

# Dresser un état des lieux du fonctionnement du port de pêche de Mopti (Mali) en vue de concevoir les termes de référence de son aménagement futur

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

Perrine DHELENS

Mamadou AK DIALLO

Juin - Septembre 2008

Tuteurs universitaires :

C. Savourey - B. Touré

Tuteur professionnel :

M. Bagayoko





# Sommaire

<b>Sommaire</b> .....	<b>3</b>
<b>Remerciements</b> .....	<b>5</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>6</b>
<b>1 ère partie : Présentation des différents territoires d'études</b> .....	<b>10</b>
A. Vue globale du Mali .....	11
A.1 Quelques données factuelles .....	11
A.2 Un pays marqué par le fleuve Niger .....	13
A.3 Un climat semi - aride à aride .....	17
A.4 Une économie portée sur le secteur primaire : agriculture, élevage et pêche .....	17
A.5 Les ressources fluviales du delta central intérieur .....	19
B. Mopti, une métropole régionale.....	22
B.1 Historique de la ville .....	22
B.2 Une ville organisée autour de son port de pêche.....	25
B.3 Une ville construite en remblai .....	26
C. Le port de pêche, un centre d'échanges .....	27
C.1 Historique du port de pêche : une gestion du port mouvementée .....	28
C.2 Vers quelle représentation spatiale du port de pêche ? .....	29
<b>2 ème Partie : Etat des lieux et analyse du port de pêche</b> .....	<b>32</b>
A. Description physique du port de pêche.....	33
A.1 Recensement des équipements commerciaux et fonctionnels.....	33
B. Analyse fonctionnelle du port de pêche.....	41
B.1 Quels usagers sur le port de pêche ? .....	41
B.2 Méthodologie et démarche employée .....	45
B.3 Des usagers toujours plus nombreux et divers .....	48
B.4 Sous le désordre du port de pêche : un ordre apparent.....	93
B.5 Une activité générale du port de pêche dépendante du niveau d'eau.....	96
C. Etat des lieux de la circulation sur le port de pêche.....	98
C.1 Typologie des routes et des voies .....	98
C.2 Nature de la circulation et état des lieux des voies .....	102
D. Etat des lieux de l'assainissement sur le port de pêche.....	111
E. Analyse architecturale, urbaine et paysagère.....	116
E.1 Trois niveaux de paysage : le bâti, la corniche et le fleuve .....	116
E.2 Activités humaines et paysage naturel : deux ambiances du port de pêche qui s'entremêlent..	119
E.3 Vers une visualisation des deux fleuves : le Niger et la Loire ... ..	123
F. Gestion et aspect financier.....	125
F.1 Ensemble des acteurs intervenants sur le port de pêche.....	125
F.2 Quelles visions propres à chacun des acteurs ?.....	127
F.3 Vers une meilleure gestion du port de pêche ? .....	127

<b>3 ème partie : Pistes de réflexion et propositions d'aménagement .....</b>	<b>129</b>
A. Le port de pêche et ses projets de développement .....	130
A.1 Le projet de réhabilitation des berges .....	130
A.2 Le projet d'extension du port existant (PAD PECHE) .....	132
B. Quelles orientations pour le port de pêche ? .....	134
C. Quelques propositions d'aménagement .....	136
C.1 Vers des propositions d'aménagements concrètes et locales .....	136
C.2 Vers quelle délocalisation des usagers ? .....	139
C.3 Vers un plan de circulation provisoire .....	141
<b><i>Conclusion</i> .....</b>	<b>144</b>
<b><i>Table des illustrations</i> .....</b>	<b>147</b>
<b><i>Tables des matières</i>.....</b>	<b>151</b>
<b><i>ANNEXES Liste des personnes ressources</i>.....</b>	<b>153</b>

# 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 des premières phases 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 ».

Une telle multitude de personnes et d'acteurs a été associée à l'étude que nous ne sommes 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, face aux nombreux imprévus et semi - contraintes d'ordre logistique, organisationnel et d'adaptation au milieu ; 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 s'enrichir sur tous les plans.

# Introduction

---

Le port de pêche de la commune urbaine de Mopti (située dans la 5<sup>ème</sup> région du Mali) constitue l'unique 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 et de pêche, 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.

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 à cette étude transversale est de : « 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 ».

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 sera force de propositions d'aménagement et de pistes de réflexions.

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 l'étudiante Perrine DHELENS ; et dans le cadre du DESS « décentralisation et ingénierie de projet » de l'université de Bamako, pour l'étudiant Mamadou AK DIALLO. Ce travail s'est donc réalisé en binôme franco - malien.

La présente étude porte sur l'analyse du fonctionnement actuel du port de pêche de Mopti (Mali) en vue de son aménagement et sur la constitution des futurs termes de référence du futur cahier des charges. Il a pour objectif de fournir une analyse socio-économique portant sur l'organisation du port, les mouvements de circulation et de stationnement sur l'ensemble du port et de préciser les jeux d'acteurs et les modes de gouvernance associées. 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 »).



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 pistes d'aménagement et d'action 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, 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.

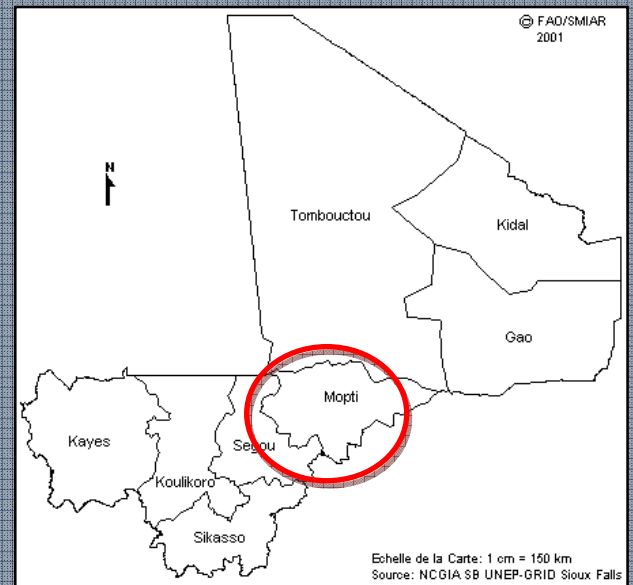
Le label patrimoine mondial de l'Unesco s'explique par une composante socio - culturelle forte sur le port de pêche : ce dernier accueille de nombreux étrangers Africains, Burkinabais, Ghanéens, Ivoiriens et présente par conséquent une facette pluriethnique importante. De plus, les « savoirs faire » et les « savoirs vivre » locaux représentent toute la tradition et culture locales qu'il est nécessaire de préserver.

# 1ère Partie

## Présentation des différents territoires d'études



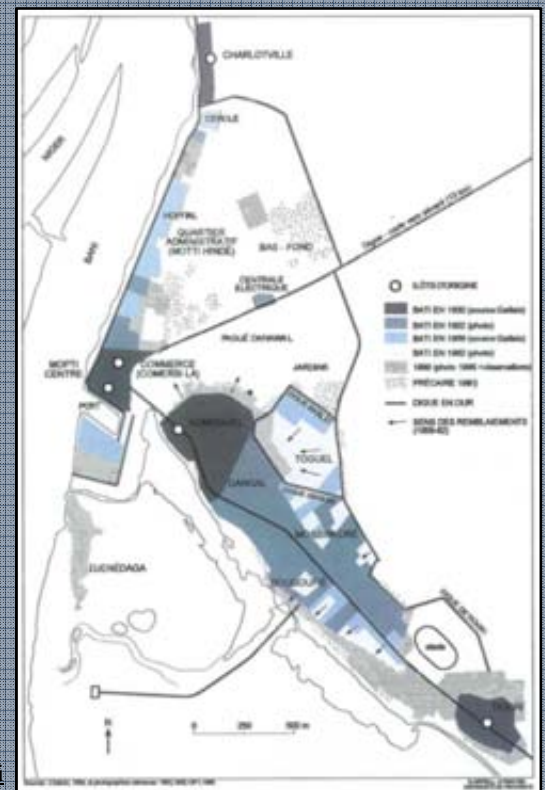
Localisation géographique du Mali



Localisation géographique de la région de Mopti



Vue aérienne du port de pêche



Commune urbaine de Mopti

## A. Vue globale du Mali

### A.1 Quelques données factuelles

Indépendant depuis le 22 septembre 1960, le Mali doit son nom à l'un des grands empires qui marquèrent le passé historique de l'Afrique subsaharienne. Frontaliers à cinq pays, l'Algérie au Nord, la Mauritanie, le Sénégal et la Guinée à l'Ouest, la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso au Sud, et le Niger à l'Est ; le Mali s'étend sur une superficie de 1 240.000 km<sup>2</sup>.



Figure 1 : Localisation géographique du Mali (2)

Population	Environ 12 millions d'habitant en 2004 Taux de croissance de 2,8%
Capitale	Bamako (env. 170 000 habitants)
Villes principales	Sikasso (135 000 hab.), Mopti (115 000 hab.), Ségou (105 000 hab.), Gao (63 000 hab.), Kayes (80 000 hab.) Tombouctou (35 000 hab.), San (30 000 hab.)
Langue	Français (langue officielle), Bambara (langue véhiculaire), Foulfoulié, Songhai et Tamacheq
Religions	Islam (80%), christianisme (15%) Population restée complètement animiste (5%)
Monnaie	Francs CFA (Communauté Financière Africaine)
Nature du régime	République démocratique et multipartisme

Chef de l'Etat	Amadou Toumani Touré
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.

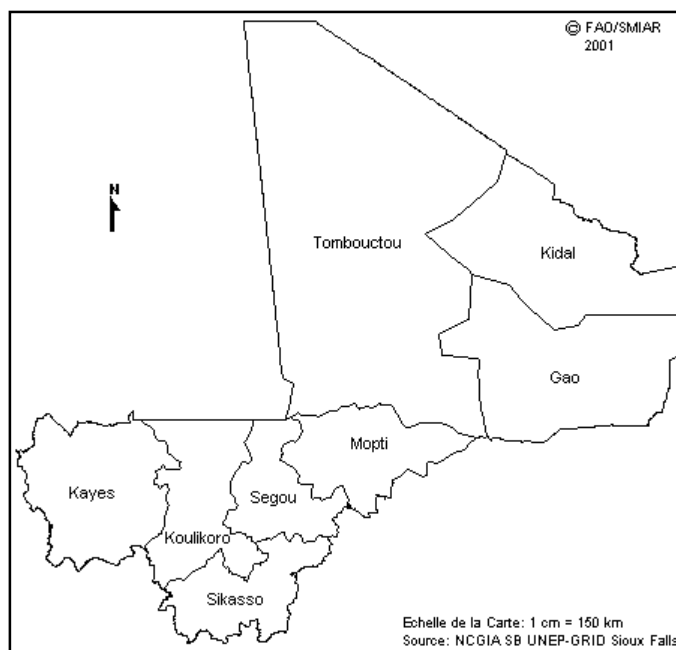


Figure 3 : Régions administratives du Mali, source : NCGIA SB UNEP – GRID Sioux Falls

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.

## 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.

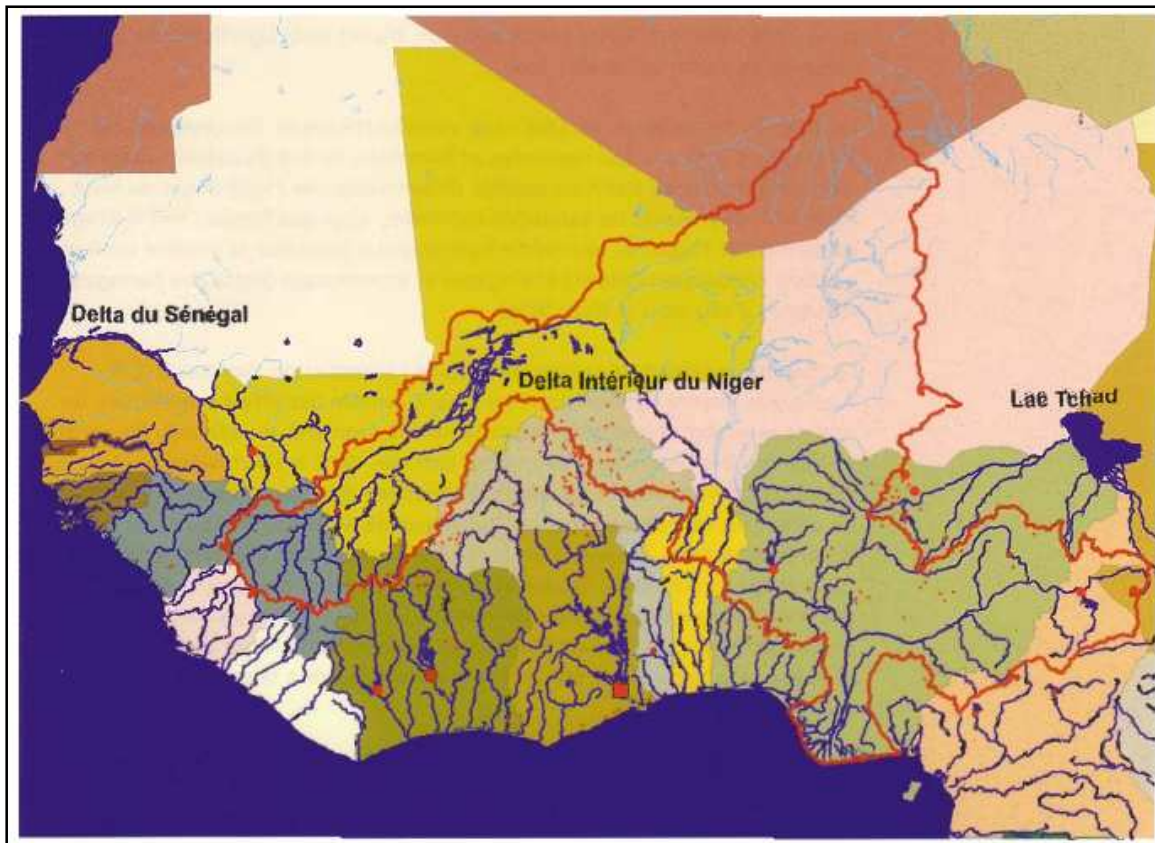


Figure 4 : Bassin du Niger (trait rouge), source : *le Niger, une artère vitale*, RIZA, Wetlands international, IVM, 2005

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 5 : 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 km<sup>2</sup>) est presque aussi vaste que le reste du bassin du Haut Niger en amont du Delta intérieur du Niger (147 000 km<sup>2</sup>).

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



Figure 6 : Fleuve Niger, source : [www.rfi.fr](http://www.rfi.fr)



Figure 7 : Bassin du fleuve Niger, source : [fr.wikipedia.org](http://fr.wikipedia.org)

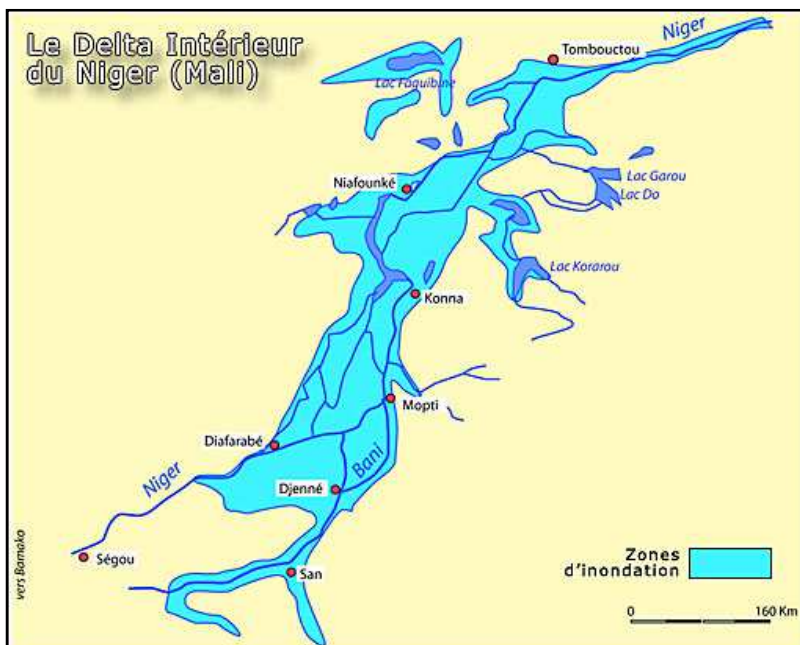


Figure 8 : Le Delta intérieur du Niger; ce delta est essentiel à la vie des populations locales. Cette vaste plaine inondable où lacs et marais ont envahi d'anciens bassins sédimentaires couvre entre 30.000 km<sup>2</sup> et 80.000 km<sup>2</sup> selon l'importance de la crue, source : [www.zhw1.info](http://www.zhw1.info).

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 km<sup>2</sup> 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 9 : Confluence Bani et Niger, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008



Figure 10: Barrage hydroélectrique de Sélingué, *le Niger, une artère vitale*, RIZA, Wetlands international, IVM, 2005



### 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.

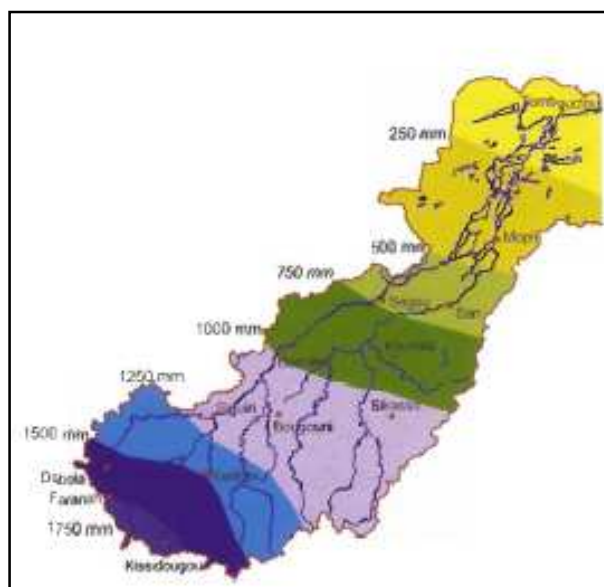


Figure 11 : Précipitations annuelles (mm/an) dans le bassin du Haut Niger dans cinq zones différentes ; source : *le Niger, une artère vitale*, RIZA, Wetlands international, IVM, 2005

### 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 se 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 13 : Pêcheurs sur le Bani, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 12 : Elevage bovins, plaines centrales de Mopti, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 14 : 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 Songhai, 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'août 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 15: 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 rigueur dépassant ainsi sa vocation initiale liée aux activités halieutiques.

Il est possible d'apporter des données quantitatives : actuellement, les activités de la filière pêche occupe 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 ?

<b>Années 70/80</b>	<b>Années 2000/ 2010</b>	<b>Années 2025</b>
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 16 : Evolution de la filière pêche sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, 2008

## 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 17 : 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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 utilisée. 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 19 : Photo aérienne de Mopti, port de pêche, 1962, in C. Meynet, 1998



Figure 18 : Vue aérienne du port de pêche de Mopti, 2007 source : Google earth, MAP Info



## B.2 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 ; octroyant progressivement au quartier sa mauvaise réputation.

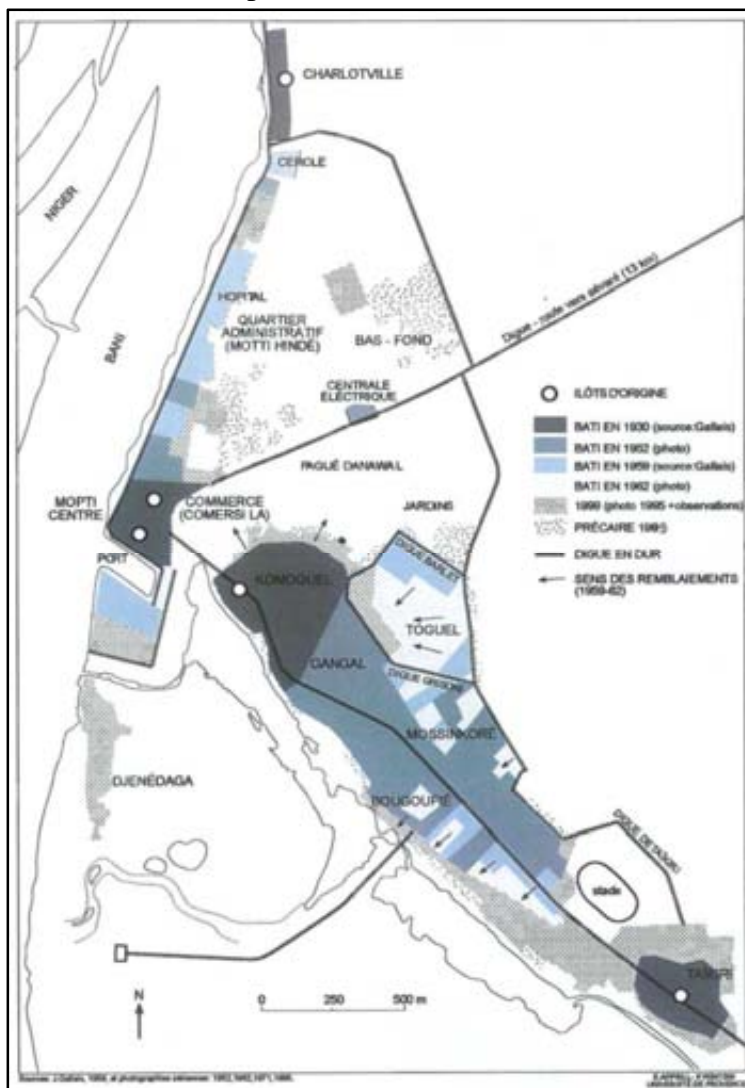


Figure 20: Etapes de l'urbanisation de Mopti in C. Meynet, 1998

### B.3 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 21 : Constructions sur base de remblai sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 22 : 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 23 : Port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008



Figure 24 : 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<sup>er</sup> adjoint au Maire.

