopti	21
Figure 13 : Montée des eaux pendant 6 mois à Mopti pouvant atteindre 7 mètres de haut	21
Figure 14 : Précipitations annuelles (mm/an) dans le bassin du Haut Niger dans cinq zones différentes ; source : <i>le Niger, une artère vitale</i> , RIZA, Wetlands international, IVM, 2005	22
Figure 17 : Elevage bovins, plaines centrales de Mopti, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.	23
Figure 17 : Pêcheurs sur le Bani, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.....	23
Figure 17 : Cultures diverses, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.....	23
Figure 18: Calendrier de pêche, source : région de Mopti, in de la Croix. K, 2008	25
Figure 19 : Evolution de la filière pêche sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, 2008.....	26
Figure 21 : Augmentation de la population malienne de 3,5 à 9,8 millions de 1961 à 1998 et exode rurale	27
Figure 20 : Pyramide des âges en 1998 de la population jeune du Mali	27

Figure 22 : Localisation de la commune urbaine de Mopti, source : Division géographique des Archives du Ministère des Affaires Etrangères, 2004.....	28
Figure 23 : Vue aérienne du port de pêche de Mopti, 2007source : Google Earth, MAP Info	30
Figure 24 : Photo aérienne de Mopti, port de pêche, 1962, in C. Meynet, 1998	30
Figure 25: Mopti, aéroport touristique central.....	31
Figure 26: le port vue de la digue de Pont Carré.....	32
Figure 27: Etapes de l'urbanisation de Mopti	33
Figure 28 : Une ville aux fonctions bien localisées et un port rattrapé par l'urbain Source :UNESCO, Projet NIGER-LOIRE, MEYNET C., carte touristique, 2008, modification : UNESCO, Projet NIGER-LOIRE, GAYME S., KONATE D., 2009	34
Figure 29 : Constructions sur base de remblai sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008	35
Figure 30 : Constructions sur base de remblai sur le port de pêche (2), source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008	35
Figure 31 : Port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008	36
Figure 32 : Vue sur le Bar Bozo, corniche du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008.....	36
Figure 33: Représentation spatiale des politiques du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, 2008.....	38
Figure 34 : Représentation spatiale des techniciens du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, 2008.....	39
Figure 35 : Représentation spatiale des usagers du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, 2008.....	40
Figure 36 : équipements du port de pêche, source: Direction des Services Techniques de Mopti, juin 2008.....	42
Figure 37 : Pompe à essence, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008	45
Figure 38 : Restaurant Bar Bozo, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008	45
Figure 39 : Commerce divers sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.....	45
Figure 40 : Hangar des commerçantes de condiments en arrière plan, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008	45
Figure 41 : Latrines sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008	45
Figure 42: Hangar du chantier naval, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.....	45

Figure 43 : Stockage et commerce de céréales, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008	45
Figure 44 : Recensement des équipements marchands du port de pêche, janvier 2006 ; source : Direction financière et comptable, commune urbaine de Mopti	46
Figure 45 : Installations temporaires, stands, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008	48
Figure 46 : Prolongement de l'utilisation d'un bâtiment en dur, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.....	48
Figure 47 : Installations temporaires sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008	48
Figure 48 : Bâtiment en dur, commerce de poissons transformés, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008	48
Figure 49 : Hangar du chantier naval, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.....	48
Figure 50: Calendrier effectif binôme franco – malien, stage de Mopti	54
Figure 51 : Répartition actuelle des activités de la filière pêche	58
Figure 52 : Répartition de la filière pêche dans sa conception à l'origine	58
Figure 53 : Pêcheur sur le Bani, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008.....	60
Figure 54 : Centre de refumage sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, août 2008.....	68
Figure 55 : Paniers de poissons transformés sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, août 2008.....	68
Figure 56 : Vendeurs de poissons transformés installés sur le port de pêche, source : C. Savourey, juin 2008.....	68
Figure 57 : localisation des commerçants de poissons transformés.....	69
Figure 58 : Hangar du chantier naval, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	71
Figure 59 : localisation des chantiers navals et des commerçants de planches	72
Figure 60 : localisation de la filière transport et de la barrière d'entrée du port en 1980	73
Figure 61 : localisation de la filière transport de nos jours	74
Figure 62 : Points de chargement et de déchargement.....	76
Figure 63 : localisation des stationnements poids lourds	77
Figure 64 : localisation des stationnements des transporteurs inter-urbains (bus)	78
Figure 65 : localisation des stationnements des transporteurs urbains (taxis)	79

