



RAPPORT FINAL

# Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Burkina Faso

Decembre 2019

Un partenariat international soutenu par



Federal Department of Economic Affairs,  
Education and Research SAEF  
State Secretariat for Economic Affairs SECO



United Nations  
Economic Commission for Africa



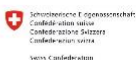
# Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Burkina Faso





# Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Burkina Faso

Un partenariat international soutenu par



Le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) est un partenariat international visant à faciliter l'élaboration des politiques et le renforcement des capacités connexes dans le secteur des transports en Afrique.

Des politiques adéquates conduisent à des transports sûrs, fiables et rentables, permettant aux populations de sortir de la pauvreté et aidant les pays à être compétitifs sur le plan international.

\* \* \* \* \*

Le SSATP est un partenariat regroupant :

Quarante et deux pays africains : 42 pays: Angola, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, République centrafricaine, Comores, République du Congo, République démocratique du Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, Soudan du Sud, Tanzanie, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe ;

Huit Communautés Economiques Régionales ;

Deux institutions : Commission de l'Union africaine (CUA) et Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) ;

Des partenaires techniques et financiers du Troisième Plan de Développement : la Commission européenne (principal donateur), le Secrétariat d'État suisse à l'économie (SECO), l'Agence française de développement (AFD), la Banque africaine de développement (BAD) et la Banque mondiale (hôte) ;

De nombreuses organisations nationales et régionales publiques et privées.

\* \* \* \* \*

Le SSATP tient à remercier sincèrement ses pays membres et ses partenaires pour leurs contributions et leur soutien.

\* \* \* \* \*

Plus de publications peuvent être trouvées sur le site Internet du SSATP : [www.ssatp.org](http://www.ssatp.org)

Les résultats, interprétations et conclusions exprimés ici sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les points de vue du SSATP ou de ses partenaires.

© 2020 La Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Groupe de la Banque mondiale, 1818 H Street, NW Washington, DC 20433 Etats-Unis.

## Table des matières

Page

1.	Introduction .....	12
2.	Lettre de politique .....	13
2.1	Un besoin d’agir rapidement.....	13
2.2	Une vision inscrite dans la stratégie nationale.....	14
2.3	Un cadre d’intervention adapté à une approche intégrée .....	15
3.	Stratégie de mobilité urbaine .....	17
3.1	Améliorer la gouvernance de la mobilité urbaine.....	17
	Axe stratégique n°1 : Adopter au plus haut niveau de l’Etat la présente stratégie nationale de la mobilité urbaine .....	17
	Axe stratégique n°2 : Définir un cadre institutionnel permettant de coordonner l’action publique se rapportant à la planification et à la gestion de la mobilité urbaine .....	18
	Axe stratégique n°3 : Développer et renforcer les capacités des acteurs actuels et futurs de la mobilité urbaine.....	18
	Axe stratégique n°4 : Permettre un meilleur recouvrement de la fiscalité locale et créer des mécanismes de financement nationaux destinés à la mobilité urbaine .....	19
3.2	Rationaliser l’usage des sols en milieu urbain.....	19
	Axe stratégique n°5 : Mettre en œuvre une planification urbaine au service d’une mobilité soutenable .....	20
	Axe stratégique n°6 : Mettre en place des mécanismes de financement couplés à la gestion de l’usage des sols.....	20
3.3	Développer un système de transport multimodal .....	21
	Axe stratégique n°7 : Améliorer la gestion de la circulation et de la régulation dans le cadre d’une stratégie multimodale intégrée .....	21
	Axe stratégique n°8 : Accorder une place centrale aux modes actifs dans l’espace public .....	22
	Axe stratégique n°9 : Renforcer l’attractivité du transport public .....	22
	Axe stratégique n°10 : Optimiser et encadrer l’offre de service du transport artisanal .....	23
3.4	Réduire la consommation d’énergie, la pollution atmosphérique et l’insécurité routière (Improve).....	23
	Axe stratégique n°11 : Définir et mettre en œuvre une politique visant à réduire l’empreinte environnementale et énergétique des véhicules particuliers .....	24
	Axe stratégique n°12 : Adopter une stratégie nationale ambitieuse pour la sécurité routière en milieu urbain .....	24
3.5	Programme de suivi de réalisation de la stratégie de mobilité urbaine .....	25
4.	Plan d’actions.....	28
4.1	Les orientations territorialisées du plan d’action.....	28
4.1.1	Les actions à l’échelle nationale : définir le cadre et les outils de gestion de la mobilité urbaine.....	28

4.1.2	Les actions pour le Grand Ouaga .....	28
4.1.3	Les actions pour les principales villes secondaires .....	29
4.2	Le plan d'actions détaillé .....	29

## Remerciements

Ce document a été préparé dans le cadre d'une tâche dirigée par Zemedkun Girma Tessema, responsable du pilier Transport urbain et mobilité (UTM) pour le troisième plan de développement du SSATP (2015-2020). Il a été préparé sous la direction d'Ibou Diouf, responsable du programme SSATP. Le document a été rédigé sous la direction de Martin Stucki (directeur d'étude, Transitec Ingénieurs-Conseils) en collaboration avec Julien Allaire (chef de projet, Transitec Ingénieurs-Conseils) et Elio Guarino (ingénieur d'étude, Transitec Ingénieurs-Conseils). L'équipe est reconnaissante pour tous les commentaires reçus des évaluateurs et des participants qui ont assisté à divers ateliers et événements de validation. Le document a été publié par Kaori Niina, responsable de la communication du SSATP.





## Abréviations

<b>AFD</b>	Agence Française de Développement
<b>AMBF</b>	Association des Municipalités du Burkina Faso
<b>AOMU</b>	Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine
<b>AOT</b>	Autorité Organisatrice des Transports
<b>ARTI</b>	Autorité chargée de la Régulation sur secteur du Transport Intérieur
<b>BAAC</b>	Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation
<b>BAD</b>	Banque Africaine de Développement
<b>BHNS</b>	Bus à Haut Niveau de Service
<b>BRT</b>	« Bus Rapid Transit »
<b>CCIMU</b>	Comité de Coordination Interministériel sur la Mobilité Urbaine
<b>CCMU</b>	Comités de Coordination de la Mobilité Urbaine
<b>CCVA</b>	Centre de Contrôle des Véhicules Automobiles
<b>CETUO</b>	Conseil Exécutif des Transports Urbains de Ouagadougou
<b>CGCT</b>	Code Général des Collectivités Territoriales
<b>CTGO</b>	Conseil des Transports du Grand Ouaga
<b>CHU</b>	Centre Hospitalier Universitaire
<b>CSMOD</b>	Cadre Stratégique de Mise en Œuvre de la Décentralisation
<b>DIRMO</b>	Direction des Infrastructures Routières et de la Mobilité
<b>DGESS</b>	Direction Générale des Etudes et des Statistiques Sectorielles
<b>DGMU</b>	Direction Générale de la Mobilité Urbaine
<b>EDSBF-IV</b>	4 <sup>ème</sup> Enquête Démographique et de Santé du Burkina Faso
<b>EMD</b>	Enquête Ménages Déplacements
<b>EPIC</b>	Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial
<b>EASI</b>	Concept « Enable – Avoid – Shift - Improve »
<b>FCFA</b>	Franc de la Communauté Financière Africaine
<b>FER-B</b>	Fonds d'Entretien Routier du Burkina Faso
<b>INSD</b>	Institut National de la Statistique et de la Démographie
<b>LOTI</b>	Loi d'Orientation du Transport Intérieur
<b>MATD</b>	Ministère de l'Administration Territoriale, de la Décentralisation et de la Cohésion Sociale
<b>MEEVCC</b>	Ministère de l'Environnement, de l'Economie Verte et du Changement Climatique
<b>MESRSI</b>	Ministère de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche Scientifique et de l'Innovation

<b>MI</b>	Ministère des Infrastructures
<b>MINEFID</b>	Ministère de l'Économie, des Finances et du Développement
<b>MTMUSR</b>	Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière
<b>MUH</b>	Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat
<b>ODUO</b>	Observatoire des Déplacements Urbains de Ouagadougou
<b>OICA</b>	Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles
<b>OMS</b>	Organisation Mondiale de la Santé
<b>ONEA</b>	Office National de l'Eau et de l'Assainissement
<b>ONG</b>	Organisation Non Gouvernementale
<b>ONASER</b>	Office National de la Sécurité Routière
<b>OPTIS</b>	« Ouagadougou Public Transport Implementation Study »
<b>PAMO</b>	Projet d'Appui à la Mobilité de Ouagadougou
<b>PDDO</b>	Projet de Développement Durable de Ouagadougou
<b>PDU</b>	Plan de Déplacements Urbains
<b>PIB</b>	Produit Intérieur Brut
<b>PNDES</b>	Plan National de Développement Economique et Social
<b>POS</b>	Plan d'Occupation des Sols
<b>PPUB</b>	Programme Pays Urbain du Burkina Faso
<b>PTDIU</b>	Projet de Transport de Développement des Infrastructures Urbaines
<b>RN</b>	Route Nationale
<b>UNDP</b>	« United Nations Procurement Division »
<b>SDAGO</b>	Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Ouaga
<b>SDAU</b>	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
<b>SDS</b>	Schéma De Structure
<b>SIG</b>	Système d'Information Géographique
<b>SNADDT</b>	Schéma National d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
<b>SOTRACO</b>	Société de Transport en Commun de Ouagadougou
<b>SSATP</b>	Programme de politiques de transport en Afrique
<b>SWOT</b>	« Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats »
<b>TCSP</b>	Transport en Commun en Site Propre
<b>TJMO</b>	Trafic Journalier Moyen des jours Ouvrables
<b>TVA</b>	Taxe sur la Valeur Ajoutée
<b>TVM</b>	Taxe sur les Véhicules à Moteur
<b>UEMOA</b>	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
<b>WTO</b>	« World Trade Organization »

## 1. Introduction

Le transport urbain et la mobilité constituent un des piliers du Programme de Politiques de Transport en Afrique (SSATP) dont l'objectif est de fournir aux décideurs africains des outils pour développer des transports urbains soutenables, sûrs et abordables pour les villes secondaires et primaires d'Afrique. Cela s'inscrit dans le cadre de l'Objectif du Développement Durable n°11 : « *rendre les villes et les établissements humains inclusifs, sûrs, résilients et durables* ». Le résultat attendu du pilier est la réalisation d'un accès universel sécurisé par un transport durable pour les populations urbaines.

À cette fin, le SSATP a lancé un programme pour soutenir l'élaboration d'un ensemble de politiques visant à améliorer l'accessibilité et la mobilité dans les zones urbaines d'Afrique, sur la base de l'étude empirique de l'expérience dans un échantillon représentatif de villes dans la région.

