

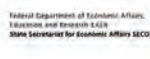


**RAPPORT TRANSNATIONAL**

# Les villes africaines face à la crise de la mobilité urbaine

Défis des politiques nationales face à la prolifération des  
deux-roues au Bénin, Burkina Faso, Mali et Togo

Un partenariat international soutenu par:

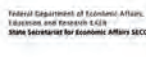
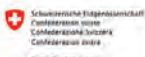




# Les villes africaines face à la crise de la mobilité urbaine

Défis des politiques nationales face à la prolifération  
des deux-roues au Bénin, Burkina Faso, Mali et Togo

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-deux pays africains : Angola, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap Vert, République Centrafricaine, Comores, 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, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, Soudan du Sud, Tanzanie, Tchad, Togo, Tunisie, Ouganda, Zambie, 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.

© 2021 La Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Groupe de la Banque mondiale, 1818 H Street, NW Washington, DC 20433 Etats-Unis.

## Remerciements

Ce rapport est le fruit d'un travail réalisé dans le cadre du Programme du SSATP, sous la direction d'Ibou Diouf, par le groupement Transitec Ingénieurs Conseils – Nodalis. Il a été rédigé sous la direction de Julien Allaire et a bénéficié des contributions de Alioune Thiam, Pablo Salazar Ferro, Kader Dicko, Stanislas Bamas, Elio Guarino, Marie Roger, Sophie D'Almeida, Maëva Chew, Guézéré Assogba, François Boulanger, Nadège Djossou. Que tous en soient vivement remerciés.

---

## Table des matières

Page

<b>1.</b>	<b>Une manifestation similaire de la crise dans les quatre pays .....</b>	<b>14</b>
1.1	Une croissance urbaine rapide et non maîtrisée .....	14
1.1.1	Des villes en plein boom démographique et économique .....	14
1.1.2	Une expansion des zones urbaines qui accroît les besoins en déplacement.....	17
1.2	Une motorisation à deux-roues et à deux vitesses .....	20
1.2.1	Une croissance du parc très rapide.....	20
1.2.2	La dynamique d'importation des véhicules .....	23
1.3	Des capitales dans une situation d'urgence .....	24
1.3.1	Un trafic en explosion et une régulation insuffisante.....	24
1.3.2	Des transports collectifs en fin de cycle.....	32
1.3.3	Les mototaxis : un mode de déplacement flexible ancré culturellement à Lomé et Cotonou .....	37
1.3.4	Peu de connaissance de la mobilité des ménages .....	39
1.4	Une nécessaire anticipation pour les villes secondaires .....	40
1.4.1	Une typologie variée des villes secondaires .....	40
1.4.2	Un développement urbain peu planifié .....	42
1.4.3	Une offre de services de mobilité bien limitée .....	42
1.5	Une préoccupation centrale pour les villes : leur rôle économique et le poids des externalités ...	48
1.5.1	Le défi économique des villes .....	49
1.5.2	Des externalités négatives importantes méconnues : pollution, congestion, accidents, etc. ....	52
1.5.3	Les impacts budgétaires des consommations d'énergie et des émissions de CO <sub>2</sub> du secteur des transports.....	58
<b>2.</b>	<b>Des politiques nationales de mobilité urbaine : une exigence .....</b>	<b>60</b>
	Etape n°1 : instaurer un sentiment d'urgence .....	60
	Etape n°2 : former une coalition nationale autour d'un comité interministériel.....	61
	Etape n°3 : définir une vision pour la mobilité urbaine et une stratégie de changement.....	61
	Etape n°4 : diffuser la vision .....	61
	Etape n°5 : responsabiliser les acteurs (collectivités locales, agences techniques, etc.) pour élargir l'action.....	61
	Etape n°6 : obtenir des victoires rapides.....	62
	Etape n°7 : consolider les gains et accentuer le changement .....	62
	Etape n°8 : ancrer les nouvelles pratiques dans une nouvelle culture de la mobilité urbaine .....	63
<b>3.</b>	<b>Les composantes essentielles d'une politique nationale.....</b>	<b>64</b>
3.1	Une vision 2030 pour la mobilité urbaine parfois absente .....	64
3.1.1	Intégration de la mobilité urbaine dans la politique nationale de développement (ou plan quinquennal).....	64
3.1.2	La mobilité urbaine peu présente dans les politiques sectorielles .....	65
3.1.3	Mention des enjeux de mobilité urbaine dans la Contribution Nationale Déterminée (NDC) .....	65
3.2	Des schémas institutionnels en évolution.....	65
3.2.1	Clarté de la répartition des compétences au niveau ministériel .....	65
3.2.2	Existence d'un cadre législatif et réglementaire sur le transport et la mobilité urbaine.....	66

3.2.3	Répartition des compétences entre l'Etat, ses agences et les collectivités locales .....	67
3.2.4	Existence d'une entité métropolitaine en charge de la mobilité urbaine.....	69
<b>3.3</b>	<b>Des ressources humaines à renforcer .....</b>	<b>70</b>
3.3.1	Niveau de formation des cadres de l'administration et des hauts responsables des entreprises du secteur.....	70
3.3.2	Existence de formations initiales .....	72
3.3.3	Formations continues pour les cadres de l'administration centrale et des collectivités locales .....	73
3.3.4	Appui technique par des structures nationales apporté aux collectivités locales .....	73
<b>3.4</b>	<b>Un effort nécessaire pour la collecte de données.....</b>	<b>74</b>
3.4.1	Le financement de la collecte de données.....	74
3.4.2	Existence d'une politique de gestion des données et recours à des outils modernes de collecte de données ...	75
<b>3.5</b>	<b>Planifier la ville et les transports de manière intégrée .....</b>	<b>75</b>
3.5.1	Existence de documents de planification urbaine dans la capitale .....	75
3.5.2	Existence d'une planification de la mobilité urbaine articulée avec la planification urbaine.....	77
<b>3.6</b>	<b>Des mécanismes de financement à mettre en place .....</b>	<b>78</b>
3.6.1	Des dépenses orientées vers les investissements routiers.....	78
3.6.2	Des besoins de financer les services de mobilité .....	79
<b>3.7</b>	<b>Un cadre d'intervention du secteur privé à organiser .....</b>	<b>80</b>
3.7.1	Dynamique de professionnalisation du transport artisanal et de modernisation du parc.....	80
3.7.2	Schémas de contractualisation pour l'exploitation des transports publics, etc. ....	81
3.7.3	Mobilisation de start-ups.....	82
3.7.4	Développement d'une industrie du transport (unité d'assemblage de véhicules).....	83
<b>3.8</b>	<b>Des réponses spécifiques aux conséquences environnementales, sanitaires et sociales.....</b>	<b>83</b>
3.8.1	Contrôles techniques des véhicules en circulation .....	83
3.8.2	Politiques de sécurité routière.....	83
	<b>Conclusion .....</b>	<b>85</b>
	<b>Bibliographie .....</b>	<b>86</b>
	<b>Annexes .....</b>	<b>92</b>
	Annexe 1 : Recommandations pour la politique de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Mali .....	92
	Annexe 2 : Recommandations pour la politique de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Burkina Faso .....	101
	Annexe 3 : Recommandations pour la politique de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Bénin .....	114
	Annexe 4 : Recommandations pour la politique de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Togo.....	122

Liste des encadrés	Page
Encadré 1 : La relocalisation d'activités et la gestion du flux de transit dans le Grand Cotonou .....	26
Encadré 2 : Suivi et gestion du trafic à Ouagadougou .....	29
Encadré 3 : BenArique, le scénario classique de faillite d'un opérateur privé à Cotonou .....	32
Encadré 4 : Naissance, déclin et renaissance des entreprises de transport public à Ouagadougou .....	34
Encadré 5 : Le suivi des données d'exploitation du réseau de la SOTRAL à Lomé .....	35
Encadré 6 : OléTogo : une concentration des acteurs grâce à la digitalisation .....	39
Encadré 7 : L'enquête ménages déplacements de Dakar .....	40
Encadré 8 : Kara : métropole régionale au Nord du Togo dominée par les motos .....	44
Encadré 9 : Kayes, une ville étape où les tricycles dominent l'offre de transport .....	45
Encadré 10 : Bobo-Dioulasso : la moto et le tricycle accompagne l'expansion spatiale .....	46
Encadré 11 : Parakou un pôle urbain au développement non maîtrisé où les Zemidjans dominent le système de mobilité .....	47
Encadré 12 : Bamako, une capitale qui ne joue pas son rôle de moteur de croissance.....	51
Encadré 13 : Sécurité routière au Burkina Faso.....	56
Encadré 14 : La création d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine à Lomé.....	69
Encadré 15 : Le Profil des participants aux forums .....	70
Encadré 16 : Le Master Transport et mobilité durable de l'EAMAU à Lomé.....	72
Encadré 17 : Les Agences de Développement Régional, un outil au service de la régionalisation au Mali .....	73
Encadré 18 : Le déploiement des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme dans les villes togolaises .....	76
Encadré 19 : Elaboration des SDAU au Burkina Faso.....	77
Encadré 20 : Actions prévues sur la mobilité urbaine (extrait du programme du Conseil municipal de la Commune de Ouagadougou dans le mandat 2016 – 2021) .....	77
Encadré 21 : Le Fonds Transport finançant LAMATA, à Lagos.....	79
Encadré 22 : Le programme de renouvellement des « Sotrama » à Bamako : une professionnalisation du secteur dans le cadre d'un PPP .....	81
Encadré 23 : Retours d'expérience sur la mise en œuvre de contrats de service public dans les économies émergentes .....	82
Encadré 24 : La sécurité routière au Bénin.....	84



## Liste des figures

Page

Figure 1 : Evolution de la population du Mali, Burkina Faso, Bénin et Togo entre 1995 et 2030 .....	14
Figure 2 : Part de la population résidant dans la plus grande agglomération et les autres villes dans les quatre pays de l'étude en 2015 et en 2030 .....	15
Figure 3 : Projection de l'évolution de la population dans les villes principales et urbaine (hors de la ville principale) entre 2018 et 2030 .....	16
Figure 4 : Carte de population des villes majeures du Mali, Burkina Faso, Togo et Bénin en 2015 et projeté en 2030 .....	17
Figure 5 : Evolution de l'aire urbaine de Bamako entre 2000 et 2012 .....	18
Figure 6 : Expansion de Ouagadougou entre 1983 et 2025 .....	18
Figure 7 : Densité des agglomérations africaines en fonction de leur population (2015).....	19
Figure 8 : Evolution des immatriculations et deux-roues motorisés entre 2012 et 2018 au Mali, au Burkina Faso, au Togo et au Bénin.....	20
Figure 9 : Evolution des immatriculations de voitures particulières entre 2012 et 2018 au Mali, au Burkina Faso, au Togo et au Bénin.....	21
Figure 10 : Evolution du parc de véhicules (quatre roues et plus) au Mali, Burkina Faso, Togo et Bénin entre 2005 et 2015 .....	21
Figure 11 : Taux de motorisation au Mali, Burkina Faso, Togo et Bénin en 2015 .....	22
Figure 12 : Taux de possession de moyen de transport par les ménages .....	23
Figure 13 : Voies dédiées aux deux-roues à Ouagadougou.....	27
Figure 14 : Des trottoirs encombrés par le stationnement des véhicules, en l'absence d'espaces organisés, à Lomé .....	28
Figure 15 : Des trottoirs encombrés par les activités marchandes à Ouagadougou .....	28
Figure 16 : Piéton se déplaçant sur la chaussée (voirie principale) à Bamako .....	28
Figure 17 : "Pistes cyclables", voies dédiées aux deux-roues à Ouagadougou.....	28
Figure 18 : Evolution du trafic journalier au centre-ville de Ouagadougou entre 2011 et 2014 .....	30
Figure 19 : Evolution du trafic journalier au centre-ville de Ouagadougou entre 2014 et 2016 .....	30
Figure 20 : Suivi des principaux ratios d'exploitation de la SOTRAL.....	35
Figure 21 : Aire urbaine de Kara, extension du bâti .....	44
Figure 22 : Forme urbaine de la ville de Kara, image satellite, 2020.....	44
Figure 23 : Aire urbaine de la ville de Kayes, extension du bâti .....	45
Figure 24 : Forme urbaine de la ville de Kayes, image satellite, 2020.....	45
Figure 25 : Aire urbaine de Bobo-Dioulasso, extension du bâti .....	46
Figure 26 : Forme urbaine de la ville de Bobo-Dioulasso, Image satellite, 2020.....	46
Figure 27 : Aire urbaine de Parakou, extension du bâti .....	47
Figure 28 : Forme urbaine de la ville de Parakou, Image satellite 2020.....	47
Figure 29 : Evolution du PIB en fonction de l'urbanisation, par pays.....	50
Figure 30 : Géolocalisation des accidents par quartiers et axes à Bamako .....	54
Figure 31 : Évolution du nombre de décès et d'accidents de la route à Ouagadougou entre 2005 et 2016 .....	55