Figure 66 : localisation du poste de police.....	80
Figure 67 : pinasses amarrées au port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, août 2008.....	83
Figure 68 : Pinasses et pirogues, transport de marchandises et de personnes, source : P. Dhelens, août 2008.....	83
Figure 69: Charretiers transportant des sacs de céréales, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	86
Figure 70: Voyage à vide des charrettes, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	86
Figure 71 : la filière agricole de 1980 à nos jours.....	88
Figure 72 : Sacs de céréales entreposés devant les magasins de céréales, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	89
Figure 73 : Transport des sacs de céréales par les charretiers, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	89
Figure 74 : localisation des commerçants de céréales.....	90
Figure 75 : localisation des commerçantes de condiments.....	93
Figure 76: Installations des vendeurs de sel GEMME (à gauche) et plaques de sel GEMME (à droite) sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo août 2008.....	94
Figure 77 : localisation des commerçants de sel Gemme.....	95
Figure 78 : Bouchers sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	97
Figure 79 : localisation des gargotières et rôtisseurs.....	98
Figure 80 : localisation de la filière commerce de produits divers de 1980 à nos jours.....	99
Figure 81 : Jour de foire sur le port, source : C. Savary, juillet 2008.....	100
Figure 82 : Etalage de friperie, commerce divers sur le port de pêche, source : C. Savary, juillet 2008.....	100
Figure 83 : localisation des commerçants de produits finis.....	102
Figure 84 : localisation des commerçants de produits finis.....	103
Figure 85 : localisation des commerçants d'habits et accessoires.....	104
Figure 86 : Objets traditionnels des barbiers - coiffeurs, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	105
Figure 87: Savoir - faire traditionnel, port de pêche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	105
Figure 88 : localisation des mécaniciens-réparateurs de moto.....	109

Figure 89 : localisation des mécaniciens- réparateur et vendeur de pièces détachées	110
Figure 90 : localisation des mécaniciens - garagiste	111
Figure 91 : localisation des menuisiers	113
Figure 92 : Antiquaires sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.	116
Figure 93 : Artisanat local exposé sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008	116
Figure 94 : localisation des commerçants d'objets artisanaux	117
Figure 95 : localisation des pinassiers touristiques.....	119
Figure 96 : Vue sur le Bar Bozo, source : C. Savourey, juin 2008	120
Figure 97: Vue du bar Bozo sur l'intérieur du port de pêche,.....	120
Figure 98 : Vue du bar Bozo sur l'extérieur du port et sur le Bani, source : C. Savourey, juillet 2008	120
Figure 99 : Configuration du quai saison sèche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, juin 2008	127
Figure 100 : Configuration du quai d'accostage, début de la saison de pluies, septembre 2008.....	127
Figure 101 : Exemple de routes dites " principales", possibilité de circulation des poids - lourds, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008	130
Figure 102 : Exemple de routes dites "secondaires" : passage de l'ensemble des véhicules excepté des poids - lourds, source : P. Dhelens, MAK Diallo, aout 2008	131
Figure 103 : Voie piétonne du port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008	131
Figure 104: Etat des lieux de la circulation sur le port de pêche, enquête terrain : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.	133
Figure 105: Importants points de stationnement des poids - lourds à l'entrée du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, aout 2008	135
Figure 106 : En arrière plan, point de chargement de poisson transformé, obstruction de la voie de circulation - tronçon n°12, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	135
Figure 107 : Stationnement des poids - lourds au milieu des voies de circulation, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	135
Figure 108 : Points conflictuels au fond de l'image, point de chargement des poids - lourds, tronçon n°12, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	137
Figure 109 : Centre de dépôt contrôlé des déchets, situé à proximité du hangar des vendeuses de condiments, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008	141