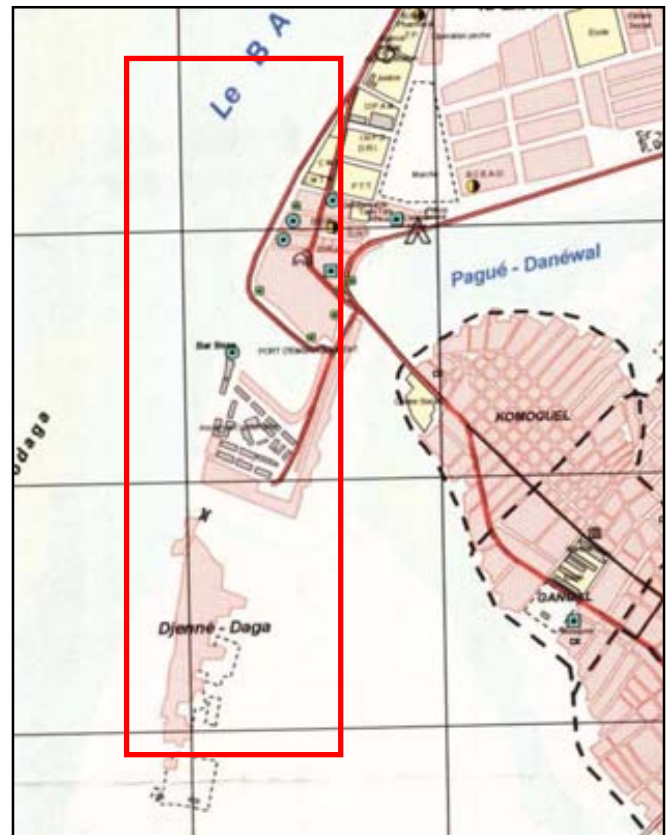


Figure 25: Représentation spatiale des politiques du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, 2008

## 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 Djenne - 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 26 : 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 situe 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 27 : 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'un ensemble d'équipements aussi bien commerciaux que fonctionnels (latrines, poste médical, poste de police, etc.). 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, etc. 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 <sup>2</sup> )	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
<b>TOTAL</b>	<b>9 540 m<sup>2</sup></b>		

Figure 28 : 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.

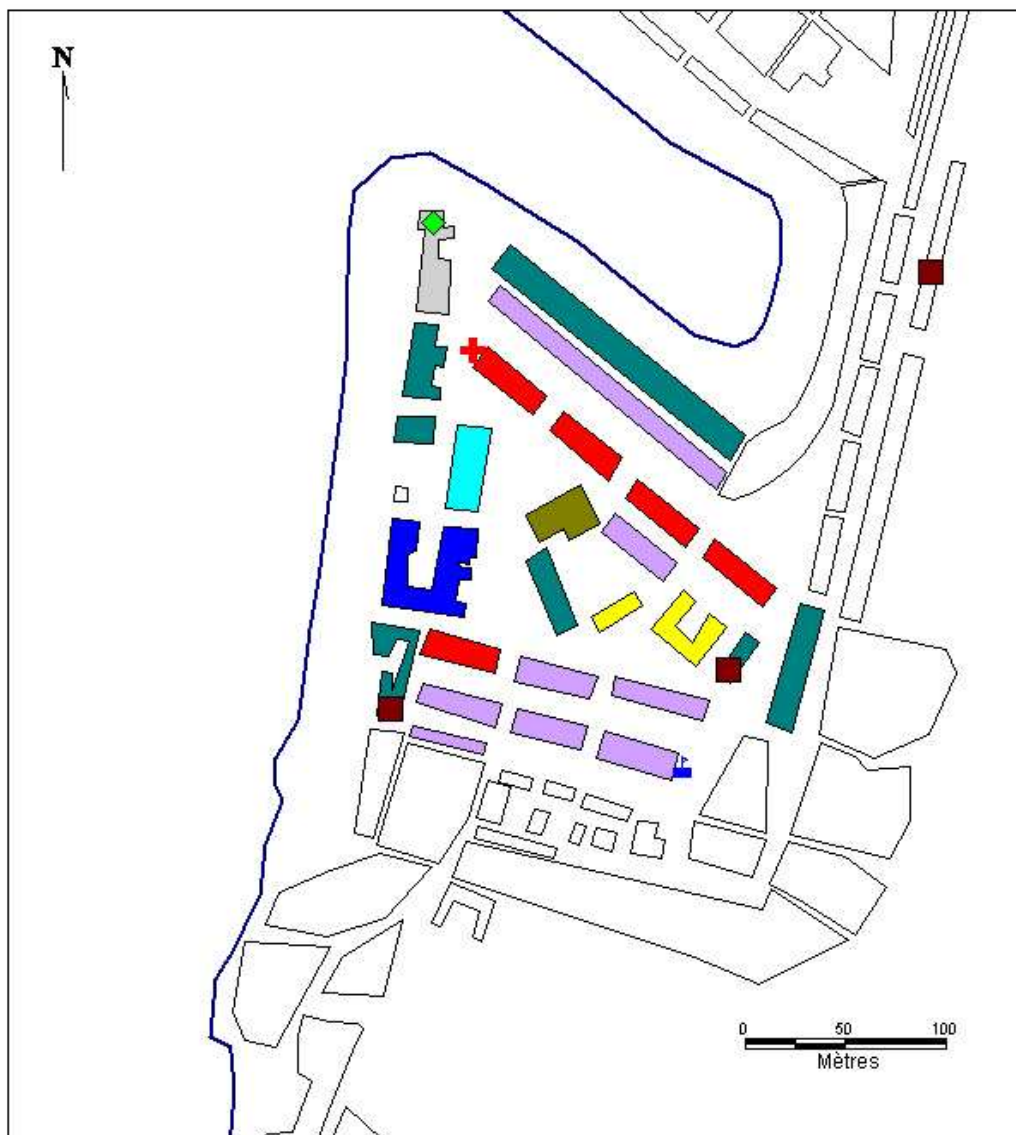
Dans les années 70, des aménagements complémentaires sont effectués sur le port de pêche ; c'est lors de cette période que les principaux équipements sont réalisés :

- 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 29 : Pompe à essence, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 30 : Restaurant Bar Bozo, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 35 : Stockage et commerce de céréales, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 31 : Commerce divers sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 33 : Latrines sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 34: Hangar du chantier naval, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 32 : Hangar des commerçantes de condiments en arrière plan, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008

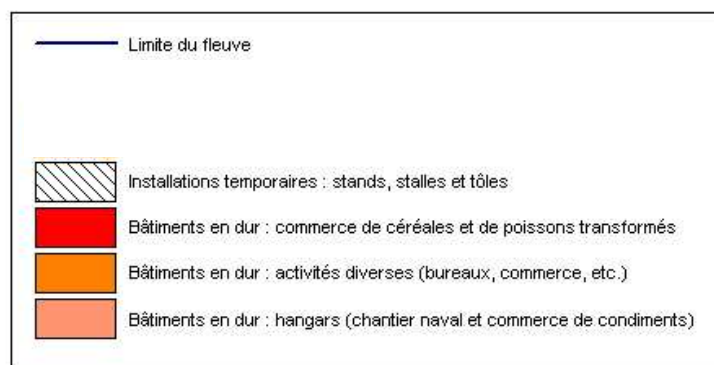
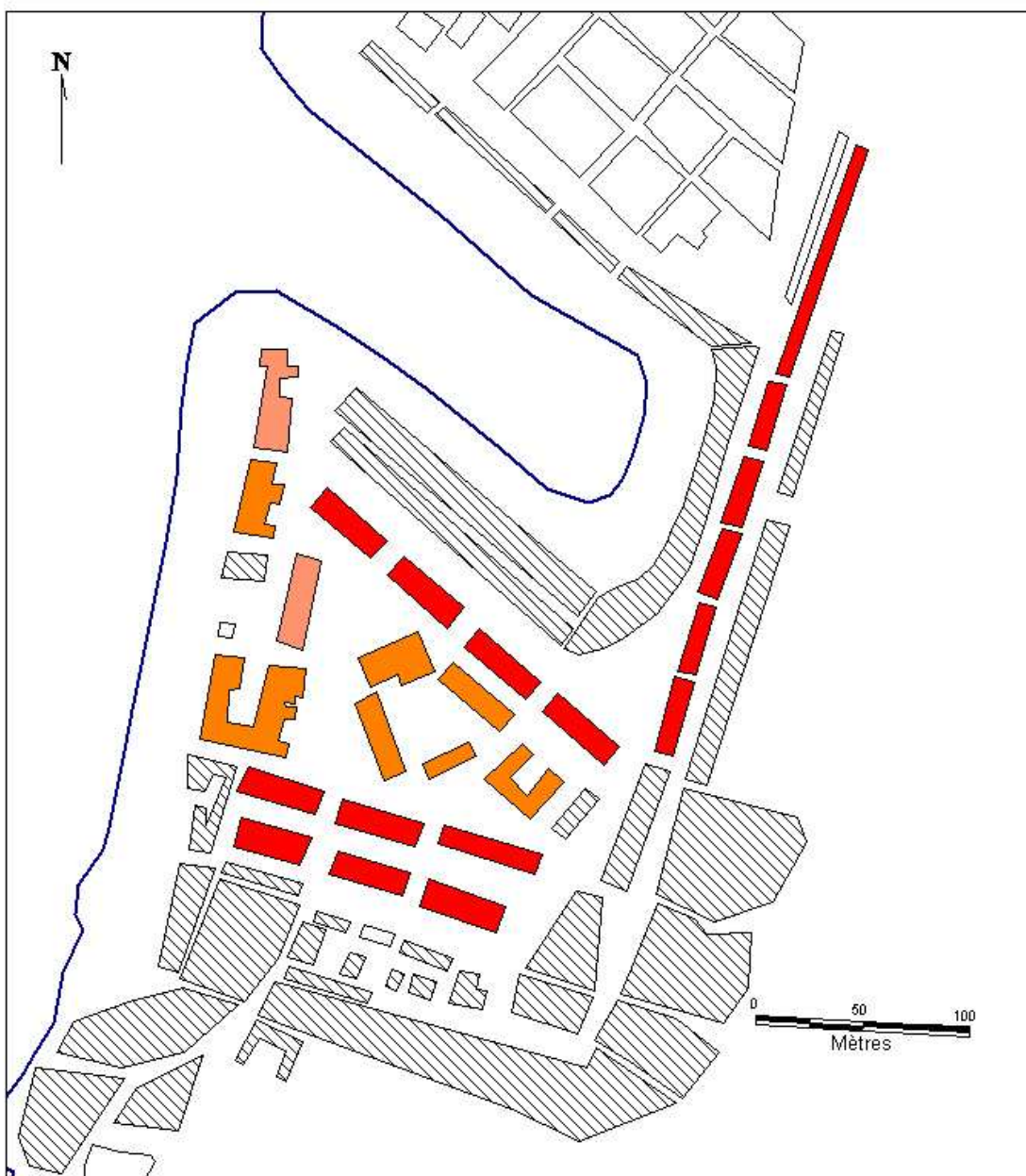
On recense les équipements marchands suivants sur le port de pêche :

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
<b>TOTAL</b>	<b>757</b>		<b>3 540 410</b>

Figure 36 : 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, etc. 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 présentent 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 38 : Prolongement de l'utilisation d'un bâtiment en dur, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 37 : Installations temporaires, stands, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



Figure 40 : Bâtiment en dur, commerce de poissons transformés, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



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



Figure 41 : 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 dives (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

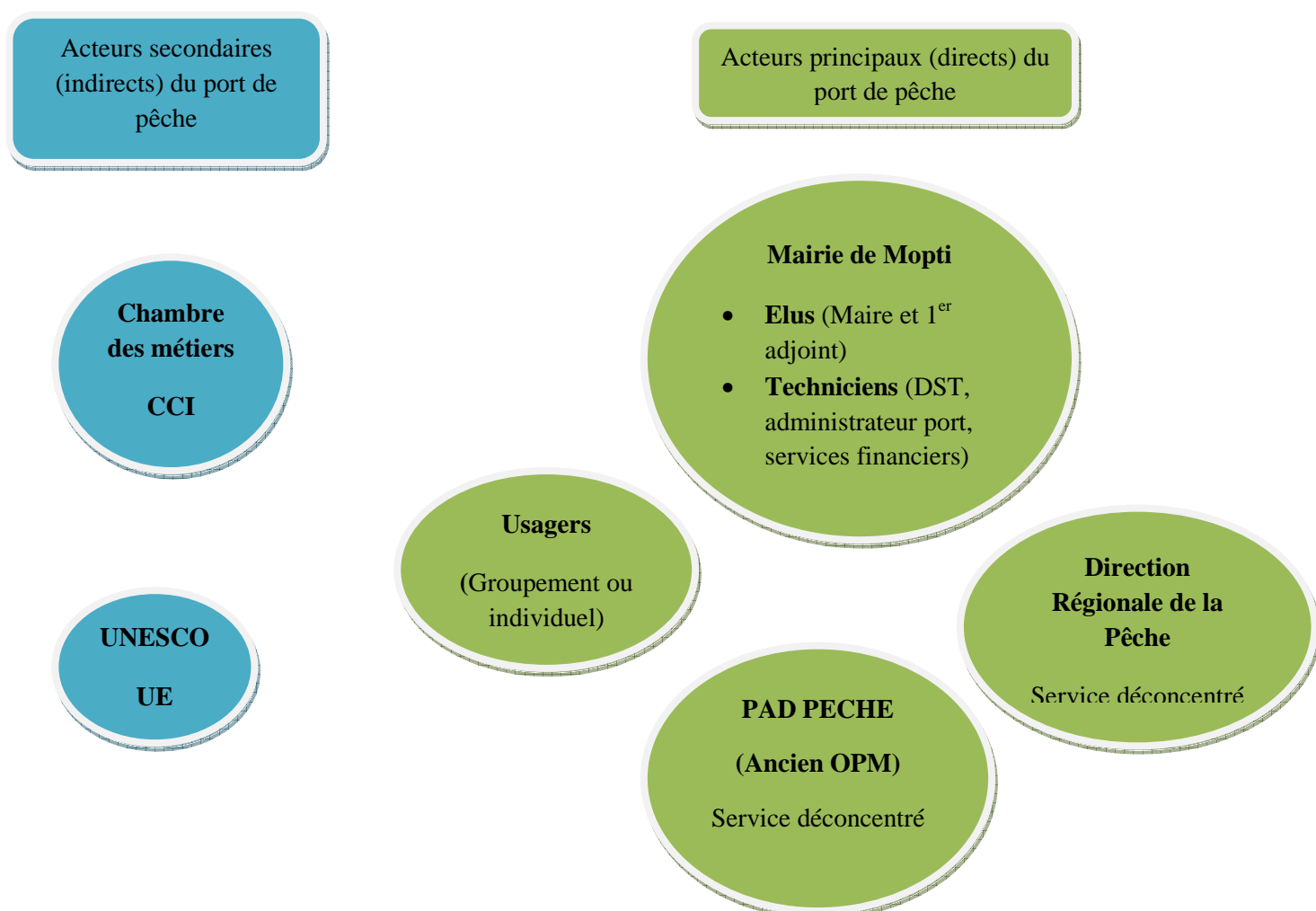
### B.1 Quels usagers sur le port de pêche ?

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 lesquels 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,
- 5) les commerçants de céréales,
- 6) les pinassiers et les piroguiers
- 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, calebasse, 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.

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), etc.

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 termes 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

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 <sup>ère</sup> phase de terrain			2 <sup>ème</sup> phase de terrain			

Figure 42: 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.

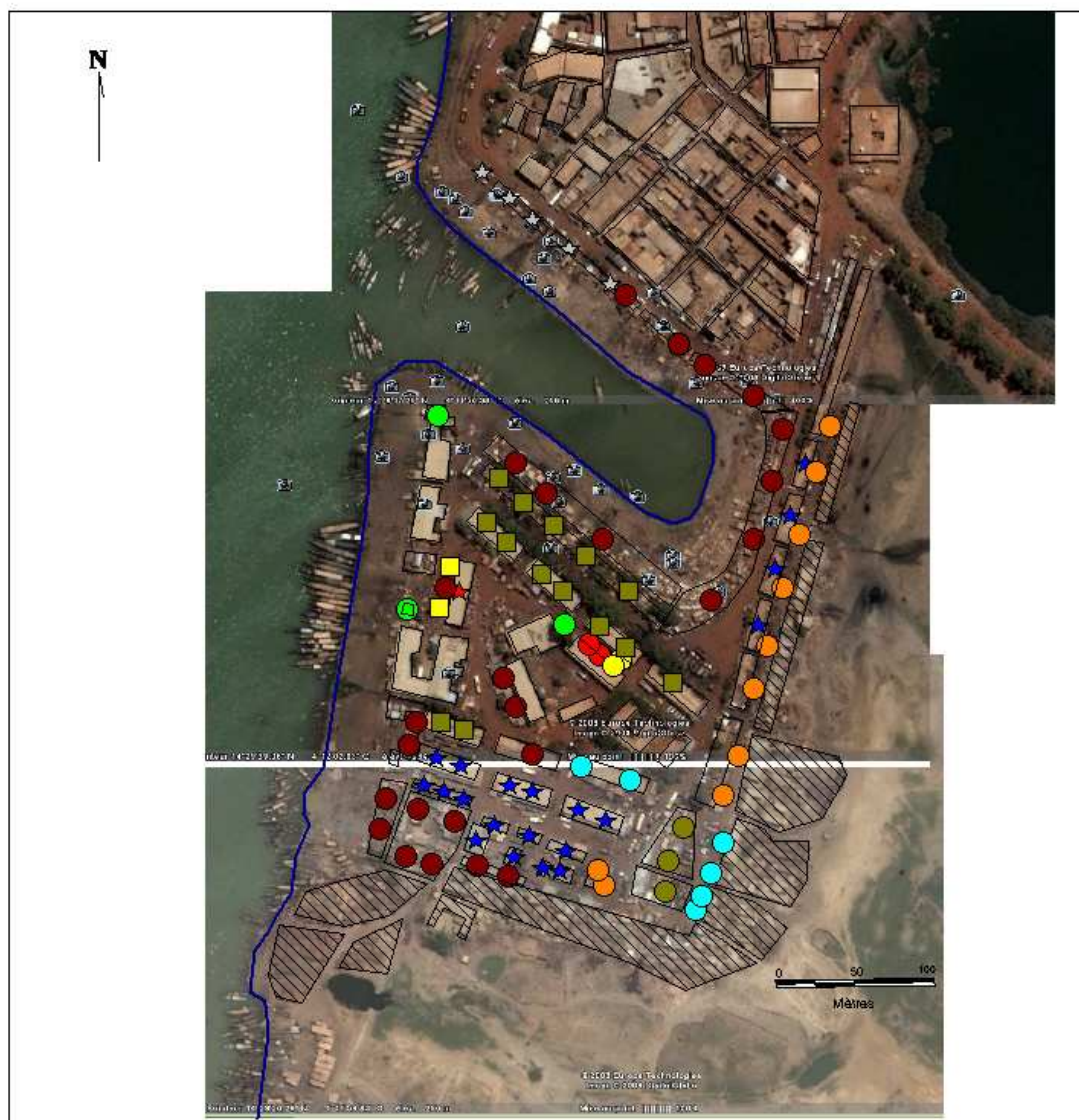
Face à des contraintes temporelles, dans le cas où l'activité était organisée autour d'une coopérative, nous avons fait le choix d'interroger uniquement son représentant. Ainsi, pour les activités : commerce de poisson frais, commerce de céréales, commerce de poisson transformé, transport routier, transport 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 Djenaipo,
- ✚ Vendeur de sel gemme indépendant : Monsieur Mahamane Touré.
- ✚ Un des gardiens du port dit « l'Ivoirien ».

## Répartition des différentes activités sur le port de pêche de Mopti



### Activités sur le port de pêche

- Commerçants divers
- ★ Commerçants de céréales
- Commerçants de poissons secs et fumés
- ★ Commerçantes de condiments
- Vendeuses de poisson frais
- Restaurateurs, gargottières
- Antiquaires
- ☆ Vendeurs de sel gemme
- Barbiers - coiffeurs
- Bouchers
- Electriciens, garagistes, réparateurs
- Garagistes
- Ligne
- ▨ Habitations spontanées
- Bati

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**

#### **➤ 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.

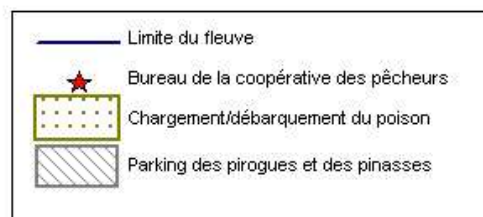
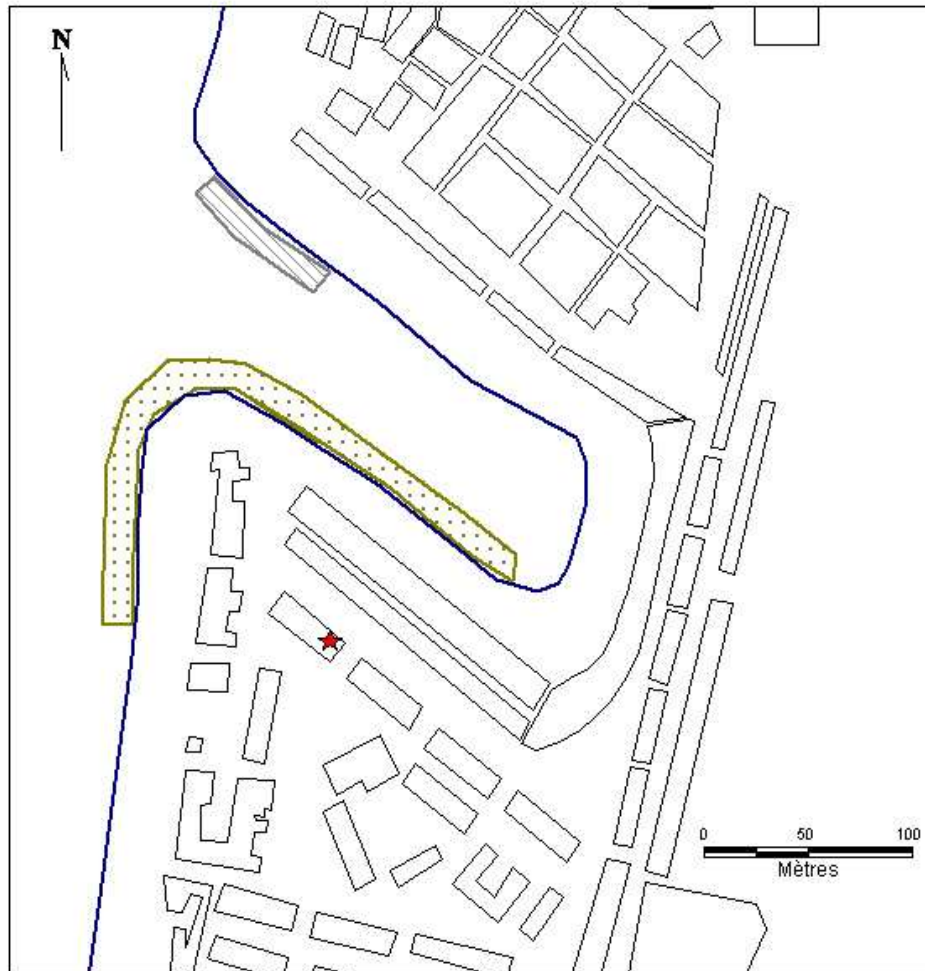
Pinasses (poids)	Frais d'accostage (en FCFA)
Moins de 5 tonnes	1000
5, 10 tonnes	3 000
80, 90, 100 tonnes	7 500



Figure 43 : 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 / estimations	Fréquence/ activités saisonnières	Ethnies H/F	Problèmes rencontrés/ contraintes	Attentes /visions	Propositions d'aménagement/ actions	Activités annexes dépendantes	Taxe d'accostage
<b>Pêcheurs</b>	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/ stalles - 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 Commerçantes 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.

