

# **TRANSPORTS INFORMELS : CONDITIONS DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS DE MINIBUS, AXE YIRIMADIO-RAIL-DA/BAMAKO (MALI)**

**SAMAKE Charles**

Maitre- assistant

Faculté d'Histoire et de Géographie (FHG)

Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB),

Email : samch2005@yahoo.fr

**FOFANA Sory Ibrahima**

Maitre- assistant

Faculté d'Histoire et de Géographie (FHG)

Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB),

Email : soryifofana@gmail.com

## **Résumé**

Dans la plupart des villes d'Afrique de l'Ouest, l'insertion socio-économique des citadins est très souvent facilitée par la diversité des activités du secteur informel. L'objet de cette étude vise à une meilleure compréhension des transports informels et conditions de travail des conducteurs de minibus, axe Yirimadio-Rail-da/Bamako (Mali). La méthodologie s'est appuyée essentiellement sur une enquête par questionnaire sur un échantillon de 80 conducteurs. L'étude a révélé que ces conducteurs sont en majorité des professionnels évoluant dans le secteur de transport informel à Bamako. Ce métier de conducteurs de minibus est extrêmement difficile : la majorité des conducteurs qui n'est pas propriétaire de leur minibus, n'a signé aucun contrat avec le propriétaire et exposée très souvent au licenciement arbitraire. La grande partie des conducteurs font plus 14h de travail et vont jusqu'à 5 tours et plus par jour, avec un temps de repos insuffisant par jour et par semaine. Malgré l'insuffisance de temps de repos, le montant de la recette journalière versé au propriétaire demeure élevé (15000 FCFA et plus) et le salaire mensuel est faible (450000 FCFA et plus).

**Mots clés** : transport informels, conditions de travail, conducteurs de minibus, axe, Yirimadio-Rail-da.

## **Abstract**

In most West African cities, the socio-economic integration of city dwellers is very often facilitated by the diversity of activities in the informal sector. The aim of this study is to gain a better understanding of informal transport and the working conditions of minibus drivers, ax Yirimadio-Rail-da / Bamako (Mali). The methodology was based primarily on a questionnaire survey on a sample of 80 drivers. The study revealed that these drivers are mostly evolving in the informal transport sector in Bamako. This profession of minibus drivers is extremely difficult: the majority of drivers who do not own their minibus, have not signed any contract with the owner and are very vulnerable to unfair dismissal. Most of the drivers do more than 14 hours of work and go up to 5 laps or more per day, with insufficient rest time per day and per week. Despite the insufficient rest time, the amount of the daily income paid to the owner remains high (15,000 FCFA and more) and the monthly salary is low (450,000 FCFA and more).

**Key words**: informal transport, working conditions, minibus drivers, axis, Yirimadio-Rail-da

## Introduction

Les économistes conçoivent « *l'informel* » comme un secteur mal organisé, sans comptabilité formelle, ni respect de la législation du travail (Faye, 2013). Ainsi, dans les villes africaines, l'urbanisation rapide s'est accompagnée par plusieurs inégalités (inégalité d'accès à la santé, au logement, à l'eau potable, à l'électricité et à l'emploi formel...), entre les citoyens. Pour survivre, la plupart d'entre eux est contraint de « *se débrouiller* » dans le secteur informel (vendeurs ambulants, ateliers des arrière-cours, cireurs de chaussures, restaurateurs de rue, etc.), en dehors des lois (Lautier, 2004, Kassi, 2007). Dans le domaine des transports, la disparition des grandes entreprises publiques structurées a redynamisé le secteur de transport informel dans les villes d'Afrique Subsaharienne. Ce secteur de transport revêt plusieurs formes dans les villes Ouest-africaines (Minibus (25-40 places), taxi collectif (4-6 places), moto-taxi (4 à 8 places)) qui peuvent, parfois, se côtoyer, selon les modalités d'exploitation utilisées (Godard, 2003). Cependant, les conditions de travail des conducteurs travaillant dans ce secteur informel de transport attirent de plus en plus l'attention des chercheurs, en sciences sociales. L'étude sur les transports est transversale, car elle concerne de nombreuses disciplines (Histoire, Économie, Sociologie, Sciences et Techniques, etc.). Aujourd'hui, elle est au cœur des préoccupations du géographe puisque les infrastructures, la circulation, l'organisation spatiale et l'activité économique constituent autant de domaines d'investigations d'intérêt géographique (Yonlihinza, 2011). Abondant dans la même dynamique, pour Jacques Levy et Michel Lussault (2003) : « *Sans transport, pas de Géographie* ». Cette approche spatiale est développée par certains chercheurs comme Diaz Olvera L., Plat D., (1998) et Godard X., (1994), dans leurs recherches sur la mobilité quotidienne en Afrique subsaharienne. Elle analyse l'organisation des villes et la dynamique des transports informels. Pour Michel Rochefort (2000), le transport informel est l'utilisation de véhicules de transports en dehors de toute règle et structure issues des pouvoirs publics. Dans la dynamique du projet d'ajustement sectoriel des transports (PAST) du Mali, l'histoire des transports urbains fut très mouvementée de 1960 à 1975 avec la coexistence du secteur artisanal inorganisé et d'un secteur public défaillant (difficultés économiques et l'insuffisance de l'offre publique face à la croissance de la population urbaine (Banque Mondiale/SSATP No 49/B). Selon le Rapport de la Banque Mondiale/SSATP No 49/B, le discours officiel a attribué l'échec des sociétés publiques au dynamisme du secteur artisanal qui a été marginalisé à cause de son caractère illégal (absence de convention de service public entre ceux qui la mènent et l'État, inexistence d'entreprises structurée, propension à exercer