Figure 110: Prolongement des caniveaux vers le « pagué », dépôts de déchets utilisés par la suite en tant que remblai, quartiers des habitations spontanées du port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008.....	142
Figure 111: Centre de dépôt de déchets anarchiques sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, juillet 2008.....	142
Figure 112: Sensibilisation aux bonnes conduites de dépôt des déchets sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, juillet 2008	144
Figure 113 : Caniveaux fermés du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008	145
Figure 114 : Périmètre d'extension du port	145
Figure 115 : Caniveaux à ciel ouvert sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008	145
Figure 116: Matériaux en dur pour le bâti, en tôles pour les échoppes, en bois et métal pour les pinasses, source : P. Dhelens, MAK Diallo, juillet 2008.....	148
Figure 117 : Vue sur l'entrée du port de pêche de Mopti, calme apparent du fleuve, source : C. Savourey, juin 2008.....	150
Figure 118: Activités humaines sur les quais du port de pêche, proximité du Bar Bozo, source : C. Savourey, juin 2008.....	150
Figure 119: Ambiance relativement calme du port de pêche, source : C. Savourey, juin 2008	151
Figure 120 : Profil A'B' : Nord - Sud, vue sur l'entrée du port de pêche de Mopti, confluence apparente, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008	152
Figure 121: Profil AB : Nord - Sud, vue sur le quartier administratif, confluence apparente, source : P. Dhelens, MAK Diallo, juillet 2008.....	152
Figure 122 : Profil Est - Ouest du Niger (autre côté de la confluence), source : P. Dhelens, MAK Diallo, juillet 2008.....	153
Figure 123 : Vue de l'autre côté du Niger sur les îlots encore exondés, en face au loin le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, juillet 2008.....	153
Figure 124 : Le fleuve La Loire, source : cstomaine.free.fr	154
Figure 125: La Loire et ses îlots, fleuve sauvage, source: www.wwf.fr	154
Figure 126: Périmètre d'extension du port de pêche par le projet PAD Pêche, source :	156
Figure 127 : Projet de réhabilitation des berges : secteur 3 et 2.3	163
Figure 128: Partie des quais choisis avant réhabilitation, source : C.Savourey, juin 2008	164
Figure 129 : Les berges réhabilitées ou en cours de réhabilitation	165

Figure 130 : exemple d’anneau d’amarrage évitant la dégradation des berges par les ancrs	165
Figure 131 : installation précaire des activités à l’emplacement de la zone future d’extension.....	169
Figure 132 : Mopti, centre économique de sa région	173
Figure 133 : Aménagement du port de Kona, 40 jours après le début des travaux, 11/07/09	175
Figure 134 : les différents modes de transports sur le port de Mopti	178
Figure 135 : les céréales sur le port de Mopti	178
Figure 136 : moto de collecte des déchets, aujourd’hui recyclée en véhicule de transport en commun	184
Figure 137 : Accumulation des déchets sur le port de Mopti, Source : Gayme S., 2009	185
Figure 138 : Une poubelle malienne classique.....	188
Figure 139 : Panneau de sensibilisation à l’utilisation des poubelles	194
Figure 140 : Aperçu de la zone proposée du parking d’entrée de ville.....	199
Figure 141 : localisation du parking d’entrée de ville Source : PDSU 2007, MEYNET C. & UNESCO, DELHENS P., DIALLO M., 2008	200
Figure 142 : vues sur l’entrée, la voie d’accès et la sortie (marché Ottawa) du parking de transit....	201
Figure 143 : exemple de Bornes en ciment installé sur le chantier de réhabilitation	206

Table des matières

Sommaire	3
Remerciements	7
Introduction commune aux deux études	8
Avertissement	12
A. Vue globale du Mali	14
A.1 Quelques données factuelles	14
A.2 Un pays marqué par le fleuve Niger	18
A.3 Un climat semi - aride à aride	22
A.4 Une économie portée sur le secteur primaire : agriculture, élevage et pêche.....	22
A.5 Les ressources fluviales du delta central intérieur	24
A.6 Evolution démographique et influence sur Mopti(Apport 2009)	27
B. Mopti, une métropole régionale	28
B.1 Historique de la ville.....	28
B.2 Mopti, pivot du tourisme malien (Apport 2009).....	31
B.3 Une ville organisée autour de son port de pêche	33
B.4 Une ville construite en remblai	35
C. Le port de pêche, un centre d'échanges	36
C.1 Historique du port de pêche : une gestion du port mouvementée	37
C.2 Vers quelle représentation spatiale du port de pêche ?	38
C.2.1 Vision politique	38
C.2.2 Vision technique	39
C.2.3 Vision des usagers.....	40
A. Description physique du port de pêche	42
A.1 Recensement des équipements commerciaux et fonctionnels	42
On recense les équipements marchands suivants sur le port de pêche :	46
B. Analyse fonctionnelle du port de pêche	50
B.1 Quels usagers sur le port de pêche ?	50
B.2 Méthodologie et démarche employée.....	54
B.3 Des usagers toujours plus nombreux et divers	58
B.3.1 Filière pêche.....	58
B.3.2 Filière transport	73
B.3.3 Filière commerciale - produits agricoles et alimentaires.....	88
B.3.4 Filière commerciale - produits divers	99
B.3.5 Filière touristique.....	114
B.3.6 Synthèse des besoins des usagers	123
B.4 Sous le désordre du port de pêche : un ordre apparent.....	123
B.5 Une activité générale du port de pêche dépendante du niveau d'eau.....	126
C. Etat des lieux de la circulation sur le port de pêche	128
C.1 Typologie des routes et des voies	128
C.1.1 Les routes principales	130
C.1.2 Les routes secondaires.....	131