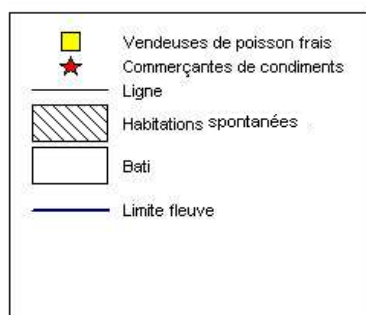
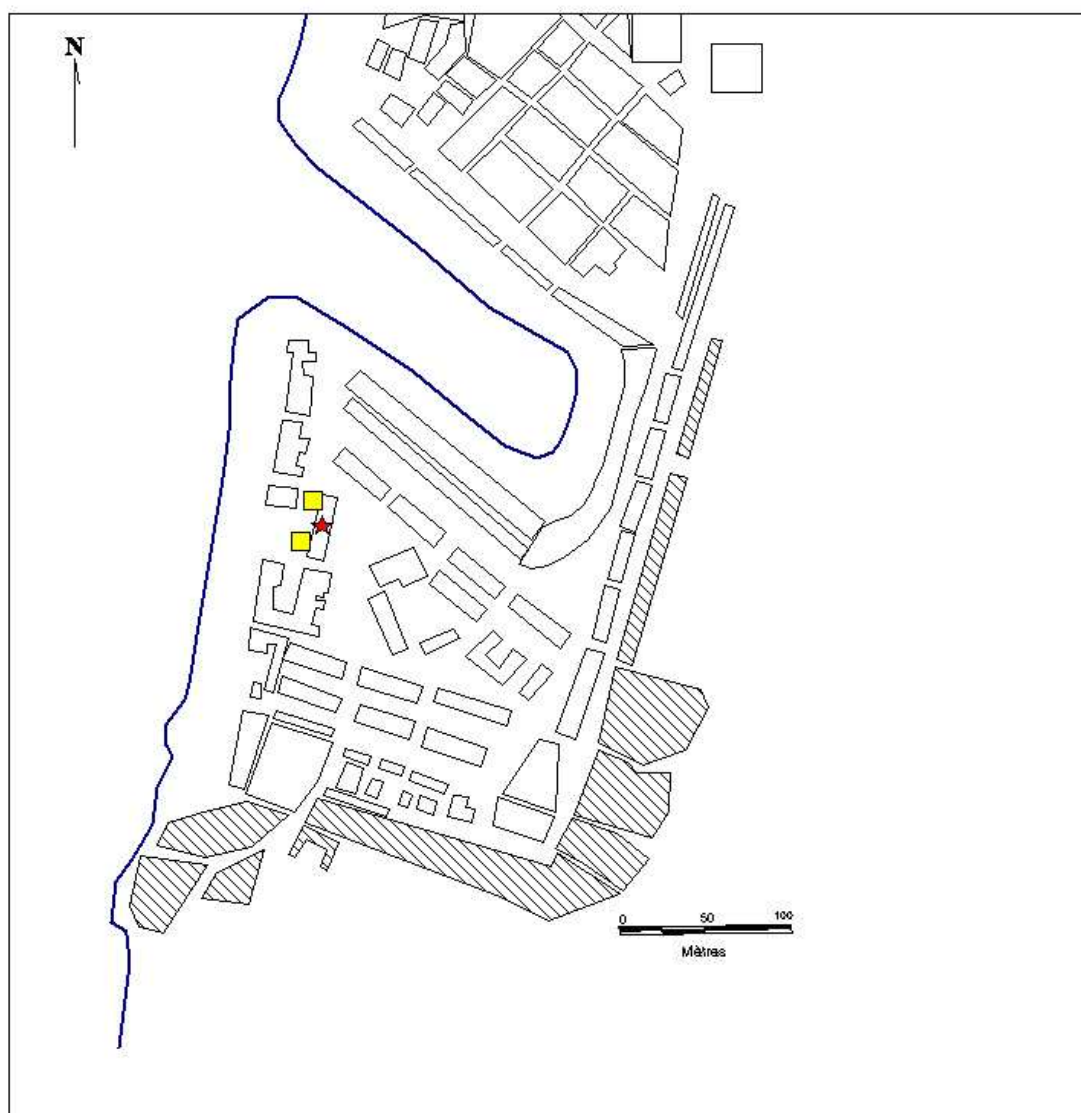
Dans certains cas, le pêcheur Bozo vient sur le port récupérer de la glace avec le commerçant avant de partir pêcher et lui ramener du poisson conservé par la suite (dans le cas des zones de pêche relativement lointaine). Dans le cas où la zone de pêche est relativement proche du port, le pêcheur n'effectue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

## Localisation des vendeuses de poisson frais et des commerçantes de condiments sur le port de pêche



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

Source: Google earth, Map Info

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
<b>Vendeuses de poissons frais</b>	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 ses 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.



Figure 44 : Centre de refumage sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, aout 2008

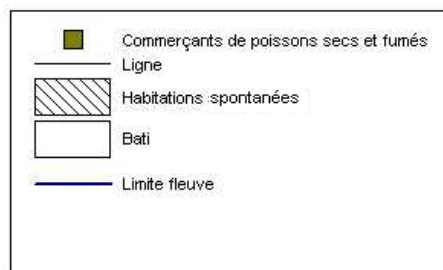
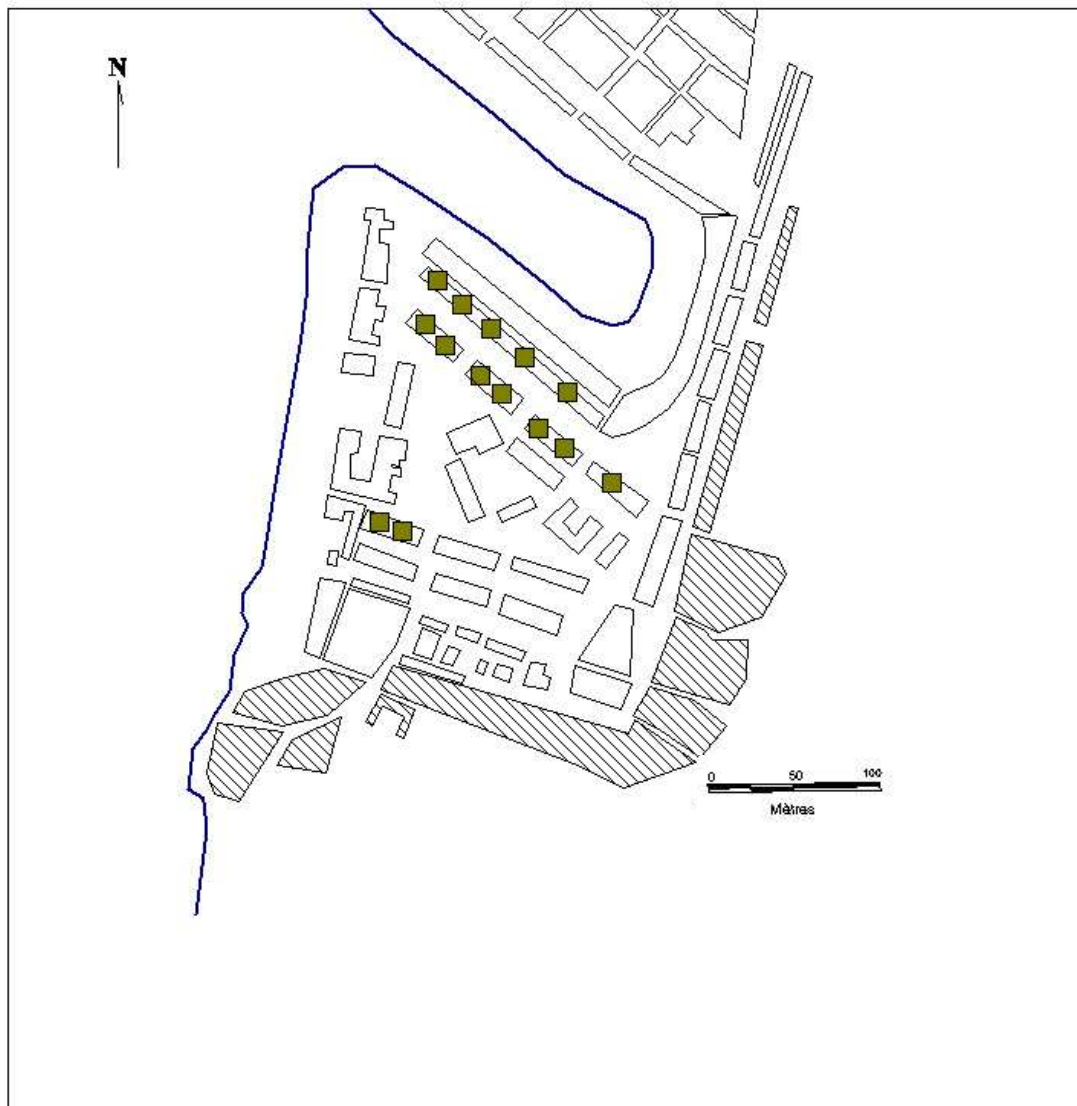


Figure 45 : Paniers de poissons transformés sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, aout 2008



Figure 46 : 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



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

Source: Google earth,  
Map Info

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 des locations/ Impôts et taxes
<b>Commerçants de poissons transformés (secs et fumés)</b>	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"> <li>- Absence d'harmonisation des prix de vente</li> <li>- Manque d'infrastructures (nombres de magasins insuffisants)</li> <li>- Places disputées/ convoitées</li> <li>- Mauvaise organisation de l'activité sur la digue</li> <li>- Augmentation des effectifs des vendeurs</li> <li>- Problèmes d'assainissement du port</li> <li>- Manque de place pour le stockage et entrepôt des marchandises</li> </ul>	Côte d'Ivoire Ghana Burkina Faso Centrafrique France  Bamako Sikasso	Volonté d'obtenir de nouvelles infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assainissement du port par un GIE</li> <li>- Création de magasins à étages</li> <li>- Réhabilitation de certains magasins</li> <li>- Formation des commerçants</li> </ul>	Pêcheurs Pinassiers / piroguiers Intermédiaires de vente Acheteurs / clients Transporteurs routiers Charretiers Vendeurs de cordes Vendeurs de nattes Vendeurs de cartons	Paiement de la patente comprise entre 1.300 FCFA et 125.000 FCFA

## **B.3.2 Filière transport**

### **➤ 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, etc.

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 peut - être 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 stationnement 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 financière 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 vu 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 47 : Points de chargement et de déchargement sur le port de pêche, source : P. Dhelens, juillet 2008



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
<b>Coopérative des transporteurs routiers</b>	<p>Organisation en coopérative qui existe depuis l'indépendance</p> <p>Coordination des transporteurs comprend quatre structures :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Striam</li> <li>- Sti</li> <li>- Fluvio</li> <li>- Inter Urbain</li> </ul>	50 gros porteurs et près de 100 petits porteurs	<p>Activité intense : janvier - juillet</p> <p>Pendant les périodes de crues, seules routes de Bankass, Koro et Djenné praticables</p>	Principalement Hommes Nationalités diverses	<p>- « Délocalisation » des poids - lourds de leur parc de stationnement → absence de stationnement spécifique</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stationnement anarchique</li> <li>- Conflits avec les autorités municipales (encombrement du domaine public)</li> <li>- Diminution du nombre de places de stationnement</li> <li>- Répartition jugée anarchique et abusive des kiosques et des stands le long des voies</li> <li>- Difficultés circulation et accessibilité</li> <li>- Problème d'assainissement</li> </ul>	Obtenir un parc de stationnement effectif	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réinvestir zone initiale de stationnement → délocalisation des antiquaires</li> <li>- Construction d'un parc de stationnement ou de transit d'une capacité de 400 camions à Sévaré</li> <li>- Attribution de la gestion du port à des opérateurs privés (gestion en délégation)</li> </ul>	<p>Commerçants de céréales</p> <p>Vendeuses de poissons frais</p> <p>Vendeurs de poissons secs et fumés</p> <p>Commerçantes de condiments</p> <p>Commerçants divers</p> <p>Charretiers</p>	<p>Taxes communales sortie camions : 1000 FCFA/camion</p> <p>Taxes de stationnement cars : 1000 FCFA</p>

## ➤ 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'une 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 48 : pinasses amarrées au port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, août 2008

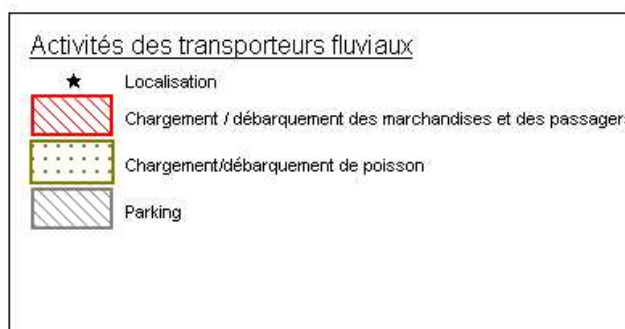
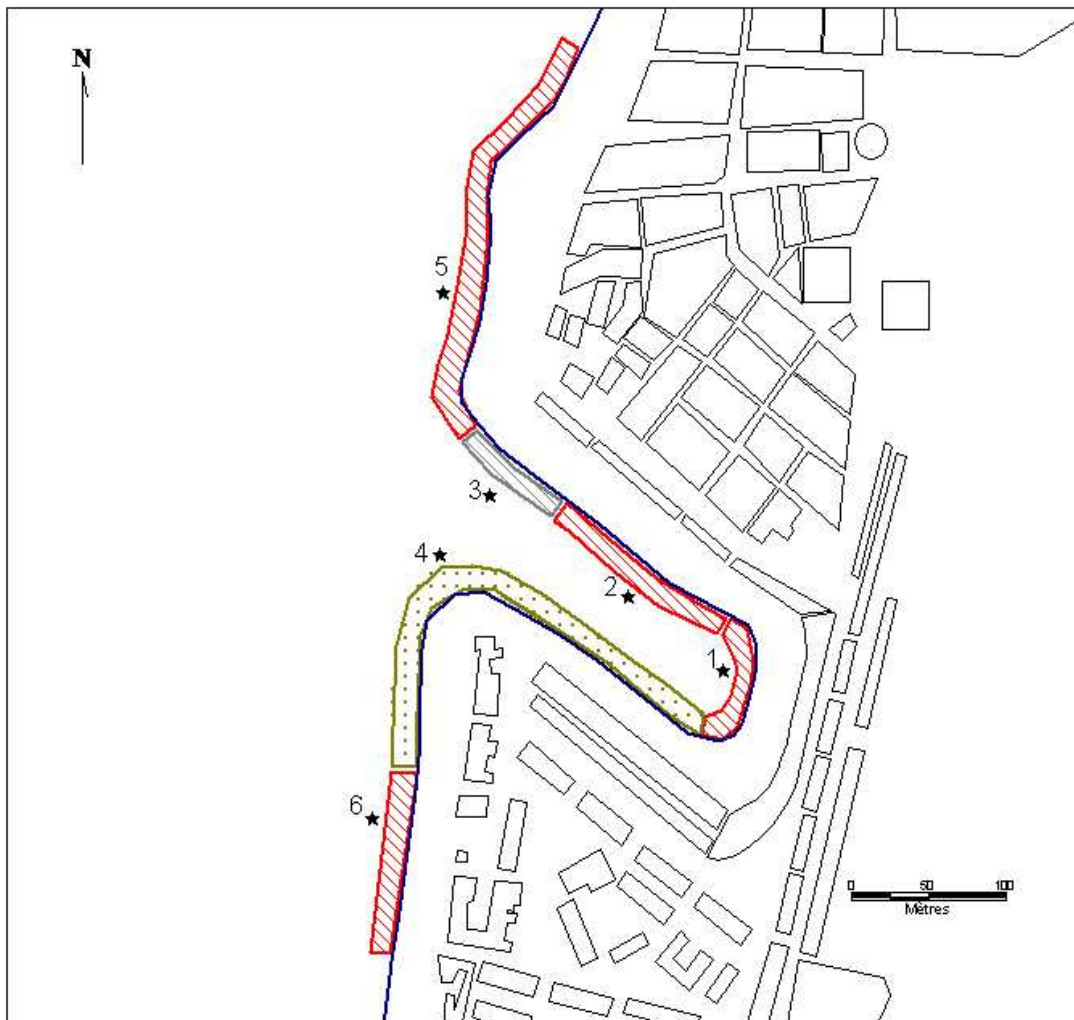


Figure 49 : Pinasses et pirogues, transport de marchandises et de personnes, source : P. Dhelens, août 2008



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
<b>Coopérative des transporteurs fluviaux : pinassiers et piroguiers</b>	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, Sonrhäï 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 50: Charretiers transportant des sacs de céréales, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, aout 2008



Figure 51: Voyage à vide des charrettes, source : P. Dhelens, MAK Diallo, aout 2008

Couches socio - professionnelles	Organisation structure	Fréquence/ activités saisonnières	Ethnie H/F	Problèmes rencontrés/ contraintes	Propositions d'actions/ d'aménagement	Activités annexes dépendantes	Taxes
<b>Charretiers</b>	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

➤ **Les exploitants du chantier naval**

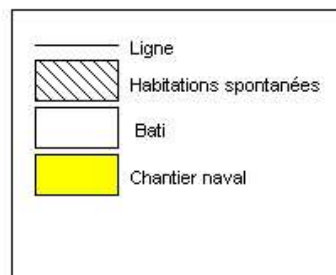
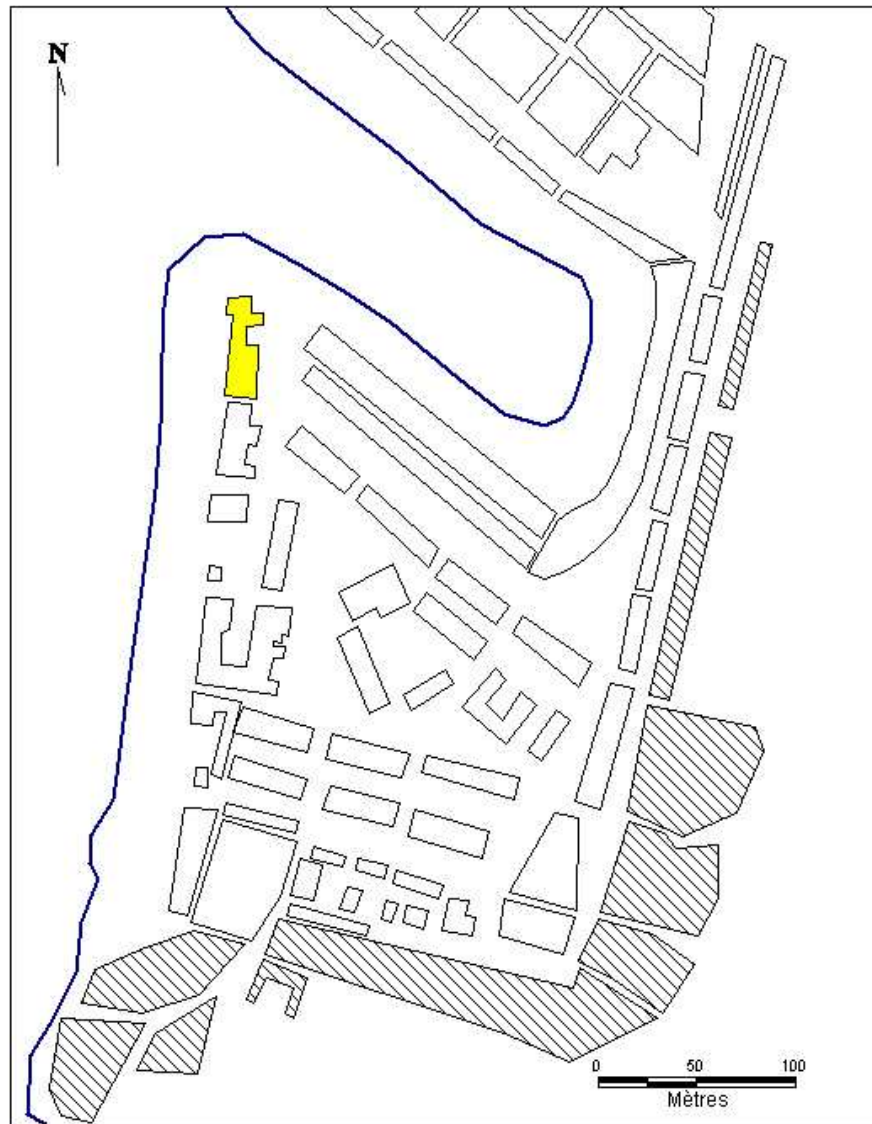
Le chantier naval constitue un des grands ateliers traditionnels de fabrication de pirogues et de pinasses. Toute la chaîne de fabrication est exposée : fabricants de pointes métalliques, artisans pour la conception et la réalisation des pirogues en bois de caïlcédrat que l'on trouve surtout en Côte 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 Djenaipo (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 52 : Hangar du chantier naval, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008