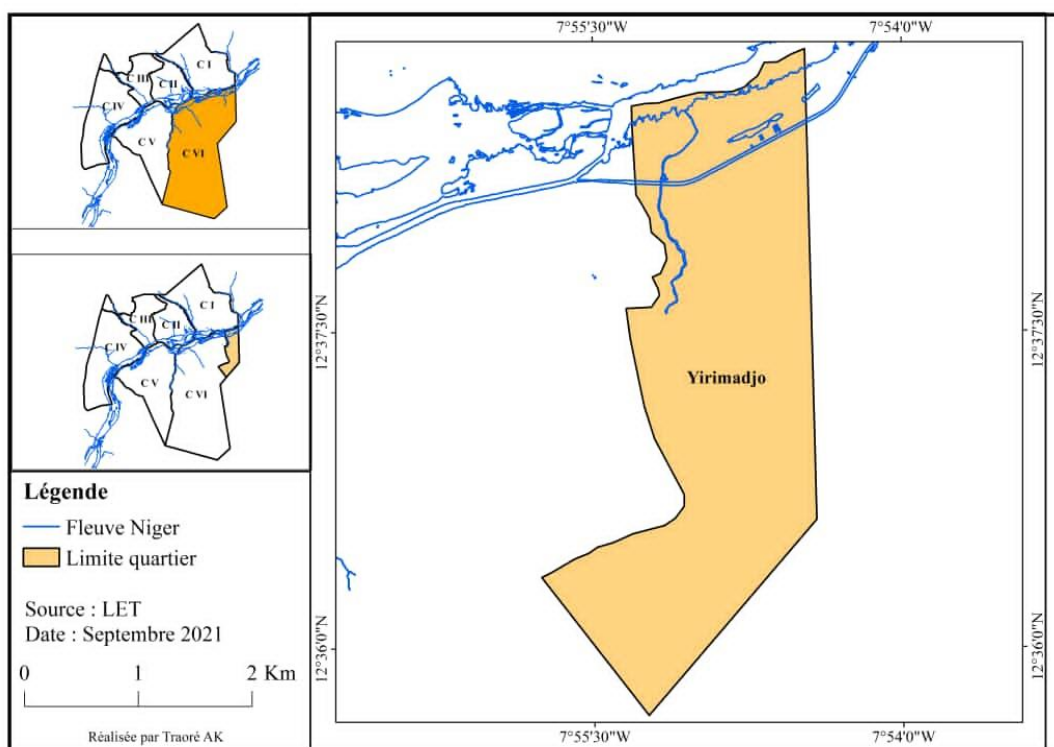
l'activité à la limite de la légalité). Par ailleurs, les résultats des travaux réalisés par plusieurs auteurs (Bordeleau, 2015 ; Cevero, 2000 ; Kumar, 2011) ont montré que dans de nombreuses villes ouest africaines, le secteur de transport informel emploie un nombre impressionnant d'emplois directs (conducteurs et opérateurs) et indirects qui y sont associés (mécaniciens, pompistes, vendeurs, etc.). De ce fait, notre question principale de recherche est la suivante : quelles sont les conditions de travail des conducteurs de minibus « *sotrama* » ? L'objectif principal vise une meilleure compréhension des conditions de travail des conducteurs de minibus *sotrama*. L'hypothèse principale est que les conditions de travail des conducteurs de minibus « *sotrama* » sont très difficiles.

## 1. Matériels et méthodes

### 1.1. Présentation du quartier de Yirimadio

A cheval sur la route nationale RN6, en direction de la 4<sup>ème</sup> région, Yirimadio est un vaste quartier de la commune VI du district de Bamako. Il est limité au nord par Missabougou, au sud par Sirakoro Meguétana, à l'est par Niamana et à l'ouest par Banankabougou et Faladiè. La carte 1 montre la présentation du quartier de Yirimadio en commune VI du district de Bamako.