**Le résultat de ce travail a été la publication du document de travail n°106 intitulé "Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes africaines"**<sup>1</sup>. Ce document décrit une approche appelée "cadre conceptuel EASI" qui comprend un ensemble d'actions politiques spécifiques regroupées en quatre domaines d'intervention de transport durable de Permettre, Eviter, Reporter et Améliorer (*Enable, Avoid, Shift, Improve* en Anglais). Il propose des mesures spécifiques qui pourront être adoptées par les villes africaines sur chacun de ces piliers d'intervention.

Suite à cette publication, un programme de travail complémentaire a été défini, visant la mise en œuvre de ces lignes directrices d'abord, en 2018, dans huit (8) pays et ensuite, en 2019, dans quatre (4) pays membres du programme. L'objectif consiste à favoriser l'émergence d'une vision politique pour le transport et la mobilité urbaine.

**La présente étude vise à insuffler un changement dans la manière de penser l'accessibilité et la mobilité, et de sensibiliser les décideurs pour l'adoption de bonnes politiques, stratégies et pratiques opérationnelles qui contribuent efficacement à l'amélioration des transports urbains et de la mobilité dans les villes africaines.**

En ce sens, le présent **rapport final** dresse :

- une **lettre de politique de mobilité urbaine pour le Burkina Faso** faisant ressortir le contexte et les objectifs, les ambitions ainsi que les orientations pour y parvenir ;
- la **stratégie de mobilité urbaine** suivant les quatre (4) volets du concept EASI (Enable-Avoid-Shift-Improve) ;
- des **plans d'actions** à l'échelle nationale ou des principales villes, pour le « Grand Ouaga » et pour les autres communes chefs-lieux de région.

Il a été rédigé à partir des **recommandations** formulées à partir d'un **rapport diagnostic de la mobilité urbaine au Burkina Faso**. Ces recommandations ont été finalisées à la suite du **Forum National de la Mobilité Urbaine** qui s'est tenu à Ouagadougou les 20 et 21 novembre 2019 et qui a été l'occasion de les partager dans leur version préliminaire.

---

<sup>1</sup> Stucki M. (2015), Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes africaines, SSATP Document de Travail n°106, disponible en ligne: [https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/SSATPWP106-Urban%20Mobility\\_FR.pdf](https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/SSATPWP106-Urban%20Mobility_FR.pdf)

## 2. Lettre de politique

### 2.1 Un besoin d'agir rapidement

Le Burkina Faso connaît une croissance urbaine rapide soutenue par une forte croissance démographique. Entre 2018 et 2030, d'après les projections démographiques, les villes burkinabés devraient accueillir 4,3 millions d'habitants supplémentaires. En 2030, Ouagadougou et Bobo Dioulasso atteindront respectivement 4,4 et 1,6 millions d'habitants. A l'image de Bobo Dioulasso, les autres grandes villes du pays pourraient également voir leur population doubler en dix ans.

L'objectif de développement de villes durables au Burkina Faso doit avant tout permettre de s'assurer que leurs habitants puissent disposer des infrastructures, des services et des emplois leur offrant une bonne qualité de vie. Les conditions de déplacement au quotidien sont au cœur de ces enjeux. La présente politique nationale de mobilité urbaine vise à se doter des moyens nécessaires pour répondre le mieux possible aux besoins de mobilité des populations, en optimisant l'usage des ressources financières publiques et en réduisant la dépendance à des modes de transport individuels consommateurs d'énergie fossile.

Depuis quelques années, les déplacements quotidiens dans les villes burkinabés sont de plus en plus réalisés en deux-roues motorisés. En l'absence d'une offre de transport public alternative fiable, les motos permettent d'offrir une grande accessibilité, à moindre coût, à leurs détenteurs. Elles se sont imposées comme le mode de transport majoritaire et on prit une place importante dans la vie des ménages et dans l'économie.

Avec près de 2,5 millions de deux-roues immatriculés à l'échelle nationale, le Burkina Faso affiche un taux de motorisation supérieur à 120 motos/1 000 habitants. Celui-ci augmente rapidement étant donné la croissance annuelle du parc très forte, 278 000 unités supplémentaires ont été enregistrées en 2017. Le parc de véhicules à quatre-roues et plus (375 000 unités en 2017) est en augmentation rapide également. Les importations de véhicules ont doublé de 2010 à 2015 atteignant + 20 000/an. Les ménages les plus riches s'équipent de plus en plus de voitures, qu'ils utilisent pour leur trajet quotidien.

En conséquence, les flux de circulation augmentent fortement dans les grandes villes du pays. La situation devient particulièrement problématique dans la capitale, où le taux de motorisation est bien plus élevé que dans le reste du pays. De 2014 à 2016, le trafic a augmenté de + 125% dans le centre-ville de Ouagadougou. La concentration des activités économiques et administratives dans l'hypercentre génèrent des flux pendulaires, qui du fait de la faible densité de la ville et de l'expansion urbaine se font sur des distances relativement longues. Actuellement, les deux-tiers de ces déplacements sont réalisés en moto ce qui génère un trafic très dense sur les axes pénétrants et un risque élevé d'accidents. Les embouteillages deviennent également de plus en plus fréquents en heure de pointe et pénalisent particulièrement les automobiles.

Des investissements conséquents dans le réseau routier ont été réalisés à Ouagadougou pour améliorer les conditions de circulation ces dernières années. Le projet de contournement de la ville devrait également permettre de reporter le trafic de transit. Toutefois, étant donné la dynamique de motorisation, ces nouvelles infrastructures ne pourront pas résoudre les problèmes de congestion dans la capitale. Dans un objectif d'optimisation des dépenses publiques, il convient d'adopter une stratégie multimodale de mobilité dans la capitale et, par anticipation, dans toutes les autres communes chefs-lieux de région. Cette approche doit viser à réduire la place du transport motorisé individuel qui est :

- La première source d'émissions de CO<sub>2</sub>. Le transport représente la moitié des émissions nationales<sup>2</sup> et les déplacements individuels quotidiens en moto et en voiture représentent une part importante des émissions du secteur, en forte croissance ;
- Le premier contributeur à la pollution de l'air dans la capitale, ce qui a un impact très important sur la santé des populations selon les études internationales récentes ;
- Au cœur des enjeux de sécurité routière. Le nombre d'accidents de la route a presque triplé au cours des quinze dernières années pour atteindre plus de 13 000 cas enregistrés tandis que les accidents mortels ont doublé sur la même période. Plus de la moitié des accidents de la circulation mesurés au cours de cette période implique les deux-roues.

Par ailleurs, le développement d'une mobilité urbaine basée sur le transport motorisé individuel pèse sur la balance commerciale du pays. L'importation à la fois des véhicules et des carburants représente une part importante des importations, particulièrement quand le prix des hydrocarbures est élevé sur le marché international.

## 2.2 Une vision inscrite dans la stratégie nationale

La politique nationale de mobilité urbaine 2030 (PNMU 2030) doit participer à contrer cette tendance afin de garantir au plus grand nombre une bonne accessibilité aux emplois (y compris les marchés) et aux services publics (santé, éducation, etc.)<sup>3</sup>. Elle doit servir de socle au développement de systèmes de transports urbains performants, qui permettent de se déplacer à un coût acceptable pour les ménages tout en établissant un modèle soutenable de financement pour l'Etat. Elle doit parvenir à réduire le poids du secteur des transports dans les importations et maintenir un nombre important d'emplois tout en les intégrant dans l'économie formelle. Elle doit enfin limiter les impacts sur la santé et l'environnement et contribuer à la réduction des décès liés à la mobilité quotidienne.

La PNMU 2030 s'insère dans le cadre général du Plan National de Développement Economique et Social actuel (PNDES 2016 – 2020) qui vise à « *transformer la structure de l'économie nationale du Burkina Faso* » tout en maintenant « *une croissance forte et inclusive aux moyens de modes de consommation et de production durables* ». Elle vise à améliorer l'efficacité de la gouvernance de ce secteur, de faire émerger des industries et des services performants, dynamiser la croissance économique en améliorant les conditions de mobilité et de lutter contre la pauvreté en améliorant l'accessibilité des ménages.

Cette Politique Nationale de Mobilité Urbaine 2030 vise en effet à renforcer le rôle de moteur des villes du pays pour la croissance économique : que ce soit pour que Ouagadougou devienne plus attractive dans l'économie globale, que Bobo Dioulasso soit plus compétitive dans l'économie de la sous-région et que les autres villes puissent contribuer à inscrire leur région dans la dynamique économique nationale.

Les objectifs de la PNMU 2030 répondent également de manière opérationnelle aux récents engagements internationaux de l'Etat burkinabé pour le développement durable à commencer par l'Agenda 2030 qui fixe les 17 objectifs de développement durable (ODD) et l'accord de Paris sur le Climat pour lequel le Burkina Faso s'est engagé, à travers la Contribution Prévue Déterminée au Niveau National (CPDN), à réduire *a minima* de 6,6 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, mais potentiellement de 11,6 % selon un scénario conditionné à un soutien international<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Selon les données utilisées dans la communication nationale du Burkina Faso (2014), à partir de données 2007. Le pourcentage pourrait être beaucoup plus important étant donnée la tendance observée en termes de motorisation au cours de la décennie 2010.

<sup>3</sup> L'accessibilité doit être garantie pour tous les habitants y compris ceux à mobilité réduite. Par conséquent, tout mention subséquente aux piétons et usagers des modes actifs intègre de fait les personnes à mobilité réduite.

<sup>4</sup> La Contribution Prévue Déterminée Au Niveau National (CPDN) dans le cadre de la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC) prévoit d'économiser des émissions de gaz à effet de serre grâce à un projet de transport collectif à Ouagadougou (20 km d'infrastructure : projet Transfert modal) pour le scénario conditionnel : « des investissements dans les biocarburants ».

## 2.3 Un cadre d'intervention adapté à une approche intégrée

La mobilité urbaine nécessite d'être traitée dans sa globalité, avec une vision multimodale, pour que mobilité et urbanisme soient organisés en cohérence, que les différents modes puissent se compléter et non se concurrencer, et que les infrastructures de transport soient mises en œuvre de manière adaptée et au service de toutes les mobilités.

Pour assurer une vision la plus transversale possible, un comité interministériel sera créé. Il rassemblera, sous l'égide du premier ministre, les différents ministères dont les compétences peuvent être mises à profit de la présente PNMU 2030. Ce comité interministériel sera le garant de la bonne exécution de cette politique ambitieuse, qui vise à transformer les déplacements quotidiens.

Des financements seront alloués à la mobilité urbaine que ce soit pour l'administration centrale et locale responsable de la mobilité urbaine, ou pour la concrétisation de projets ayant un effet transformateur.