## Localisation du chantier naval sur le port de pêche



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

Source: Google earth, Map Info

### **B.3.3 Filière commerciale - produits agricoles**

#### **➤ 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.

Ses 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 voudrait voir en priorité augmenter le nombre de magasins mis à leur

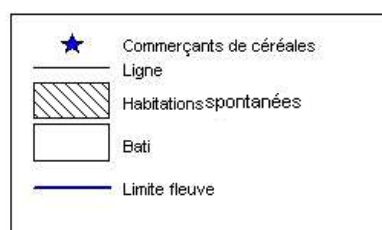
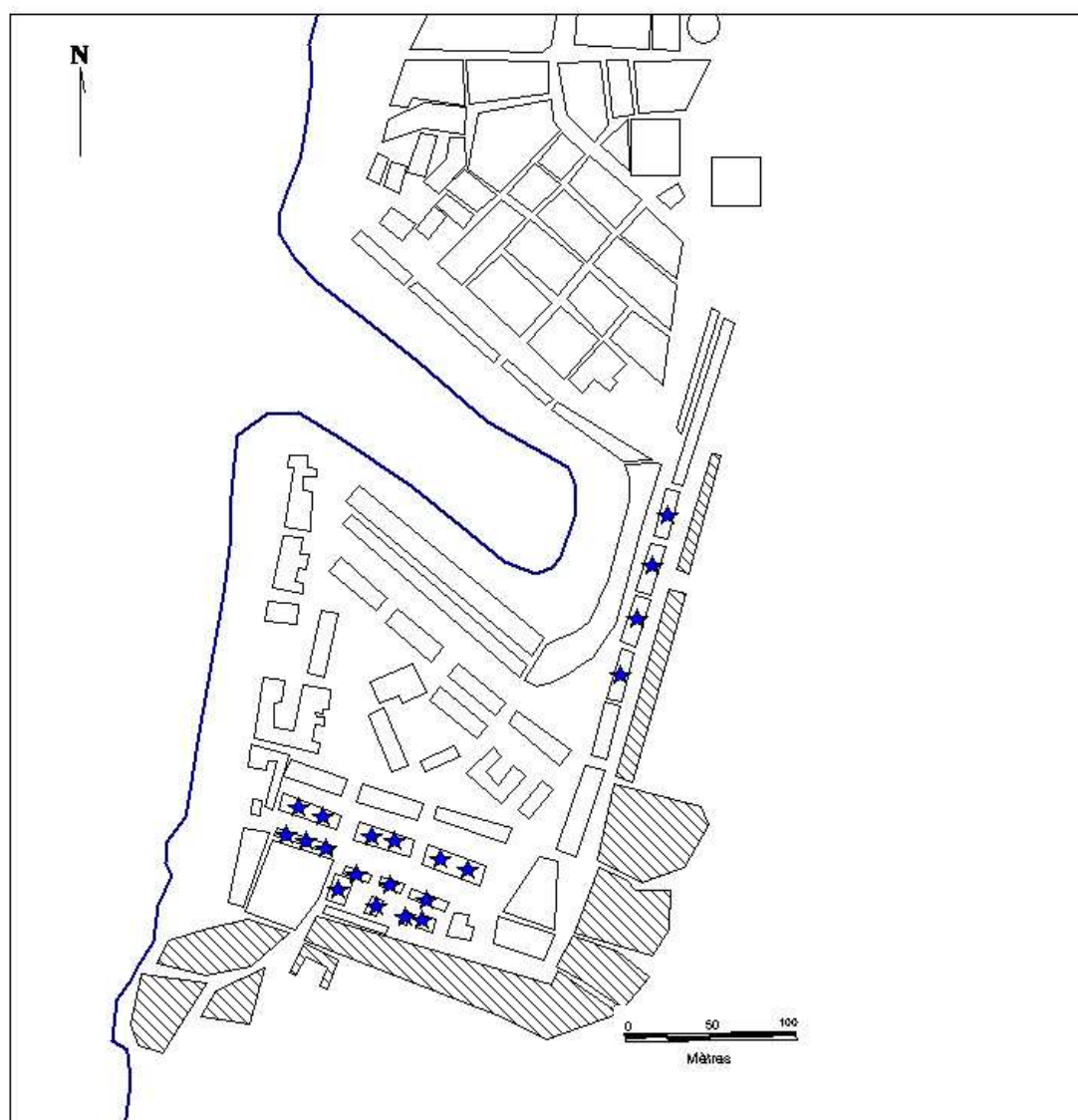


Figure 54 : Transport des sacs de céréales par les charretiers, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008



Figure 53 : 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



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

Source: Google earth, Map Info



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
<b>Commerçants de céréales</b>	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 ethnie  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 commercantes de condiments

Les commercantes 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 commercantes de condiments).

### ➤ 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 Sonhaï.

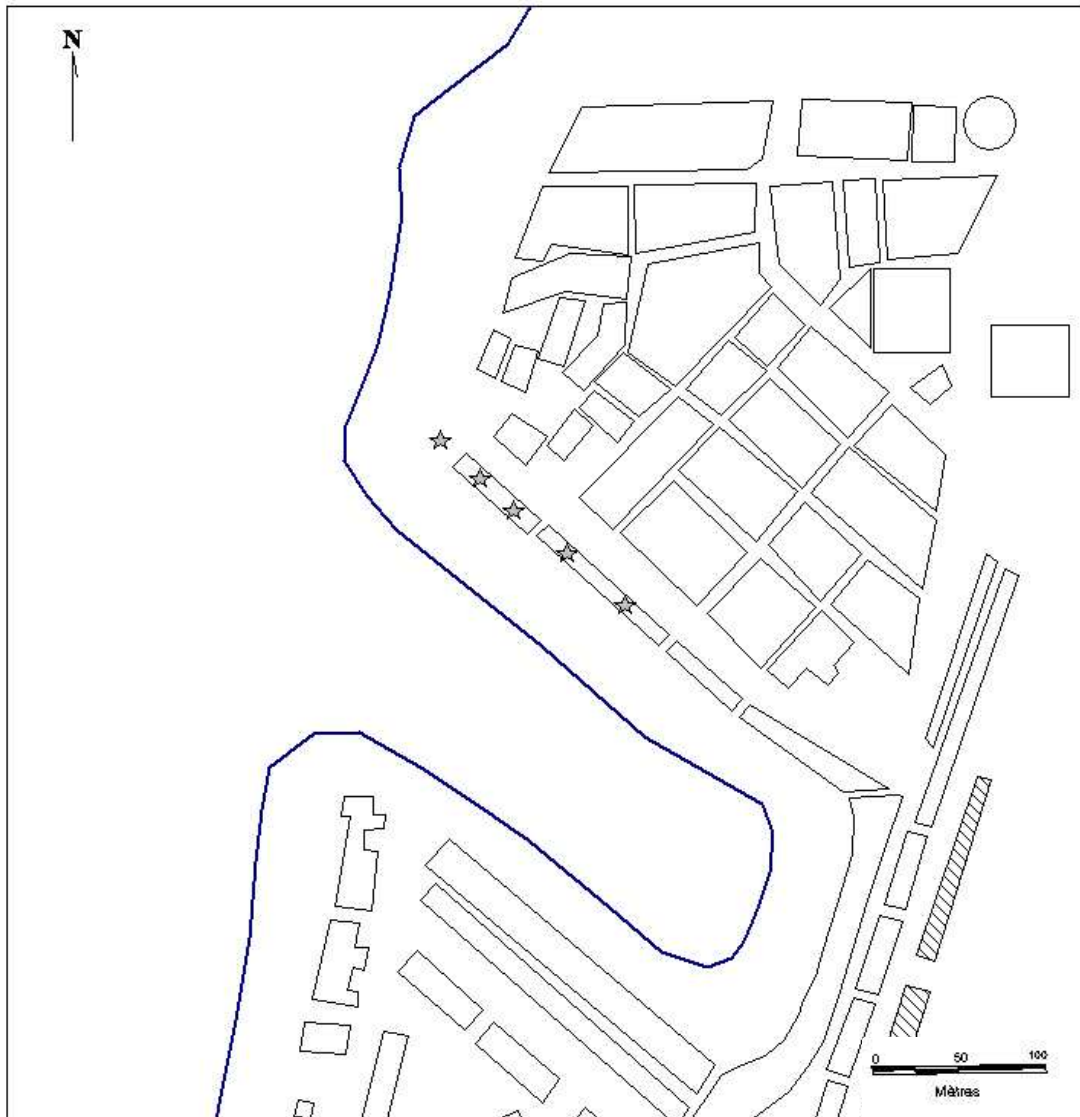
Les principaux clients des vendeurs de sels Gemme sur le port de pêche sont les Mossi du Burkina Faso, les Dogon et les Peul ; le sel est consommé par certaines populations du Nord. Les plaques de sel se vendent entre 9 000 et 10 000 FCFA.

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



Figure 55: 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



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

Source: Google earth, Map Info

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
<b>Commerçantes de condiments</b>	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
<b>Vendeurs de sels Gemme</b>	Absence d'organisation en groupement	Effectif inconnu	Activité intense : novembre - février  Condition d'accès moins difficile à la zone d'extraction	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, Sonrhäi - Touristes	1 500 FCFA par mois

### B.3.4 Filière commerciale - produits divers

#### ➤ 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, Sonrhaï, 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.

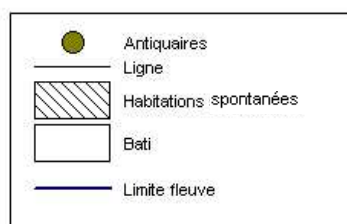
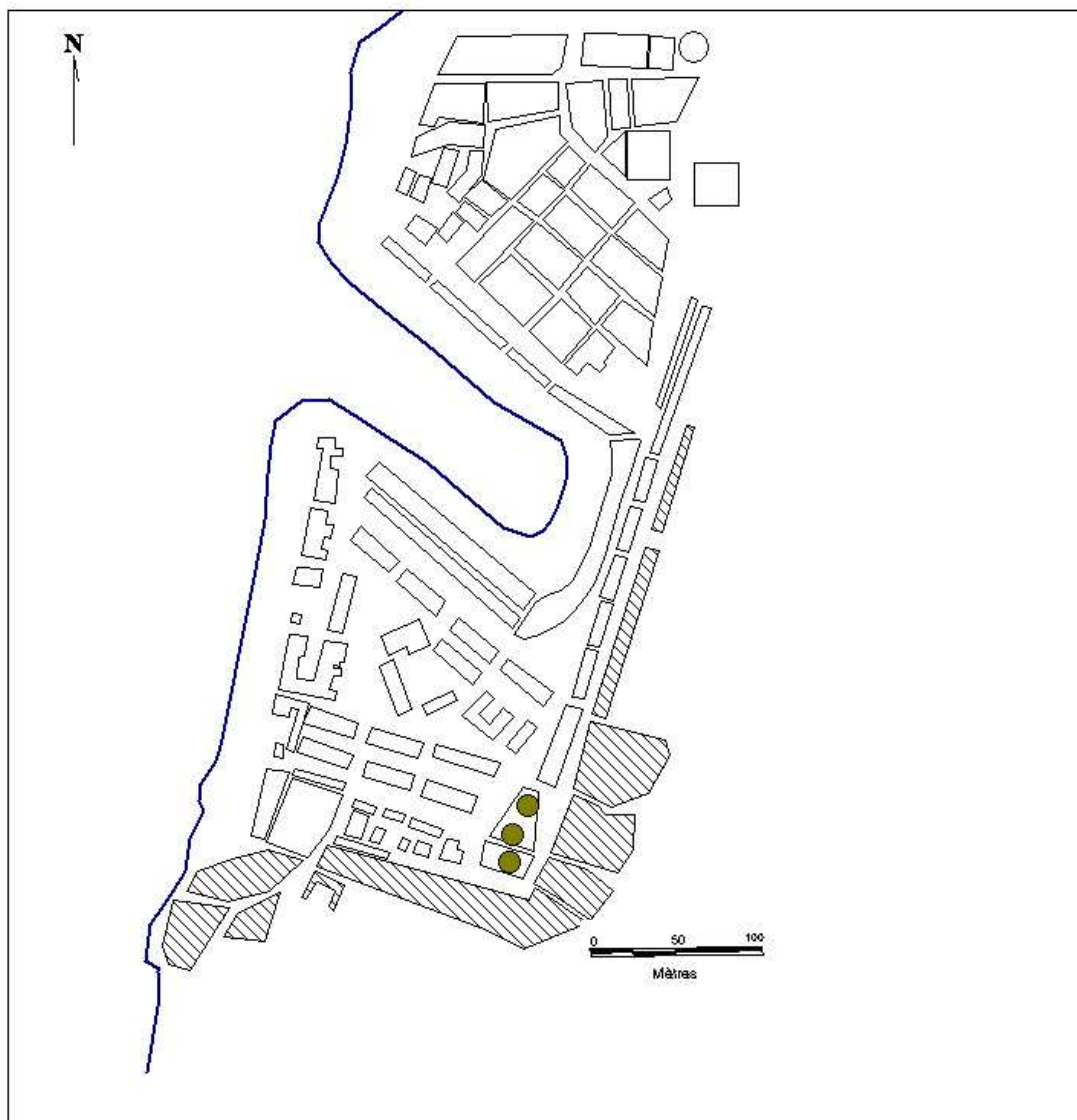


Figure 56 : Antiquaires sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008



Figure 57 : 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



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

Source: Google earth, Map Info

➤ **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 terme 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 défraichir les barbes.



Figure 58 : Objets traditionnels des barbiers - coiffeurs, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008

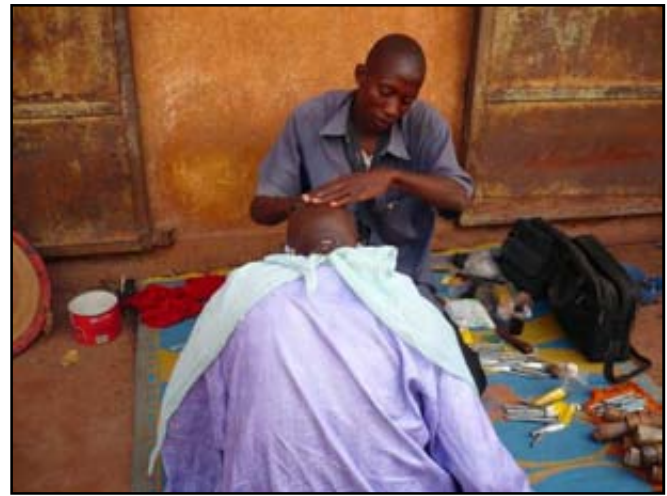
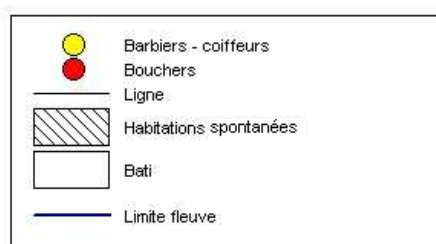
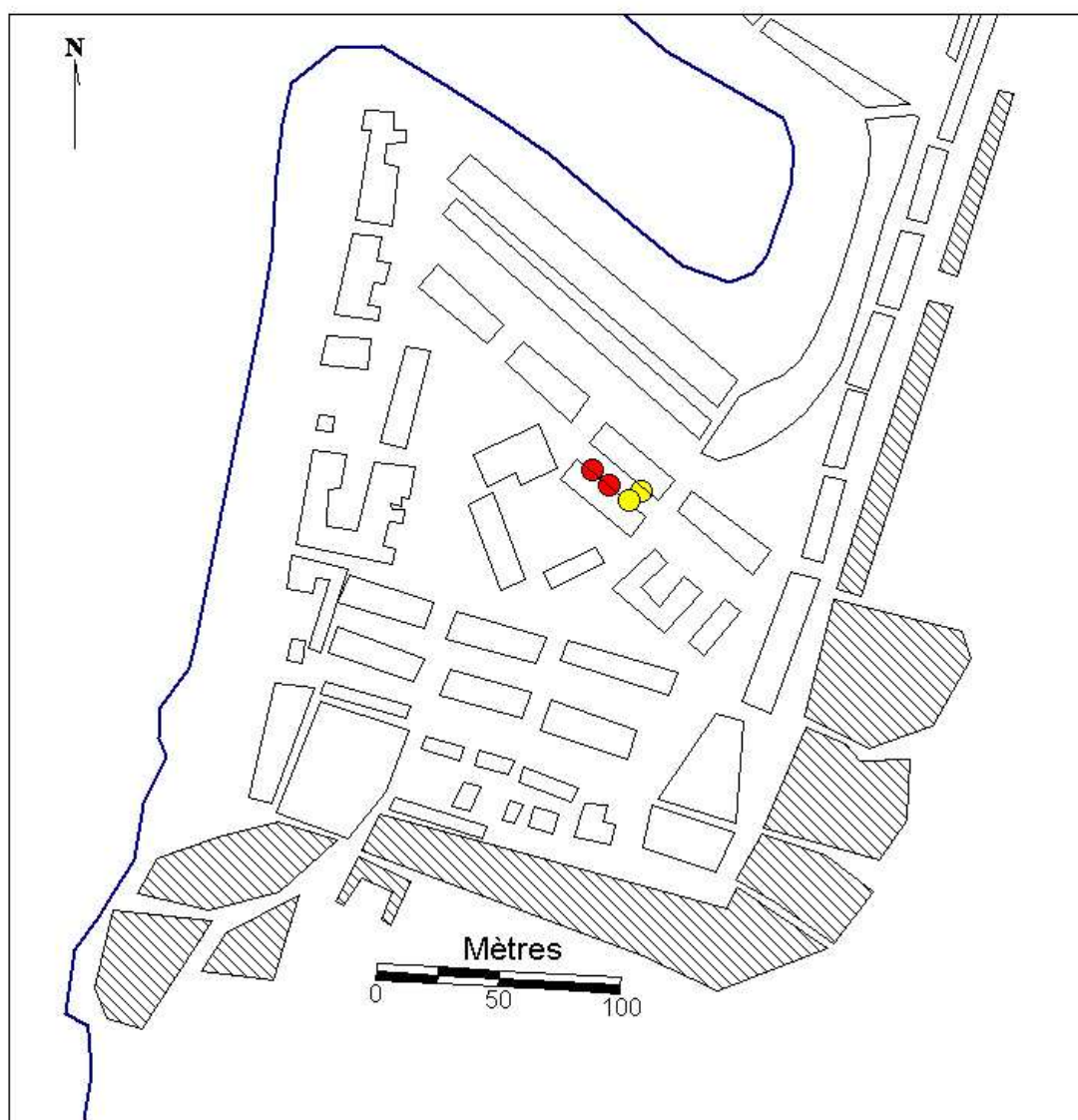


Figure 59: Savoir - faire traditionnel, port de pêche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008

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



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

Source: Google earth, Map Info



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
<b>Antiquaires</b>	Organisation en association : 50 membres  Bureau constitué de 21 membres	Période touristique la plus intense : novembre - mars Période dynamique : aout Calme reste de l'année	Hommes Haoussa Sonrhäi 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

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
<b>Coiffeurs</b>	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 Sorhâi et Peul	50 FCFA par jour soit 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).



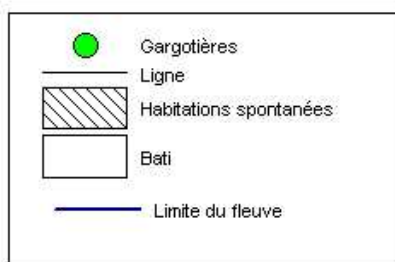
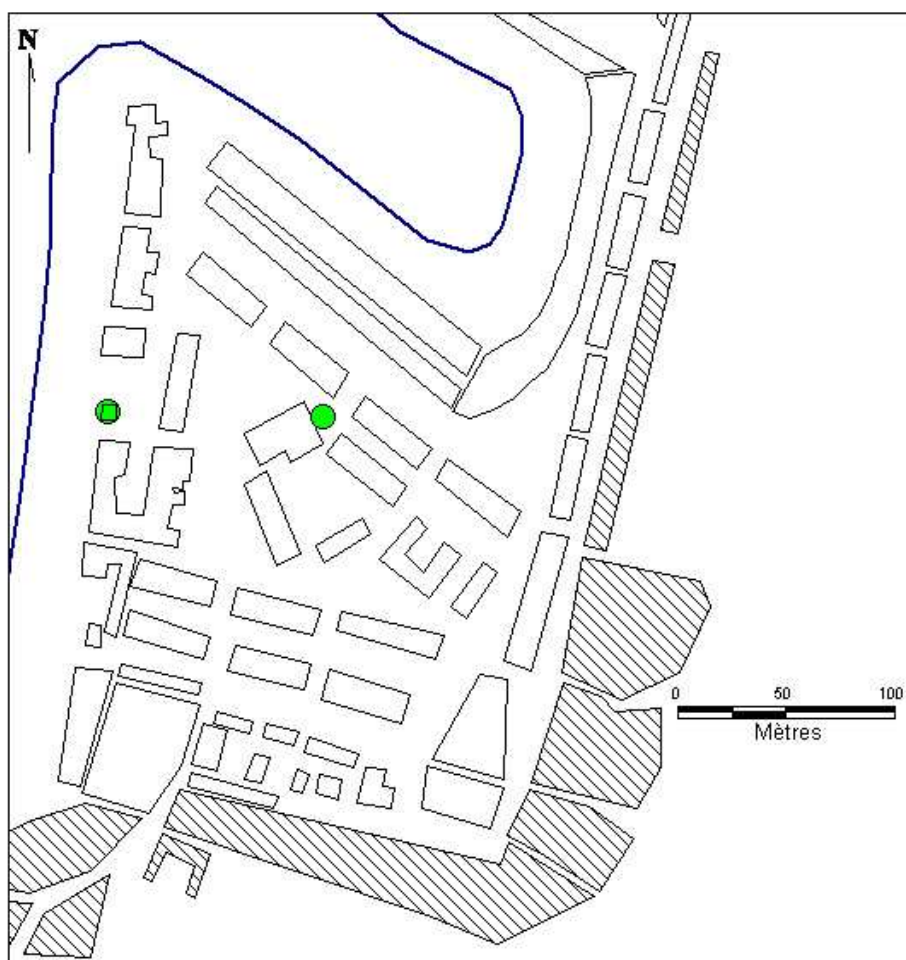
Figure 60 : Bouchers sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008

### ➤ Les gargotières

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 coût d'achat élevé des denrées alimentaires.