**Carte 1 : présentation du quartier de Yirimadio en commune VI du district de Bamako**



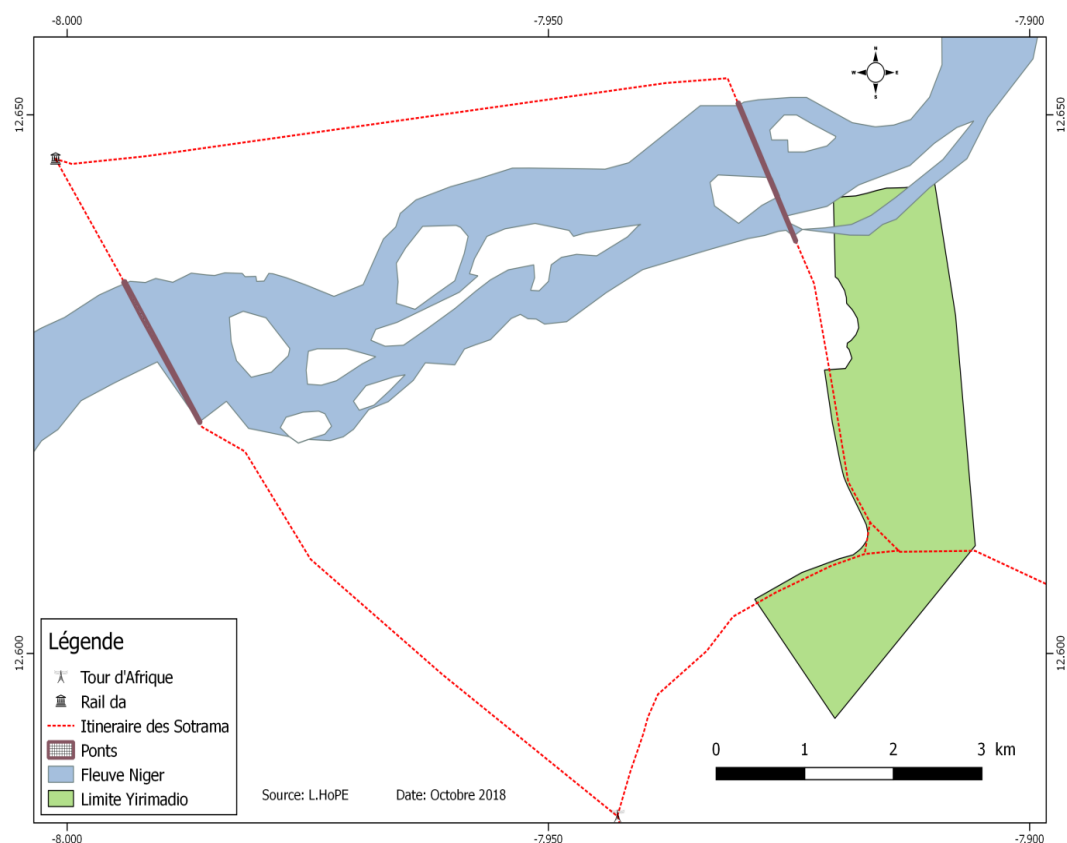
La population du quartier de Yirimadio a connu une croissance démographique remarquable. Elle est passée de 7009 habitants, en 1998 (RGPH, 1998) à 71397 habitants, en 2009 (RGPH,

2009). Ce quartier est majoritairement peuplé de l'ethnie Bambara qui représente plus de 80% de la population contre une minorité composée de peulhs, sonrhais, etc. L'habitat est groupé à travers l'urbanisation et la construction de nouveaux logements sociaux, et des immeubles à étages localisées très souvent le long de la RN6. L'économie du quartier repose sur le secteur primaire (maraichage, élevage de petits ruminants, etc.). Le quartier dispose d'une autogare autour de laquelle se développent plusieurs catégories activités économiques qui constituent le secteur informel (kiosques, rôtisseries, boutiques, points de réparation des motos et voitures, etc.). Toutes ces activités font que l'autogare du quartier de Yirimadio est, en permanence, le point de convergence d'une multitude de personnes résidente ou pas du quartier.

### ***Axe Yirimadio-Rail-da***

Pour accéder au rail-da, les conducteurs de minibus « *sotrama* » empruntent soit l'axe Yirimadio-Tour de l'Afrique-pont des martyrs, soit l'axe Yirimadio-Missabougou-troisième pont (carte 2).

**Carte 2 : itinéraire des minibus « sotrama » Yirimadio-Rail-da**



L'une des caractéristiques de ces différents itinéraires est la forte demande du service offert par le minibus « *sotrama* ».