Figure 32 : Carte de l'accidentologie routière en 2015 .....	55
Figure 33 : Croissance du PIB/ habitant et émissions de Gaz à effet de serre /habitant (1990 – 2014) .....	58
Figure 34 : Les huit étapes pour conduire le changement .....	60
Figure 35 : Evolution de la part des recettes fiscales locales dans les ressources globales des collectivités territoriales, 2008-2010.....	67
Figure 37 : Pyramide des âges des répondants ayant un statut de fonctionnaire ou d'agent municipal .....	71
Figure 36 : Répartition des niveaux de diplômes par nationalité des participants aux Forums .....	72
Figure 38 : Les besoins de formations ressentis par les participants aux quatre Forums Nationaux de Mobilité Urbaine .....	73
Figure 39 : Quelques chiffres clés sur l'accidentologie au Bénin en 2015.....	84

## Liste des tableaux

Page

Tableau 1 : Taux d'urbanisation et croissance urbaine annuelle au Mali, Burkina Faso, Bénin et Togo .....	14
Tableau 2 : Population, superficie et densité des villes principales au Mali, Burkina Faso, Bénin et Togo .....	16
Tableau 3 : Evolution des importations de véhicules d'occasion et des recettes douanières au Sénégal (2011 – 2014) .....	24
Tableau 4 : Tarifs fixés de l'activité de parkings par la mairie de Ouagadougou (Francs CFA).....	31
Tableau 5 : Recensement et évolution de l'exploitation des modes de transports publics dans les villes d'étude .....	32
Tableau 6 : Comparatif de la présence et de la réglementation des mototaxis .....	38
Tableau 7 : Typologie des villes secondaires étudiées .....	41
Tableau 8 : Recensement et évolution de l'exploitation des modes de transports publics dans les villes d'étude .....	44
Tableau 9 : PIB/ habitant et taux de croissance annuel calculé par décennie (1990 – 2018) .....	49
Tableau 10 : Comparatif des taux de mortalité par accidents de la route .....	52
Tableau 11 : Evaluation du respect des règles de comportement dans la circulation sur les grands axes à Bamako .....	54
Tableau 12 : Contributions aux émissions totales des principaux responsables de la pollution atmosphérique à Bamako .....	57
Tableau 13 : Synthèse des émissions à Bamako en 2008 .....	57
Tableau 14 : Documents Stratégiques nationaux récents .....	64
Tableau 15 : Compétences des ministères en charge de la mobilité urbaine .....	66
Tableau 16 : Création des entités métropolitaines dans les capitales .....	69
Tableau 17 : Données disponibles dans les différents secteurs de la mobilité urbaine .....	74
Tableau 18 : Existence de schéma directeur et plan de mobilité soutenable .....	76
Tableau 19 : Contributions de l'État de Lagos et du Transport Fund à LAMATA (2005-2014) .....	80

## Abréviations

<b>ADR</b>	Agences de Développement Régional
<b>AFD</b>	Agence Française de Développement
<b>AGEROUTE</b>	Agence d'Exécution de l'Entretien des Routes
<b>ANASER</b>	Agence Nationale pour la Sécurité Routière
<b>AOMU</b>	Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine
<b>AOT</b>	Autorité Organisatrice des Transports
<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>	« <i>Bus Rapid Transit</i> »
<b>CCVA</b>	Centre de Contrôle des Véhicules Automobiles
<b>CEDEAO</b>	Communauté Économique des Etats d'Afrique de l'Ouest
<b>DAGL</b>	District Autonome du Grand Lomé
<b>DGMU</b>	Direction Générale de la Mobilité Urbaine
<b>DIRMO</b>	Direction des Infrastructures Routières et de la Mobilité
<b>EASI</b>	Permettre, Eviter, Reporter, Améliorer ( <i>Enable, Avoid, Shift, Improve</i> )
<b>EDSBF-IV</b>	4 <sup>ème</sup> Enquête Démographique et de Santé du Burkina Faso
<b>EMD</b>	Enquête Ménages Déplacements
<b>EPCI</b>	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
<b>FCFA</b>	Franc de la Communauté Financière Africaine
<b>FER</b>	Fonds d'Entretien des Routes
<b>FNMU</b>	Forum National sur la Mobilité Urbaine
<b>INSD</b>	Institut National de la Statistique et de la Démographie (Burkina Faso)
<b>INSTAT</b>	Institut National de la Statistique (Mali)
<b>JICA</b>	Agence Japonaise de Coopération Internationale
<b>LOTI</b>	Loi d'Orientation du Transport Intérieur

<b>MI</b>	Ministère des Infrastructures
<b>MIE</b>	Ministère des Infrastructures et de l'Équipement
<b>MINEFID</b>	Ministère de l'Économie, des Finances et du Développement
<b>MIT</b>	Ministère des Infrastructures et des Transports
<b>MTMU</b>	Ministère des Transports et de la Mobilité Urbaine
<b>MTMUSR</b>	Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière
<b>OICA</b>	Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles
<b>OMS</b>	Organisation Mondiale de la Santé
<b>ONASER</b>	Office National de la Sécurité Routière
<b>ONG</b>	Organisation Non Gouvernementale
<b>OPTIS</b>	« <i>Ouagadougou Public Transport Implementation Study</i> »
<b>PAG</b>	Programme d'Action Gouvernementale
<b>PAMO</b>	Projet d'Appui à la Mobilité de Ouagadougou
<b>PDU</b>	Plan de Développement Urbain
<b>PFT</b>	Partenaires Techniques et Financiers
<b>PIB</b>	Produit Intérieur Brut
<b>PMU</b>	Plan de Mobilité Urbaine
<b>PNDES</b>	Plan National de Développement Économique et Social
<b>POS</b>	Plan d'Occupation des Sols
<b>SDAGO</b>	Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Ouaga
<b>SDAU</b>	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
<b>SOTRACO</b>	Société de Transport en Commun de Ouagadougou
<b>SOTRAL</b>	Société des Transports de Lomé
<b>SSATP</b>	Programme de Politiques de Transport en Afrique (Sub-Saharan Africa Transport Program)
<b>TVM</b>	Taxe sur les Véhicules à Moteur
<b>UE</b>	Union Européenne
<b>UEMOA</b>	Union Économique et Monétaire Ouest Africaine

## Préambule

Si les villes sont considérées comme moteurs de croissance économique, les transports urbains et la mobilité constituent l'énergie qui alimente son fonctionnement. C'est la raison pour laquelle, un des trois piliers du Programme de Politiques de Transport en Afrique (SSATP) porte sur le transport urbain et la mobilité, avec l'objectif d'assister les décideurs dans l'élaboration de politiques de transports urbains efficaces, sûrs et durables pour les villes africaines, en parfaite cohérence avec 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 à un transport sûr et durable pour les populations urbaines du Continent.

À cette fin, dans le cadre de la mise en œuvre de son troisième plan de développement (DP3), couvrant la période 2015-2020, le SSATP a initié un programme pilote pour soutenir l'élaboration de politiques de transport visant à améliorer l'accessibilité et la mobilité dans les zones urbaines d'Afrique.

La première étape de ce processus a été la réalisation 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 spécifiques répertoriées en quatre axes d'intervention stratégique : Permettre, Eviter, Reporter et Améliorer (*Enable, Avoid, Shift, Improve* en Anglais). Sous chacun de ces axes stratégiques, il est proposé des mesures spécifiques qui pourront être adoptées par les villes africaines pour l'élaboration de politiques de transport durable.

Suite à la validation et à la publication de ce document, un cadre complémentaire d'expérimentation a été défini, visant la mise en œuvre de ces lignes directrices dans huit pays en 2018 (Sénégal, Guinée, Côte d'Ivoire, Ghana, Nigéria, Rwanda, Kenya, Ethiopie), et dans quatre autres pays membres en 2019 (Mali, Burkina Faso, Togo et Bénin).

Le présent rapport porte sur une analyse croisée du travail mené concomitamment en 2019 dans les quatre pays d'Afrique de l'Ouest cités ci-haut. La méthodologie utilisée est décrite ci-après.

Dans chacun des pays, le Consultant a réalisé, sous la tutelle des Ministères en charge de la mobilité urbaine, un rapport de diagnostic, et organisé un forum national de la mobilité autour de l'ensemble des acteurs institutionnels publics et privés (au niveau central et local), la société civile, et les partenaires techniques et financiers. Ces ateliers nationaux, conduits sous la supervision des ministres en charge de la mobilité urbaine et des Collectivités territoriales compétentes, ont permis d'approfondir les recommandations formulées par les experts mobilisés, et ainsi définir les éléments de réformes nécessaires à la mise en œuvre d'une politique de mobilité urbaine soutenable. Cet exercice a permis de proposer, pour chaque pays, un projet de lettre de politique de mobilité urbaine, un document de stratégie nationale s'inscrivant dans le concept EASI (Enable-Avoid-Shift-Improve) et d'un plan d'actions prioritaires pour la mise en œuvre.

En vue de favoriser un échange d'expérience et de permettre une analyse comparée des méthodes et résultats, un atelier sous-régional a été organisé à Bamako les 6 et 7 février 2020, avec la participation des délégations des quatre pays couverts par cet accompagnement du SSATP. Cette plateforme sous-régionale a aussi permis la définition d'une vision commune sur la mobilité urbaine, tant pour les villes-capitales que pour les villes secondaires, et l'identification des axes de coopération transnationale.

Le présent rapport s'appuie ainsi sur les travaux menés et propose une lecture commune de la problématique dans les quatre pays (Benin, Burkina Faso, Mali et Togo), adossée à une analyse des situations nationales et des contextes locaux spécifiques.

---

<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)

## Introduction

Le Mali, le Burkina Faso, le Togo et le Bénin connaissent une croissance urbaine rapide soutenue par une forte croissance démographique. Entre 2018 et 2030, les villes de ces quatre pays devraient accueillir 17 millions d'habitants supplémentaires. En 2030, le nombre d'habitants à Ouagadougou et Bamako devrait doubler. Ces deux capitales atteindront respectivement 5,4 et 4,6 millions d'habitants. Les projections pour Lomé et Cotonou, avec un rythme de croissance plus faible atteindront environ 3 millions d'habitants. Toutes ces métropoles vont donc devoir se restructurer pour répondre aux enjeux inhérents à leur taille. Toutefois, les enjeux de leur croissance ne devraient pas pour autant occulter celles des autres villes, dites secondaires. En effet, malgré le fait que les migrations et croissances urbaines sont plutôt centrées autour des capitales, les villes secondaires, de taille bien plus modeste, accueilleront un surcroît de population au-delà de la capacité de leurs réseaux infrastructurels d'ici 2030. En effet, ce sont 10 millions d'habitants supplémentaires qui se retrouveront dans des agglomérations qui manquent souvent de réseaux d'infrastructures et de services urbains de base.

La planification et la gestion de cette croissance urbaine est de fait un des défis auxquels font face les dirigeants de tous les pays d'Afrique Subsaharienne. Si les chiffres peuvent paraître alarmants, il est toutefois possible d'en faire un moteur de croissance économique et d'amélioration des conditions de vie des populations, sans toutefois dégrader l'environnement. Malheureusement, le constat actuel est plutôt que, contrairement aux pays asiatiques, l'Afrique Subsaharienne s'urbanise sans s'enrichir.