Une gouvernance appropriée sera mise en place pour porter le sujet de la mobilité dans toutes ses composantes et sa transversalité, à travers une approche territoriale. Dans les communes chefs-lieux de région, des comités de coordination de la mobilité urbaine seront créés afin d'offrir un cadre de dialogue entre les collectivités locales, les délégations ministérielles sur le territoire et les maîtres d'ouvrage nationaux. Ainsi, la présente Politique Nationale de Mobilité Urbaine s'inscrit dans le récent troisième cycle de décentralisation initié en 2018 pour permettre de faciliter la gestion de la mobilité à l'échelle métropolitaine dans les différentes agglomérations du pays par l'adoption d'une loi de programmation financière qui devrait assurer plus de visibilité aux collectivités territoriales.

Le renforcement des capacités de la DGMU ainsi que de ses partenaires, des collectivités locales et des acteurs privés sera indispensable pour que chaque décideur et chaque partie prenante puisse s'acquitter des responsabilités qui lui auront été confiées.

Dans la capitale, l'Etat poursuivra son soutien à la commune de Ouagadougou dans sa volonté d'intégrer la planification et la mobilité urbaine à travers le développement de centralités secondaires, la densification de l'aire urbaine bâtie et le développement de projets de transport collectif dans le but de favoriser le report modal depuis les véhicules individuels motorisés. A travers la modernisation du réseau de bus et le développement d'un réseau de BRT, l'objectif doit être d'améliorer l'accessibilité du plus grand nombre en facilitant l'accès au transport collectif, mais aussi de fluidifier la circulation des véhicules motorisés.

L'Etat visera également à accompagner les autres communes chefs-lieux de région dans un renforcement de leur vision de la mobilité urbaine dans leur plan communal de développement, notamment en donnant une considération plus grande aux déplacements internes et par rapport aux flux de transit dans l'aménagement des voiries. L'objectif est de pouvoir répondre aux besoins quotidiens de mobilité des populations en facilitant une desserte sûre et inclusive des services socio-économiques.

A l'échelle de ces agglomérations, une articulation entre planification urbaine et planification des transports devra être privilégiée pour éviter les dynamiques d'étalement urbain dans les différentes villes du pays et l'allongement des distances de déplacement. D'une part, il sera nécessaire de mettre en place des politiques visant à l'efficacité de l'usage des sols, de l'autre, une planification de la mobilité devra développer les systèmes de transports en cohérence avec les besoins actuels et futurs.

Les systèmes de transport vont devoir être repensés à travers une vision multimodale, dans le but de favoriser les déplacements des personnes dans leur vie quotidienne. Aujourd'hui, le choix modal des usagers est très étroitement corrélé à leur niveau de vie, les modes étant ainsi attachés à des

---

permettent d'avoir une disponibilité des sources d'énergies alternatives et de diversifier les sources énergies renouvelables ». 42% de la réduction des émissions de gaz à effet de serre est lié à cette mesure selon le scénario inconditionnel qui prévoit de substituer 10% de la consommation de super par des biocarburants et 5% de la consommation de diesel, grâce à la création d'unités de production de bioéthanol.

catégories sociales. Il est nécessaire d'évoluer vers un nouveau paradigme axé sur une logique territoriale et une meilleure synergie entre les modes de transport.

Le réseau de transport public devra prendre une toute autre ampleur pour pouvoir répondre aux besoins des populations dans l'agglomération de Ouagadougou. Le réseau de bus devra devenir le réseau structurant de l'agglomération, notamment grâce à des voies réservées. Les autres grandes villes du pays devront également disposer de services de transport public.

Les modes actifs (la marche et le vélo) seront privilégiés dans l'aménagement des infrastructures, notamment par la généralisation des trottoirs et des passages piétons sur la voirie bitumée. Depuis plusieurs décennies, le vélo est utilisé pour des déplacements de courtes et moyennes distances ; cela représente un avantage pour mettre en place une politique de mobilité urbaine soutenable. La perception des modes actifs par la population représentant actuellement un obstacle à leur usage, ils seront valorisés notamment auprès des étudiants et dans les villes de l'intérieur. Au fur et à mesure que les alternatives se développent, l'usage de la moto et de la voiture seront régulés, notamment à travers des politiques de circulation donnant la priorité aux transports collectif et un système de stationnement payant dans les centres-villes qui renchérra le coût des déplacements, là où une alternative existe.

Enfin, cette PNMU 2030 doit pouvoir favoriser un renouvellement du parc de véhicules dans le pays vers des motos et des voitures moins consommatrices d'énergie et moins polluantes. A travers des règles douanières, il est impératif que le pays sélectionne les véhicules importés pour réduire le nombre de grosses cylindrés, et favoriser l'acquisition de véhicules plus efficaces énergétiquement. D'ici 2030, l'importation et l'usage de véhicules diesel sera limité voire interdit pour certains types de véhicules afin de préserver la qualité de l'air.



## 3. Stratégie de mobilité urbaine

La stratégie de mobilité urbaine vise à accomplir les objectifs définis dans la lettre de politique. A cette fin, elle se décline suivant les quatre volets du concept EASI et est destinée aux responsables de l'action publique et aux décideurs politiques chargés des villes et de la mobilité urbaine.

### 3.1 Améliorer la gouvernance de la mobilité urbaine

Le Burkina Faso doit mettre en place un système de gouvernance efficient et responsable, qui permette de répondre aux urgences actuelles et d'anticiper les besoins futurs dans la capitale comme dans les autres agglomérations du pays.

En s'inscrivant dans le troisième cycle de décentralisation en cours, il s'agira d'une part de doter les collectivités locales des capacités institutionnelles, humaines et financières pour :

- administrer, planifier et gérer efficacement et durablement les systèmes de transport urbain au niveau métropolitain;
- coordonner de façon cohérente les actions des différents acteurs publics et offrir aux acteurs privés un environnement d'affaire favorable ;
- traiter les enjeux de la mobilité urbaine dans une vision intégrée et en relation étroite avec d'autres thématiques étroitement liées (urbanisme, économie, environnement...) ;
- donner les ressources adaptées au niveau local pour prendre des décisions importantes.

D'autre part, au niveau national, des mécanismes d'appui technique et financier doit permettre aux collectivités locales et aux acteurs nationaux, dans une approche territoriale intégrée de développer des systèmes de transport urbain et de bénéficier de ressources adaptées.

#### **Axe stratégique n°1 : Adopter au plus haut niveau de l'Etat la présente stratégie nationale de la mobilité urbaine**

En raison des nombreuses interactions entre la politique de mobilité urbaine et les autres politiques publiques, la définition d'une politique nationale est fondamentale pour affirmer un rôle central de la mobilité urbaine dans la politique de développement du Burkina Faso. Son adoption au plus haut niveau de l'Etat permettra de définir des principes fondamentaux en cohérence avec la politique générale développée par le gouvernement et garantira l'implication et la coordination de l'ensemble des acteurs concernés.

Elle devra répartir les responsabilités et définir des priorités précises. Par ailleurs, pour améliorer le suivi de sa mise en œuvre, il est nécessaire de définir un cadre garantissant l'implication et la coordination de l'ensemble des parties prenantes.

Un Comité de Coordination Interministériel sur la mobilité urbaine (CCIMU), sous l'égide du Premier Ministre et piloté par le MTMUSR, sera ainsi créé. Il impliquera le Ministère des Infrastructures, le Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat, du Ministère de l'Administration Territoriale, de la Décentralisation et de la Cohésion Sociale, du Ministère de l'Environnement, de l'Economie Verte et du Changement Climatique et du Ministère de l'Economie, des Finances et du Développement.

Le CCIMU sera chargé de piloter la mise en œuvre de la stratégie nationale de mobilité urbaine et d'assurer sa concordance avec les autres politiques nationales, ainsi que les engagements internationaux de l'Etat dans les négociations relatives au changement climatique, ou les accords commerciaux.

La mise en œuvre des décisions du CCIMU passera par l'organisation de comités techniques.

## **Axe stratégique n°2 : Définir un cadre institutionnel permettant de coordonner l'action publique se rapportant à la planification et à la gestion de la mobilité urbaine**

La complexité des enjeux de mobilité urbaine nécessite de mettre en place des schémas clairs de prise de décisions, d'établir des cadres de coordination entre les organismes publics (et privés) impliqués et de répartir clairement les rôles et responsabilités. Cette organisation institutionnelle doit constituer un socle solide pour mettre en œuvre une stratégie à long terme.

Ainsi, un arrêté du MTMSUR relatif à la création d'Autorités Organisatrices de Transport (AOT) dans les communes chefs-lieux de région sera publié afin de favoriser la mise en place d'organismes en charge de la planification, de la gestion et du financement de la mobilité urbaine.

Le Conseil des Transports du Grand Ouaga (CTGO) devra être créé rapidement pour piloter la politique de mobilité urbaine de la capitale burkinabé. Cette entité exercera ses responsabilités sur le même périmètre que l'intercommunalité du Grand Ouaga qui regroupera la commune de Ouagadougou et 7 communes limitrophes. Elle aura donc le même périmètre que celui du Schéma Directeur de l'Agglomération de Ouagadougou (SDAGO), ce qui favorisera l'intégration à l'échelle métropolitaine de la politique de transport et de celle de l'urbanisme.

Le CTGO, dont le conseil d'administration sera composé de représentants des collectivités locales et de l'Etat, aura vocation à planifier la mobilité urbaine, il aura la maîtrise d'ouvrage des investissements et la délégation de services de transport collectif et de services de taxis, la définition et la mise en place de schémas directeurs pour la voirie, les modes actifs, etc. Afin de garantir la cohérence des interventions sur le périmètre du Grand Ouaga des différents maîtres d'ouvrages avec la politique de mobilité urbaine, une procédure de présentation des projets pour avis de non-objection devra être mise en place.

Dans les autres communes chefs-lieux de région, des Comités de Coordination de la Mobilité Urbaine (CCMU) seront créés à l'initiative de la commune et avec le soutien du MTMSUR et de la DGMU. Ces comités préfigureront d'éventuelles futures AOT dans les grandes agglomérations. Les CCMU auront vocation à offrir un cadre de dialogue entre les collectivités locales, les délégations ministérielles sur le territoire et les maîtres d'ouvrages nationaux. Ces différents acteurs pourront présenter la mise en œuvre des documents de planification, des nouveaux cadres réglementaires, des projets d'infrastructure sur le territoire, etc. Les directions régionales des Transports, des Infrastructures, de l'Urbanisme, de l'Education Nationale et de l'Environnement ainsi que l'ONEA et la Police Municipale seront représentées ce qui permettra d'intégrer la mobilité urbaine avec d'autres secteurs du développement urbain.

## **Axe stratégique n°3 : Développer et renforcer les capacités des acteurs actuels et futurs de la mobilité urbaine**

Dans l'objectif de renforcer les capacités des organismes et entités nationaux et locaux, la Direction Générale de la Mobilité Urbaine du MTMUSR se positionnera en appui des collectivités locales, des AOT, et des différents maîtres d'ouvrage de projets d'urbanisme ou d'infrastructures.