## 1.2. Collecte des données

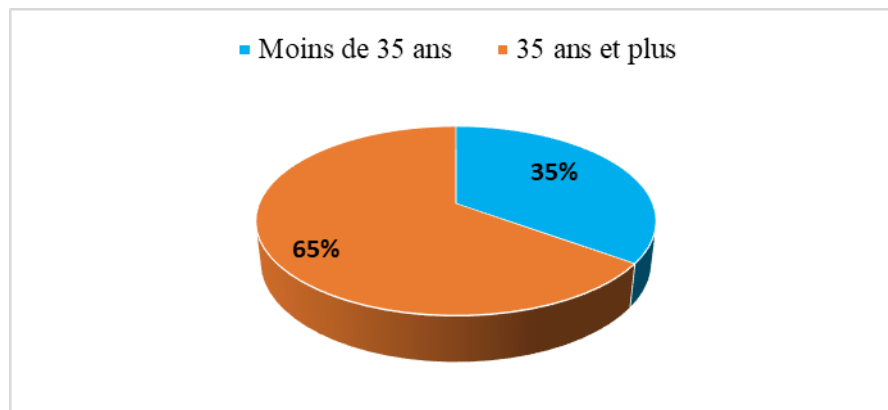
L'approche méthodologique s'est appuyée essentiellement sur une enquête par questionnaire. Elle a été précédée par un échantillonnage basé sur la méthode aléatoire systématique. La liste des 342 minibus « *sotrana* » recensés, à partir de leur numéro d'immatriculation, au bout de 3 jours d'observation, entre 8h et 10h, sur la RN6, constitue la base de sondage. En vue de constituer un échantillon représentatif, un sondage systématique aléatoire est réalisé : tirage au hasard de 80 minibus selon un pointage de départ aléatoire, soit l'unité 3 et un pas de sondage  $I=342/80=4$ . Les conducteurs de minibus sélectionnés sont soumis à un questionnaire pré-établi. La taille de l'échantillon s'élève à 80 conducteurs soit une fraction globale de 1/4. Ces 80 conducteurs de minibus se sont tous prêtés à notre questionnaire. Pour obtenir les données quantitatives, nous avons élaboré un questionnaire sur les caractéristiques socio-démographiques, puis un questionnaire sur leurs conditions de travail. Le traitement des données quantitatives s'est fait à travers le dépouillement manuel. Les résultats ont abouti à l'établissement des tableaux et graphiques qui furent ensuite commentés.

## 3. Résultats

### 3.1. Caractéristiques des conducteurs de minibus

#### 3.1.1. Age des conducteurs

Sur la totalité des conducteurs de minibus enquêtés, 52 soit 65% sont âgés de 35 ans et plus, contre 28 soit 35% âgés de moins de 35ans (Graphique 1).



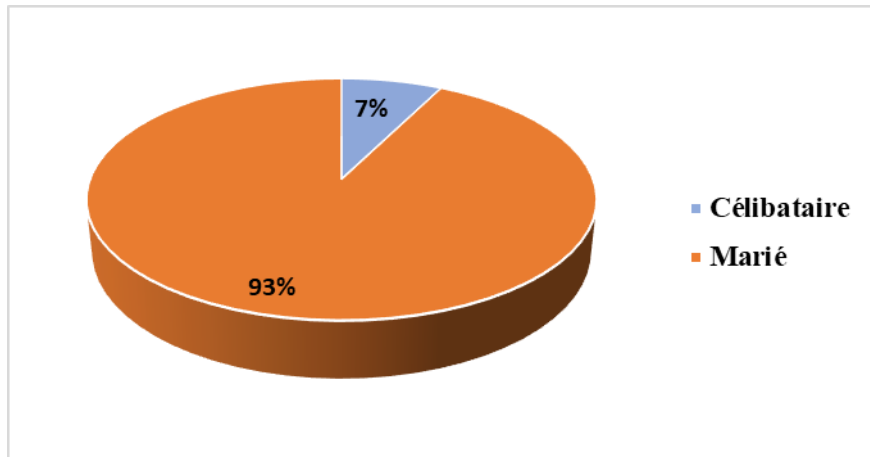
**Graphique 1 : répartition des conducteurs selon l'âge**

Source : SAMAKE C., 2017

La prédominance des enquêtés âgés de 35 ans et plus atteste de la jeunesse de la population des conducteurs qui est contrainte à faire face à de nombreuses dépenses du ménage.

#### 3.1.2. Situation matrimoniale

Parmi les 80 conducteurs de minibus « *sotrana* » enquêtés, 93% sont mariés, contre 7% des célibataires (Graphique 2).



**Graphique 2: répartition des conducteurs selon la situation matrimoniale**

Source : SAMAKE C., 2017

Donc, la plupart des conducteurs mariés doit faire face à de nombreuses dépenses du ménage. Ce métier est embrassé par de nombreuses personnes pour échapper au chômage et aussi parce que la majorité d'entre eux a un niveau d'étude moyen.

### 3.1.3. Nombre de personnes en charge

Sur l'ensemble des conducteurs enquêtés, 91,3% ont moins de 5 personnes (enfants, épouses et cousins) prises en charge dans leur ménage. Cette prise en charge s'effectue dans plusieurs domaines (logement, santé, nourriture, habillement et éducation) et nécessite des investissements plus ou moins importants.

### 3.1.4. Niveau d'instruction et durée de résidence des conducteurs

Nous avons constaté que 73,7% de ces conducteurs ont un niveau d'étude relativement élevé, contre 26,3% des illettrés (Tableau 1).

**Tableau 1 : répartition des conducteurs selon le niveau d'instruction**

Niveau d'instruction	Effectif	%
Illettré	21	26,3
Fondamentale	22	27,5
Secondaire et plus	17	21,3
Ecole coranique/Medersa	20	25,0
Total	80	100,0

Source : SAMAKE C., 2017

Le niveau instruction élevé des conducteurs de minibus s'explique par le fait que ce secteur attire beaucoup de jeunes qui ont abandonné l'école. Cependant, les avantages de l'instruction pour les conducteurs sont, en grande partie, à l'origine d'une meilleure connaissance du code de la route et de la courtoisie sur les routes.