La planification et la gestion de la mobilité urbaine est, *a priori*, une des clefs pour parvenir à dompter l'urbanisation galopante, notamment en la canalisant le long des infrastructures de transport, et à accroître la densité, créant ainsi une économie d'échelle et une ville plus compétitive. Mais cela s'inscrit dans une perspective beaucoup plus large que le seul levier de la mobilité, qui porte essentiellement sur la fourniture de services de transport et la réponse aux pratiques de mobilité quotidienne des populations.

Depuis quelques années, les déplacements quotidiens dans les agglomérations des quatre pays étudiés sont de plus en plus réalisés en deux-roues motorisés. La tendance lourde à l'utilisation massive de deux roues est similaire dans les quatre pays, même si les situations sont actuellement différentes. Au Bénin et au Togo, en l'absence d'une offre de transport public alternative fiable, la moto est utilisée comme taxi et les motos-taxis permettent d'offrir aux usagers une grande accessibilité à moindre coût. Au Burkina, la moto s'est imposée comme mode de transport individuel dominant dans la mobilité des ménages. Enfin, dans le cas du Mali, bien que le transport collectif artisanal ait conservé un rôle important, la motorisation à deux-roues demeure élevée et prend de plus en plus de place dans la vie des ménages et dans l'économie urbaine.

Cette dynamique de motorisation à deux-roues - qui est accompagnée pour les ménages les plus aisés d'une motorisation à quatre-roues - n'est pas maîtrisée par les gouvernements qui commencent pourtant à mieux apprécier les externalités négatives, à savoir la congestion, la forte et gravissime accidentologie routière, la pollution de l'air et la dépendance énergétique.

Il est clair que la solution structurelle durable reste la bonne articulation entre la planification urbaine et celle de la mobilité. Cette option s'inscrivant sur un horizon de moyen et long termes, il faut également agir sur les leviers de moyen et court termes, avec des options de correction et d'inflexion de tendance. Les tendances actuelles qui dessinent des perspectives d'accroissement du nombre de véhicules en circulation (motos comme voitures) dans les dix prochaines années ne sont pas soutenables.

La structuration urbaine des capitales d'Afrique Subsaharienne héritée de la colonisation est généralement très monocentrique. Les flux quotidiens sont polarisés vers les centres-villes qui concentrent les activités économiques, administratives et commerciales, tandis que les périphéries accueillent les quartiers résidentiels. Il en résulte des flux pendulaires quotidiens qui s'allongent au fur et à mesure que la périphérie s'urbanise, et des vitesses de circulation en heure de pointe qui se trouvent fortement réduites, impactant ainsi la productivité de la ville.

Au regard des rythmes d'accroissement du nombre de véhicules en circulation, les scénarios au fil de l'eau pour ces capitales prédisent l'échec d'une politique basée sur la simple construction de nouvelles infrastructures routières. D'une part, les ressources publiques seront de plus en plus rares pour un traitement de cette nature. D'autre part, lorsqu'elles seront réalisées, ces infrastructures deviendront vite saturées tant elles constitueraient un appel à plus de voitures. Par ailleurs, elle porte les germes de terribles conséquences

sanitaires liées à l'insécurité routière et à la pollution de l'air, mais également à des effets économiques néfastes, tels que la dépendance aux hydrocarbures et aux véhicules importés. Les grandes agglomérations sont donc dans une situation de crise qui impose une nouvelle façon de faire à très court-terme. Les villes secondaires sont encore relativement préservées, mais la situation observée, consistant en un mimétisme des villes-capitales, dessine une perspective inquiétante et appelle un changement de paradigme.

Dans cette dynamique, il est heureux, et il faut s'en féliciter, de constater que les quatre pays étudiés ont amorcé une évolution encourageante des politiques de mobilité urbaine. Des visions d'urbanisme commencent à émerger pour créer des centralités secondaires dans les capitales afin de réduire la polarité des flux, des projets de transport public de masse sont à l'étude, des initiatives de régulation du trafic sont en cours, etc. Toutefois, étant donnée la complexité de tels sujets, il est essentiel d'inscrire ces approches segmentées dans des visions nationales de mobilité urbaine. Celles-ci doivent (i) définir un cadre de cohérence global pour tous les acteurs, afin de garantir une synergie et une complémentarité des actions dans le domaine de la mobilité urbaine, (ii) poser les bases législatives, réglementaires et institutionnelles nécessaires à la répartition des compétences, notamment entre pouvoirs locaux et nationaux ; (iii) assurer le financement des actions envisagées ; (iv) offrir un cadre stratégique d'élaboration des projets et de leur mise en œuvre.

En s'inscrivant dans le cadre des plans nationaux de développement, et dans une perspective 2030 convergente avec les engagements de l'accord de Paris sur le climat et les Objectifs du Développement Durable (ODD), les politiques nationales de mobilité urbaine peuvent devenir des vecteurs de transformation des villes, afin de les rendre plus agréables à vivre et plus attractives économiquement.



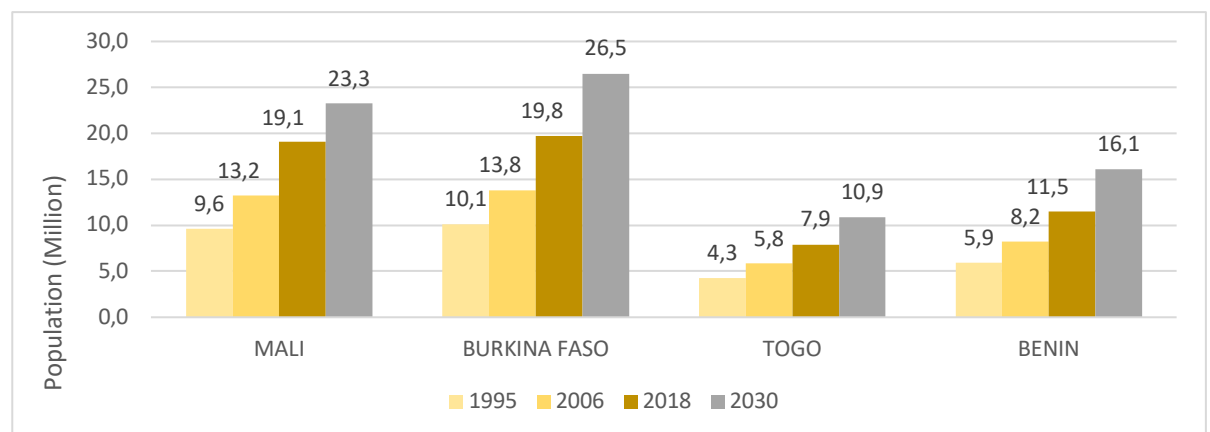
# 1. Une manifestation similaire de la crise dans les quatre pays

## 1.1 Une croissance urbaine rapide et non maîtrisée

### 1.1.1 Des villes en plein boom démographique et économique

Les quatre pays de l'étude, le Mali, le Burkina Faso, le Togo et le Bénin, connaissent une croissance démographique très forte, particulièrement depuis le milieu des années 1990. Le taux de croissance annuelle de la population est ainsi resté supérieur à 2,5% depuis plus de vingt ans. D'ici 2030, ces pays verront leur population augmenter respectivement de 21,9%, 33,8%, 37,9%, 28,6% par rapport à 2018.

Figure 1 : Evolution de la population du Mali, Burkina Faso, Bénin et Togo entre 1995 et 2030



Source : Division de la population des Nations Unies, 2018.

Cette croissance démographique est accompagnée d'un phénomène d'urbanisation. Le Burkina Faso, avec 29 % de sa population vivant en zone urbaine en 2018, a le taux d'urbanisation le plus faible comparé aux pays voisins (en Afrique de l'Ouest, le taux d'urbanisation moyen est de 45,6 %). En 2030, il devrait atteindre un taux d'urbanisation de 37 %. Le Bénin, pays le plus urbanisé des quatre, passera de 47 à 54 % (voir Tableau 1).

Tableau 1 : Taux d'urbanisation et croissance urbaine annuelle au Mali, Burkina Faso, Bénin et Togo

		MALI	BURKINA FASO	TOGO	BENIN
<b>Taux d'urbanisation (%)</b>	2018	42%	29%	42%	47%
	2030	51%	37%	49%	54%
<b>Taux de croissance urbaine annuelle (%)</b>	2018	4,9%	5,0%	3,7%	3,9%
	2020-2025	4,6%	4,8%	3,6%	3,7%
	2025-2030	4,3%	4,5%	3,5%	3,6%

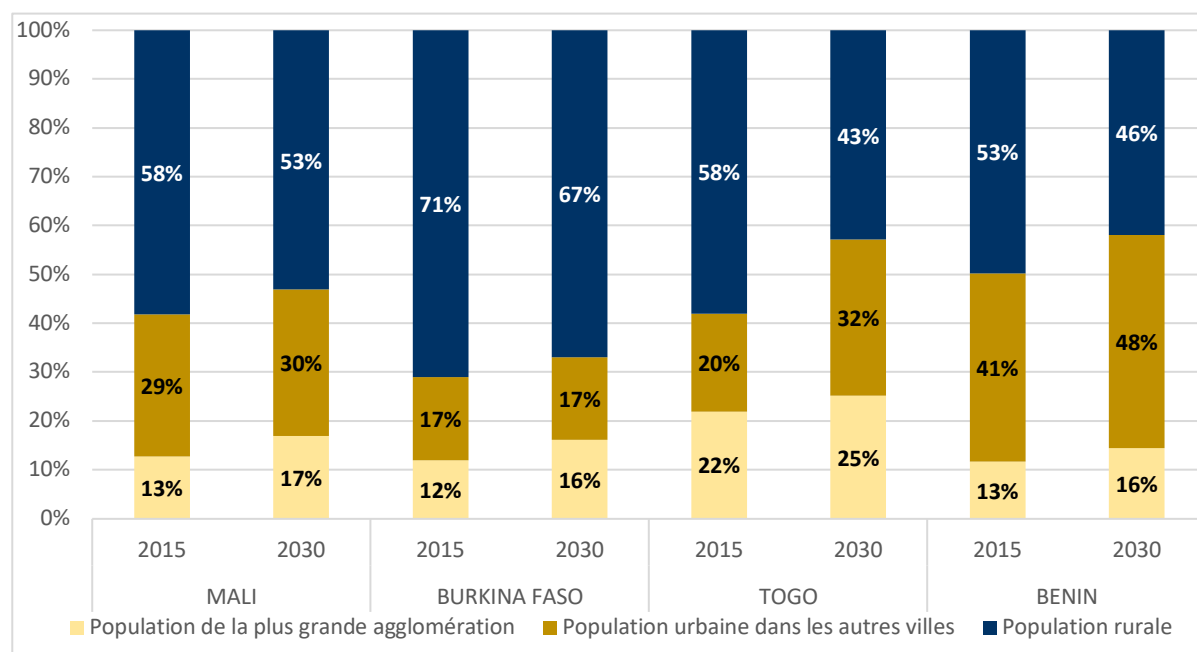
Source : Division de la population des Nations Unies, 2018.

Ainsi, même si la population urbaine devrait augmenter à un rythme situé entre 3,5 à 4,8 % au cours de la décennie 2020, la transition urbaine ne sera pas achevée en 2030. L'urbanisation se prolongera en s'appuyant sur différents phénomènes : l'expansion peu régulée des métropoles existantes, le développement des petites villes et la formation d'agglomérations urbaines par coalescence dans les zones densément peuplées<sup>2</sup>.

La structure urbaine dans les différents pays concernés ne devrait pas être fondamentalement modifiée. Au Mali, au Burkina Faso et au Togo, les capitales administratives concentrent à la fois les fonctions politiques et le rôle de moteur de la croissance économique nationale. Les capitales de ces trois pays vont conserver leur primauté et absorber au cours des dix prochaines années une part importante des nouveaux urbains (Figure 2). Lomé, qui représente d'ores et déjà 22% de la population nationale, va atteindre le seuil de 25% en 2030 en accueillant 750 000 nouveaux habitants. Toutefois, la croissance de la population en dehors de l'agglomération de Lomé sera de plus d'un million d'habitants. Au Burkina Faso et au Mali, les prévisions de croissance de la population urbaine prévoient que Ouagadougou et Bamako représenteront 16% et 17% de la population nationale en accueillant respectivement 1,9 et 1,5 millions d'habitants supplémentaires.