## Localisation des gargotières sur le port de pêche



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

Source: Google earth, Map Info

## 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 61 : Vue sur le Bar Bozo, source : C. Savourey, juin 2008

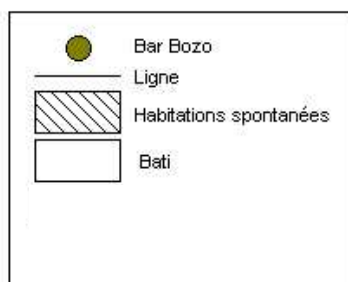
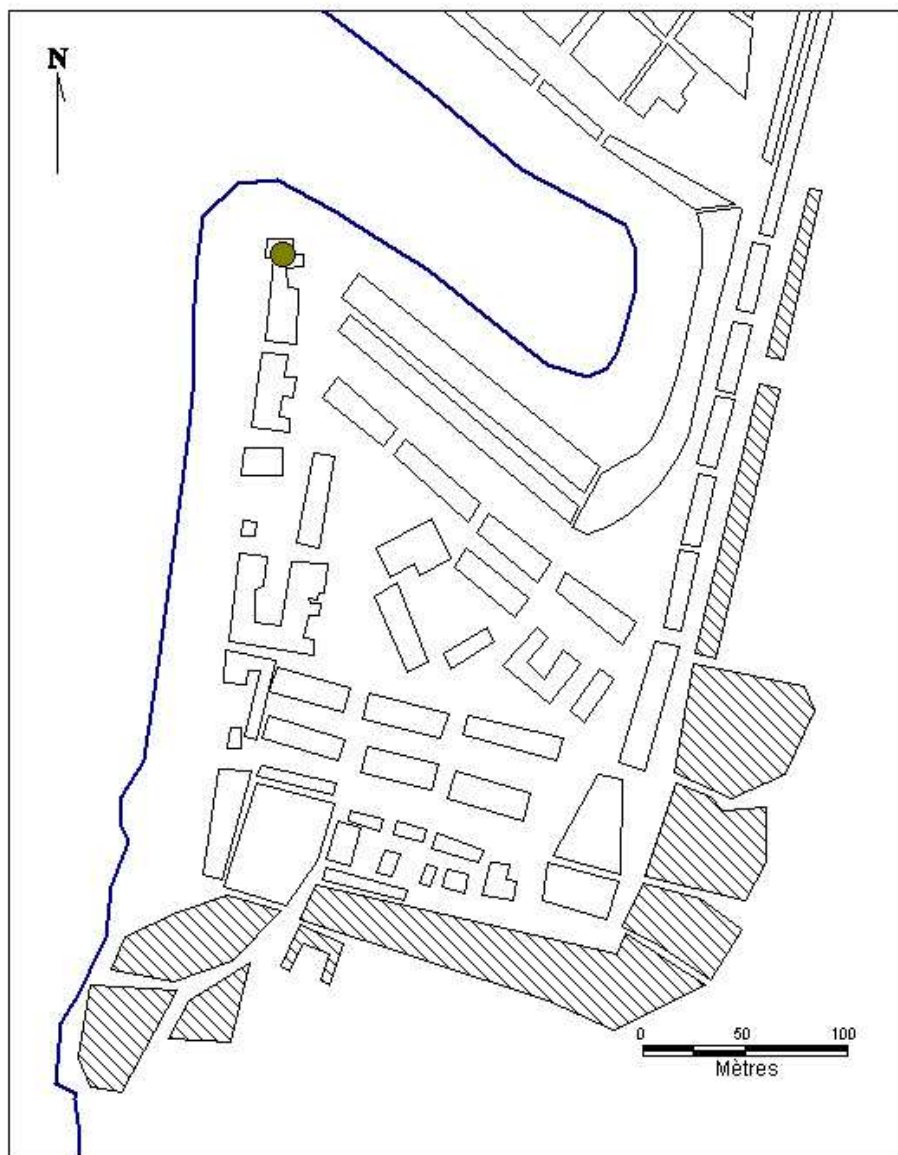


Figure 62: Vue du bar Bozo sur l'intérieur du port de pêche, source : C. Savary, juillet 2008



Figure 63 : Vue du bar Bozo sur l'extérieur du port et sur le Bani, source : C. Savary, juillet 2008

## Localisation du Bar Bozo sur le port de pêche



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

Source: Google earth, Map Info

➤ **Les commerçants de produits divers**

Les commerçants de produits divers vendent principalement des marchandises de type : Calebasse, 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. Ses commerçants peuvent être aussi bien ambulants que sédentaires sur le port de pêche.

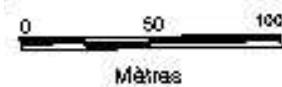
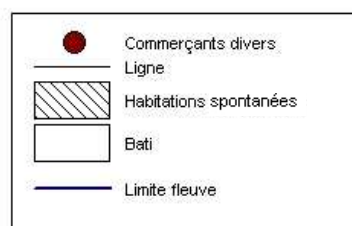
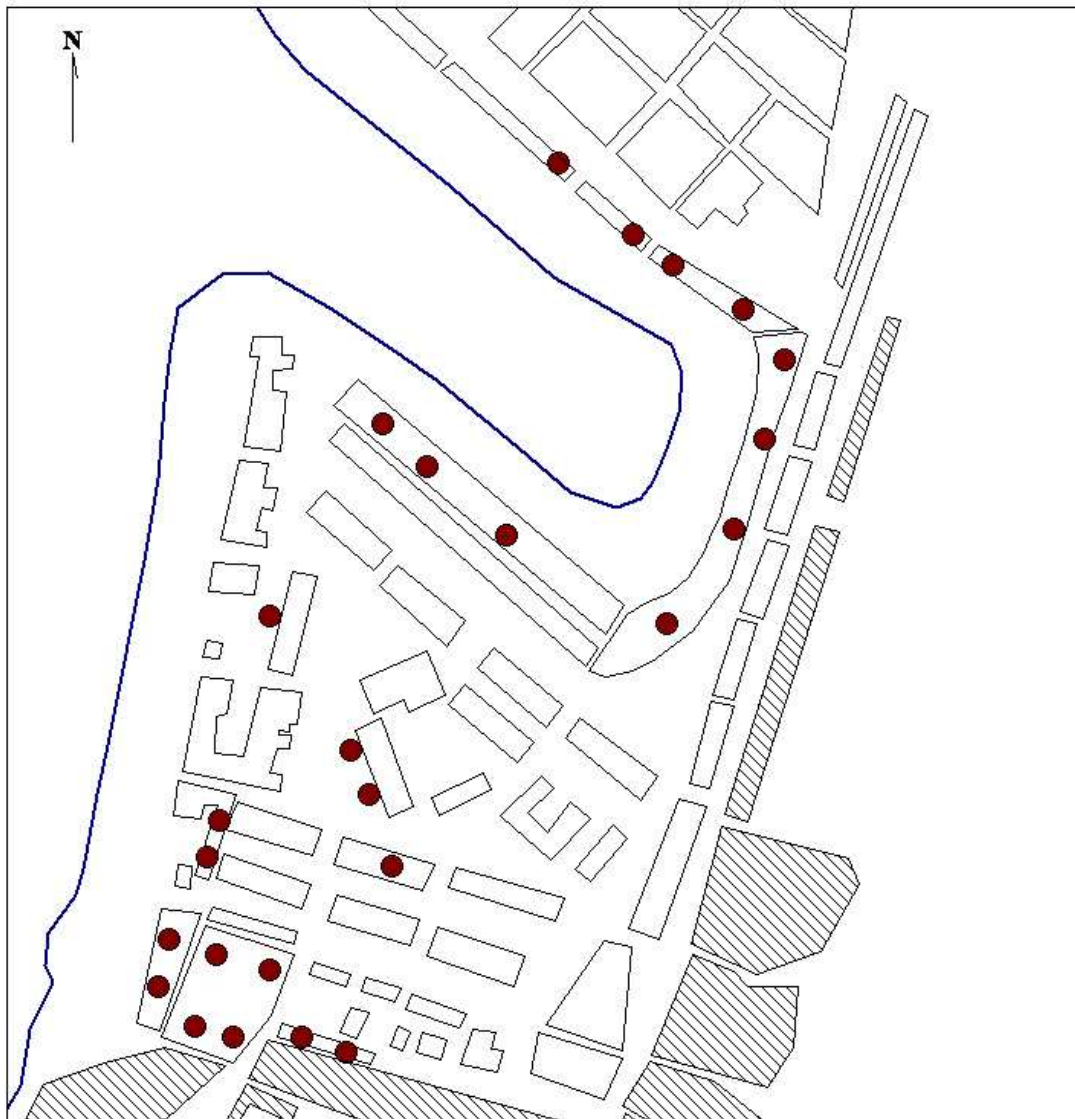


Figure 64 : Jour de foire sur le port, source : C. Savary, juillet 2008



Figure 65 : Etalage de friperie, commerce divers sur le port de pêche, source : C. Savary, juillet 2008

## Localisation des commerçants divers sur le port de pêche



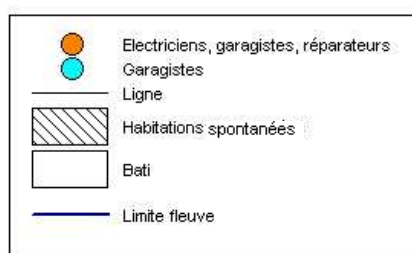
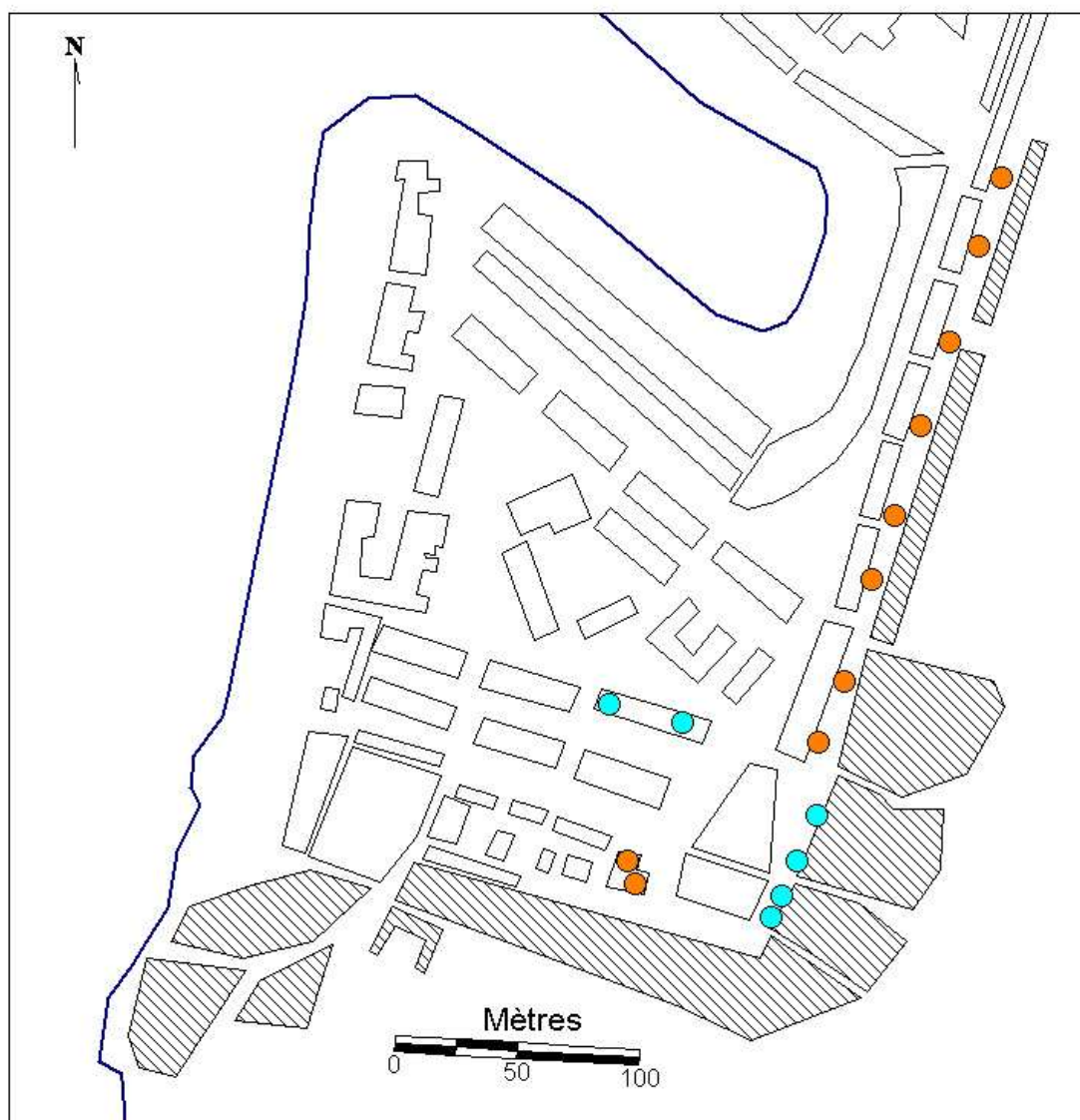
Réalisation : P. Dhelens,  
MAK. Diallo, Septembre  
2008

Source: Google earth, Map Info

### ➤ Les 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 places 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



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

### 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 avoué 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 représente 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.

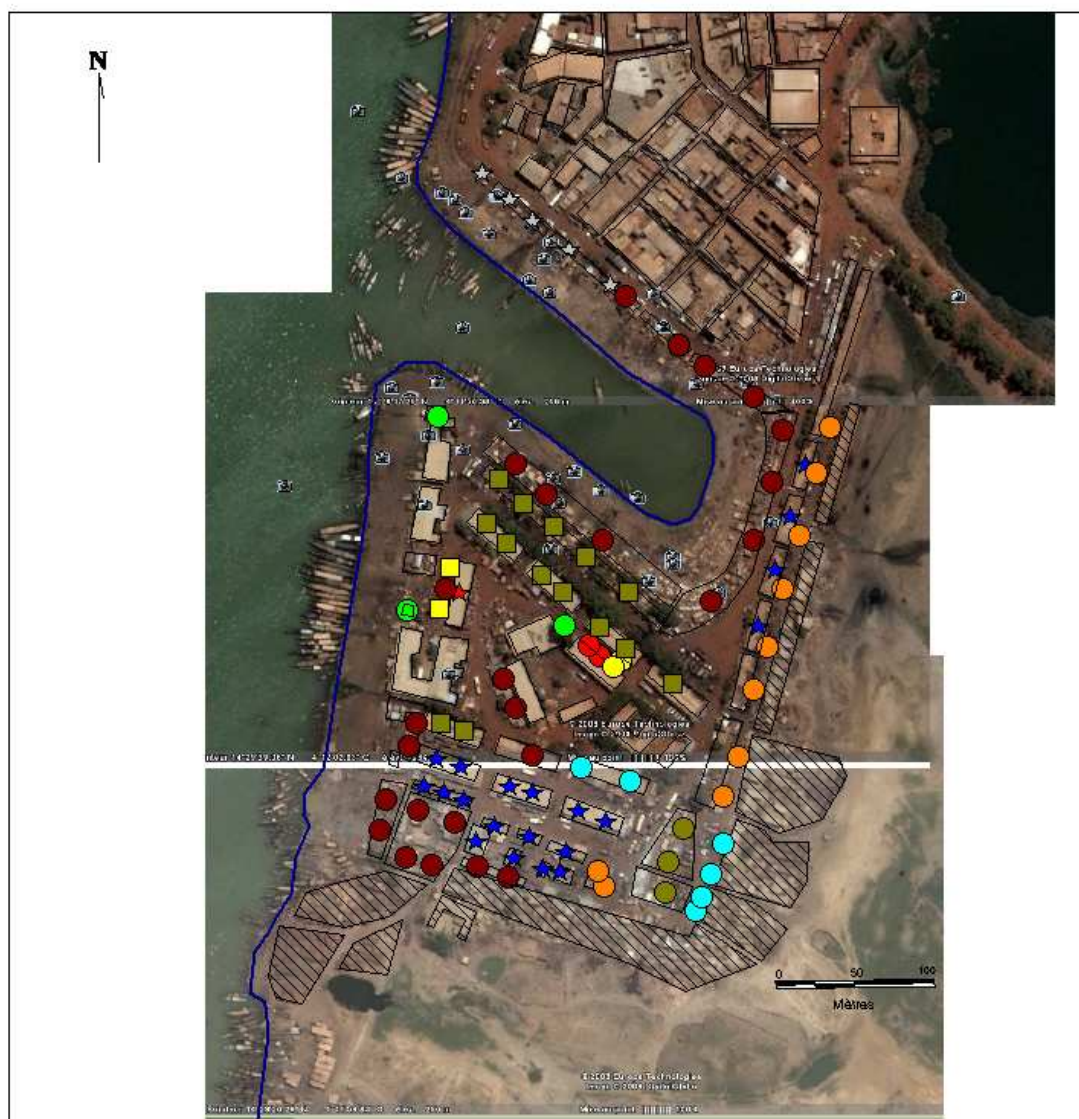
Mopti constitue la porte d'entrée du Pays Dogon, principal site touristique du pays (ainsi que d'autres villes nationales telles que : Djenné, Ségou, Tombouctou, Bamako, etc.). La plupart des expéditions d'une durée de trois à quatre jours en Pays Dogon s'effectue à partir de Mopti

- Sévère. Le comportement des touristes est bien souvent homogène concernant la ville de Mopti : une demi - 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 ; 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 d'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 justifiable : 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 ... dans 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.

## Répartition des différentes activités sur le pot de pêche de Mopti



### Activités sur le port de pêche

- Commerçants divers
- ★ Commerçants de céréales
- Commerçants de poissons secs et fumés
- ★ Commerçantes de condiments
- Vendeuses de poisson frais
- Restaurateurs, gargottiers
- Antiquaires
- ★ Vendeurs de sel gemme
- Barbiers - coiffeurs
- Bouchers
- Electriciens, garagistes, réparateurs
- Garagistes
- Ligne
- ▨ Habitations spontanées
- Bati

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 est tout à fait louable et entre 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 reflète :

- 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 mauvaise 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'influence 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 66 : Configuration du quai saison sèche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, juin 2008



Figure 67 : 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

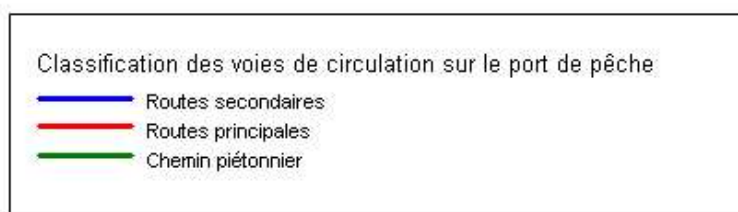
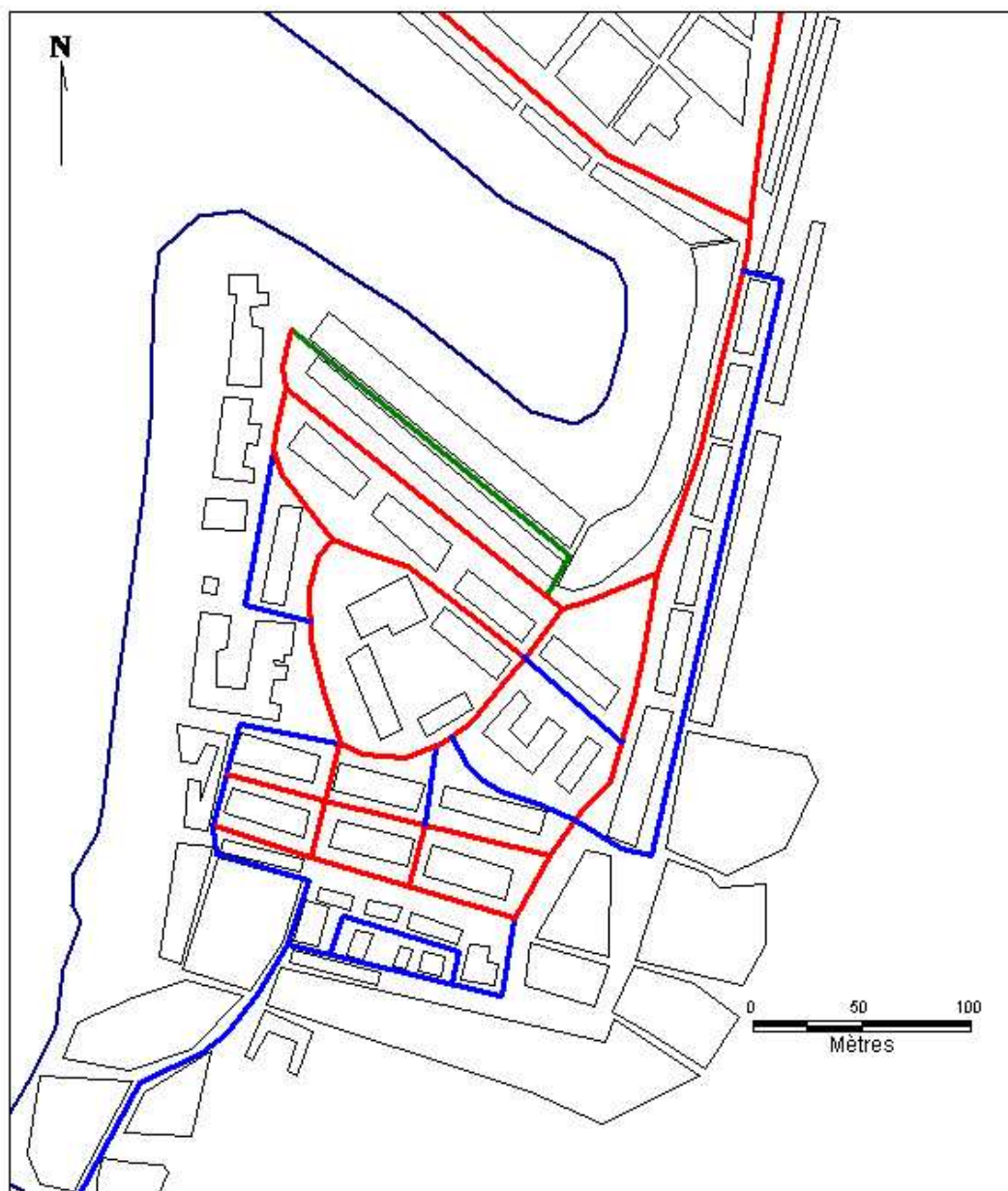
De façon générale, on distingue trois types de routes sur le port de pêche de Mopti : les routes principales, secondaires et tertiaires.