### 3.2. Conditions de travail des conducteurs de minibus « Sotrama »

Au cours de nos enquêtes sur le terrain, nous avons constaté que tous les conducteurs de minibus possèdent chacun un permis de conduire de transport en commun. Ce constat est fait sur la base de la présentation de permis de conduire dans le cadre de cette recherche. Afin d'analyser les conditions de travail des conducteurs de minibus, plusieurs éléments seront abordés : l'ancienneté du permis de conduire et l'expérience professionnelle, le nombre de tours par jour, le temps de travail et de repos, le montant de la recette journalière et salaire mensuel du conducteur.

### 3.2.1. Ancienneté du permis de conduire et expérience professionnelle

L'étude a permis de révéler que 86,3% des conducteurs ont une ancienneté de permis de conduire inférieure à 10 ans (Tableau 2a) ; 52,5% ont une expérience professionnelle de 10 ans et plus (Tableau 2b).

**Tableau 2 : répartition des conducteurs selon l'ancienneté du permis(a) et expérience professionnelle(b)**

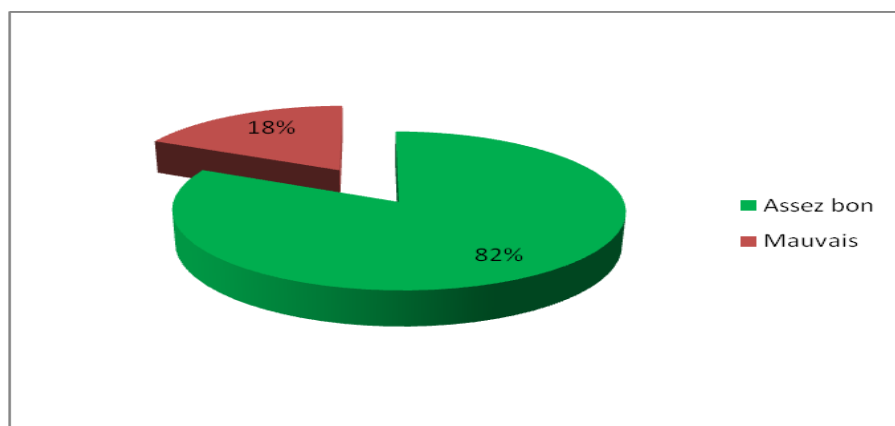
Ancienneté de permis et expérience professionnelle	Effectifs	%
<b>a. Ancienneté de permis</b>		
Inferieur à 10 ans	69	86,3
10 ans et plus	11	13,7
Sous-total	80	100,0
<b>b. Expérience professionnelle</b>		
Inferieur à 10 ans	38	47,5
10 ans et plus	42	52,5
Sous-total	80	100,0

Source : SAMAKE C., 2017

L'ancienneté du permis de conduire et l'expérience professionnelle attestent une meilleure connaissance des enquêtés dans l'exercice du métier des conducteurs de minibus sotrama.

### 3.2.2. Etat de minibus « sotrama » et nombre de tour/jour

L'étude a révélé que l'état de minibus de 82% des conducteurs, est assez bon (Graphique 3).

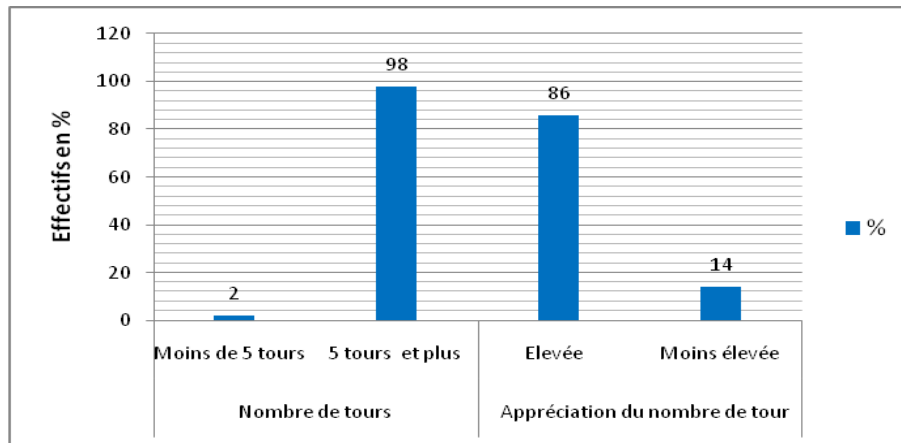


**Graphique 3: répartition des conducteurs selon l'état de minibus « sotrama »**

Source : SAMAKE C., 2017

La prédominance des minibus en assez bon état pourrait être le résultat des visites techniques trimestrielles et l'entretien périodique du véhicule.