Au Bénin, les fonctions administratives et économiques sont partagées entre la métropole de Cotonou et celle de Porto-Novo. Actuellement, celles-ci restent des aires urbaines distinctes<sup>3</sup>. La première pourrait voir sa population augmenter de près d'un million d'habitants d'ici 2030. Distantes de moins de 25 km, ces agglomérations - ainsi que celles de Ouidah et Sèmè-Kpodji - tendent toutefois à devenir une métropole autour du Lac Nokoué qui représenterait alors plus de 16% de la population nationale.

Figure 2 : Part de la population résidant dans la plus grande agglomération et les autres villes dans les quatre pays de l'étude en 2015 et en 2030



Source : UN Habitat. Les valeurs pour la plus grande agglomération du Bénin correspondent à l'addition des données pour Cotonou et Abomey Calavi.

La croissance de la population dans les grandes agglomérations va accentuer la pression déjà existante sur les réseaux d'infrastructures et les services publics. En matière de transport et de mobilité, les enjeux seront fortement accrus du fait du nombre de déplacements générés quotidiennement dans ces villes multimillionnaires.

<sup>2</sup> Selon l'expression utilisée par Moriconi Ebrard, F., D. Harre et P. Heirings (2016).

<sup>3</sup> Africapolis considère l'agglomération de Cotonou qui regroupe Abomey-Calavi et Cotonou d'une part et Porto-Novo d'autre part.

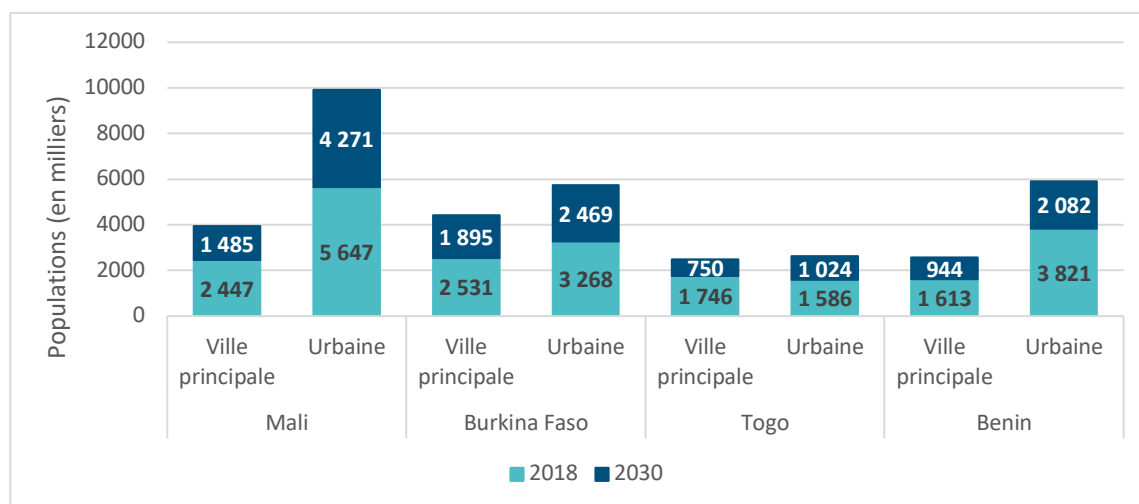
Tableau 2 : Population, superficie et densité des villes principales au Mali, Burkina Faso, Bénin et Togo<sup>4</sup>

Pays	Ville	Population en 2015 (en millions)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Population estimée en 2030 (en millions)
Mali	Bamako	2,782	499	5 571	5,432
Burkina Faso	Ouagadougou	2,299	406	5 667	4,610
Togo	Lomé	1,733	353	4 913	2,949
Bénin	Cotonou	1,527	358	4 266	2,647

Toutefois, la dynamique de croissance des grandes agglomérations ne doit pas occulter le développement des autres pôles urbains des quatre pays étudiés. En effet, les villes dites « secondaires » ainsi que les villes de plus petites tailles vont connaître une croissance très rapide, pour accueillir respectivement 4,3 millions d'habitants au Mali, 2,5 millions au Burkina Faso, 1 million au Togo et 2,1 millions au Bénin (Figure 3) entre 2018 et 2030. La croissance démographique dans ces différentes villes, qui disposent à l'heure actuelle de réseaux d'infrastructures et de services de mobilité très limités, représente un défi majeur à l'échelle nationale.

Dans les différents pays étudiés, la croissance des villes secondaires entre 2015 et 2030 présente des dynamiques impressionnantes. Au Burkina Faso, la taille de Bobo Dioulasso pourrait doubler pour atteindre 1,3 million d'habitants en 2030. Au Mali, deux villes (Sikasso et Ségou qui comptaient en 2015 respectivement 280 000 et 215 000 habitants) dépasseront probablement les 500 000 habitants en 2030, tout comme Parakou au Bénin (260 000 habitants en 2015). Ces villes devront, elles aussi, connaître des investissements importants en matière d'infrastructures et de services de transport.

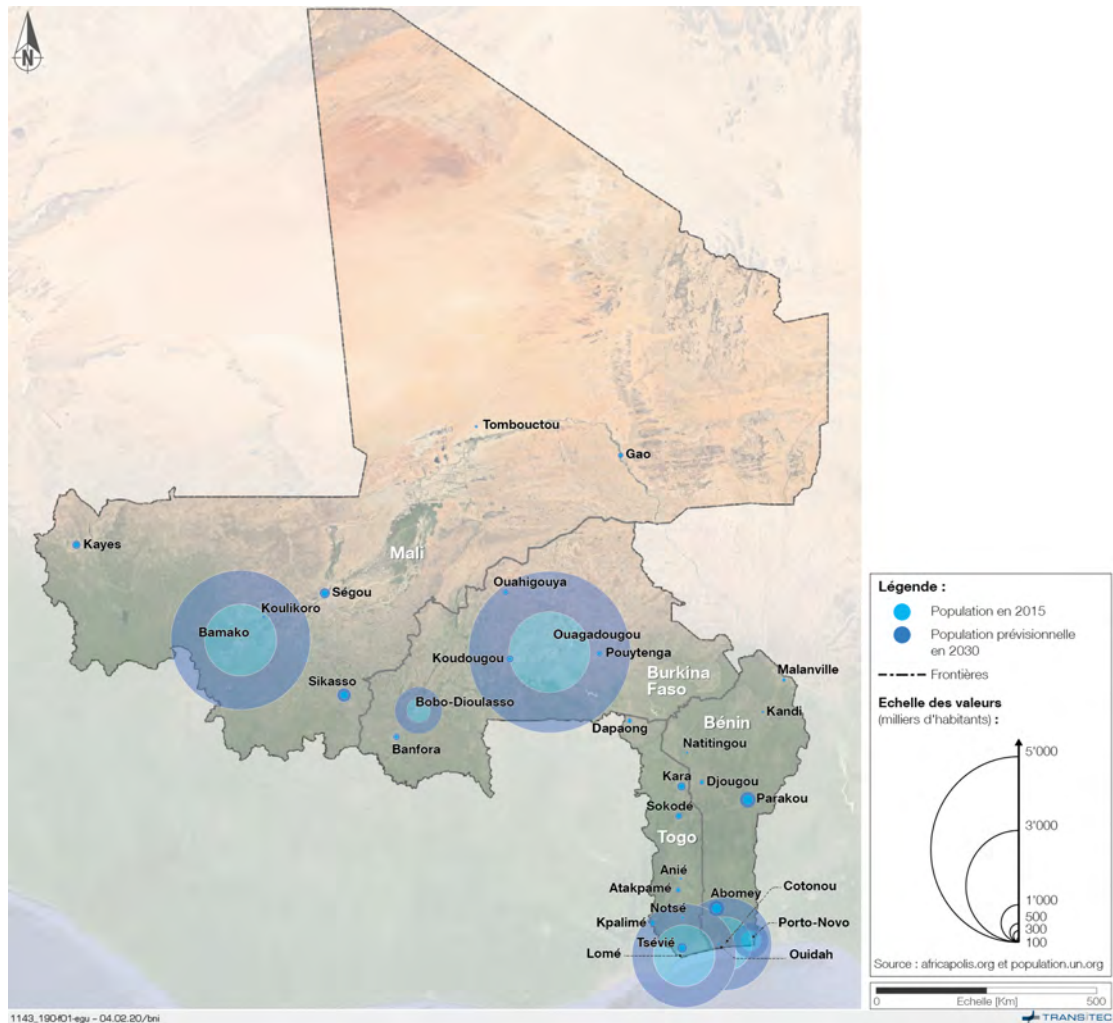
Figure 3 : Projection de l'évolution de la population dans les villes principales et urbaine (hors de la ville principale) entre 2018 et 2030



Source : UN Habitat, 2018.

<sup>4</sup> Les données de population, superficie et de densité sont issues des données Africapolis. La projection de population pour 2030 a été calculée sur la base de la population de 2015 d'après Africapolis à laquelle les estimations des taux de croissance démographique de UN Habitat ont été appliqués.

Figure 4 : Carte de population des villes majeures du Mali, Burkina Faso, Togo et Bénin en 2015 et projeté en 2030



Source : Transitec, 2020.

### 1.1.2 Une expansion des zones urbaines qui accroît les besoins en déplacement

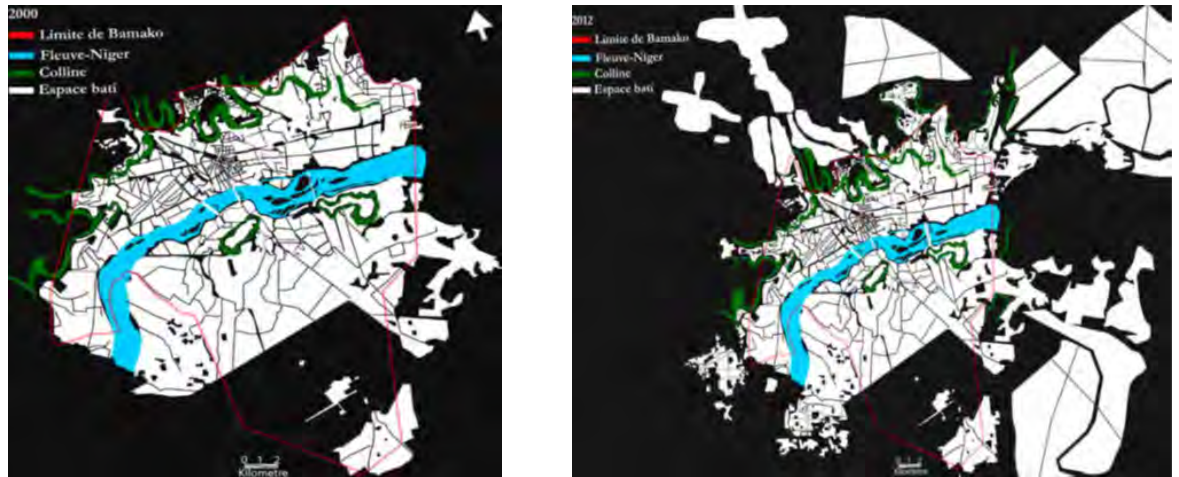
Le développement urbain se fait sous la pression démographique, en grande partie sous forme d'habitat spontané, principal mode d'hébergement des nouvelles populations en zone urbaine, autour des quartiers résidentiels en périphérie. Ainsi, des zones d'habitat non planifiées se multiplient en périphérie des villes. Les acteurs publics et privés formels peuvent également contribuer à un processus d'expansion spatiale à travers des projets de développement urbain, qui ne respectent pas toujours les règles de base de la planification urbaine.