C.1.3	La route tertiaire ou voie « piétonne »	131
C.2	Nature de la circulation et état des lieux des voies.....	132
C.2.1	Etat des lieux des différentes voies du port de pêche	132
C.2.2	Points de chargement et de déchargement	135
C.2.3	Les points conflictuels liés à la circulation	137
D.	Etat des lieux de l’assainissement sur le port de pêche	141
E.	Analyse architecturale, urbaine et paysagère	146
E.1	Trois niveaux de paysage : le bâti, la corniche et le fleuve ... des lectures du paysage différentes 146	
E.2	Activités humaines et paysage naturel : deux ambiances du port de pêche qui s’entremêlent ..	149
E.3.	Vers une visualisation des deux fleuves : le Niger et la Loire	153
F.	Gestion et aspect financier.....	155
F.1.	Ensemble des acteurs intervenants sur le port de pêche.....	155
F.1.1	Les acteurs institutionnels	155
F.1.2	Les acteurs économiques et usagers	156
F.2.	Quelles visions propres à chacun des acteurs ?	157
F.3.	Vers une meilleure gestion du port de pêche ?.....	157
	Avertissement	160
	Introduction	161
1.	Evolution du port et de ses activités	163
1.1.	Le port de pêche et ses projets de développement.....	163
1.1.1.	Le projet de réhabilitation des berges.....	163
1.1.1.1.	Localisation des travaux.....	163
1.1.1.2.	Nouvelle localisation des activités	164
1.1.1.3.	Avancement des travaux et accueil du projet par les usagers.....	164
1.1.1.4.	Proposition de gestion en zone exemplaire.....	166
1.1.2.	Le projet d’extension du port existant (PAD PECHE).....	167
1.1.2.1.	Localisation et équipements prévus	167
1.1.2.2.	Avancement des travaux et rapport à la population	169
1.1.2.3.	Pertinence et future utilisation des infrastructures.....	169
1.1.2.4.	Nouvelle gestion de la zone d’extension.....	172
1.2.	Evolution des différentes filières du port de Mopti	173
1.2.1.	Positionnement du port de Mopti dans les échanges régionaux.....	173
1.2.2.	Les projets PAD Pêche et leur influence sur la filière pêche à Mopti.....	175
1.2.3.	Evolution des activités autres que la pêche sur le port de Mopti	176
1.2.3.1.	Evolution de l’occupation du sol	176
1.2.3.2.	Evolution des différentes filières	178
2.	Propositions à mettre en place à court-terme	180
2.1.	Mode de gestion et de gouvernance	180
2.2.	Assainissement et collecte des déchets.....	182
2.2.1.	Le choix et l’amélioration d’un système de collecte des déchets	182
2.2.2.	Proposition d’amélioration du système de GIE pour la collecte des déchets du port de Mopti 182	
2.2.3.	Estimation de la quantité nécessaire de poubelles	184
2.2.4.	Mise en place d’une collecte fonctionnelle.....	189
2.2.5.	La médiation est nécessaire auprès de la population	194