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 68 : 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 69 : 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 70 : 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 secondées 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 utilisable<sup>1</sup> des voies,
- l'état (qualitatif) des voies : très bon état, bon état, état moyen, mauvais état,
- l'état de la circulation : fluide ou obstruée.

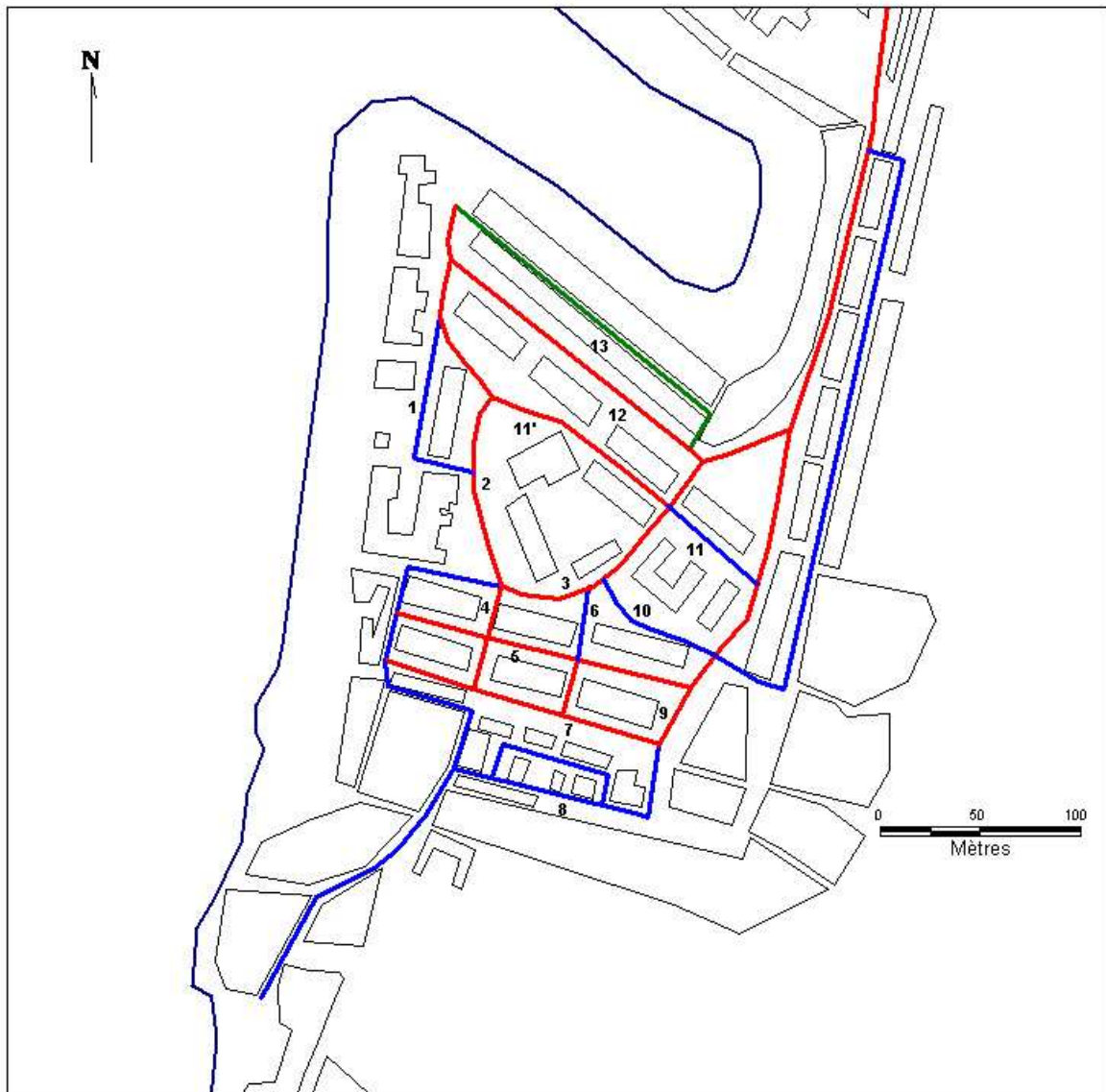
Numéro du tronçon	Etat des lieux des tronçons
1	Utilisation : piétons, charretiers, motocyclistes, etc. Points de chargement du poisson frais dans mini - camions Absence de conflits, 10 m de large Etat de la route : état moyen
2	Utilisation : tout type d'usagers Etat de la route : mauvais état Points 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




<sup>1</sup> La largeur utilisable et la largeur théorique des voies sont deux dimensions qui sont présentées dans le paragraphe suivant.

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

Figure 71: 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.

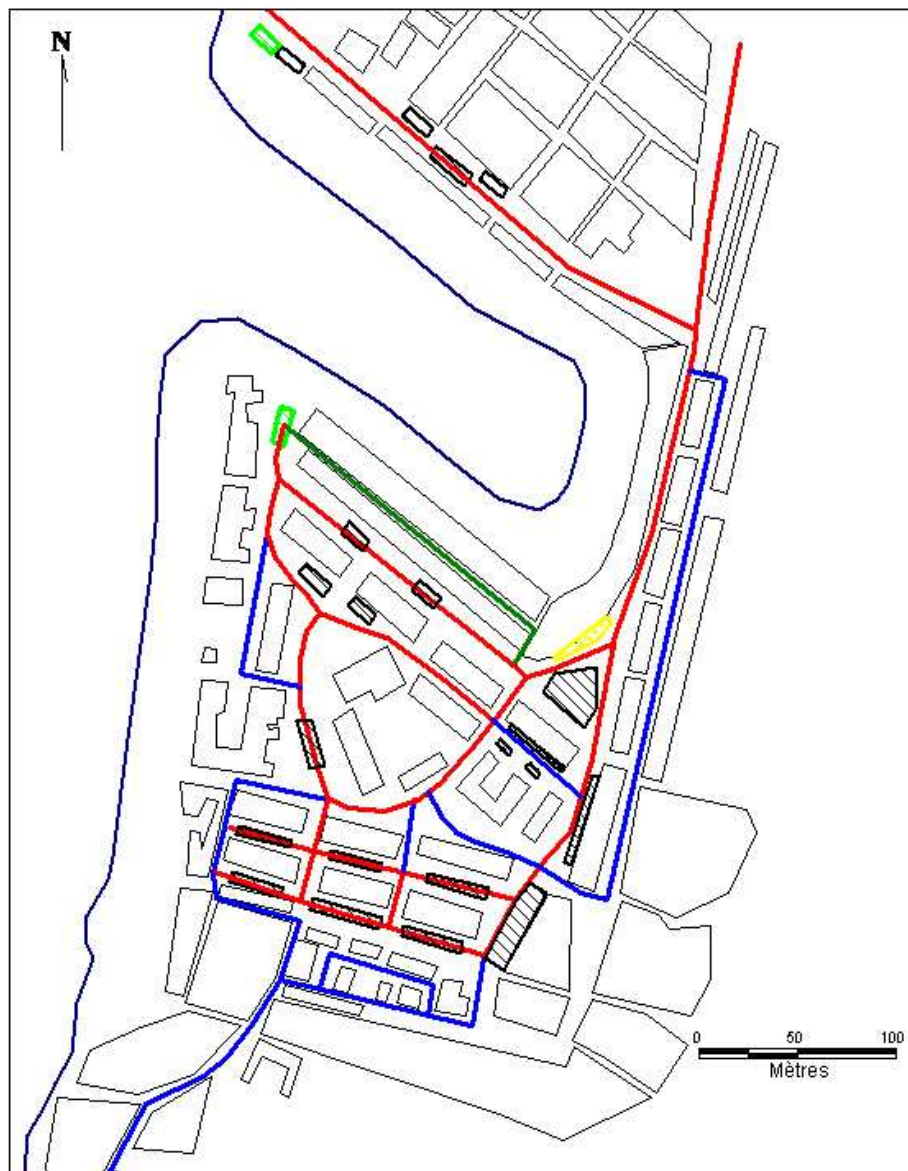









Figure 72: Importants points de stationnement des poids - lourds à l'entrée du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, aout 2008



Figure 74 : 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



Etat actuel de la circulation	
	Routes secondaires
	Routes principales
	Chemin piétonnier
	Stationnement poids - lourds
	Stationnement cars
	Stationnement voitures
	Stationnement taxis

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

Source: Google earth, Map Info



**Figure 75** : 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).

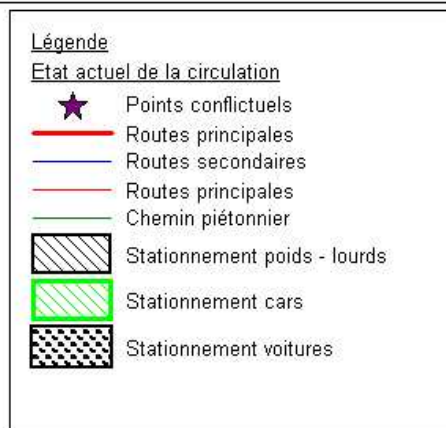
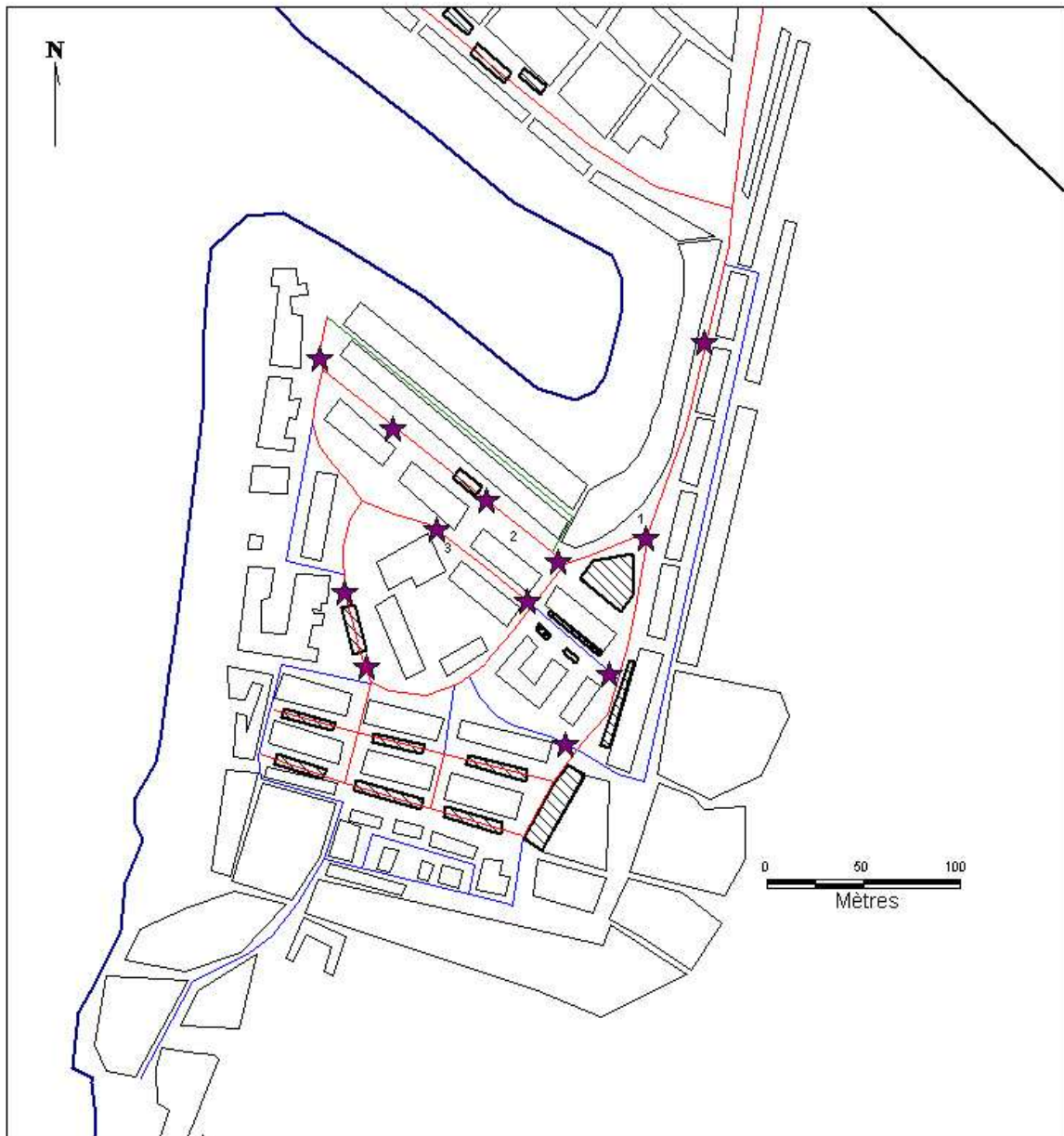
Des points conflictuels sont aussi relevés sur le tronçon n°12 ; cette voie possède un statut particulier (cf. figure précédente). Elle semble être pour diverses raisons la voie la plus agréable et donc la plus fréquentée ; la fluidité de la circulation est bien souvent obstruée par le stationnement 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 76** : 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, détritiques plastiques et cartonnés, etc.



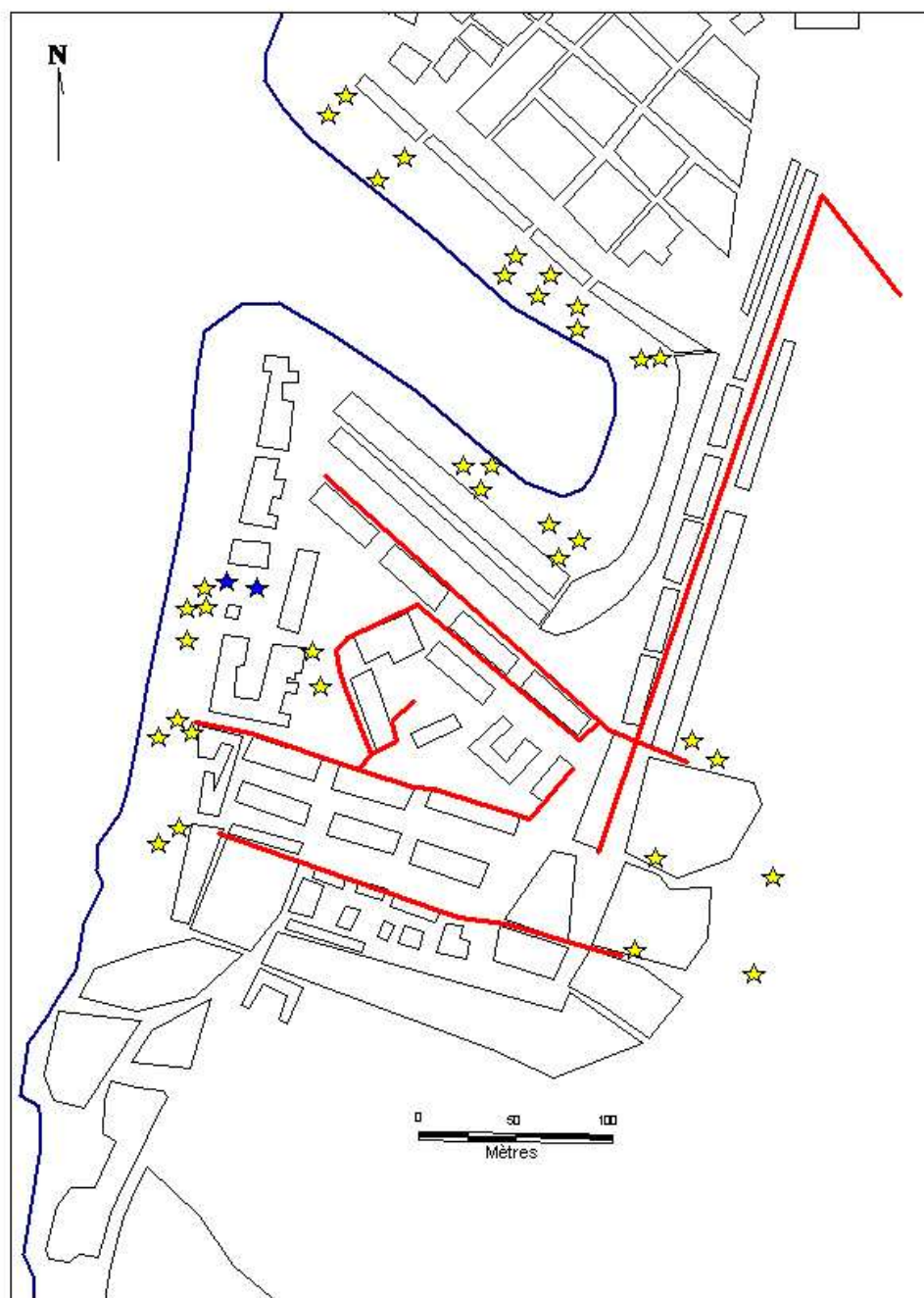
Figure 77: Prolongement des caniveaux vers le « pagué », dépôts de déchets utilisés par la suite en tant que remblai, quartiers des habitations spontanées du port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008



Figure 78: 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



### Infrastructures - assainissement du port de pêche

- ★ Dépot contrôlé de déchets
- ★ Dépot anarchique de déchets
- Caniveaux
- Limite fleuve

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 79: 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 80 : Caniveaux fermés du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008



Figure 82 : Caniveaux à ciel ouvert sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008

Figure 81 : 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

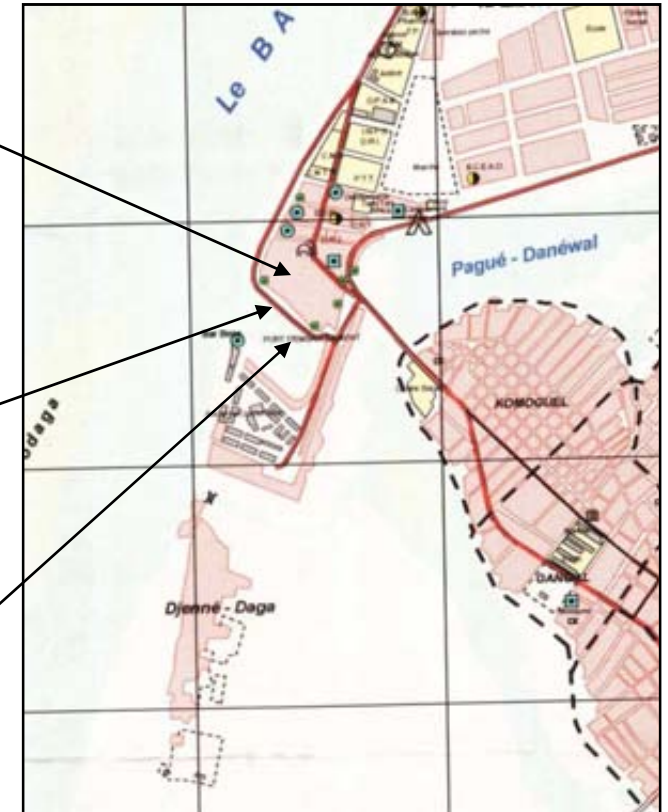
Quelques éléments d'analyse paysagère et urbaine peuvent être introduits dans cette étude afin d'appréhender l'environnement visuel et architectural du port de pêche. L'analyse a principalement porté sur une seule partie du port de pêche : la corniche. En effet, cette dernière est un élément caractéristique 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 83:** 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.

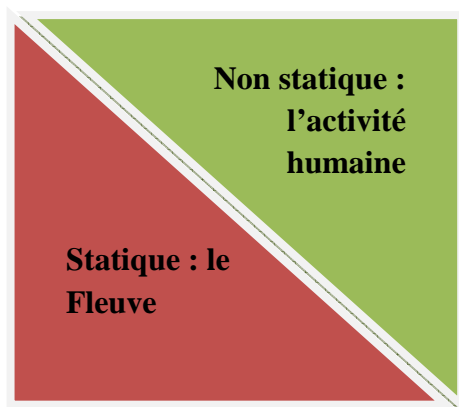


Figure 84 : Vue sur l'entrée du port de pêche de Mopti, calme apparent du fleuve, source : C. Savourey, juin 2008



Figure 85: 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.