Cette expansion des zones urbaines génère une croissance rapide des distances de déplacement. Ce phénomène est accentué par le fait que, en se développant, les grandes agglomérations conservent leurs formes monocentriques<sup>5</sup>. Les activités économiques et administratives demeurent en centre-ville tandis que les quartiers résidentiels se situent en périphérie, dans une logique d'extension plus que de densification de la surface urbaine déjà existante. Dans les villes littorales de Lomé et Cotonou, ce phénomène est accentué par le fait que le centre-ville se trouve en bord de mer et que la ville ne se développe que vers l'intérieur des terres (le lac Nokoué représentant une contrainte supplémentaire à Cotonou). Les quelques projets de nouveaux quartiers tels que Ouaga 2000, Lomé 2 ou ACI 2000 à Bamako peinent à créer de nouvelles centralités à la hauteur de ce qui était prévu. Les centres-villes concentrent toujours la grande majorité des déplacements

<sup>5</sup> Cotonou-Abomey Calavi ayant toutefois une forme particulière du fait des contraintes topographiques.

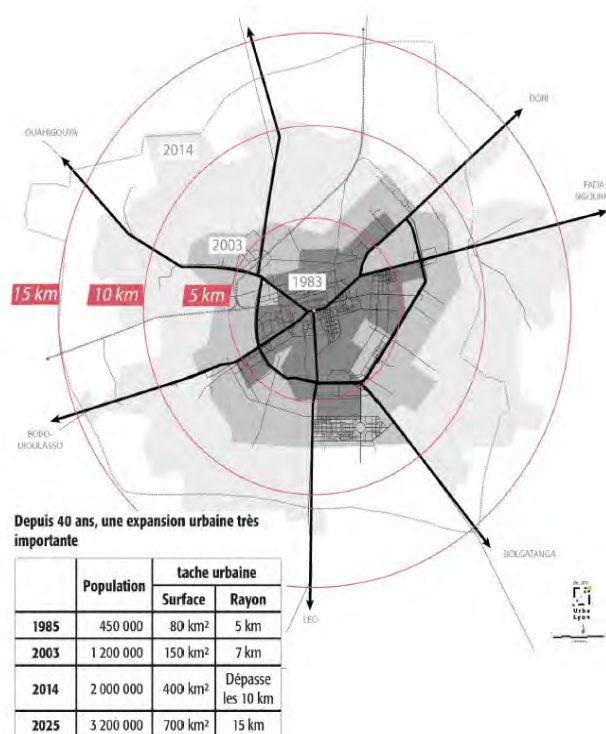
pendulaires, dont les distances s'allongent avec le développement des périphéries. Cette concentration des fonctions métropolitaines (marchés nationaux, gares routières, centres administratifs, etc.) représente donc un défi majeur pour une organisation fonctionnelle de la ville. En effet, avec la motorisation individuelle qui se développe, la ville est de plus en plus sous le poids d'une forte congestion en heure de pointe pour entrer et sortir du centre-ville.

Figure 5 : Evolution de l'aire urbaine de Bamako entre 2000 et 2012



Source : Hamadou B. Yalcouye (2015), L'étalement urbain : quelles perspectives pour Bamako.

Figure 6 : Expansion de Ouagadougou entre 1983 et 2025



Source : UrbaLyon, Commune de Ouagadougou, 2015.

Les Figure 5 et Figure 6 illustrent l'expansion urbaine de Bamako et de Ouagadougou. Elles montrent comment, au cours de la décennie 2000, l'aire urbaine de ces agglomérations s'est étendue très rapidement. Contournant les contraintes naturelles (le fleuve Niger, les collines, etc.), Bamako a quasiment doublé sa superficie. Cette dynamique d'urbanisation de la périphérie de la capitale s'est poursuivie dans la décennie suivante, toujours sous le même modèle monocentrique qui s'avère renforcé par la contrainte du franchissement du fleuve Niger.



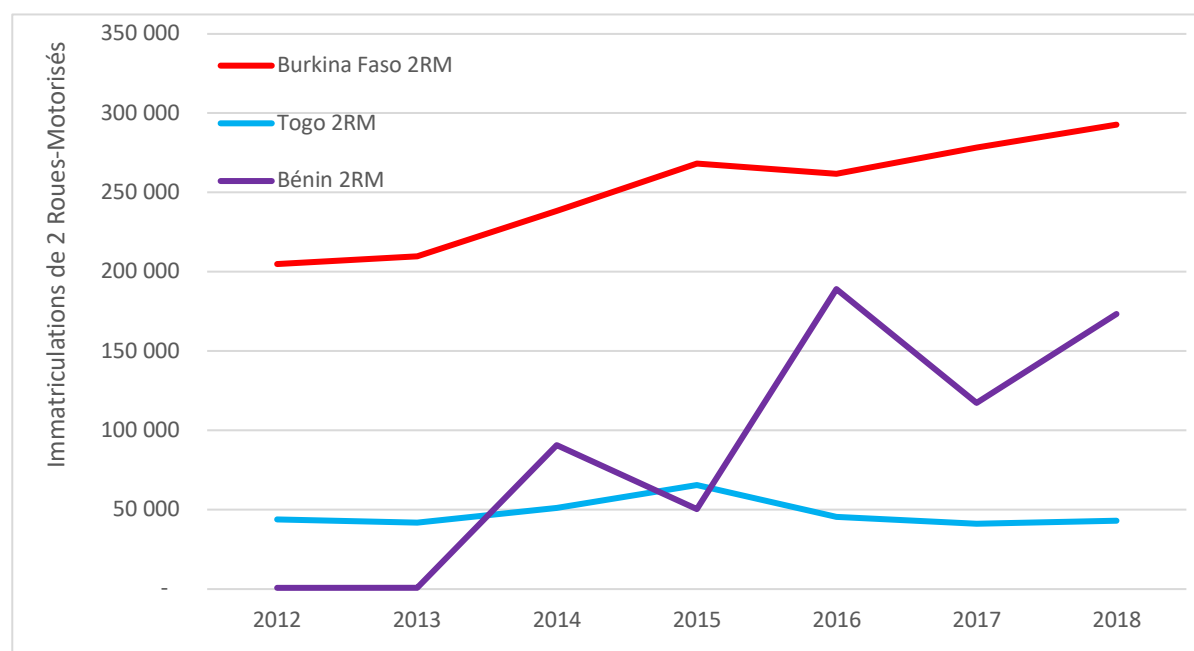
## 1.2 Une motorisation à deux-roues et à deux vitesses

Les quatre pays de la région développent des modèles différents de motorisation à deux-roues. Au Mali et au Burkina Faso, la moto se développe comme un véhicule individuel dans les villes et les campagnes. Au Togo et au Bénin, elle est très utilisée sous forme de mototaxis. Le rythme de croissance du parc apparaît ainsi plus faible dans les pays côtiers que dans les pays du Sahel. En revanche, ils affichent un taux d'équipement en voiture plus élevé.

### 1.2.1 Une croissance du parc très rapide

Le nombre d'immatriculation de véhicules (deux-roues motorisés et voitures) dans les quatre pays étudiés connaît des trajectoires différentes. L'immatriculation de deux-roues motorisés au Togo est relativement stable (47 000 véhicules par an en moyenne), quand elle augmente rapidement au Burkina Faso, +5,2 % par an en moyenne de 2012 à 2017. Sur cette période, le Burkina Faso a immatriculé 1,46 million de deux-roues motorisés contre 0,33 million au Togo. Au Bénin, l'immatriculation des deux-roues est devenue obligatoire au début de l'année 2017, les données statistiques reflètent donc surtout ce rattrapage dans l'immatriculation du parc, des campagnes de contrôles ayant été menées les années précédentes pour que les détenteurs de motos respectent cette nouvelle obligation (Figure 8)<sup>7</sup>.

Figure 8 : Evolution des immatriculations de deux-roues motorisés entre 2012 et 2018 au Mali, au Burkina Faso, au Togo et au Bénin



Source : Burkina Faso : INSD, 2017 (le chiffre de l'année 2018 est une extrapolation) ; Togo : DTRF, 2019 ; Bénin : ANaTT, 2018 ; Mali : données indisponibles.

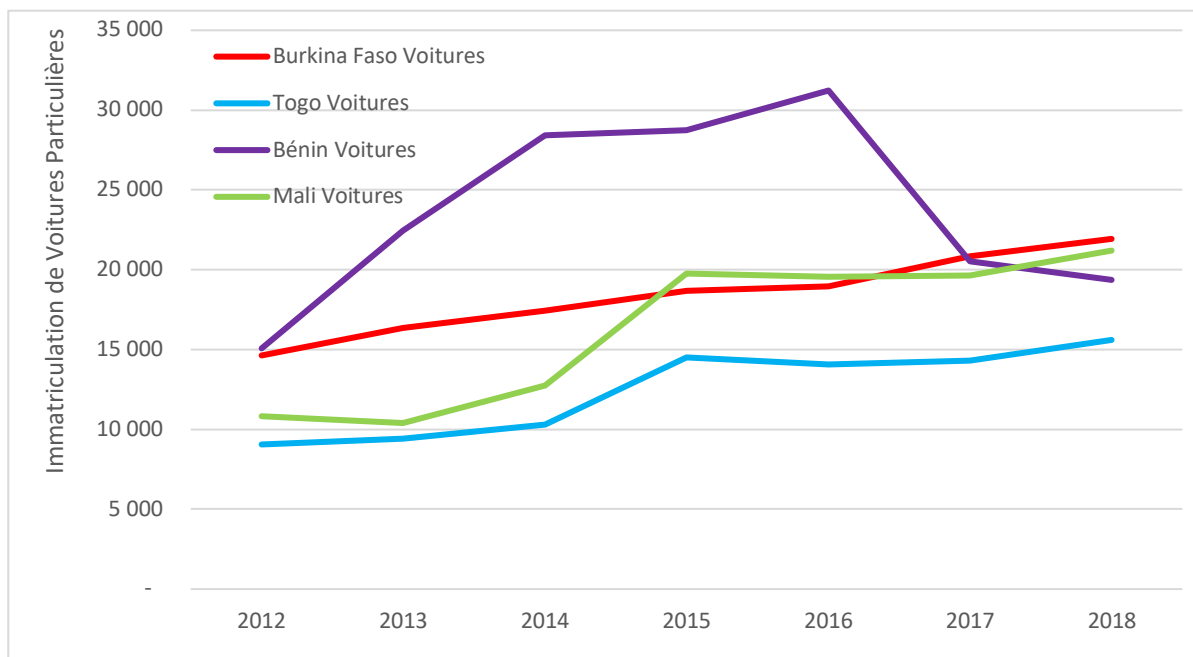
Ces dernières années, de plus en plus de tricycles ont été immatriculés dans les différents pays. Ils sont considérés dans les statistiques parmi les deux-roues motorisés. Introduits à l'origine pour le transport de marchandises, ils sont de plus en plus utilisés pour le transport de personnes, particulièrement dans les villes secondaires. Au Burkina Faso, 100 000 tricycles ont été enregistrés entre 2012 et 2018 par le service des douanes dont 71% à Ouagadougou et 28% à Bobo-Dioulasso. Partout, leur usage soulève des enjeux de sécurité.

Concernant les voitures particulières, l'augmentation du nombre d'immatriculations a été continue au Burkina Faso (+6,1 % par an de 2012 à 2018), tandis que le Mali et le Togo ont connu une croissance très rapide (respectivement +10,1 % et +8,1 % sur la même période) avec un palier franchi dans ces deux pays en 2015 (Figure 9). Depuis cette date, ces deux pays comptent respectivement 20 000 et 15 000 voitures particulières supplémentaires par an. Au Bénin, la croissance des immatriculations a été forte jusqu'en 2016 pour atteindre

<sup>7</sup> Chaque propriétaire de moto doit déboursier 11 500 FCFA pour s'acquitter de cette obligation.

31 000 unités ; toutefois du fait de la conjoncture, ce chiffre est redescendu rapidement aux alentours de 20 000 les deux années suivantes.