2.2.6.	Anticipation de l'augmentation de la population et des phases de nouvel investissement pour la collecte des déchets.	195
2.3.	Circulation	196
2.3.1.	Mise en place d'un parking de déchargement	196
2.3.2.	Parking d'entrée de ville (ou de transit)	199
2.3.3.	Voies d'accès au parking de transit	201
2.3.4.	Permettre l'accès des pompiers, charrettes et camions	202
3.	Pour désengorger et améliorer le port, proposer à moyen terme des solutions de relocalisation des activités	207
3.1.	La nécessité d'une ligne de conduite	207
3.1.1.	Amélioration des infrastructures.....	207
3.1.2.	Vers une nécessaire délocalisation d'activité, un choix à faire	209
3.1.2.1.	Quelle fonction pour le port de pêche ?	209
3.1.2.2.	Quelles activités prioritaires ?.....	210
3.1.2.3.	Quelles implications derrière une délocalisation des activités ?	211
3.1.3.	Les bases de réflexion des scénarios	213
3.1.3.1.	L'armature des scénarios, le plan de circulation.....	213
3.1.3.2.	Des partis-pris pour la fonctionnalité du port.....	214
3.1.3.3.	Prise compte de la filière tourisme	215
3.2.	Plusieurs scénarii d'évolution du port.....	217
3.2.3.	Le port dans sa continuité	218
	Objectifs	218
	Freins à lever	218
	Avantages.....	218
	Inconvénients.....	218
3.2.2.	Le port comme grand marché de la région	218
	Objectifs	218
	Freins à lever	218
	Avantages.....	218
	Inconvénients.....	218
3.2.1.	Le port à sa vocation d'origine	218
	Objectifs 218	
	Freins à lever	218
	Avantages.....	218
	Inconvénients.....	218
4.	Solutions à long terme.....	224
4.1.	Coût et localisation d'un agrandissement du port	224
4.2.	Proposition de localisation des activités	225
	Conclusion.....	228
	Table des illustrations	229
	Table des matières	236
	ANNEXES.....	239
	Liste des personnes ressources	239
	Liste des personnes ressources étude de « propositions d'aménagement»	240

ANNEXES

Liste des personnes ressources

Acteurs institutionnels et économiques:

- ✚ Maire de Mopti : Monsieur Bathily,
- ✚ 1^{er} Adjoint Mairie de Mopti : Monsieur Moumouni Traoré,
- ✚ Directeur des Services Techniques : Monsieur Mady Bagayoko,
- ✚ Responsable Service Financier : Monsieur Siebou Diallo,
- ✚ Responsable Service Equipements communaux : Monsieur Sawadogo,
- ✚ Responsable de l'assainissement : Monsieur Salif Diarra,
- ✚ Administrateurs du port : Monsieur Moriba Diallo et Monsieur Guindo,
- ✚ Responsables Programme d'Appui au Développement (PAD) Pêche - service Mopti - :
 - Madame O. Camara, experte en pêche
 - Monsieur Dagakoro Samaké, chef des services des Infrastructures,
 - Monsieur Kone
- ✚ Responsable Statistiques – PADE Pêche : Monsieur Balla Gneinta,
- ✚ Direction régionale de la pêche : Monsieur Tiémoko Coulibaly,
- ✚ Représentant Chambre du Commerce et d'Industrie (CCI), Gestionnaire du marché Ottawa : Monsieur Dramane Diakité,
- ✚ Responsable de la COMANAV de Mopti : Monsieur Tounkara,
- ✚ Experte - consultante PNE : Mademoiselle Cécilia Meynet

Acteurs économiques - usagers du port :

- ✚ Responsable des transporteurs routiers : Monsieur Abdoulaye Cisse,
- ✚ Représentant antiquaire : Monsieur Sékou Touré,
- ✚ Président de la coopérative des Pêcheurs : Monsieur Diadje Mainta dit « Sonkè »,
- ✚ Président du regroupement des commerçants de poisson transformé : Monsieur Ballo,
- ✚ Membre du regroupement des commerçants de poisson transformé : Monsieur Boubacar Diallo,
- ✚ Président de la coopérative des transporteurs fluviaux : Monsieur Zoumana Kanta,
- ✚ Gargotière indépendante : Madame Naïssita Salamanta,
- ✚ Membre du regroupement des commerçants de céréales : Monsieur Abou,
- ✚ Un membre de la coopérative des vendeuses de poissons frais,

- ✚ Charretier indépendant : Monsieur Maiga,
- ✚ Boucher indépendant : Monsieur Kalilou Wangara,
- ✚ Barbier – coiffeur indépendant : Monsieur Oumar Traoré,
- ✚ Mécanicien indépendant : Monsieur Boukaderi Doniko,
- ✚ Responsable du chantier naval : Monsieur Djenaipo,
- ✚ Vendeur de sel gemme indépendant : Monsieur Mahamane Touré.
- ✚ Un des gardiens du port dit « l’Ivoirien »

Liste des personnes ressources étude de « propositions d’aménagement »