La DGMU du ministère mettra à disposition des collectivités locales et de ses partenaires un appui technique s'articulant autour de :

- Un appareil statistique fiable et moderne en partenariat avec la DGESS. Celui-ci sera constitué d'un triptyque formé d'une base de données nationale en libre accès, constituée au rythme de la collecte de données (par les différents acteurs) sur les pratiques de déplacement, la demande de mobilité, l'état et les performances des systèmes de transport ; d'un appareil de suivi statistique et d'une cellule SIG. Ces outils permettront de disposer d'indicateurs pertinents et fiables pour le suivi de la politique nationale et des politiques locales de mobilité urbaine. Une partie des données collectées pourra également être libérée pour inciter à la prise d'initiative d'acteurs privés.

- Une production d'ouvrages techniques (guides méthodologiques, d'études thématiques, évaluation de politiques publiques, etc.). La DGMU contribuera à l'opérationnalisation du cadre réglementaire et la constitution d'une expertise technique qui devra être diffusée et consolidée à travers des programmes de transfert de connaissance. Ce travail technique constituera à terme un référentiel national qui servira à tous les professionnels du secteur et facilitera la diffusion de l'information auprès du grand public.
- Un programme de formation. Le renforcement des compétences reposera sur la mise en place de programmes de formation permettant aux fonctionnaires centraux et territoriaux, ainsi qu'aux professionnels du secteur privé d'améliorer les compétences au niveau national.

A terme, il s'agira d'étudier le développement d'unités d'enseignement dans des formations initiales au sein de cursus d'ingénierie civile ou d'urbanisme déjà en place. A l'échelle internationale, le MTMUSR en partenariat avec le MESRSI s'impliquera dans la consolidation de partenariats avec des institutions et/ou universités étrangères éminentes pour permettre à plus de cadre des collectivités locales et à de jeunes étudiants au sein des filières nationales de réaliser une partie de leur cursus à l'étranger.

La DGMU s'emploiera à encourager les échanges et à renforcer les liens et les relations entre les professionnels de la mobilité urbaine et les chercheurs et universitaires afin de favoriser une contribution du secteur professionnel à la recherche.

La DGMU organisera également des rencontres annuelles rassemblant les acteurs de la mobilité urbaine mais également de la ville et des transports pour favoriser les transferts de connaissance, de bonnes pratiques nationales et internationales et la constitution d'un réseau résilient de professionnel.

#### **Axe stratégique n°4 : Permettre un meilleur recouvrement de la fiscalité locale et créer des mécanismes de financement nationaux destinés à la mobilité urbaine**

La mobilisation de ressources financières est essentielle pour permettre d'une part de disposer des moyens nécessaires pour planifier et organiser la mobilité urbaine, et d'autre part pour investir dans des infrastructures et contribuer au financement de services.

Le CCIMU conduira la réflexion et la recherche de mécanismes durables avec l'appui du MINEFID et du MTMUSR pour permettre d'accroître les ressources budgétaires en étudiant trois pistes principales :

- La possibilité d'optimiser les dépenses dédiées à la construction d'infrastructures routières et d'ainsi permettre une réaffectation des ressources afin d'augmenter la capacité d'investissement dans la mobilité urbaine et notamment les transports en commun.
- La possibilité de faire évoluer la taxation des véhicules à moteur afin de lever de nouvelles recettes destinées à la régulation de la circulation. Les collectivités locales pourront aussi utiliser le produit de l'extension de la TVM aux deux et trois-roues motorisés pour financer les actions d'amélioration des conditions de mobilité urbaine.
- La possibilité d'améliorer le rendement de la fiscalité locale en modernisant le recouvrement des taxes afin d'accroître le budget des collectivités locales pour leur permettre d'investir dans l'organisation et la gestion de la mobilité urbaine sur leur territoire.

### **3.2 Rationaliser l'usage des sols en milieu urbain**

Pour mettre en place un modèle de développement urbain durable, il est impératif de rationaliser l'usage des sols dans l'urbain et le périurbain. Par son articulation avec la politique d'urbanisme, la présente stratégie nationale de mobilité urbaine vise à canaliser la croissance démographique très

rapide dans des zones urbaines polycentriques et le long de corridors où le transport collectif et la marche à pied deviendront les modes de déplacements privilégiés.

Avec le soutien de l'Etat, les communes devront élaborer une vision à long terme à travers des documents de planification adaptés et mettre en œuvre les plans d'actions à travers une approche territoriale, en bénéficiant du concours des partenaires étatiques.

#### **Axe stratégique n°5 : Mettre en œuvre une planification urbaine au service d'une mobilité soutenable**

Les communes chefs-lieux de région sont toutes dotées de documents de planification urbaine récents. Le schéma directeur d'aménagement du Grand Ouaga de 1999 a été révisé en 2010 puis en 2016. Les SDAU des autres communes chefs-lieux de région ont quant à eux été adoptés plus récemment, entre 2013 et 2014.

A présent, l'enjeu principal pour toutes les agglomérations concernées est la mise en œuvre de cette planification stratégique, et la mise à jour des données permettant de réaliser un suivi quantitatif de l'évolution du développement urbain. La collecte de données fiables et actualisées doit être conduite régulièrement pour garantir le suivi et faciliter la révision des SDAU<sup>5</sup>.

Des comités de suivi des SDAU, dans lesquels sont représentés tous les ministères ainsi que les acteurs locaux dont le maire, ont la charge du suivi de leur mise en œuvre et de leur évaluation. Ces comités constituent donc une structure idoine pour faire respecter les orientations des SDAU ainsi que les plans d'occupations des sols, mettre en place des mécanismes d'audit indépendants et contrôler les amendements apportés aux plans initiaux. Leurs compétences techniques et financières seront donc renforcées afin de conforter la place centrale qu'occupe la gestion des sols dans le développement urbain.

Avec l'appui de la DGMU, les comités de suivi des SDAU devront étudier plus en détail les enjeux en matière de mobilité urbaine. A Ouagadougou ou à Bobo Dioulasso où les problèmes sont certainement plus importants, des démarches de planification de la mobilité devront permettre de définir une stratégie appropriée pour organiser l'offre de transport en fonction des évolutions attendues de la demande.

Les infrastructures et les services de transport doivent répondre aux besoins actuels et futurs d'accessibilité et de mobilité. Afin d'en concevoir des améliorations importantes, les communes chefs-lieux de région devront élaborer, présenter et adopter une vision stratégique multimodale claire. Cette stratégie ne se limitera pas à l'investissement dans des infrastructures routières mais intégrera les améliorations opérationnelles, les règles de partage de l'espace public entre les différents modes de transport et les propositions de leur intégration opérationnelle. En outre, les communes chefs-lieux de région devront se donner les moyens de mettre en œuvre cette vision stratégique et définir sa déclinaison opérationnelle.

Cette stratégie permettra de guider les responsables de l'action publique et les décideurs aussi bien lors de la détermination des investissements prioritaires que de la conception des projets à plus petite échelle et la définition des principes d'exploitation et d'entretien d'éléments précis du système de transport. Cette vision stratégique nécessitera une connaissance approfondie de la mobilité et de ses diverses composantes reposant sur les données collectées et leur analyse (volet Enable).

#### **Axe stratégique n°6 : Mettre en place des mécanismes de financement couplés à la gestion de l'usage des sols**

Selon la loi, les terrains qui ne sont pas valorisés peuvent être repris par l'Etat après cinq ans. Cette menace de l'expropriation n'est quasiment pas utilisée et de fait, ne contraint pas la spéculation foncière. L'instauration d'une taxe sur le foncier non bâti permettrait de fluidifier le marché public et

<sup>5</sup> Certaines données ayant servi à l'élaboration du SDAGO ont ainsi été actualisées en 2018.

lutter contre l'expansion urbaine tout en collectant des impôts<sup>6</sup>. Cette mesure de taxation sera expérimentée dans un premier temps le long des corridors de transport de masse et dans des centralités secondaires afin d'encourager le développement urbain en faveur des transports publics.

Par ailleurs, le foncier public doit être considéré comme un atout dans la mise en œuvre d'une stratégie de développement urbain favorisant les transports collectifs. Une stratégie foncière doit être mise en œuvre afin d'acquérir à faible coût des terrains ayant une localisation stratégique au regard de la planification. Par ailleurs, les terrains appartenant à l'Etat ou aux collectivités situés le long des principaux corridors de transport public peuvent être valorisés pour contribuer à l'investissement dans les systèmes de transport de masse. A Ouagadougou particulièrement, une bonne utilisation des terrains publics peut permettre de densifier le long des corridors tout en générant des ressources financières complémentaires.

En matière d'infrastructures routières, il convient également d'étudier le potentiel de financement possible par la captation de la valorisation foncière. En effet, le bitumage de voirie engendre systématiquement une augmentation de la valeur des terrains du fait de l'amélioration de leur accessibilité. La mise en place d'une majoration des droits de mutation et du prix des loyers après la réalisation de voirie nouvelle doit permettre de dégager des ressources financières pour réaliser des aménagements plus qualitatifs pour les piétons.

### 3.3 Développer un système de transport multimodal

Les systèmes de mobilité des villes du Burkina Faso doivent se structurer autour d'une vision multimodale où le transport public de masse joue un rôle de colonne vertébrale pour desservir les centralités des villes. Les autres territoires doivent pouvoir être accessibles autant que possible sans avoir recours à un mode de transport motorisé individuel.

Le développement d'une offre attractive de transport public est donc essentiel et doit permettre de limiter l'essor de la motorisation à deux et quatre roues qui accentue la congestion du réseau viaire et pose de nombreux problèmes de sécurité routière. En parallèle, il s'agira d'optimiser la gestion de la circulation et de la régulation, de partager l'espace public, d'adapter la ville aux piétons, d'assurer un système de transport efficient, fiable et capable de répondre aux besoins de la population et d'améliorer le service assuré par les opérateurs de transport public.

#### **Axe stratégique n°7 : Améliorer la gestion de la circulation et de la régulation dans le cadre d'une stratégie multimodale intégrée**

Une hiérarchisation de la voirie devra être définie par les communes afin d'associer à chaque niveau de voirie une fonction précise dont dépendra ses aménagements. En complément, un plan de couverture du réseau primaire devra être établi afin que tout projet d'aménagement de voirie s'intègre dans la vision stratégique et donc dans un système fonctionnel global. De plus, les communes auront à charge l'amélioration des conditions de circulation sur le réseau de voirie secondaire et son entretien.

Le MTMUSR en étroite collaboration avec le MI et le MUH aura la charge de définir des profils de voirie et des géométries de carrefour type pour offrir un cadre de référence national. Pour cela, le MTMUSR s'appuiera sur le travail déjà réalisé par la commune de Ouagadougou.