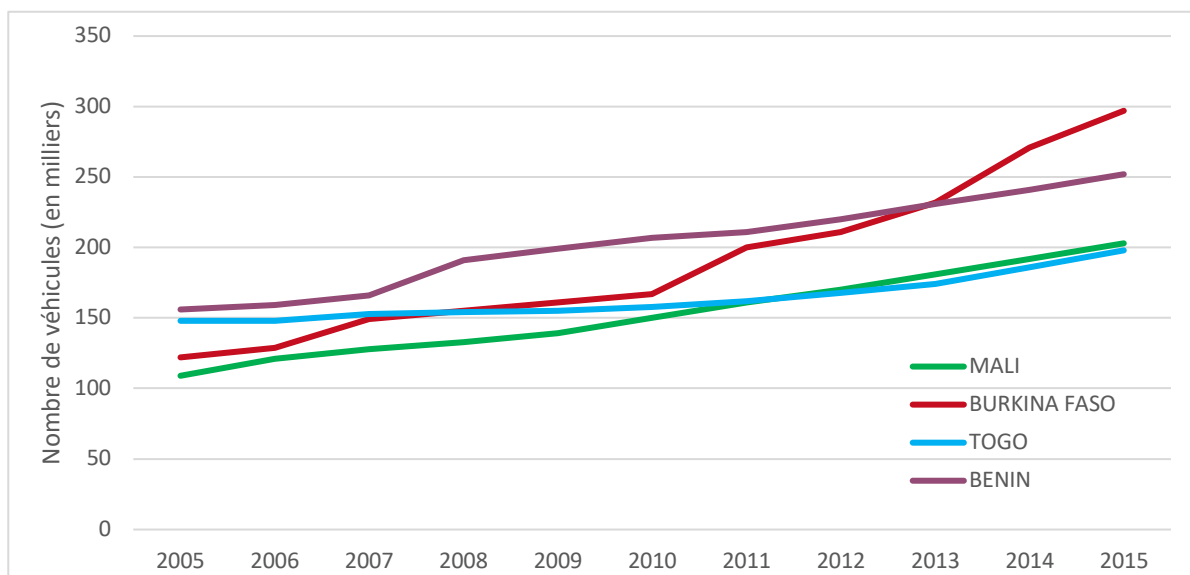
Figure 9 : Evolution des immatriculations de voitures particulières entre 2012 et 2018 au Mali, au Burkina Faso, au Togo et au Bénin



Source : Burkina Faso : INSD, 2017 (le chiffre de l'année 2018 est une extrapolation) ; Togo : DTRF, 2019 ; Bénin : ANaTT, 2018 ; Mali : DTT, 2019.

Dans les quatre pays de l'étude, le taux de motorisation automobile reste faible, mais le parc connaît une augmentation importante, d'après les données de l'Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles (OICA). En dix ans, de 2005 à 2015, le parc automobile du Burkina Faso a augmenté à un rythme très rapide (+9,3%/an). Il était sur la même période respectivement de +5,5% par an au Mali, 4,9% au Bénin et 3,0% au Togo (Figure 10).

Figure 10 : Evolution du parc de véhicules (quatre roues et plus) au Mali, Burkina Faso, Togo et Bénin entre 2005 et 2015

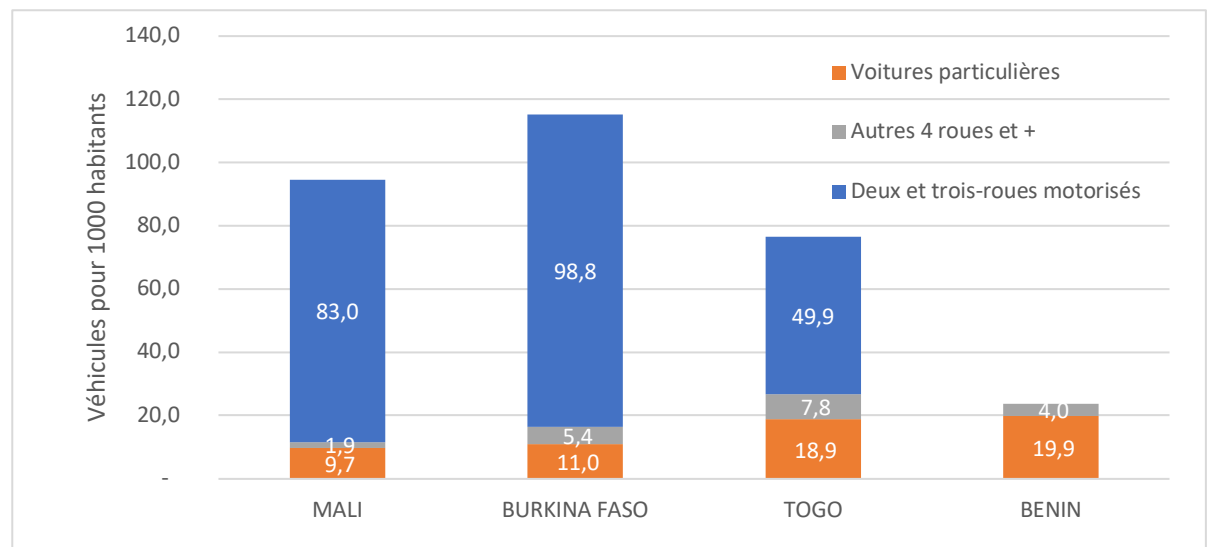


Source : OICA, 2019.



Malgré des taux de croissance plus élevés, les deux pays sahéliens n'atteignaient pas en 2015 un nombre de voitures pour 1 000 habitants équivalent à ceux du Bénin et du Togo (voir Figure 11). En revanche, la motorisation à deux-roues semble être supérieure, probablement du fait que les mototaxis sont moins répandues. Au Burkina Faso en 2015, on comptait 98 motos pour 1000 habitants<sup>8</sup>.

Figure 11 : Taux de motorisation au Mali, Burkina Faso, Togo et Bénin en 2015



Source : OICA, 2019 ; INSD, 2017 (2RM au Burkina Faso) ; les données 2 RM pour le Mali et le Togo sont des estimations à partir des données d'immatriculation. Les données pour le Bénin n'ont pas permis de réaliser des estimations.

Les données de l'institut malien des statistiques nous permettent de constater cette dynamique de motorisation des ménages à deux-roues à l'échelle du pays : les taux d'équipement sont passés de 17 % des ménages équipés en 2001 à 57,9 % en 2017 à l'échelle nationale. On retrouve au Burkina Faso à peu près les mêmes taux d'équipement durant les années 2000, laissant penser que les deux pays sont sur la même trajectoire<sup>9</sup>.

La Figure 12 présente les taux d'équipement en véhicule dans les quatre pays pour les ménages ruraux et urbains. En milieu rural, les taux de motorisation en voiture sont très faibles. En revanche, on constate que le nombre de ménages motorisés en ville et à la campagne n'est pas très différent (au Mali, au Togo et au Bénin). Le niveau de vie des ménages urbains, près de deux fois supérieur à celui des ruraux, doit toutefois leur permettre de disposer de plusieurs véhicules<sup>10</sup>. Par ailleurs, il est à noter qu'en ville, les ménages consacrent plus de budget au déplacement : 11,2 % à Bamako et 12,2 % à Cotonou en 2015 tandis que la moyenne chez les ruraux est de 4,9 % au Mali et 8,2 % au Bénin.

Selon les données issues des enquêtes sur les conditions de vie des ménages, les villes maliennes sont les plus motorisées, du fait notamment de la situation à Bamako où, en 2018, 22,3% des ménages possèdent une voiture et 72,2% un deux-roues motorisé<sup>11</sup>. Ces taux d'équipement sont bien plus faibles au Togo, et dans une moindre mesure au Bénin. La place des mototaxis dans le système de transport des villes de ces deux pays doit nécessairement expliquer en partie cette situation.

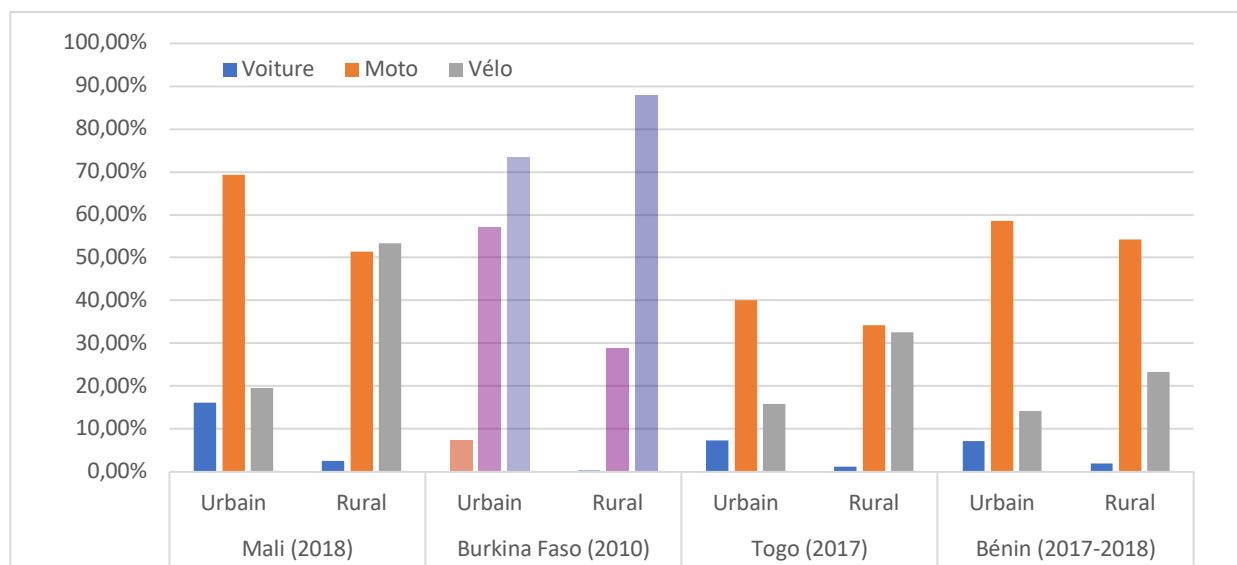
<sup>8</sup> Dans l'annuaire statistique de l'INSD (2017), il est mentionné un parc de 689 800 deux-roues motorisés en 2010. En considérant les informations dont nous disposons sur les nouvelles immatriculations, ce seuil aurait été dépassé en 2015, sans sortie de parc.

<sup>9</sup> 23% des ménages équipés en 2003 ; 30% en 2005 et 32% en 2007 selon l'INSD (2011), le Burkina en Chiffres.

<sup>10</sup> Au Mali, les ménages urbains ont un revenu de 175 000 FCFA /mois, alors qu'il est de 101 000 FCFA/mois chez les ménages ruraux. Les urbains consacrent 9,3% de leurs dépenses au transport (soit environ 17 000 FCFA/ mois) alors que les ménages ruraux y accordent 4,9% de leur budget (soit un peu moins de 5 000 FCFA/mois) en 2015. La part des dépenses pour le transport (6,7% nationalement en 2015) est bien moindre en comparaison de la part consacrée à l'alimentation (61,8% au niveau national) mais elle est similaire aux dépenses liées au logement, à l'eau courante, à l'électricité et au gaz.

<sup>11</sup> EDSM-VI Mali, 2018.

Figure 12 : Taux de possession de moyen de transport par les ménages



Source : Mali : EDSM-VI Mali – 2018 ; Burkina Faso : Enquête démographique et de Santé et à Indicateurs Multiples (EDSBF-MICS IV) – 2010 ; Togo : Enquête sur les Indicateurs du Paludisme – 2017 ; Bénin : Enquête démographique et de santé - 2017-2018 venant des instituts statistiques nationaux recueillies à travers des Enquêtes sur les conditions de vie des ménages.

### 1.2.2 La dynamique d'importation des véhicules

A l'exception de quelques unités d'assemblage de deux-roues motorisés, la flotte de véhicules en circulation est quasi exclusivement importée. L'importation des véhicules est régie par deux principes primordiaux : le paiement des droits de douane et l'établissement d'une réglementation complémentaire souvent basée sur l'âge des véhicules d'occasion importés.

Les pays membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) partagent un Tarif Extérieur Commun (TEC) réglementant les échanges extérieurs avec des Etats tiers depuis 2000. Il a été amendé et étendu aux Etats membres de la CEDEAO depuis 2015. Les véhicules automobiles de transport de personnes et motocycles font partie de la catégorie des biens de consommation. Ils sont donc taxés à hauteur de 20% (Droit de Douane : DD), 1% (Redevance Statistique : RS) et 1% (Prélèvement Communautaire de Solidarité : PCS) lorsqu'ils sont entièrement assemblés.