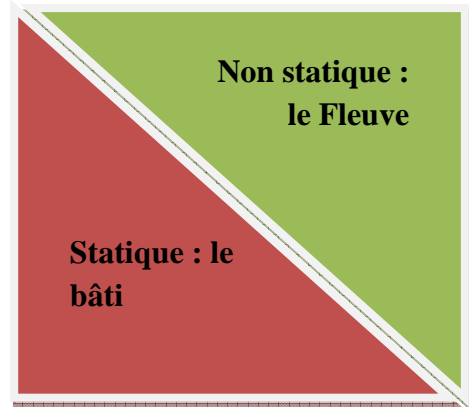


Figure 86: Ambiance relativement calme du port de pêche, source : C. Savourey, juin 2008

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



Entrée du port de pêche Bar Bozo



Figure 87 : 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 89 : Profil Est - Ouest du Niger (autre côté de la confluence), source : P. Dhelens, MAK Diallo, juillet 2008



Figure 90 : 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



Figure 91 : Le fleuve La Loire, source : [cstomaine.free.fr](http://cstomaine.free.fr)



Figure 92: La Loire et ses îlots, fleuve sauvage, source: [www.wwf.fr](http://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 délégataire, 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 93: Périmètre d'extension du port de pêche par le projet PAD Pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008



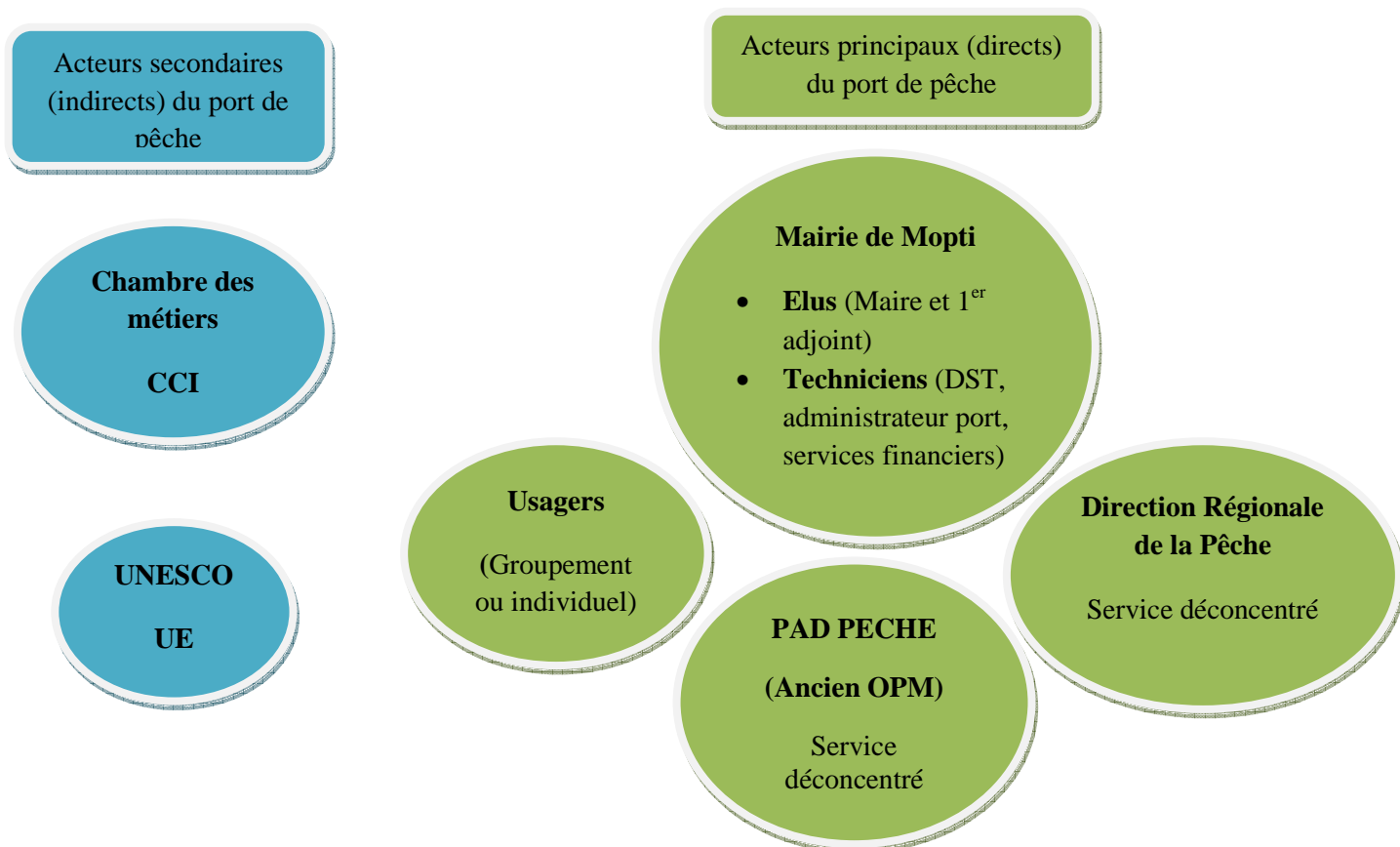
➤ La Direction régionale de la pêche

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 délocalisées ; 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 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

---

## A. 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.

### A.1 Le projet de réhabilitation des berges

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). 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.

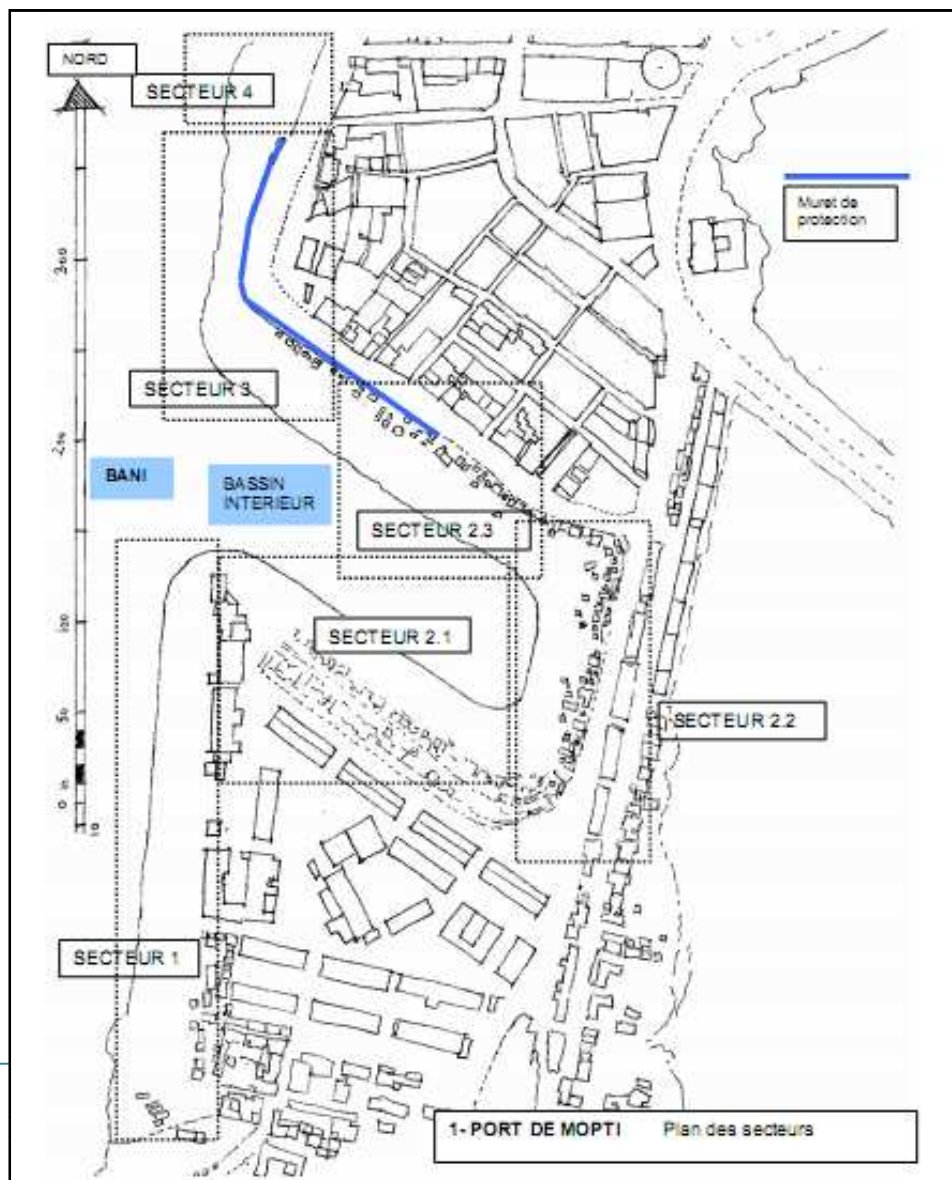


Figure 94 : Projet de réhabilitation des berges : secteur 3 et 2.3 source : Daniel Roussel, Mission Val de Loire, mai 2008

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 différentes pinasses).

Ainsi, concernant la délocalisation de certains usagers, il est évident que cette dernière est nécessaire ; le port de pêche se trouvant actuellement en sur - concentration et en sur - exploitation. Reste à connaître la priorité des élus ; quelle orientation générale du port de pêche souhaitent-ils ? Il semble que les ambitions politiques affichées soient celles d'une diversité et d'une pluralité des activités sur le port ; les activités de pêche ne suffisant plus à elles - seules à une bonne rentabilité économique. Des orientations touristiques sont aussi prises en considération et pensées à terme, pour la ville de Mopti et son port de pêche. La possibilité d'obtention du label Patrimoine Mondial de l'Unesco serait de plus, une importante opportunité à saisir.



Figure 95: Partie des quais amenés à être réhabilités, source : C.Savourey, juin 2008



## A.2 Le projet d'extension du port existant (PAD PECHE)

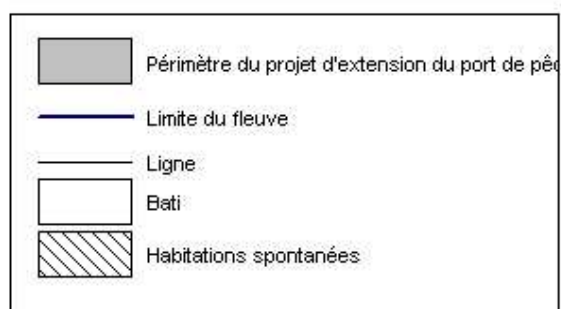
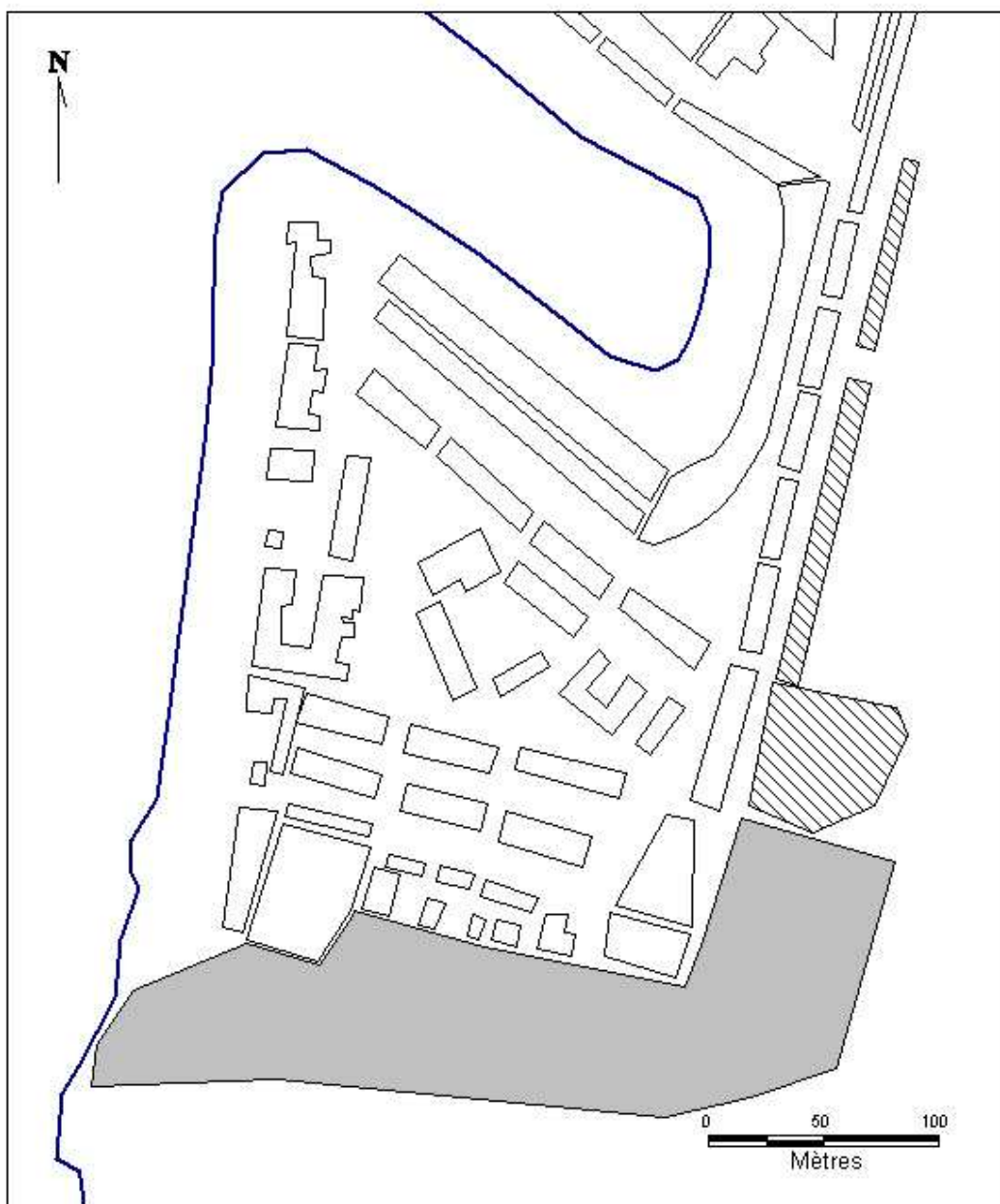
Le projet d'extension du port de pêche existant vise à installer des infrastructures et des équipements uniquement dédiés à l'activité halieutique et pêche. Il s'agit de promouvoir l'amélioration de la production de la pêche à travers l'aménagement des infrastructures ; ainsi sont prévus sur le site de Mopti :

- 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.

Précisons que ces nouvelles installations ne remplaceront ni ne seront des délocalisations des anciennes infrastructures ; l'ensemble des installations du port de pêche existant resteront telles quelles. Des équipements et infrastructures supplémentaires seront apportés. 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.

## Localisation approximative du périmètre du projet d'extension du port de pêche



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

Source: Google earth, Map Info

### ➤ La dimension du projet 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.

## **B. Quelles orientations pour le port de pêche ?**

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 ?

## C. Quelques propositions d'aménagement

### C.1 Vers des propositions d'aménagements concrètes et locales

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.

Aujourd'hui, au vu de l'étude réalisée, notre parti pris a été orienté vers des pistes de réflexion et des propositions d'actions concrètes, locales et proches des réalités du terrain. Ces propositions concernent des **aménagements à court terme** ; elles constituent des premiers éléments de réflexion et d'orientation pour un plan complet et général d'aménagement.

Plusieurs raisons justifient ce choix : il est nécessaire de considérer et d'appréhender en profondeur l'ensemble des projets concernés par le port afin d'en tirer un projet de développement global, cohérent et pertinent. Or cette étude s'est insuffisamment penchée sur les autres projets et sur certaines thématiques (cas de la gestion et de l'aspect financier).

Ainsi, les propositions d'aménagements suivantes visent à proposer des solutions à chacune des thématiques abordées dans l'état des lieux.

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

- l'**assainissement**,
- la **circulation**.

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** 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. Un plan de circulation provisoire serait intéressant mais à long terme, il est nécessaire de tenir compte du projet d'extension du Pad Pêche.

Des propositions d'actions et d'aménagement par thématique plus développées et détaillées sont présentées ci - dessous. Rappelons que ces propositions sont des propositions locales et ponctuelles dans le but d'améliorer l'existant.

Les thématiques concernées sont l'assainissement, la circulation, le développement local et la promotion touristique, la gestion du port et l'organisation interne du port.

### **C.1.1 Assainissement**

- Réaliser une expertise technique : expertise de la situation actuelle de l'assainissement sur le port de pêche par des professionnels, mise en place d'une commission d'experts ;
- Augmenter le nombre de dépôt contrôlé de déchets (augmentation de 1 à 4 dépôts contrôlés),
- Augmenter la fréquence de nettoyage et d'enlèvement des déchets, proposer deux nouveaux centres de dépôt autorisé des déchets,
- Augmenter la fréquence quotidienne de nettoyage et d'enlèvement des déchets,
- Confier la gestion de l'assainissement à des opérateurs privés. La mise en place d'un GIE semble GIE souhaitable ;
- Mettre 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.)

### **C.1.2 Circulation**

- Contrôler et règlementer l'entrée et la sortie des remorques sur le port notamment au travers d'horaires de passage aménagés (horaires d'entrée et de sortie aux alentours de 20h),
- Créer un parc de stationnement et de transit à Sévaré (banlieue résidentielle située à 15 km de Mopti, passage obligé des poids - lourds) d'une capacité de 100 remorques,
- 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.
- Baliser les routes rénovées et mettre en place de panneaux de circulation,

- Débloquer la situation des antiquaires qui se fait de plus en plus urgente et réintroduire ces acteurs dans le marché Hijdi Traore,
- Réinsérer les poids - lourd (capacité de 40 remorques) sur leur ancien parc de stationnement et de transit (ancienne localisation des antiquaires).
- Réaliser un plan de circulation plus fonctionnel (cf. carte : nouveau plan de circulation),
- Délocaliser les installations des activités informelles (friperie, menuiserie, garagistes, réparateurs, autrement dit les usagers considérés comme secondaires) le long de la corniche vers les trois marchés de la ville : Marché Hijdi Traore, Ottawa et Marché central des antiquaires, afin d'augmenter la superficie des voies de circulation.

### **C.1.3 Développement local et promotion touristique**

- 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.),
  - 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,
  - 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),
  - Mise en place d'un programme d'alphabétisation pour les usagers du port (commerçants de poisson transformé, pinassiers, piroguiers, pêcheurs, etc.).

### **C.1.4 Gestion du port**

- Proposition de gestion du port en délégation (avantages : pression électorale inexistante, minimisation des enjeux politiques, gestion critique et efficace, rentrées budgétaires régulières et homogènes, etc.).
- Associer les usagers à la gestion du port sous forme de comités techniques pour mieux prendre en compte leurs besoins et pour davantage les responsabiliser.

### **C.1.5 Amélioration des infrastructures du port de pêche**

- 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).

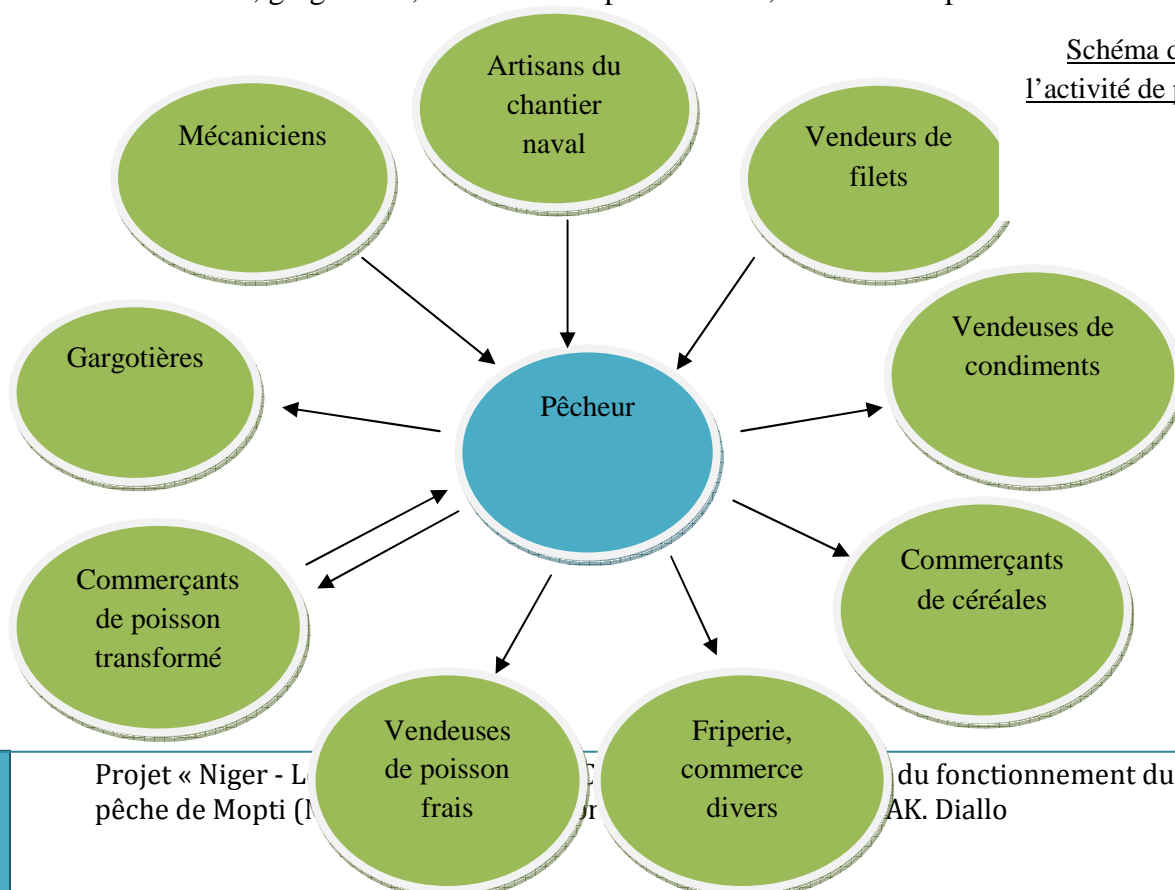
- Réhabiliter et restaurer les nombreux magasins « vacants » : magasins de céréales, magasins de produits transformés afin d'augmenter la capacité d'accueil du port de pêche,
- Augmenter la superficie du hangar et rénovation du bâtiment pour permettre l'accueil simultané des vendeuses de poissons frais et des vendeuses de condiments,
- Créer à proximité du hangar une chambre froide pour les vendeuses de poisson frais,
- 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,
- Augmenter le nombre de bornes fontaines,
- Créer un centre de santé opérationnel sur le port de pêche,
- Mettre en place un poste de police ou de gendarmerie fluviale opérationnel 24h/24, localisation proposé : emplacement actuel,
- Réhabiliter les stands de vendeurs de sels et réaménager leur emplacement en période de crue,
- Reconstruire l'emplacement du centre de refumage et du centre de traitement des nattes.

## C.2 Vers quelle délocalisation des usagers ?

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 ?

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.)

Schéma de l'interaction de l'activité de pêche et des activités annexes



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.

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.