La commune de Ouagadougou présente la particularité de disposer d'ores et déjà d'une stratégie de gestion et de régulation de la circulation et d'une cinquantaine de carrefours équipés de Signalisation Lumineuse Tricolore (SLT). Son potentiel d'optimisation sera à exploiter notamment dans le cadre d'insertion de voies bus sur certains axes. La commune de Ouagadougou a ainsi développé un savoir-faire et une expérience précieuse qu'il s'agira de capitaliser et de diffuser à travers des sessions de

<sup>6</sup> Le revenu de cette taxe pourrait être destinés au financement des infrastructures de transport public

formation, organisée par la DGMU, à destination des agents en charge de la voirie et de la mobilité au sein des communes chefs-lieux de région.

La DGMU offrira également une assistance technique et financière pour permettre aux communes chefs-lieux de région de conduire une étude de circulation dans leur périmètre communal puis à y définir un plan de circulation. Sa mise en œuvre se traduira par le déploiement de marquage au sol et de signalisation verticale sera à généraliser dans toutes les communes chefs-lieux de région.

Les communes de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso seront moteur de la mise en œuvre de politiques locales de stationnement qui pourront ensuite être adaptées et mises en place dans d'autres communes chefs-lieux de région. La commune de Ouagadougou conduira ainsi une étude sur le stationnement des voitures, taxis et deux-roues motorisés en centre-ville associée à une étude de la modernisation du système de collecte des recettes via une digitalisation du système et la délégation de la gestion à des acteurs privés.

### **Axe stratégique n°8 : Accorder une place centrale aux modes actifs dans l'espace public**

Les communes chefs-lieux de région devront accorder une place centrale aux modes actifs dans leur stratégie multimodale afin de rendre les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes plus dignes et plus sûres.

Les cadres législatifs et réglementaires seront amendés afin de rendre obligatoire l'intégration et la sécurisation des piétons et des cyclistes dans tout type de projet concernant l'espace public. Ainsi, chaque ville devra avoir comme objectif de mettre en place et d'entretenir un réseau piétonnier et cyclable continu, sûr et accessible à tout moment de la journée.

Les usagers des modes actifs sont particulièrement vulnérables et sont les plus exposés aux risques dans l'espace urbain, notamment du fait qu'ils sont souvent obligés d'évoluer sur la chaussée. Des campagnes de sensibilisation à la cohabitation sur la voirie et à la vulnérabilité des usagers des modes actifs seront conduites à l'échelle nationale.

En parallèle, l'image de la marche à pied et du vélo doit être revalorisée auprès des populations, de la même manière que cela a pu être fait dans les villes européennes ces dernières années. Des campagnes de valorisation de l'usage de la marche et du vélo seront conduites dans les campus, grandes écoles, lycées, collèges et dans les villes de l'intérieur où leur usage est resté plus important. Des équipements dédiés (parkings abrités et gratuits...) seront mis à disposition des cyclistes en complément notamment pour faciliter la gestion du dernier kilomètre depuis et vers les arrêts de transport en commun.

### **Axe stratégique n°9 : Renforcer l'attractivité du transport public**

L'image du transport public a été écornée ces dernières années du fait de l'insuffisance de l'offre et la faible qualité de service. Il est nécessaire de développer de façon pérenne des réseaux de bus à Ouagadougou et Bobo Dioulasso (voire dans les communes chefs-lieux de région qui représentent des centres universitaires). Ces réseaux doivent offrir une quantité et une qualité de service suffisante. Pour cela, ils doivent bénéficier de ressources financières pérennes permettant d'acquérir des bus, construire des dépôts, aménager les lignes mais également assurer le soutien nécessaire à l'exploitation. Si le développement d'un réseau de bus moderne peut justifier un accroissement substantiel des tarifs, celle-ci devra être progressive et ne pourra garantir un équilibre financier.

Le développement des réseaux de transport public se fera dans une approche multimodale et sera articulé avec la hiérarchisation de la voirie. D'une part il devra répondre aux besoins de déplacements grandissant pour l'accès aux centres villes et aux pôles secondaires sur des axes majeurs où une priorité sera donnée aux services de bus. Afin de garantir une vitesse commerciale élevée, des voies de bus en site propre et un système de régulation lumineuse permettant de donner la priorité aux carrefours à feux ainsi qu'un système de signalisation horizontale et verticale devront être déployés sur les principaux axes du réseau de transport de Ouagadougou et de Bobo Dioulasso. Les arrêts de

bus seront aménagés pour garantir à la fois des montées et descentes sécurisées, une accessibilité depuis les voies piétonnes et des conditions d'attente satisfaisantes. Sur ces principaux axes, l'objectif est de développer des systèmes de Bus Rapid Transit (BRT) avant 2030.

D'autre part, pour desservir des zones urbaines moins denses, le réseau de bus assurera une complémentarité entre les modes de transport, que ce soit le taxi (voire le tricycle) et les modes individuels (vélos, motos, voitures). Des pôles d'échanges multimodaux devront être aménagés pour favoriser le rabattement vers les transports public institutionnels et faire le lien avec les transports interurbains.

Ce renforcement de l'attractivité du réseau de transport public doit se faire aussi bien auprès des étudiants que des actifs, en s'appuyant sur une évolution technologique qui modernise notamment la collecte des recettes. Le développement d'un système billettique et d'un système d'information voyageurs en temps réel permettra en effet de contribuer à la revalorisation du système de transport public.

#### **Axe stratégique n°10 : Optimiser et encadrer l'offre de service du transport artisanal**

Il existe à Ouagadougou comme dans les autres villes du pays, une offre de services de transport artisanal qu'il est nécessaire de mieux réglementer et organiser. Les opérateurs privés concernés dispensent une offre de transport public à des tarifs abordables qui répond à des besoins avérés. L'Etat et les collectivités locales doivent toutefois s'assurer que les conditions de déplacement soient acceptables vis-à-vis des usagers en termes de sécurité routière, de confort et de prix ; et que ce secteur ne génère pas des problèmes de cohabitation sur l'espace public au détriment d'autres modes de transport ou d'externalités négatives du fait du type de véhicules utilisés. D'un côté, les taxis collectifs sont vétustes et génèrent une pollution importante, de l'autre, le nombre de tricycles utilisés pour des services de déplacement de personnes ne cesse d'augmenter chaque année.

Le MTMUSR examinera spécifiquement la question des tricycles pour voir si la réglementation doit être adaptée ou appliquée plus strictement pour juguler leur prolifération. Cette démarche s'accompagnera d'une analyse des enjeux de sécurité routière et de leur impact social afin notamment de trouver des solutions alternatives aux usagers captifs.

Dans la perspective de développement de réseaux de transport public moderne, l'offre de transport artisanale devra être intégrée au système multimodal en complémentarité du transport institutionnel. A cette fin, le MTMUSR accompagnera la professionnalisation des acteurs du secteur du transport à travers un programme favorisant leur regroupement des opérateurs en Groupements d'Intérêt Economique et le renouvellement de flotte de véhicules, avec un appui financier du ministère.

Les opérateurs de ces services de transport artisanal exerceront leur activité sous l'autorité de l'AOT, si existante, ou des services en charge de la mobilité au sein de la commune (DIRMO). En définissant le réseau de transport public intégré, les collectivités locales définiront des zones opératoires où la circulation, le stationnement et le chargement seront autorisés.

### **3.4 Réduire la consommation d'énergie, la pollution atmosphérique et l'insécurité routière (Improve)**

La croissance du parc de véhicules (deux-roues et voitures) s'est traduite par une augmentation de la congestion du réseau routier mais a également aggravé l'insécurité routière et la pollution. Au-delà du nombre de véhicules, l'état du parc et la mauvaise qualité du carburant jouent un rôle déterminant dans l'augmentation de la pollution atmosphérique et de la consommation énergétique. Par ailleurs, le fait que la circulation soit dominée par des deux-roues motorisés, conduits par des personnes n'ayant pas le permis de conduire et ne portant pas le casque se traduit par des accidents de la route.

Des mesures peuvent être prises pour améliorer l'efficacité et la sécurité des modes de transport tout en réduisant au minimum leur empreinte environnementale. Des mesures relatives à l'utilisation et/ou la possession de véhicules motorisés et à des politiques de sécurité routière en milieu urbain sont également nécessaires.

il s'agira donc de définir et adopter une stratégie nationale audacieuse de réduction de l'empreinte environnementale et énergétique de la mobilité urbaine et ambitieuse pour la sécurité routière.

#### **Axe stratégique n°11 : Définir et mettre en œuvre une politique visant à réduire l'empreinte environnementale et énergétique des véhicules particuliers**

Le trafic représente la première source d'émissions de polluants locaux. Le Burkina Faso ne produisant aucun véhicule, il est envisageable d'utiliser le contrôle des importations comme levier principal pour réduire la consommation d'énergie du secteur et diminuer l'impact du trafic sur la pollution atmosphérique en ville.

Le MTMUSR en association avec le MEEVCC et le CCVA révisera la nomenclature sur laquelle la procédure de réception technique des véhicules est définie, tous types confondus. Cette redéfinition permettra de fixer des normes d'importation plus contraignantes en matière d'efficacité énergétique et d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre en accord avec la politique nationale de réduction des dépenses énergétiques et d'amélioration de la qualité de l'air. La publication d'un arrêté d'application pour fixer les niveaux d'émissions des véhicules automobiles et des deux-roues motorisés traduira cette politique.

Dans la limite des marges de manœuvres liées à l'appartenance du pays à l'UMEOA et à la CEDEAO, une limite d'âge à l'importation des véhicules sera mise en place et sera fonction de la motorisation, de la cylindrée, des niveaux d'émissions et du gabarit du véhicule. La taxation à l'importation sera quant à elle inversée pour être dès lors proportionnelle à l'âge du véhicule.

Par ailleurs, le contrôle de la qualité des carburants est capital à la politique nationale de réduction des dépenses énergétiques et d'amélioration de la qualité de l'air. Un dispositif de contrôle de la qualité des carburants vendus en station-service devra être mis en place. De plus, l'importation et l'utilisation de carburants contenant du soufre seront interdites par publication d'un arrêté. L'importation de véhicules diesels sera limitée progressivement sur des critères d'âge et d'émissions, leur circulation en centre urbain sera restreinte. Les importations de voitures particulières ayant un moteur diesel seront interdites d'ici 2030.

La promulgation d'un texte législatif imposera le contrôle technique des deux-roues motorisés par le CCVA dont la présence dans les régions sera renforcée. La publication de ce texte sera accompagnée de campagne de contrôle afin d'encourager les conducteurs de motos à le respecter.

Une stratégie de sensibilisation du grand public aux externalités négatives de la mobilité urbaine motorisée sera déployée afin d'encourager les modes de transport ayant une empreinte environnementale limitée.

Dans une optique de transfert modal des deux et trois-roues motorisés vers les modes actifs et de dynamisme économique, la faisabilité de la création d'une industrie du vélo et du vélo électrique sera étudiée par le MINEFID en association avec le MTMUSR. L'objectif sera de remplacer à terme le parc de deux-roues à moteur thermique importées par des vélos électriques assemblés au Burkina Faso. Plus légers et moins rapides ces vélos peuvent être conduits sans casques.