La grande majorité (98%) des conducteurs parviennent à faire 5 tours et plus par jour et pour 86% d'entre eux, ce nombre de tours est élevé (Figure 4).



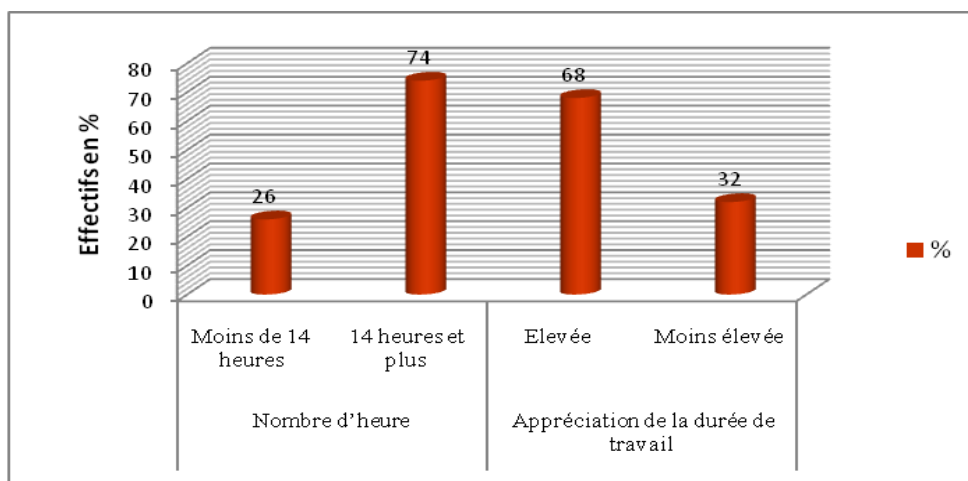
**Figure 4: nombre et appréciation du nombre de tour**

Source : SAMAKE C., 2017

Les raisons qui sont à l'origine de cette élévation sont entre autres la recherche de la recette journalière, le bénéfice et les frais de gasoil.

### 3.2.3. Temps de travail et de repos

En ce qui concerne le temps de travail, nous avons constaté que 74% des conducteurs font 14h et plus par jour. Ce temps de travail est estimé énorme par 68% des conducteurs (Graphique 5).



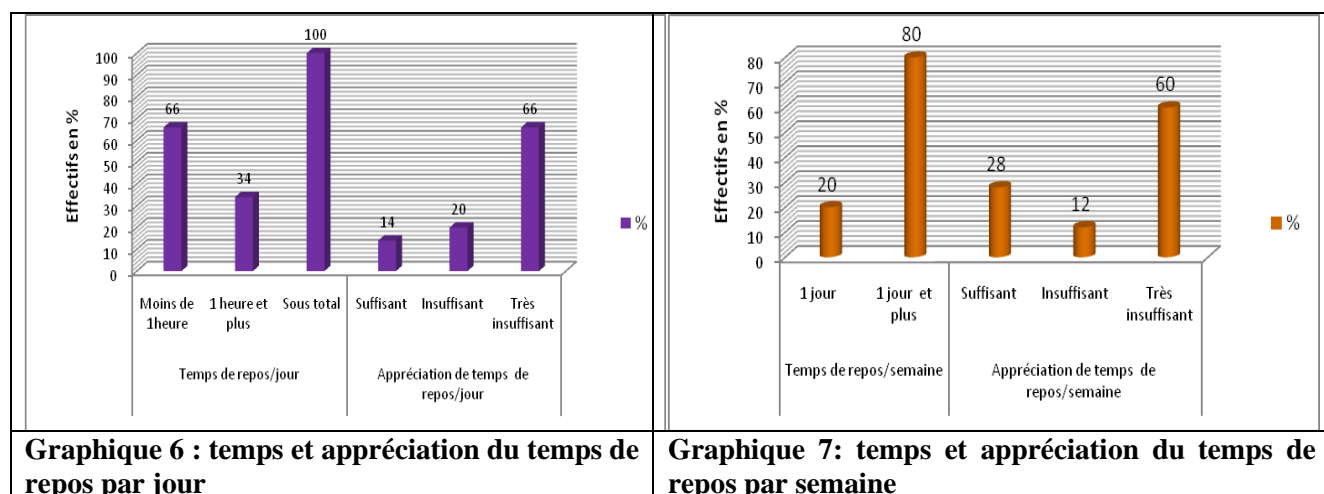
**Graphique 5 : nombre d'heure et appréciation de la durée de travail**

Source : SAMAKE C., 2017

Cette durée de travail estimée énorme s'explique par plusieurs raisons : la recherche de la recette journalière, la congestion sur la ligne, l'insuffisance de la clientèle et les traccasseries des agents de CCR. En plus, 60% des conducteurs ont moins de 1 heure de repos par jour, et



pour 66% des conducteurs ce temps de repos par jour est insuffisant (Graphique 6) ; 80% d'entre eux ont un jour de repos dans la semaine, et pour 60%, ce temps de repos est insuffisant (Graphique 7).