Fonction	Nom
Décideurs locaux	
Maire de la commune urbaine de Mopti	Mr Bathily
2 ^{ème} adjoint au maire de Mopti	Mr Moumouni Traoré
Président de l’assemblée régionale de Mopti	Mr Tapili
Chef de quartier Komoguel II Adjoint Conseillers	Mr Amadou Témé Mr Bourema Guiteye Mr Soumana Bamanta Mr Amadou Traoré
Chef de village Komoguel Conseillers	Mr Kissima Seydou Touré Mr Baba Touré Mr Boureima Touré Mr Oussmane Kontao Mr Boubacar Touré
Appui technique, administrateurs et gestionnaires	
Directeur Services Techniques de Mopti, Chargé de projet UNESCO, projet Niger-Loire.	Mr Mady Bagayoko
Agents voyers DST Mopti	Mr Moussa Diallo Yaya Traoré
Administrateur du port	Mr Seydou Guindo
Directeur services sociaux mairie de Mopti	Mr Sénou Siaka
Délégation régionale assainissement-responsable cercle de Mopti	Mr Salif Diarra
Assemblée Régionale de Mopti, tourisme- environnement Chargé de projet Maison du Delta	Mr Badié Coulibaly
Assemblée Régionale, volontaire Région Centre	Mr Orthiz de Zarat Xavier Mme Tilh Anne-gaëlle

Direction régionale de la pêche	Mr Youssouf Konaté Mr Coulibaly
Responsable du volet infrastructure PAD Pêche et son chargé d'opération	Mr Dagakoré Samaké Mr Koné
Chargé de conditionnement PAD Pêche	Mr Tendina
Responsable section recherche halieutique à l'Institut d'Economie Rurale	Mr Amaga Kodio
Commissaire de Police du port de Mopti	Mr Alphonse Boubacar Kirebe
Gérant G.I.E. « collecte des déchets » du quartier Komoguel II, financé par l'APEJ	Mr Boureima Témé Mr Dramane Sogoba
APEJ coordinateur régional	Mr Boubacar Haidara
Correspondant à la jeunesse sur Mopti	Mr Nouhoum Boucoum
Responsables gestion du marché Bela Sougou	Mme Badiara Konaté
Responsables gestion du marché Ottawa 2 ^{ème} vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie de Mopti	Mr Dramane Diakité
Directeur régional de l'Office Malien de l'artisanat, du Tourisme et de l'hôtellerie	Mr Moctar Ba
Usagers et commerçants du port	
Responsables de l'association des pêcheurs	Mr Ousmane Djenepo
Responsable association des transporteurs fluviaux de passagers et de marchandises	Zoumana Kanté Mamadou Kanté
Président de l'association des Pinassiers touristiques de Mopti	Mr Siné Konta
Responsable de l'association des vendeuses de poissons frais	Mme Alimatou Meïga
Responsable d'une coopérative de vendeurs de poissons secs et fumés	Mr Kenou Nouhoum Sabé
Responsable de la coopérative de construction et réparation de pirogues de la famille Djenepo	Mr Djaba Djenepo
Responsable de la coopérative des commerçants de sel gemme	Mr Alfouseïni Cissé
Responsable d'une des coopératives de charretier	Mr Sekou Saye
Responsable coopérative des commerçants de céréales	Mr Lassine Drame
Responsable coopérative gargotière Gérante du Bar Bozo	Mme Fatoumata Camara
Gargotière indépendante	Mme Assan Maïga
Responsable coopérative garagiste	Mr Chaka Démbélé
Vice-président association des vendeurs d'objets artisanaux	Mr Kalilou Yoroba
Responsable coopérative des barbiers-coiffeurs	Mr Omar Traoré

port	
Responsable coopérative de commerçants de fripes (basés sur la berge en fond de cale)	Mr Ali Maïga
Commerçant d'habits neufs goudron	Mr Abdramane Maïga
Commerçante de condiments en kiosque	Mr Farimata Djenepo
Commerçant de matelas	Mr Seydou Maïga
Commerçant d'objets en plastique	Omar Maïga
Revendeur de nattes	Mr Abdullei Maïga
Commerçante de calebasse	Mme Issa Malé
Responsable coopérative Boucher Rôtisseur	Mr Alfouseïni Dicko
Commerçant de chaussures	Mr Daouda Sylla
Commerçant de lunette et montre	Mr Moctar Meyounka
Association des réparateurs de motos	Mr Amadou Sacko dit Batifina
Menuisier installé dans un atelier en banco avec permis de construire (à proximité du fumoir)	Mr Asseye Touré
Menuisier en étalage de location	Mr Boureïma Traoré Mr Zoumana Diakité
Commerçant de planches	Mr Youmousse Maïga