#### **Axe stratégique n°12 : Adopter une stratégie nationale ambitieuse pour la sécurité routière en milieu urbain**

Le mauvais état de l'infrastructure routière, le manque de respect des règles élémentaires du code de la route et l'augmentation du nombre de véhicules en circulation notamment les deux-roues motorisés sont autant de facteurs responsables de l'insécurité routière. Il est essentiel d'inverser la



tendance en réduisant le nombre d'accidents impliquants des dommages corporels et notamment des accidents mortels.

Une stratégie nationale ambitieuse pour la sécurité routière en milieu urbain sera adoptée par le Comité de Coordination Interministériel de la Mobilité Urbaine, afin de s'assurer de la coopération de tous les acteurs. Portée au plus haut niveau de l'Etat, cette stratégie s'appuiera sur des objectifs clairs de réduction de la mortalité, notamment en zone urbaine, qui seront affichés dans le cadre de la communication grand public.

Pour pouvoir assurer un suivi des statistiques à l'échelle locale et nationale, un décret systématisant la collecte numérique de bulletins d'analyse des accidents de la circulation, sera adopté. Une base de données d'accidentologie fiables, régulièrement actualisée sera ainsi constituée, permettant la réalisation de comparaison dans le temps et l'évaluation des impacts des politiques locales et nationales.

Une campagne de grande ampleur de sensibilisation à la cohabitation sur la voirie, à la sécurité routière et au code de la route, sera déployée dans tout le pays. Des centres d'éducation sur la sécurité routière seront implantés dans les différentes communes chefs-lieux de région. En complément, un renforcement des dispositifs de contrôle par la police sera mis en œuvre afin de veiller au respect de la réglementation et du code de la route.

### 3.5 Programme de suivi de réalisation de la stratégie de mobilité urbaine

La stratégie de mobilité urbaine vise un horizon 2030, mais elle devra être révisée à mi-parcours, en 2025 Opérationnellement, elle est déclinée en un Plan d'actions, triennal et glissant, qui guide les modalités de mise en œuvre (chapitre 3. Plan d'actions), et par un programme de suivi de sa réalisation, qui fait l'objet de ce chapitre. Le suivi est assuré à travers des indicateurs et des cibles qui fixent le niveau d'ambition final à atteindre, ils devront être redéfinis au cours de la révision de la stratégie à mi-parcours. (par exemple un nombre de bus à l'horizon 2030, ce qui permet par la même occasion de connaître le niveau de réalisation de la stratégie à un instant donné, par exemple 50% des bus acquis en 2025).

Le programme de suivi de réalisation de la stratégie de mobilité urbaine est proposé ci-dessous. Il est voué à être alimenté ou précisé en fonction des nouvelles données à disposition et des modulations sur le niveau d'ambition.

Pilier	Axe Stratégique	Indicateur	Cible
<b>Structurer la gouvernance de la mobilité urbaine</b>	Adopter au plus haut niveau de l'Etat la présente stratégie nationale de la mobilité urbaine	■ Nombre de réunions annuelles du CCIMU chaque année	4 réunions/ an dès 2025
	Définir un cadre institutionnel permettant de coordonner l'action publique se rapportant à la planification et à la gestion de la mobilité urbaine	■ Nombre de capitales régionales disposant d'un CCMU actif et d'une DIRMO faisant office d'AOT	Au moins 6
	Développer et renforcer les capacités des acteurs actuels et futurs de la mobilité urbaine	■ Nombre de publications de la DGMU ■ Nombre de bases de données fiables sur les enjeux de mobilité	10 / an dès 2025 10 bases de données mises à jour tous les ans ou tous les deux ans dès 2025

	urbaine (circulation, transport public, stationnement, etc., demande)	400 personnes (une vingtaine de jours de formation et accueillant chaque fois une vingtaine de participants) à partir de 2025.	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nombre de jours de formation dispensés dans le cadre d'un programme annuel</li> <li>■ Disposer d'un budget destiné à la gestion de la mobilité et l'appui à l'exploitation</li> </ul>	10% (à confirmer) des investissements dans les infrastructures routières en milieu urbain dès 2025.	
	Permettre un meilleur recouvrement de la fiscalité locale et créer des mécanismes de financement nationaux destinés à la mobilité urbaine		
<b>Rationaliser l'usage des sols en milieu urbain</b>	Mettre en œuvre une planification urbaine au service d'une mobilité soutenable	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mise à jour des SDAU dans les communes chefs-lieux de région.</li> <li>■ Degré de mise en œuvre les plans d'action des SDAU</li> <li>■ Nombre de réunions des comités de suivi des SDAU</li> </ul>	<p>100 % des SDAU mise à jour en 2030</p> <p>80% du plan d'actions des SDAU mis en œuvre</p> <p>1 par trimestre et par ville</p>
	Mettre en place des mécanismes de financement couplés à la gestion de l'usage des sols	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Superficie de terrains non bâtis en centre-ville valorisés</li> <li>■ Recette fiscale sur la valorisation foncière.</li> </ul>	<p>... % (à définir)</p> <p>... M FCFA (à définir)</p>
<b>Développer un système de transport multimodal</b>	Améliorer la gestion de la circulation et de la régulation dans le cadre d'une stratégie multimodale intégrée	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Asphaltage des réseaux de voirie à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso</li> <li>■ Nombre de carrefours à feux dans les zones urbaines</li> </ul>	<p>100 % du réseau primaire et ... % (à définir) du réseau secondaire en 2030</p> <p>... en 2025.</p>
	Accorder une place centrale aux modes actifs dans l'espace public	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aménager des trottoirs standardisés le long des voiries nouvellement bitumées dans les communes chefs-lieux de région</li> <li>■ Nombre moyen de km de rues piétonnes dans les chefs-lieux de région</li> <li>■ Mener des campagnes de sensibilisation et de valorisation des usages des modes actifs</li> <li>■ Mettre à disposition des cyclistes des</li> </ul>	<p>100 % de la voirie nouvellement bitumée dès 2025.</p> <p>&gt; à 500 m d'ici 2025</p> <p>&gt; à 2,5 km d'ici 2030</p> <p>1 campagne saisonnière</p> <p>_0 % des arrêts de transport en commun et des pôles d'échanges multimodaux équipés</p>

		équipements dédiés dans les pôles d'échanges multimodaux et aux arrêts de transport en commun	de parkings à vélos gratuits en 2025
	Renforcer l'attractivité du transport public	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Production kilométrique annuelle dans les villes disposant d'une flotte de bus</li> <li>■ Voies de bus en site propre avec des carrefours donnant la priorité aux transports publics</li> <li>■ Nombre de bus en circulation</li> </ul>	<p>... km (à définir) produits par an à Ouaga ; Bobo Dioulasso, etc.</p> <p>30 km à Ouagadougou et 15 km à Bobo Dioulasso.</p> <p>500 bus en circulation à Ouagadougou et 100 à Bobo Dioulasso en 2030</p>
	Optimiser et encadrer l'offre de service du transport artisanal	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nombre de véhicules de taxis renouvelés</li> <li>■ Nombre de conducteurs disposant d'une assurance maladie</li> <li>■ Nombre de taxis fonctionnant avec un système billettique en 2025</li> </ul>	<p>80 % en 2025 à Ouagadougou ; 80% en 2030 dans tous les chefs-lieux de région</p> <p>80% en 2025 à Ouagadougou ; 80% en 2030 dans tous les chefs-lieux de région</p> <p>80% en 2025 à Ouagadougou ; 80% en 2030 dans tous les chefs-lieux de région</p>
<b>Réduire la consommation d'énergie, la pollution atmosphérique et l'insécurité routière</b>	Définir et mettre en œuvre une politique visant à réduire l'empreinte environnementale et énergétique des véhicules particuliers	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Âge moyen des véhicules individuels en circulation</li> <li>■ Nombre de vélos électriques en circulation</li> </ul>	<p>Moins de 20% de véhicules individuels de plus de 15 ans en 2030</p> <p>... % de vélos électriques.</p>
	Adopter une stratégie nationale ambitieuse pour la sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Pourcentage de BAAC collectés en zone urbaine numériquement</li> <li>■ Nombre de morts en zone urbaine</li> <li>■ Nombre de campagnes d'information à la télévision et à la radio par an sur la sécurité routière.</li> </ul>	<p>100 % en 2025</p> <p>Moins de 200 morts en 2025</p> <p>2 campagnes annuelles</p>

## 4. Plan d'actions

### 4.1 Les orientations territorialisées du plan d'action

#### 4.1.1 Les actions à l'échelle nationale : définir le cadre et les outils de gestion de la mobilité urbaine

En situant la planification et la gestion de la mobilité urbaine à une échelle métropolitaine, la stratégie développée dans la présente politique de mobilité urbaine s'appuie très largement sur le processus de décentralisation en cours.

Dans ce contexte, les actions nationales portées par l'Etat, vont principalement consister à mettre en œuvre le cadre national et les outils nécessaires à la politique qui sera déployée par les collectivités localement. Ces actions doivent par conséquent en grande partie être réalisées en amont et dès que possible.

Le calendrier de la mise en œuvre de la présente politique doit s'inscrire dans celui de la décentralisation. Les structures locales sont en cours de mise en place. Dès leur création, leur organisation devra permettre la prise en main de leurs nouvelles fonctions.

Le plan d'actions à l'échelle nationale devra ainsi se déployer suivant plusieurs items, afin de définir le cadre et apporter l'ensemble des outils nécessaires :

- **Par la définition d'un cadre de gouvernance clair** : la priorité aujourd'hui est en effet de clarifier le rôle des collectivités locales et de les aider à se mettre en ordre de marche. Cela implique également la construction d'une véritable coordination interministérielle puis la fluidification des interactions des collectivités avec les services de l'Etat, afin de garantir le bon fonctionnement d'une organisation plus verticale ;
- **Par la mise à disposition de ressources financières pérennes** : ce sujet est assurément clé puisqu'il doit assurer en premier lieu le bon fonctionnement des organes institutionnels, en second lieu l'exploitation et l'entretien des services et infrastructures de transport, et en troisième lieu l'investissement dédié au développement de la mobilité urbaine ;
- **Par le recrutement de ressources humaines adéquates** : c'est à l'échelle nationale que doit s'organiser la formation des agents en charge de la mobilité urbaine. Si la décentralisation va en partie sur une réorganisation des services de l'Etat et des collectivités, de nouveaux cadres devront être recrutés pour permettre le déploiement à l'échelle locale et assurer des interactions de qualité avec les services de l'Etat ;
- **Par la confirmation du cadre réglementaire** : le cadre réglementaire burkinabé existant devra faire l'objet de quelques adaptations. L'effort le plus important sera dans la généralisation du contrôle de sa mise en application. Le déploiement d'unités de contrôle ayant le pouvoir de sanctionner, notamment la police municipale à l'échelle locale, sera une nécessité ;
- **Par la fourniture d'outils techniques** guidant les collectivités et garantissant la gestion harmonisée à l'échelle des territoires pour faciliter les interactions et la supervision par l'Etat : code de l'urbanisme, charte des espaces publics, hiérarchisation de la voirie, indicateurs et mesures pour la mise en œuvre d'observatoires, ...