Source : SAMAKE C., 2017

La plupart de ces conducteurs qui n'est pas propriétaire de leur véhicule est contrainte de travailler péniblement, afin de verser la recette journalière.

### 3.2.4. Montant de la recette journalière

L'étude a révélé que 85% conducteurs versent quotidiennement au propriétaire de minibus une recette de 15000 FCFA et plus, soit 450000 FCFA et plus par mois (Tableau 3a) ; et 90% de ces conducteurs trouvent que ce montant est très élevé (Tableau 3b).

**Tableau 3 : recette (a) et appréciation du montant de la recette journalière(b)**

Montant et appréciation du montant	Effectif	%
<b>a) Montant de la recette/jour</b>		
Moins de 15 000 FCFA	12	15,0
15 000 FCFA et plus	68	85,0
Sous total	80	100,0
<b>b) Appréciation du montant de la recette/jour</b>		
Très élevé	72	90,0
Acceptable	8	10,0
Sous total	80	100,0

Source : SAMAKE C., 2017

Donc, l'activité de transport par minibus est assez rentable pour les propriétaires et une contrainte pour les conducteurs employés, en termes d'élévation de la recette journalière. Ainsi, pour augmenter leur revenu, les employés sont obligés de travailler pendant de longues heures par jour.

### 3.2.5. Salaire mensuel de conducteur

Parmi les conducteurs, 85% gagnent 30000 FCFA et plus comme salaire mensuel (Tableau 4a) et pour 81,3% des conducteurs, le salaire mensuel est très insuffisant (Tableau 4b).

**Tableau 4 : salaire (a) et appréciation du montant du salaire (b)**

<b>Salaire et appréciation du montant salaire</b>	<b>Effectif</b>	<b>%</b>
<b>a) Salaire</b>		
Moins de 30000 FCFA	12	15,0
30000 FCFA et plus	68	85,0
Sous total	80	100,0
<b>b) Appréciation du montant du salaire</b>		
Suffisant	15	18,7
Très insuffisant	65	81,3
Sous total	80	100,0

Source : SAMAKE C., 2017

Ce montant arrive à peine à couvrir les besoins essentiels des conducteurs et leur ménage. Selon eux, plus le nombre de véhicules de transport en commun augmente, plus les bénéfices diminuent. Cette situation ne leur permet pas de rembourser très souvent des dettes.

#### **4. Discussion**

Cet article a permis de constater que les conducteurs de minibus sotrama sont composés des jeunes, car aucun d'entre eux n'avait atteint 45 ans au moment de l'enquête, en 2017. Ce résultat se rapproche à une étude réalisée par la Banque Mondiale (2000) sur les chauffeurs des transports en commun dans la ville de Bamako. Sur la base de cette étude, dans les années 1999, les chauffeurs qui ont été enquêtés étaient, en majorité, des jeunes (78% avaient moins de 40 ans, 5% seulement avaient 50 ans et plus). Cette jeunesse est aussi l'une des caractéristiques de la population des chauffeurs de minibus dans les villes d'Afrique de l'Ouest. À Abidjan, plus de la moitié des chauffeurs de minibus « gbakas » a moins de 35 ans (Banque Mondiale, idem). La majorité des conducteurs de minibus « sotrama » sont non seulement mariés, mais aussi ont en charge plusieurs personnes. Le même constat est perceptible chez les chauffeurs de minibus « *gbakas* » à Abidjan où plus des trois quart des chauffeurs sont mariés et ont en charge une moyenne de six personnes (avec un maximum de 28 personnes à charge pour l'un d'entre eux) (Banque Mondiale, idem).

L'étude a révélé que plus de deux tiers des conducteurs de minibus ont un niveau d'étude relativement élevé. Or dans les années 1999, il a été enregistré un faible niveau d'instruction chez les chauffeurs de transport en commun dans la ville de Bamako. Parmi ces chauffeurs de transport en commun enquêtés, en 1999, 48 % n'avaient pas fait d'études, 21 % n'avaient pas dépassé l'école primaire et seulement moins d'un tiers (31 %) avaient suivi des cours dans le secondaire ou ont un niveau CEP ou CAP) (Banque Mondiale, 2000).

La proportion des chauffeurs de transport en commun n'ayant pas fréquenté l'école est légèrement inférieure à celle des chauffeurs de minibus « *gbakas* » où 53 % n'ont fait aucune

étude (Banque Mondiale, idem). S'agissant de leur expérience professionnelle, nous avons remarqué que plus de la moitié des conducteurs enquêtés ont relativement duré dans le métier de conducteur. La plupart d'entre eux n'a signé aucun contrat de travail avec le propriétaire de minibus. Le contrat de travail se fait verbalement sur la base d'une confiance mutuelle entre les parties en présence, ce qui met le chauffeur à tout moment en position éjectable (Kassi, 2007). Selon Kassi Irène (2007), le conducteur embauché et les autres participants au déroulement de l'activité ne bénéficient d'aucune protection sociale (assurance), malgré la pénibilité de leurs conditions de travail.