Si l'on compare avec d'autres unions douanières sur le continent, ce tarif extérieur commun est moins élevé que celui du Marché commun de l'Afrique orientale et australe<sup>12</sup> qui applique un taux de 25% pour les produits finis ou celui de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC<sup>13</sup>) qui applique un Tarif Extérieur Commun de 30% pour les automobiles.

La TVA (18%) et un droit d'enregistrement s'ajoutent à ces prélèvements, ce qui fait que pour importer un véhicule de tourisme il faut compter un montant total de taxe de l'ordre de 45 à 50% de la valeur du véhicule. Aussi, les véhicules anciens, ayant une faible valeur faciale, sont privilégiés pour acquérir une voiture à moindre prix. Toutefois, ils contribuent fortement à la pollution de l'air et représentent un risque accru d'accident de la route. Les pays de l'Afrique de l'Ouest sont ainsi à la recherche d'un équilibre entre la diminution de l'âge moyen des véhicules importés et la nécessité de répondre aux besoins de mobilité de leurs citoyens. L'importation et l'entretien des véhicules d'occasion contribuent également à la création d'emplois et génèrent des recettes douanières.

<sup>12</sup> Cette union douanière comprend les pays suivants : Burundi, Comores, RDC, Djibouti, Erythrée, Ethiopie, Kenya, Libye, Madagascar, Malawi, Maurice, Ouganda, Rwanda, Seychelles, Soudan, Swaziland, Zambie et Zimbabwe.

<sup>13</sup> La CEMAC inclut les pays suivants : Cameroun, Centrafrique, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, Tchad. Selon la nomenclature : catégorie I : les biens de première nécessité - 5% ; catégorie II : les matières premières et les biens d'équipement - 10% ; catégorie III : les biens intermédiaires et divers - 20% ; catégorie IV : les biens de consommation courante - 30% ;

Actuellement, le Bénin est le seul des quatre pays à avoir instauré une limite d'âge des véhicules d'occasion importés à compter de la date de première mise en circulation à l'étranger. Un décret datant de 2000 indique : « tout véhicule d'occasion ne peut être importé en République du Bénin que si sa durée d'utilisation n'excède pas 10 ans pour les véhicules de tourisme et de 13 ans pour les véhicules utilitaires. Il devra, préalablement à son immatriculation, être soumis au contrôle physique et technique des services compétents du Ministère chargé des transports ».

Au Mali, l'importation de voiture est taxée sur la base de la puissance et de l'âge du véhicule. Ces droits de timbre sont toutefois trop peu élevés pour être incitatif (il faut payer 5 000 FCFA par CV pour les véhicules de 2 ans d'âge max ; 5 000 FCFA de plus pour chaque tranche de deux années supplémentaires).

Le Burkina Faso<sup>14</sup> et le Togo<sup>15</sup> ont mis à l'étude la limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés, notamment après que la Côte d'Ivoire ait instauré en décembre 2017<sup>16</sup> l'interdiction d'importation de véhicules de tourisme et de taxis de plus de 5 ans, de minicars et de camionnettes de plus de 7 ans ; et de cars et de camions de plus de 10 ans.

Les conséquences de la limite d'âge d'importation des véhicules d'occasion peuvent être mesurées à l'aune de l'évolution au Sénégal où en 2001, elle a été fixée à 5 ans. Toutefois, l'acquisition d'un véhicule devenait beaucoup plus coûteuse pour les Sénégalais et le président Macky Sall, juste après son élection en 2012 a repoussé l'âge limite à 8 ans. Cette mesure s'est traduite par une explosion du nombre de véhicules importés (Tableau 3). De 2011 à 2012, le nombre de véhicules importés est passé de 14 300 à 26 300 (+83,7 %) et les services douaniers ont collecté des recettes sur les véhicules importés à hauteur de 23 milliards de FCFA contre 18,7 milliards l'année précédente (+22,5%). La croissance du nombre de véhicules importés s'est prolongée les années suivantes du fait de la croissance économique.

Tableau 3 : Evolution des importations de véhicules d'occasion et des recettes douanières au Sénégal (2011 – 2014)

	2011	2012	2013	2014
Nombre de véhicules d'occasion importés (en unité)	14 317	26 303	28 612	33 118
Recettes douanières sur les véhicules d'occasion (en milliards de FCFA)	18,7	23,0	26,5	29,1

Source : <http://www.douanes.sn/fr/node/385>

## 1.3 Des capitales dans une situation d'urgence

### 1.3.1 Un trafic en explosion et une régulation insuffisante

#### Des embouteillages de plus en plus paralysants

Les capitales économiques et politiques concentrent l'essentiel du parc de véhicules motorisés. Au Mali en 2018, environ la moitié des véhicules automobiles en circulation étaient enregistrés à Bamako<sup>17</sup>. Au Burkina Faso entre 2012 et 2017, environ 39 % des deux-roues et 85 % des voitures ont été mis pour la première fois

<sup>14</sup> Actuellement au Burkina Faso, les taxes à l'importation sont inversement proportionnelles à l'âge du véhicule, favorisant de fait l'importation de véhicules plus anciens, plus polluants et potentiellement plus consommateurs d'énergie. En 2015, les importations de véhicules automobiles (pour le transport de personnes) y représentaient 39,4 milliards de FCFA et celles de deux-roues motorisés 29,5 milliards de FCFA. Ces importations pèsent négativement sur la balance commerciale des pays.

<sup>15</sup> Où une modulation des taxes d'importation existe en fonction de la cylindrée des véhicules.

<sup>16</sup> Décret n° 2017-792 du 06 décembre 2017

<sup>17</sup> Sur la base des fichiers des visites techniques automobiles, voir Direction Régionale des Transports Terrestres (DRTT) de Bamako, Rapport d'activités 2018.

en circulation dans la région Centre dont le chef-lieu est Ouagadougou<sup>18</sup>. Même si les données sont manquantes, les tendances sont similaires au Bénin et au Togo.

Cette croissance du parc a engendré un accroissement du trafic que le réseau viaire des capitales peine à supporter. A titre d'exemple à Ouagadougou, le nombre de personnes entrantes ou sortantes de l'hypercentre entre 2011 et 2014 a augmenté de 10%, pour atteindre 600 000 entrées ou sorties. A ce rythme le réseau viaire devra répondre à un doublement des déplacements d'ici 2030<sup>19</sup>.

Le faible nombre d'axes bitumés limite le choix d'itinéraires et les embouteillages deviennent de plus en plus problématiques sur les artères pénétrantes. Cette situation est exacerbée à Cotonou où l'étroitesse du cordon littoral entre le lac Nokoué et l'Océan réduit le nombre de voies d'accès au centre-ville et au port ; il en est de même à Bamako où le franchissement du fleuve Niger ne peut se faire que via trois ponts qui sont devenus de véritables goulets d'étranglement.

La vitesse de circulation des véhicules s'en retrouve ainsi fortement affectée. Les temps de parcours des automobilistes, comme des usagers des transports publics (et dans une moindre mesure des usagers des motos) se sont ainsi allongés pendant les heures de pointes qui deviennent de plus en plus longues.

Des efforts notables ont été réalisés ces dernières années par les ministères en charge des infrastructures à Bamako, Ouagadougou et Lomé, pour bitumer le réseau de voirie primaire : les routes nationales qui servent d'axes pénétrants, les rues au centre-ville, à l'intérieur de boulevards circulaires (s'il en est). Des échangeurs parfois surdimensionnés ont également vu le jour dans les années 2000 (à Ouagadougou ou Bamako). Ils devaient répondre à des problèmes de congestion tout en donnant une image de « modernité ». Toutefois, ils contribuent parfois au dysfonctionnement du réseau de voirie disproportionné par endroit, sous dimensionné à d'autres, et rarement hiérarchisé dans une logique fonctionnelle. Les quartiers symboliques destinés à être des zones de développement économique ou administratif spécifiques (Ouaga 2000, ACI 2000 à Bamako ou Lomé 2) ont ainsi souvent été le lieu de surinvestissement dans la voirie. Dans les autres quartiers de ces capitales, les rues secondaires et tertiaires sont quasi exclusivement en terre (le pourcentage de voirie non bitumée dans ces quatre capitales est supérieur à 75%).

Les investissements continuent, avec des projets portés parfois par les gouvernements nationaux, parfois par les collectivités locales. A Cotonou, le Programme d'Action 2016-2021 du Gouvernement prévoit un projet d'asphaltage et de pavage des rues (237 km de voiries doivent être aménagées ou réhabilitées), sous la tutelle du Ministère du Cadre de Vie et du Développement Durable. A Ouagadougou, la commune porte un projet de revêtement de 145 km de voirie.

Mais du fait de leur coût, les capitales tentent également de répondre à l'urgence autrement que par la construction de nouvelles infrastructures. Depuis juillet 2019, Bamako teste une circulation unidirectionnelle aux heures de pointe sur les cinq artères principales qui drainent 80% du trafic afin de favoriser l'écoulement des flux pendulaires. Cette mesure, qui doit faire gagner 20 minutes pour un déplacement de 45 minutes, a été mise en place par le Groupe de Travail sur la Mobilité Urbaine (GTMU). La commune de Ouagadougou a adopté une stratégie, qui a porté ses fruits, de report des flux de transit sur deux itinéraires de contournement, la rocade urbaine et la circulaire<sup>20</sup>.

A Cotonou, la circulation des poids lourds a été interdite à l'heure de pointe du matin sur quelques axes critiques, leur flux importants aggravant la congestion sur la majorité des voies de la ville. Des études ont également été lancées pour répondre aux problématiques de gestion de circulation. Enfin, le gouvernement a annoncé des délocalisations de pôles générateurs de trafic pour réduire les flux pendulaires (voir Encadré 1).

---

<sup>18</sup> Annuaire statistique 2017 de l'Institut National de la Statistique et de la démographie du Burkina Faso (INSD).

<sup>19</sup> Commune de Ouagadougou, 2014.

<sup>20</sup> Cette stratégie a permis de contenir l'accroissement du trafic en centre-ville puisque le nombre de véhicules en entrant ou sortant est resté stable d'après la campagne de comptages menée en 2016. Commune de Ouagadougou, 2016.

### *Encadré 1 : La relocalisation d'activités et la gestion du flux de transit dans le Grand Cotonou*

Depuis les années 1950, l'agglomération de Cotonou a connu une forte croissance économique et démographique qui s'est traduite par un étalement urbain important et rapide, pour englober vers l'est Sèmè-Kpodji, et vers le nord, Abomey-Calavi. En 2018, l'agglomération regroupait 1,8 million d'habitants pour une superficie de 350 km<sup>2</sup>, soit une densité 2,5 à 3 fois plus faible que celles, par exemple, des agglomérations de Dakar ou d'Abidjan. Cet étalement urbain non maîtrisé a été marqué par un développement de pôles dont les rôles fonctionnels sont très différents : principales activités économiques et administratives à Cotonou, éducation universitaire et zone résidentielle à Abomey-Calavi, et activités industrielles et commerciales à Sèmè-Kpodji.

Cette configuration accentue la demande de mobilité et crée des déplacements pendulaires massifs, source de congestion croissante sur les rares axes asphaltés. Ces conditions de circulation dégradées sont aggravées par le trafic de transit régional et international qui traverse systématiquement le centre-ville, faute d'itinéraire alternatif.

Pour éviter un engorgement proche, le Gouvernement, dans le cadre de son programme d'action sur la période 2016-2021, a adopté une approche volontariste avec la mise en œuvre de projets majeurs qui visent à réduire :

- la demande de déplacements domicile-travail, à travers des projets de délocalisation ou de restructuration de grands générateurs de trafic : création d'une cité administrative à Calavi, d'habitat social densifié, relocalisation de l'aéroport, relocalisation du marché de gros de Dantokpa ;
- les perturbations dues au trafic de fret traversant le centre-ville, par une meilleure organisation et des investissements en infrastructures routières : contournement nord et barreau d'accès au port, nouvelle organisation de l'accès et du stationnement autour du port.