#### 4.1.2 Les actions pour le Grand Ouaga

Le Grand Ouaga dispose d'un plan d'action spécifique, qui devra être mis en œuvre sous l'égide du MTMUSR, en s'appuyant sur les outils déployés à l'échelle nationale évoqués précédemment. Ce plan d'actions peut principalement se structurer autour de :

- **La mise en place du Conseil des Transports du Grand Ouaga (CTGO).** Cette structure est en cours de création sera en charge de la planification, de l'organisation et du financement de la mobilité urbaine dans le périmètre du Grand Ouaga qui comprend huit communes. L'établissement de cette institution est donc une étape charnière de la mise en œuvre de la politique.
- **Le projet de modernisation du transport collectif** qui vise à offrir une qualité de desserte en transport public qui soit compétitif avec les deux-roues-motorisés. Ce projet, combiné à une stratégie de circulation et de stationnement peut permettre d'impulser une transformation majeure dans la capitale du pays.

#### 4.1.3 Les actions pour les principales villes secondaires

Pour les principales villes secondaires, la déclinaison du plan d'actions doit leur permettre d'acquiescer :

- Des **structures** comme les Comités de Coordination de la Mobilité Urbaine, à défaut de véritables Autorités Organisatrices des Transports, pour chaque agglomération. Ces collectifs auront pour objectifs de mettre en œuvre les documents de planification du territoire, les cadres réglementaires, les projets d'infrastructures, etc. ;
- Des **outils de planification** à l'image des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme adoptés entre 2013 et 2014 dans les villes secondaires. Il est à présent nécessaire de consolider leur mise en œuvre et de les évaluer afin de porter des enjeux sur le plus ou moins long terme ;
- Et une **capacité à agir** sur le court terme (sous réserve bien sûr de disposer des ressources adéquates) et de manière plus opérationnelle.

Elles ont pour cela besoin du soutien de l'échelle nationale et notamment :

- Du **renforcement de capacités** de la DGMU au sein du MTMUSR afin de développer une expertise technique au service des collectivités ;
- Et de la **création de mécanismes de financement** lui permettant un meilleur recouvrement de la fiscalité locale et d'être en capacité de porter financièrement leurs projets territoriaux de mobilité.

## 4.2 Le plan d'actions détaillé

Le plan d'actions rassemble une cinquantaine d'actions, et est présenté selon la Classification Enable - Avoid - Shift - Improve du cadre EASI avec les informations suivantes :

- **Actions (Comment ?)** : description de l'action
- **Echelle (Où ?)** : échelle d'action soit
  - Nationale - Interministérielle : action à l'échelle nationale, au sein des Ministères
  - Locale - Communes chefs-lieux de région: action à l'échelle locale portant tant sur Ouagadougou que sur les principales villes secondaires chefs-lieux de région
  - Locale Ouagadougou : action à l'échelle locale portant sur Ouagadougou
- **Temporalité (Quand ?)** : notion temporelle basée sur l'état d'avancement de l'action
  - Faire (court terme) : les actions sont prêtes à être engagées et peuvent donc être réalisées à court terme
  - Etudier pour faire (moyen terme) : les actions nécessitent des études complémentaires, qui doivent être engagées au plus vite afin de pouvoir déployer l'action à moyen terme
  - Anticiper (long terme) : les actions portent sur de la planification, qui doit être réalisée rapidement afin de préparer le territoire sur une vision de long terme

- 
- **Pilote (Qui ?)** : entité en charge du portage de l'action
- **Partenaire (Avec qui ?)** : entité à associer à la planification et la mise en œuvre de l'action

Pilier	Numéro	Action (Comment ?)	Echelle (Où ?)	Temporalité (Quand?)	Temporalité Début	Pilote (Qui ?)	Partenaire (Avec qui ?)
Enable	1	Créer par décret un Comité de Coordination Interministériel de la Mobilité Urbaine (CCIMU) sous l'égide du Premier Ministre et fixer la périodicité des réunions. Le CCIMU devra valider la politique de mobilité urbaine suite à ses premières réunions puis en assurer la mise en œuvre	Nationale Interministérielle	Court terme : Faire	2e semestre 2020	Premier ministre avec l'appui du MTMUSR / DGMU	Autres ministères impliqués dans ce comité: MI, MUH, MATD, MEEVCC, MINEFID
Enable	2	Evaluer les réductions d'émission de CO2 envisagées dans le cadre de la politique nationale et inscrire cette politique dans le cadre de la politique climat afin de rechercher des ressources financières adéquates	Nationale Interministérielle	Court terme : Faire	2e semestre 2020	MEEVCC	MTMUSR
Enable	3	En préparation de la première réunion, structurer le programme de travail technique sous l'égide du CCIMU autour de comités techniques pour mettre en œuvre les décisions du comité interministériel	Nationale	Court terme : Faire	1er semestre 2020	MTMUSR / DGMU	MI MUH MATD MEEVCC MINEFID
Enable	4	Valider et Publier le décret du MTMUSR sur la création d'Autorités Organisatrices de Transport, notamment du CTGO	Nationale	Court terme : Faire	2e semestre 2020	MTMUSR	
Enable	5	Créer officiellement le CTGO (arrêté, statuts, etc.)	Locale	Court terme : Faire	1er semestre 2020	Commune de Ouagadougou Future intercommunalité	MTMUSR, MINEFID, MUH, MEEVCC, MI, MATD, SOTRACO, ONEA, Communes du Grand Ouaga
Enable	6	Mettre à disposition du CTGO des ressources financières pérennes et des ressources humaines compétentes pour lui permettre de mener à bien ses missions	Locale Ouagadougou	Court terme : Faire	2e semestre 2020	Commune de Ouagadougou Future intercommunalité	MTMUSR MINEFID

Enable	7	Créer des Comités de Coordination de la Mobilité Urbaine (CCMU) dans les communes chefs-lieux de région (à l'exception de Ouagadougou) à leur initiative	Locale Communes chefs-lieux de région	Moyen terme : Etudier pour faire Long terme : Anticiper	1er semestre 2021	Communes chefs-lieux de région	MTMUSR -> DGMU Direction régionales des Transports, des Infrastructures, de l'Urbanisme, de l'Education Nationale et de l'Environnement ONEA Police Nationale
Pilier	Numéro	Action (Comment ?)	Echelle (Où ?)	Temporalité (Quand?)	Temporalité Début	Pilote (Qui ?)	Partenaire (Avec qui ?)
Enable	8	Instaurer (par la loi ou par décret) la mise en place d'une procédure de présentation au CTGO à Ouagadougou, et aux CCMU dans les autres agglomérations lorsqu'ils existent, des projets urbains sur le périmètre du Grand Ouaga pour avis	Locale Ouagadougou	Court terme : Faire	1er semestre 2021	Commune de Ouagadougou Future intercommunalité	CTGO
Enable	9	Mettre en place d'une équipe d'expertise technique au sein de la DGMU dédiée à la : - supervision et/ou organisation de la collecte de données sur les pratiques de la mobilité aux échelles locale et nationale - mise en place d'une base de données nationales sur la mobilité urbaine avec la DGESS - développement des partenariats avec les universités pour enrichir l'analyse des données collectées - produire et/ou financer des évaluations de politiques publiques ou de projets, des études thématiques sur la mobilité urbaine - développement d'une cellule SIG au sein de la DGMU et/ou de la DGESS	Nationale Locale	Court terme : Faire	1er semestre 2021	MTMUSR/DGMU	MINEFID MESRSI



Enable	10	Evaluer les besoins de formation aux différents métiers de la mobilité urbaine et créer un programme de formation destiné aux collectivités locales et aux autres partenaires du MTMUSR afin de diffuser l'expertise acquise à travers le travail technique (collecte de données, études, évaluations, gestion et exploitation des bases de données...) et faciliter la compréhension des textes réglementaires ;	Nationale	Court terme : Faire Long terme : Anticiper	1er semestre 2021	MTMUSR/DGMU	MINEFID MESRSI MI MUH
Enable	11	Créer un service de documentation et d'archivage interne à la DGMU et renforcer la collaboration avec la DAD	Nationale	Court terme : Faire	1er semestre 2021	MTMUSR/DGMU	DAD
Enable	12	Financer la réalisation d'enquêtes ménages déplacements à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso	Locale	Court terme : Faire	1er semestre 2021	MTMUSR/DGMU	MINEFID Communes du Grand Ouaga Commune de Bobo-Dioulasso CTGO CCMU
Pilier	Numéro	Action (Comment ?)	Echelle (Où ?)	Temporalité (Quand?)	Temporalité Début	Pilote (Qui ?)	Partenaire (Avec qui ?)
Enable	13	Financer chaque année des bourses à des cadres fonctionnaires centraux et/ou territoriaux pour participer au Master de l'EAMAU sur le transport et la mobilité dans les villes africaines	Nationale	Court terme : Faire	1er semestre 2021	MTMUSR/DGMU	MESRSI
Enable	14	Créer une filière Mobilité Urbaine au sein de l'ENTP	Nationale	Court terme : Faire	2e semestre 2021	MTMUSR/DGMU	MESRSI MI

Enable	15	Améliorer le recouvrement de la fiscalité locale afin d'accroître les ressources des collectivités locales destinées à la mobilité urbaine	Locale	Moyen terme : Etudier pour faire	1er semestre 2021	MINEFID	MATD CCI
Enable	16	Etudier le rendement de différents mécanismes fiscaux qui pourraient contribuer au financement des actions d'amélioration des conditions de mobilité urbaine et de sa gestion : - étudier la taxation de l'usage ou de la propriété des véhicules motorisés ; - étudier l'extension de la TVM aux deux-roues et trois-roues motorisés - étudier la taxation des cartes grises et/ou immatriculation	Nationale	Moyen terme : Etudier pour faire	1er semestre 2021	MTMUSR	MINEFID CCI
Avoid	17	Renforcer les capacités des comités de suivi des SDAU à partir de la mise à jour des données ayant servis à leur conception	Locale	Court terme : Faire	2e semestre 2020	Communes chefs-lieux de région	Communes chefs-lieux de région MUH MINEFID
Avoid	18	Mettre en place des campagnes d'Information Education Communication (IEC) valorisant l'usage des modes actifs, sensibilisant le grand public sur leur vulnérabilité sur la voirie et les risques d'accidents	Nationale	Court terme : Faire	1er semestre 2021	MTMUSR/DGMU	MESRSI MSL Communes chefs-lieux de région CCMU
Avoid	19	Elaborer une charte de l'espace public définissant les principes le régissant tant pour la mobilité que pour son occupation par les commerçants	Nationale	Court terme : Faire	1er semestre 2021	MTMUSR	MUH MI
Pilier	Numéro	Action (Comment ?)	Echelle (Où ?)	Temporalité (Quand?)	Temporalité Début	Pilote (Qui ?)	Partenaire (Avec qui ?)
Avoid	20	Développer une standardisation des aménagements urbains, de la voirie et de la géométrie de carrefours qui prenne en compte les modes actifs et les transports collectifs	Nationale	Court terme : Faire	1er semestre 2021	MTMUSR	MUH MI