La plupart des conducteurs de minibus « *sotrama* », fait plus de 5 tours et plus de 14h comme temps de travail par jour et une durée de repos très insuffisante. Ce qui est énorme comme temps de travail pour un conducteur de minibus qui évolue en conduite non partagée. Mais ce temps de travail est relativement inférieur à celui des conducteurs *gbakas* à Abidjan. Dans cette ville, en raison des recettes exorbitantes exigées par les propriétaires, qui imposent des conditions de travail difficiles avec des horaires excédant 17heures par jour, une grande majorité (entre 63% et 80%) des chauffeurs de « *gbakas* » travaille en conduite partagée (SITRASS, 2001). Enfin, l'étude a permis de constater que la recette journalière des conducteurs de minibus « *sotrama* » très élevée accompagnée par un très faible salaire mensuel. Selon le syndicat des transports en commun dans la ville de Bamako, la recette journalière est beaucoup plus déterminante pour la fixation du montant de salaire d'un conducteur de minibus. Selon le syndicat, le montant du salaire varie en fonction de la recette journalière. Ce qui fait que les conducteurs de minibus « *sotrama* » n'ont pas de salaire fixe (25 à 40000 fcfa par mois). Dans le même contexte, l'étude menée par la Banque Mondiale (2000) a révélé qu'à Abidjan, en matière de rémunération, les chauffeurs de minibus « *gbakas* » ne touchent pas de salaire fixe mensuel. Le propriétaire demande une recette journalière comprise entre 15000 et 25000 FCFA, le chauffeur se payant sur l'excédent de recette une fois réglés le propriétaire, le balanceur et le chauffeur en second s'il y en a, le carburant et toutes autres dépenses à sa charge.

### **Conclusion**

L'étude a révélé que la plupart des conducteurs de minibus « *sotrama* » sont des adultes, mariés, ayant plusieurs personnes en charge. Ils ont un niveau relativement élevé et ont une expérience professionnelle de 10 ans et plus dans le métier de conducteur de transport en commun. Ces conducteurs de minibus travaillent dans des conditions extrêmement difficiles. Ces difficultés sont, entre autres, la durée de travail estimée excessivement élevée, le temps de repos jugé insuffisant. A ces difficultés on peut ajouter celle de la hausse de la recette

journalière et la faiblesse de revenu mensuel. Cette situation influe certainement sur leurs conditions d'existence (irrégularité dans le paiement des frais de location des maisons d'habitation, de scolarité des enfants, de santé familiale, de l'habillement...).

### Références bibliographiques

ABDOU YONLIHINZA I., 2011, *Transports et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger*. Architecture, spaces management. Université Toulouse le Mirail -Toulouse II; Université de Niamey, 417p.

Banque Mondiale, Mobilité Urbaine, Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne, Tome II : Le cas de Bamako, Document de travail SSATP No. 49, Mai 2000, 70p.

Banque Mondiale, Mobilité Urbaine, Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne, Série 1: Le cas des Gbakas à Abidjan, Document de travail SSATP No. 45, Mai 2000, 97p.

BORDELEAU B., 2015, Le transport informel, Université de Montréal., 6p.

CERVERO R., 2000, Informal transport in the developing World, UNCHS, Nairobi, 288p.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHEP P., 1998, Villes africaines au quotidien. LET, 170 p. (Coll. Études et Recherches n° 9).

EASTERLY, W., 2002, "The Elusive Quest for Growth: Economists' Adventures and Misadventures in the Tropics", *MIT Press*, Cambridge, Mass

FAYE D., 2013, *Urbanisation et dynamique des transports informels et des mobilités dans les villes secondaires sénégalaises : les cas de Touba, Thiès et Saint Louis*, Thèse de Doctorat en « Géographie », Université Michel de Montaigne Bordeaux 3, 269p.

GODARD X., 2003, Transport et mobilité urbaine, Rapport introductif de la session thématique, 2 – 6 décembre 2003, Yaoundé, Coordonné par la CODATU et la SITRASS, 21p.

KASSI I., 2007, *Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*, Thèse de Doctorat de Géographie, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 312p.

KUMAR A., et DIOU, C., 2011, Renouvellement du parc d'autobus à Dakar, Avant – après, WorldBank, 101p.

LAUTIER B., 1994, L'économie informelle dans le tiers monde, Paris, édition la découverte, 125p.

Ministère de l'Administration Territoriale et des Collectivités Locales, 2009, « Etat et structure de la population, Rapport des résultats définitifs du 4ème recensement général de la population et de l'habitat du Mali (RGPH2009) », DNSI/INSTAT, Bamako, 120p.

ROCHEFORT, M., 2000, Le défi urbain dans les pays du Sud, Paris, l'Harmattan, 184p.

SITRASS (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-saharienne), 2001, Sphère publique - sphère privée : quelle organisation et quels financements pour les transports en Afrique Sub-Saharienne, Actes de colloque SITRASS 6, 5-7 novembre, Bamako, 455 p.

TOUL E., (2008), Le travail indépendant informel à la Martinique – Rapport d'étude – ADIE –, 22p.