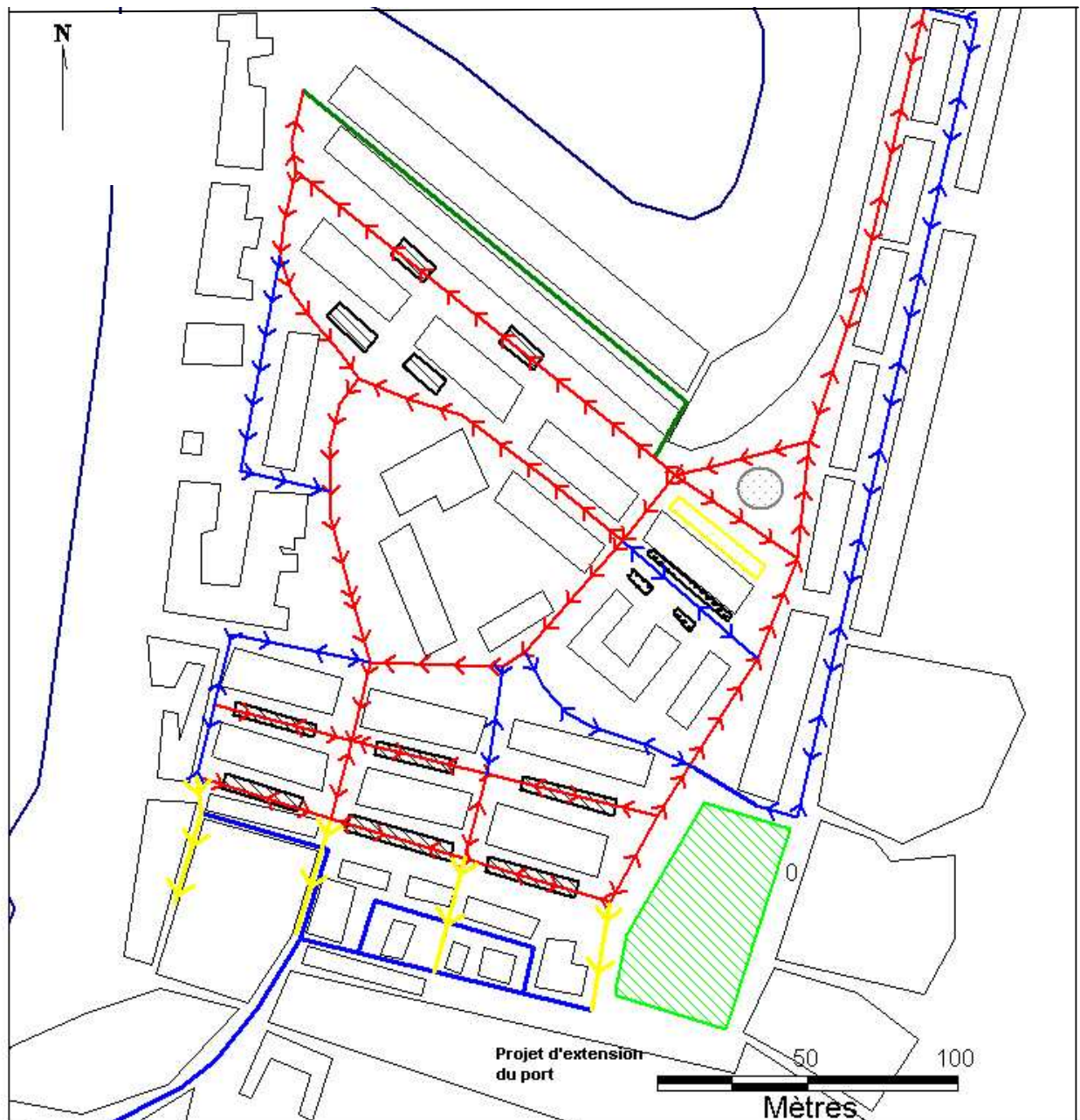
### **C.3 Vers un plan de circulation provisoire**

Le plan de circulation proposé vise à répondre aux difficultés de circulation rencontrées actuellement par les usagers. Ce plan est provisoire : il tente à partir du plan existant de remodeler la circulation afin d'atténuer les conflits de circulation actuels.

Les aménagements concernant la circulation ne peuvent être que légers ; en effet, il est nécessaire de tenir compte des futures infrastructures du projet du PAD Pêche. Ainsi, la réalisation du projet d'extension devrait permettre à long terme la création d'un schéma global de circulation sur l'ensemble du site.

Aujourd'hui, les principales modifications envisagées portent sur le sens de circulation spécifique à chacune des voies et sur la proposition de nouveaux emplacements de stationnement pour les poids- lourds, taxis et voitures. En effet, actuellement sur le port de pêche, la circulation de tous types de véhicules n'est pas orientée ; chacune des voies peuvent être empruntées à double sens ; ce qui est à l'origine de nombreux conflits. La faible largeur de certaines voies, l'empiètement des commerces divers et le stationnement, à ces emplacements, des poids - lourds sont source de nombreuses difficultés ; c'est la raison pour laquelle nous proposons des sites spécifiques et aménagés pour le stationnement des différents moyens de locomotion.

## Proposition d'un plan de circulation provisoire



### Légende

#### Propositions : schéma de circulation

- Routes secondaires
- Chemins piétonniers
- Orientation voies de circulation dans cadre du projet d'extension du port
- Routes principales sens unique
- Routes principales double sens
- Routes secondaires double sens
- Routes principales sens unique
- Routes secondaires sens unique
- Routes principales
- Zone de chargement et de déchargement temporaire
- Stationnement voiture
- Parc de stationnement et de transit des poids lourds et des cars
- Stationnement taxis

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

Source: Google earth, Map  
Info



# Conclusion

---

Le diagnostic réalisé sur le port de pêche s'est ouvertement vu transversal afin d'aborder l'ensemble des caractéristiques du site. Les points problématiques inhérents aux thématiques de l'équipement, l'assainissement, la circulation, la gestion, l'aspect financier sont connus des acteurs mais ne sont explicitement pointés dans aucune étude ou analyse globale. Ainsi d'un point de vue méthodologique, la finalité de cette étude a porté sur le regroupement et le recoupement de données existantes, la mise en cohérence ou non des discours portés par les différents acteurs, etc.

L'état des lieux tente de dresser un portrait objectif de la situation actuelle. Le port de pêche de Mopti inséré dans son environnement local et régional présente des atouts et des attraits incontestables du point de vue touristique et culturel : porte d'entrée du Pays Dogon, diversité des savoirs faire locaux et traditionnels (chantier naval, barbiers, etc.), dichotomie du paysage naturel et du paysage urbain et humain intéressante, mosquée, etc. Il semble important que les élus aient conscience de ces forces et atouts et puissent les valoriser par la suite.

A l'inverse, le port de pêche présente quelques « points noirs » ou problématiques liés à l'assainissement et à la circulation en priorité. A court terme des aménagements doivent être mis en place pour vaquer à la situation actuelle. La gouvernance et la gestion du site sont aussi des points évoqués dans l'étude : le port de pêche est l'équipement communal le plus rentable en terme économique, de la ville ; malheureusement le manque d'optimisation de sa gestion ne permet pas une rentabilité complète de ses équipements.

Du point de vue de son organisation interne, le port apparaît fonctionnel et approprié par l'ensemble des usagers ; les différentes activités, principalement réunies autour de la filière pêche parviennent à se compléter harmonieusement ; peu de conflits d'intérêt ont été notés. Actuellement, la filière pêche représente environ 25% de l'ensemble des activités du port de pêche. Cette filière qui a longtemps dominé sur le site connaît, depuis quelques années, une certaine baisse de son activité due à des conditions environnementales et socio - économiques. Par conséquent, des activités annexes se sont installées conférant ainsi au port de pêche un véritable rôle de centre d'échanges et de carrefour commercial à l'échelle locale mais aussi régionale et nationale.

Le défi de demain est d'apporter une vision stratégique et cohérente du port de pêche sur le long terme. L'ensemble des intervenants locaux et nationaux doivent travailler en synergie pour présenter une trame claire des objectifs à atteindre pour le port de pêche. Cette étape est d'autant plus décisive que le projet Unesco apporte une certaine reconnaissance et légitimité des actions et des projets entrepris par la commune urbaine de Mopti et permettrait par la suite une mobilisation plus accrue des bailleurs de fonds internationaux.

Cependant, cette dimension stratégique du site de Mopti doit passer par une appropriation des enjeux par les élus, les techniciens et la population locale. La vision proposée doit répondre aux besoins et aux attentes des réalités du terrain.



Ce qui fait actuellement la spécificité et l'attrait de la ville de Mopti est sa diversité ethnique, culturelle, religieuse et traditionnelle. Le port de pêche est à l'image de sa ville ; son principal atout de développement réside dans la pluralité et la diversité de ses activités et de ses savoirs - faire locaux et traditionnels.



# Table des illustrations

Figure 1 : Localisation géographique du Mali (2).....	11
Figure 2 : Données générales sur le Mali.....	12
Figure 3 : Régions administratives du Mali, source : NCGIA SB UNEP – GRID Sioux Falls .....	12
Figure 4 : Bassin du Niger (trait rouge), source : le Niger, une artère vitale, RIZA, Wetlands international, IVM, 2005 .....	14
Figure 5 : Répartition du bassin du fleuve Niger, source : FAO (site internet).....	14
Figure 6 : Fleuve Niger, source : www.rfi.fr .....	15
Figure 7 : Bassin du fleuve Niger, source : fr.wikipedia.org .....	15
Figure 8 : 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 km <sup>2</sup> et 80.000 km <sup>2</sup> selon l'importance de la crue, source : www.zhw1.info. ....	15
Figure 10: Barrage hydroélectrique de Sélingué, le Niger, une artère vitale,.....	16
RIZA, Wetlands international, IVM, 2005.....	16
Figure 9 : Confluence Bani et Niger, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008.....	16
Figure 11 : 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 .....	17
Figure 12 : Elevage bovins, plaines centrales de Mopti, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008 .....	18
Figure 13 : Pêcheurs sur le Bani, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008 .....	18
Figure 14 : Cultures diverses, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.....	18
Figure 15: Calendrier de pêche, source : région de Mopti, in de la Croix. K, 2008.....	20
Figure 16 : Evolution de la filière pêche sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, 2008 .....	21
Figure 17 : Localisation de la commune urbaine de Mopti, source : Division géographique des Archives du Ministère des Affaires Etrangères, 2004 .....	22
Figure 19 : Vue aérienne du port de pêche de Mopti, 2007source : Google earth, MAP Info.....	24
Figure 18 : Photo aérienne de Mopti, port de pêche, 1962, in C. Meynet, 1998 .....	24
Figure 21: Etapes de l'urbanisation de Mopti .....	25
in C. Meynet, 1998.....	25
Figure 22 : Constructions sur base de remblai sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008 .....	26
Figure 23 : Constructions sur base de remblai sur le port de pêche (2), source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008 .....	26
Figure 24 : Port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008.....	27

Figure 25 : Vue sur le Bar Bozo, corniche du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008 ...	27
Figure 26: Représentation spatiale des politiques du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, 2008....	29
Figure 27 : Représentation spatiale des techniciens du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, 2008	30
Figure 28 : Représentation spatiale des usagers du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, 2008.....	31
Figure 29 : source: Direction des Services Techniques de Mopti, juin 2008.....	33
Figure 30 : Pompe à essence, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.....	36
Figure 31 : Restaurant Bar Bozo, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.....	36
Figure 32 : Commerce divers sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.....	36
Figure 33 : Hangar des commerçantes de condiments en arrière plan, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.....	36
Figure 34 : Latrines sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.....	36
Figure 35: Hangar du chantier naval, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.....	36
Figure 36 : Stockage et commerce de céréales, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.....	36
Figure 37 : Recensement des équipements marchands du port de pêche, janvier 2006 ; source : Direction financière et comptable, commune urbaine de Mopti.....	37
Figure 38 : Installations temporaires, stands, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.....	39
Figure 39 : Prolongement de l'utilisation d'un bâtiment en dur, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008..	39
Figure 40 : Installations temporaires sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.....	39
Figure 41 : Bâtiment en dur, commerce de poissons transformés, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008	39
Figure 42 : Hangar du chantier naval, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.....	39
Figure 43: Calendrier effectif binôme franco – malien, stage de Mopti.....	45
Figure 44 : Pêcheur sur le Bani, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008.....	50
Figure 45 : Centre de refumage sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, aout 2008.....	58
Figure 46 : Paniers de poissons transformés sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, aout 2008.....	58
Figure 47 : Vendeurs de poissons transformés installés sur le port de pêche, source : C. Savourey, juin 2008 ..	58
Figure 48 : Points de chargement et de déchargement.....	62
sur le port de pêche, source : P. Dhelens, juillet 2008 .....	62
Figure 49 : pinasses amarrées au port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, août 2008 .....	65
Figure 50 : Pinasses et pirogues, transport de marchandises et de personnes, source : P. Dhelens, août 2008 ...	65
Figure 51: Charretiers transportant des sacs de céréales, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, aout 2008.....	68
Figure 52: Voyage à vide des charrettes, source : P. Dhelens, MAK Diallo, aout 2008.....	68
Figure 53 : Hangar du chantier naval, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008 ...	69

Figure 54 : Sacs de céréales entreposés devant les magasins de céréales, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008 .....	<b>71</b>
Figure 55 : Transport des sacs de céréales par les charretiers, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	<b>71</b>
Figure 56: 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.....	<b>74</b>
Figure 57 : Antiquaires sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	<b>77</b>
Figure 58 : Artisanat local exposé sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	<b>77</b>
Figure 59 : Objets traditionnels des barbiers - coiffeurs, port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	<b>79</b>
Figure 60: Savoir - faire traditionnel, port de pêche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	<b>79</b>
Figure 61 : Bouchers sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	<b>82</b>
Figure 62 : Vue sur le Bar Bozo, source : C. Savourey, juin 2008 .....	<b>84</b>
source : C. Savary, juillet 2008.....	<b>84</b>
Figure 64 : Vue du bar Bozo sur l'extérieur du port et sur le Bani, source : C. Savary, juillet 2008.....	<b>84</b>
Figure 65 : Jour de foire sur le port, source : C. Savary, juillet 2008 .....	<b>86</b>
Figure 66 : Etalage de friperie, commerce divers sur le port de pêche, source : C. Savary, juillet 2008 .....	<b>86</b>
Figure 68 : Configuration du quai saison sèche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, juin 2008 .....	<b>97</b>
Figure 67 : Configuration du quai d'accostage, début de la saison de pluies, septembre 2008.....	<b>97</b>
Figure 69 : Exemple de routes dites " principales", possibilité de circulation des poids - lourds, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008.....	<b>100</b>
Figure 70 : Exemple de routes dites "secondaires" : passage de l'ensemble des véhicules excepté des poids - lourds, source : P. Dhelens, MAK Diallo, aout 2008.....	<b>101</b>
Figure 71 : Voie piétonne du port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	<b>101</b>
Figure 72: Etat des lieux de la circulation sur le port de pêche, enquête terrain : P. Dhelens, MAK. Diallo, août 2008. ....	<b>103</b>
Figure 73: Importants points de stationnement des poids - lourds à l'entrée du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK Diallo, aout 2008.....	<b>105</b>
Figure 75 : Stationnement des poids - lourds au milieu des voies de circulation, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	<b>105</b>
Figure 76 : Points conflictuels au fond de l'image, point de chargement des poids - lourds, tronçon n°12, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	<b>107</b>
Figure 77 : Centre de dépôt contrôlé des déchets, situé à proximité du hangar des vendeuses de condiments, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008.....	<b>111</b>
Figure 78: 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.....	<b>112</b>

Figure 79: Centre de dépôt de déchets anarchiques sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, juillet 2008.....	<b>112</b>
Figure 80: Sensibilisation aux bonnes conduites de dépôt des déchets sur le port de pêche de Mopti, source : P. Dhelens, MAK Diallo, juillet 2008 .....	<b>114</b>
Figure 81 : Caniveaux fermés du port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008.....	<b>115</b>
de pêche par le projet PAD Pêche, source :.....	<b>115</b>
Figure 83 : Caniveaux à ciel ouvert sur le port de pêche, source : P. Dhelens, MAK. Diallo, juillet 2008.....	<b>115</b>
Figure 84: 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.....	<b>118</b>
Figure 85 : Vue sur l'entrée du port de pêche de Mopti, calme apparent du fleuve, source : C. Savourey, juin 2008 .....	<b>120</b>
Figure 86: Activités humaines sur les quais du port de pêche, proximité du Bar Bozo, source : C. Savourey, juin 2008 .....	<b>120</b>
Figure 87: Ambiance relativement calme du port de pêche, source : C. Savourey, juin 2008.....	<b>121</b>
Figure 88 : Profil A'B': Nord - Sud, vue sur l'entrée du port de pêche de Mopti, confluence apparente, source : P. Dhelens, MAK Diallo, août 2008 .....	<b>122</b>
Figure 89: Profil AB : Nord - Sud, vue sur le quartier administratif, confluence apparente, source : P. Dhelens, MAK Diallo, juillet 2008.....	<b>122</b>
Figure 90 : Profil Est - Ouest du Niger (autre côté de la confluence), source : P. Dhelens, MAK Diallo, juillet 2008 .....	<b>123</b>
Figure 91 : 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 .....	<b>123</b>
Figure 92 : Le fleuve La Loire, source : cstomaine.free.fr.....	<b>124</b>
Figure 93: La Loire et ses îlots, fleuve sauvage, source: www.wwf.fr .....	<b>124</b>
Figure 95 : Projet de réhabilitation des berges : secteur 3 et 2.3 source : Daniel Roussel, Mission Val de Loire, mai 2008 .....	<b>130</b>
Figure 96: Partie des quais amenés à être réhabilités, source : C.Savourey, juin 2008.....	<b>131</b>

# Tables des matières

<b>Sommaire</b> .....	<b>3</b>
<b>Remerciements</b> .....	<b>5</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>6</b>
<b>1ère Partie</b> .....	<b>10</b>
<b>Présentation des différents territoires d'études</b> .....	<b>10</b>
A. Vue globale du Mali .....	11
A.1 Quelques données factuelles.....	11
A.2 Un pays marqué par le fleuve Niger .....	13
A.3 Un climat semi - aride à aride .....	17
A.4 Une économie portée sur le secteur primaire : agriculture, élevage et pêche .....	17
A.5 Les ressources fluviales du delta central intérieur.....	19
B. Mopti, une métropole régionale .....	22
B.1 Historique de la ville .....	22
B.2 Une ville organisée autour de son port de pêche.....	25
B.3 Une ville construite en remblai.....	26
C. Le port de pêche, un centre d'échanges .....	27
C.1 Historique du port de pêche : une gestion du port mouvementée.....	28
C.2 Vers quelle représentation spatiale du port de pêche ?.....	29
C.2.1 Vision politique.....	29
C.2.2 Vision technique .....	30
C.2.3 Vision des usagers .....	31
<b>2 ème Partie</b> .....	<b>32</b>
<b>Etat des lieux et analyse du port de pêche</b> .....	<b>32</b>
A. Description physique du port de pêche.....	33
A.1 Recensement des équipements commerciaux et fonctionnels.....	33
B. Analyse fonctionnelle du port de pêche.....	41
B.1 Quels usagers sur le port de pêche ? .....	41
B.2 Méthodologie et démarche employée .....	45
B.3 Des usagers toujours plus nombreux et divers.....	48
B.3.1 Filière pêche .....	48
B.3.2 Filière transport .....	61
B.3.3 Filière commerciale - produits agricoles.....	71
B.3.4 Filière commerciale - produits divers .....	77
B.3.5 Filière touristique .....	90
B.3.6 Synthèse des besoins des usagers.....	93
B.4 Sous le désordre du port de pêche : un ordre apparent .....	93
B.5 Une activité générale du port de pêche dépendante du niveau d'eau .....	96
C. Etat des lieux de la circulation sur le port de pêche.....	98
C.1 Typologie des routes et des voies.....	98
C.1.1 Les routes principales .....	100
C.1.2 Les routes secondaires .....	101
C.1.3 La route tertiaire ou voie « piétonne » .....	101
C.2 Nature de la circulation et état des lieux des voies .....	102

C.2.1	Etat des lieux des différentes voies du port de pêche.....	102
C.2.2	Points de chargement et de déchargement .....	105
C.2.3	Les points conflictuels liés à la circulation.....	107
D.	Etat des lieux de l'assainissement sur le port de pêche .....	111
E.	Analyse architecturale, urbaine et paysagère .....	116
E.1	Trois niveaux de paysage : le bâti, la corniche et le fleuve ... des lectures du paysage différentes 116	
E.2	Activités humaines et paysage naturel : deux ambiances du port de pêche qui s'entremêlent 119	
E.3	Vers une visualisation des deux fleuves : le Niger et la Loire .....	123
F.	Gestion et aspect financier.....	125
F.1	Ensemble des acteurs intervenants sur le port de pêche.....	125
F.1.1	Les acteurs institutionnels.....	125
F.1.2	Les acteurs économiques et usagers.....	126
F.2	Quelles visions propres à chacun des acteurs ?.....	127
F.3	Vers une meilleure gestion du port de pêche ?.....	127
<b>3ème Partie.....</b>		<b>129</b>
<b>Pistes de réflexion et propositions d'aménagement.....</b>		<b>129</b>
A.	Le port de pêche et ses projets de développement .....	130
A.1	Le projet de réhabilitation des berges .....	130
A.2	Le projet d'extension du port existant (PAD PECHE) .....	132
B.	Quelles orientations pour le port de pêche ?.....	134
C.	Quelques propositions d'aménagement .....	136
C.1	Vers des propositions d'aménagements concrètes et locales.....	136
C.1.1	Assainissement .....	137
C.1.2	Circulation .....	137
C.1.3	Développement local et promotion touristique.....	138
C.1.4	Gestion du port.....	138
C.1.5	Amélioration des infrastructures du port de pêche .....	138
C.2	Vers quelle délocalisation des usagers ?.....	139
C.3	Vers un plan de circulation provisoire .....	141
<b>Conclusion .....</b>		<b>144</b>
<b>Table des illustrations .....</b>		<b>147</b>
<b>Tables des matières.....</b>		<b>151</b>
<b>ANNEXES .....</b>		<b>153</b>
<b>Liste des personnes ressources.....</b>		<b>153</b>



# ANNEXES

## Liste des personnes ressources

---

### Acteurs institutionnels et économiques:

- ✚ Maire de Mopti : Monsieur Bathily,
- ✚ 1<sup>er</sup> 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 »