Avoid	21	Etudier la mise en place de nouveaux mécanismes fiscaux : - taxe de la valorisation foncière liées au bitumage de voiries - taxe sur le foncier non bâti	Nationale	Moyen terme : Etudier pour faire	2e semestre 2020	MINEFID	MINEFID MUH MTMUSR Communes chefs-lieux de région Commune de Ouagadougou
Avoid	22	Etudier le potentiel de valorisation des terrains de propriété publique le long des axes de transport de masse prévu à moyen terme pour relier les pôles secondaires et le centre-ville	Locale	Moyen terme : Etudier pour faire	2e semestre 2020	MUH	MTMUSR Communes chefs-lieux de région
Avoid	23	Conduire une étude sur le stationnement des véhicules deux et quatre-roues dans le centre-ville de Ouagadougou, la modernisation de la collecte des ressources et la délégation de la gestion du stationnement	Locale	Moyen terme : Etudier pour faire	2e semestre 2020	Commune de Ouagadougou	MTMUSR / DGMU CTGO
Avoid	24	Etudier la définition et la mise en place d'aires de stationnement destinées aux gros porteurs et aux bus à Bobo-Dioulasso	Locale	Moyen terme : Etudier pour faire	2e semestre 2020	Commune de Bobo-Dioulasso	MTMUSR / DGMU CCMU
Avoid	25	Etudier la construction de gares routières avec des modèles de concession à des investisseurs privés	Nationale	Moyen terme : Etudier pour faire	1er semestre 2021	MTMUSR -> DGMU	MINEFID MI
Shift	26	Définir à Ouagadougou un plan de circulation prévoyant des voies de bus sur certains axes et une stratégie de régulation lumineuse sur la base de comptages aux carrefours équipés de SLT et aux carrefours majeurs non équipés.	Locale	Court terme : Faire	2e semestre 2020	Commune de Ouagadougou CTGO	MTMUSR / DGMU CTGO
Shift	27	Définir dans chaque commune chef-lieu de région une hiérarchisation de la voirie, un schéma de couverture et un plan d'investissement pour le réseau primaire	Locale	Court terme : Faire	1er semestre 2021	Communes chefs-lieux de région	MTMUSR / DGMU MI CCMU
Pilier	Numéro	Action (Comment ?)	Echelle (Où ?)	Temporalité (Quand?)	Temporalité Début	Pilote (Qui ?)	Partenaire (Avec qui ?)

Shift	28	Encourager les communes chefs-lieux de région à réaliser des études de circulation et à définir un plan de circulation en offrant une assistance à la fois technique et financière	Nationale	Moyen terme : Etudier pour faire	1er semestre 2021	MTMUSR -> DGMU	Communes chefs-lieux de région CCMU
Shift	29	Inciter les communes chefs-lieux de région à s'équiper du matériel nécessaire pour réaliser des marquages au sol de qualité et de matériel de signalisation verticale (à travers un achat groupé)	Locale	Court terme : Faire	1er semestre 2021	Communes chefs-lieux de région	MTMSUR / DGMU MI CCMU
Shift	30	Mettre en place à Ouagadougou (étude Optis) et à Bobo Dioulasso des voies de circulation réservées aux bus et construire des dépôts et des garages adaptés	Locale	Moyen terme : Etudier pour faire	2e semestre 2021	Communes de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso	MTMUSR MI SOTRACO CTGO - CCMU
Shift	31	Acquérir une flotte de bus à Ouagadougou permettant de rendre le transport public plus attractif	Locale	Court terme : Faire	2e semestre 2020	Commune de Ouagadougou	MTMUSR
Shift	32	Rendre obligatoire (par la loi ou par décret) l'étude d'intégration d'aménagements en faveur du transport public pour tout nouveau projet routier sur le réseau primaire de voirie en milieu urbain	Nationale	Court terme : Faire	1er semestre 2021	MTMUSR	CCI MI MUH
Shift	33	Aménager des arrêts de bus garantissant des montées/descentes sécurisées et des conditions d'attente satisfaisantes et favorisant l'intermodalité (avec des équipements pour le stationnement des vélos, etc.), à commencer sur les axes majeurs identifiés sur les réseaux de transport public de Ouagadougou et de de Bobo Dioulasso	Locale	Court terme : Faire	2e semestre 2021	SOTRACO	Communes chefs-lieux de région MTMUSR MUH CCMU
Shift	34	Former la police nationale pour faire respecter le stationnement illicite sur les zones d'arrêts de bus et les voies de bus	Nationale	Court terme : Faire	2e semestre 2021	MTMUSR	CCI Police municipale
Shift	35	Redéfinir le contrat de l'opérateur de transport public autour d'objectifs pluriannuels sur la base d'indicateurs de performance	Nationale	Court terme : Faire	1er semestre 2021	MTMUSR	MESRSI SOTRACO CTGO CCMU

Shift	36	Lancer un programme de professionnalisation des acteurs du secteur du transport artisanal articulé à un programme de renouvellement du parc de véhicules de taxis	Nationale	Moyen terme : Etudier pour faire	1er semestre 2021	MTMUSR	Syndicats des taxis et des tricycles
Pilier	Numéro	Action (Comment ?)	Echelle (Où ?)	Temporalité (Quand?)	Temporalité Début	Pilote (Qui ?)	Partenaire (Avec qui ?)
Shift	37	Définir et mettre en place des aires de stationnement et de chargement des taxis ainsi qu'un zonage des services	Locale	Court terme : Faire	1er semestre 2021	Communes chefs-lieux de région	Syndicats des taxis CCMU
Shift	38	Revoir la réglementation sur le transport artisanal en adaptant le décret n°2012-559 notamment à partir d'une étude sur les enjeux de sécurité routière et l'impact social des services de tricycles dans les différentes villes du pays	Nationale	Moyen terme : Etudier pour faire	1er semestre 2021	MTMUSR / DGMU	Syndicats des tricycles Communes chefs-lieux de région Police municipale
Shift	39	Organiser les services de moto-taxis (2-roues) dans les communes urbaines (en prenant notamment exemple sur la commune de Fada N'gourma) mais maintenir l'interdiction à Ouagadougou et Bobo Dioulasso	Locale	Court terme : Faire	2e semestre 2021	Communes chefs-lieux de région	MTMUSR -> DGMU CCMU CTGO Police Municipale
Improve	40	Définir de nouvelles règles concernant l'importation des véhicules en fonction de leur cylindrée, et de leur niveau d'émission ; et réviser la nomenclature des véhicules pour la procédure de réception technique	Nationale	Court terme : Faire	2e semestre 2021	MTMUSR	MEEVCC CCVA DGTMM
Improve	41	Finaliser, valider et publier le décret visant à limiter l'âge d'importation des véhicules	Nationale	Court terme : Faire	2e semestre 2021	MTMUSR	MEEVCC CCVA
Improve	42	Etudier la faisabilité du développement d'une industrie produisant des vélos et vélos électriques au Burkina Faso qui puisse à terme remplacer les motos importées	Nationale	Moyen terme : Etudier pour faire	2e semestre 2021	MINEFID	MTMUSR

Improve	43	Adopter une stratégie nationale ambitieuse de sécurité routière en milieu urbain	Nationale	Court terme : Faire	2e semestre 2021	CCI et MTMSUR	MI MESRSI MATD Communes chefs-lieux de région ONASER Ministère de la Santé Police Municipale OSCO
Improve	44	Finaliser, valider et publier le décret relatif à la collecte des Bulletins d'Analyse des Accidents de la Circulation (BAAC) et former les policiers et le personnel des hôpitaux pour le mettre en place	Nationale	Court terme : Faire	2e semestre 2021	MTMUSR	CCI Ministère de la Santé Police Municipale
Pilier	Numéro	Action (Comment ?)	Echelle (Où ?)	Temporalité (Quand?)	Temporalité Début	Pilote (Qui ?)	Partenaire (Avec qui ?)
Improve	45	Mener une campagne d'information auprès du grand public sur le code de la route et la sécurité routière	Nationale	Court terme : Faire	1er semestre 2021	MTMUSR -> DGMU	ONASER Associations Compagnies d'assurance
Improve	46	Rendre obligatoire la réussite d'un examen théorique relatif au code de la route et à la sécurité routière pour tout conducteur de véhicule motorisé	Nationale	Court terme : Faire	2e semestre 2021	MTMUSR	ONASER Associations Compagnies d'assurance
Improve	47	Etablir des centres d'éducation sur la sécurité routière dans les communes chefs-lieux de région	Nationale	Court terme : Faire	2e semestre 2021	Communes chefs-lieux de région	MTMUSR ONASER Associations Compagnies d'assurance
Improve	48	Renforcer les contrôles de police pour faire respecter le code de la route	Locale	Court terme : Faire	1er semestre 2021	Police Municipale	Communes chefs-lieux de région MTMUSR ONASER
Improve	49	Etudier les émissions des véhicules en circulation afin de publier un arrêté d'application pour mettre en œuvre une diminution progressive des niveaux d'émissions autorisés	Nationale	Moyen terme : Etudier pour faire	2e semestre 2021	MTMUSR	MEEVCC CCVA

		pour les véhicules automobiles, les poids lourds et les deux-roues et trois-roues motorisés					
Improve	50	Promulguer un texte réglementaire imposant le contrôle des deux-roues motorisés par les centres du CCVA	Nationale	Court terme : Faire	2e semestre 2021	MTMUSR	MEEVCC CCVA
Improve	51	Mettre en place un dispositif de contrôle de la qualité des carburants vendus en station-service	Nationale	Court terme : Faire	2e semestre 2021	MTMUSR	MEEVCC
Improve	52	Publier un arrêté interdisant l'utilisation de véhicules diesels dans les centres-urbains et limiter leur importation sur les critères de niveaux d'émissions et d'âge	Nationale	Moyen terme : Etudier pour faire	2e semestre 2021	MTMUSR	CCI MEEVCC CCVA Ministère de la santé
Improve	53	Mettre en place des systèmes de mesure régulière de la qualité de l'air à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso afin qu'elles disposent à terme d'un dispositif d'alerte et d'information de la population.	Locale	Court terme : Faire Long terme : Anticiper	2e semestre 2021	MEEVCC	Ministère de la Santé