Cette approche, originale dans la région, est susceptible d'influer en profondeur sur la morphologie de l'agglomération et devrait contribuer à une meilleure maîtrise de la demande de mobilité et à une amélioration des conditions de circulation. Elle reste toutefois à compléter par le développement de services de transports collectifs de masse, aujourd'hui absents, permettant d'offrir une vraie alternative aux motos, principal mode de déplacement des habitants (en individuel ou collectif) de l'agglomération.

### **Une organisation insuffisante et une gestion peu efficace de la circulation**

De façon générale, l'organisation de la circulation est très limitée et les embouteillages apparaissent bien avant que la capacité théorique de la voirie ne soit atteinte. Cela est dû à différents facteurs :

- la piètre qualité des aménagements de voirie qui ne favorisent pas la meilleure occupation de l'espace par les différents usages (circulation, stationnement, dépose, livraison, etc.) ;
- l'insuffisance des équipements de régulation et des moyens logistiques de gestion en temps réel de la circulation ;
- un parc de véhicules (camions, automobiles et cyclomoteurs) très âgé, ce qui génère fréquemment des pannes ou des accidents particulièrement pénalisants en heure de pointe sur des axes stratégiques ;
- les comportements des usagers qui sont souvent en marge des prescriptions du code de la route. Celui-ci est très probablement peu connu des conducteurs de véhicules et, dans certaines agglomérations, très peu d'intersections sont équipées de feux de circulation<sup>21</sup>, de signalisation verticale ou horizontale. Les véhicules motorisés forcent souvent le passage sans aucune considération pour les piétons souhaitant traverser la rue ou évoluant sur le bas-côté.

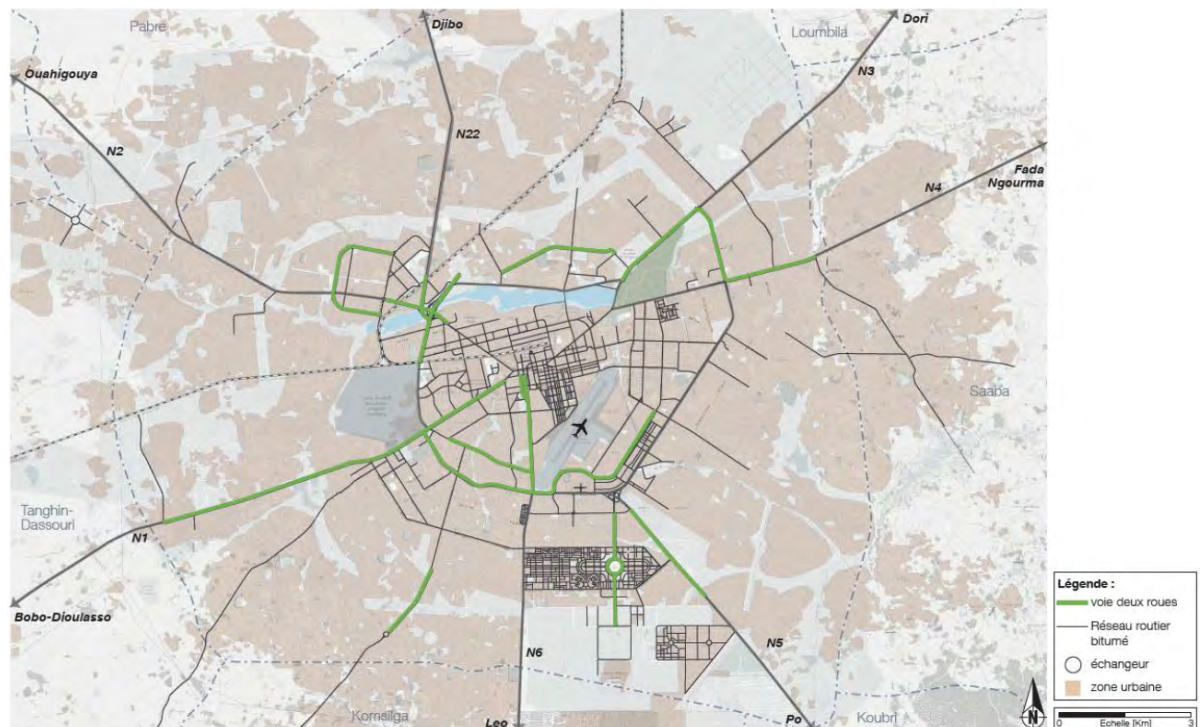
Avec le développement des motos, le trafic est particulièrement dense et la gestion des flux s'avère délicate, notamment sur les axes pénétrants au centre-ville. Les motos roulent les unes à côté des autres sans respecter les distances de sécurité et se fauillent entre les voitures. L'accidentologie est particulièrement élevée aux heures de pointe sur les axes les plus utilisés. L'obligation du port du casque pour le conducteur tend à se généraliser au Bénin et au Togo où les contrôles de police sont fréquents. Mais cela n'est pas encore le cas au

<sup>21</sup> Ouagadougou et dans une moindre mesure Lomé sont relativement bien équipées par rapport à Cotonou et Bamako.

Burkina Faso et au Mali. Toutefois, dans les pays où le mototaxi est très utilisé, le passager est rarement équipé et bénéficie d'une grande tolérance.

Ouagadougou a fait le choix, sur 71 km d'axes structurants, de séparer les flux de circulation en mettant en place des pistes cyclables réservées aux vélos et aux deux-roues motorisés (Figure 13). Ces aménagements ont vocation à mieux organiser les flux et visent à réduire les risques d'accidents. Ils atteignent toutefois leurs limites : sur ces axes, 75% de l'espace public est dédié à la circulation automobile, même s'ils ne représentent que 16% des usages. Les 25% sont utilisés par 82% des usagers : les motocyclistes et cyclistes<sup>22</sup>. Les pouvoirs publics n'envisagent pas de donner plus d'espace aux motos, de crainte d'encourager encore ce mode de déplacement qui est à l'origine d'un bilan désastreux en termes de sécurité routière.

Figure 13 : Voies dédiées aux deux-roues à Ouagadougou



Source : Transitec, 2019.

Dans les quatre pays de l'étude, à l'image de la plupart des villes africaines, les modes de transport non-motorisés et spécifiquement la marche occupent pourtant une place très importante dans les déplacements quotidiens (estimée à plus de 50% dans le Grand Lomé). Mais la planification des déplacements, la construction d'infrastructures et l'organisation de la circulation intègrent généralement très peu les modes actifs.

### Les piétons laissés-pour-compte

La majeure partie du réseau viaire des villes est dépourvue d'aménagements piétons. Seules quelques voiries structurantes disposent de trottoirs ; et lorsqu'ils existent, leur usage est le plus souvent détourné. Etant encombrés par le stationnement anarchique des voitures et des motos, les activités marchandes et les emprises commerciales, les piétons sont souvent contraints de marcher sur la chaussée. Les rares traversées piétonnes, lorsqu'elles existent, sont peu sécurisées : longues, peu visibles, marquées de manières insatisfaisantes, sans îlots de protection ; forçant les piétons à s'adapter à la circulation. Aux carrefours à feux, les mouvements piétons ne sont souvent pas régulés, ou les lanternes sont manquantes. Sur les voiries secondaires, les piétons marchent sur une chaussée en terre qui, lors des épisodes de pluie, devient parfois impraticable.

En se voyant renvoyés sur la chaussée, les piétons se mêlent à la circulation motorisée, ce qui pose d'importants problèmes de sécurité. Mis ainsi en danger, les piétons sont exposés aux risques les plus élevés. D'après un rapport de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) publié en 2013, les piétons représentent en Afrique à

<sup>22</sup> Observatoire des Déplacements Urbains de Ouagadougou, 2016

eux seuls 37 % des décès liés à des accidents de la route. A Bamako, en 2015, 40% des personnes ayant perdu la vie dans des accidents de la route étaient des piétons<sup>23</sup>.

Si l'image de la marche à pied est particulièrement écornée dans la vision des décideurs et du grand public, il en va de même pour l'usage du vélo. Pourtant, il reste encore très présent dans la capitale du Burkina Faso notamment. D'après les comptages de la commune de Ouagadougou réalisés en 2016, le vélo représentait encore 13% des flux. Mode prédominant dans les années 1980, il reste donc considérablement utilisé du fait de la liberté de déplacement qu'il offre et de son faible coût. Cependant son utilisation est en recul, son image s'étant ringardisée par rapport à la moto individuelle.

Figure 14 : Des trottoirs encombrés par le stationnement des véhicules, en l'absence d'espaces organisés, à Lomé



Figure 16 : Piéton se déplaçant sur la chaussée (voirie principale) à Bamako



Source : Transitec, 2019.

Figure 15 : Des trottoirs encombrés par les activités marchandes à Ouagadougou



Figure 17 : "Pistes cyclables", voies dédiées aux deux-roues à Ouagadougou



### Peu de données disponibles pour permettre la gestion de la circulation

Dans certaines capitales, des données ont pu être collectées ces dernières années dans le cadre de projets de construction d'infrastructures (comme ce fut le cas au Bénin avec le contournement Nord) ; mais d'autres agglomérations ont mis en place une méthode de collecte de données et procèdent régulièrement à des campagnes permettant d'analyser l'évolution du trafic. C'est le cas tout particulièrement de la commune de Ouagadougou, qui depuis 2011, a organisé trois campagnes de collecte pour suivre l'évolution du trafic dans le centre de l'agglomération (voir Encadré 2).

<sup>23</sup> Banque Africaine de Développement (2018) - Etude pour l'amélioration de la sécurité routière dans le District de Bamako.

### *Encadré 2 : Suivi et gestion du trafic à Ouagadougou*

La ville de Ouagadougou connaît une rapide expansion urbaine portée par une forte croissance démographique. Le développement de l'agglomération s'accompagne d'un accroissement des flux de personnes que le réseau viaire peine à écouler fluidement. Les activités économiques et administratives se concentrent dans l'hypercentre tandis que les quartiers résidentiels se développent en périphérie de l'aire métropolitaine, les flux pendulaires saturant la voirie en heure de pointe.

Face à ce constat, la commune de Ouagadougou a initié en 2011, dans le cadre du PAMO (Projet d'Appui à la Mobilité de Ouagadougou), une démarche visant in fine l'amélioration des conditions de circulation et l'accessibilité pérenne du centre-ville. Cette démarche, qui repose sur un fonctionnement optimisé des infrastructures de voirie existantes, a permis de définir une stratégie de circulation, favorisant le report des flux de transit vers les deux itinéraires de contournement portés par la voie circulaire et la rocade urbaine.

La gestion des circulations et l'exploitation d'un réseau urbain de voirie constituaient alors des disciplines naissantes et le transfert de connaissances constituait une des préoccupations majeures de cette étude.

Les services techniques de la commune de Ouagadougou et le personnel formé ont ainsi mené deux campagnes de comptages aux principaux carrefours du centre-ville en 2014 et 2016 selon la même méthodologie que celle déployée en 2011. L'objectif de ces comptages consistait à :

- collecter des données afin d'alimenter la connaissance et le suivi des pratiques de déplacement afin d'alimenter l'Observatoire des Déplacements Urbain (ODUO), dont la vocation est de constituer à terme un outil d'aide à la décision en matière de gestion des infrastructures routières et de planification des investissements ;
- évaluer l'évolution et la répartition modale du trafic sur les voies structurantes du centre-ville de Ouagadougou et sur les itinéraires de contournement, et donc l'impact des mesures prises jusqu'alors ;
- affiner la stratégie de circulation et envisager des pistes d'optimisation.

Les comptages ont permis de constater que l'augmentation du trafic s'est principalement reportée sur les boulevards circulaires, mais également sur les grandes pénétrantes, tandis que le trafic en centre-ville a diminué, confirmant la stratégie adoptée.

En complément, une hiérarchisation du réseau reposant sur trois niveaux a également été établie, afin d'apporter un équilibre entre fonctions circulatoire et urbaine pour chaque niveau de voirie, et prioriser les choix en matière d'investissement. Un schéma de couverture du réseau viaire est en cours d'élaboration dans l'optique de dégager les priorités et d'envisager un programme de 5 à 7 ans pour la mise à niveau de la voirie dans la capitale.

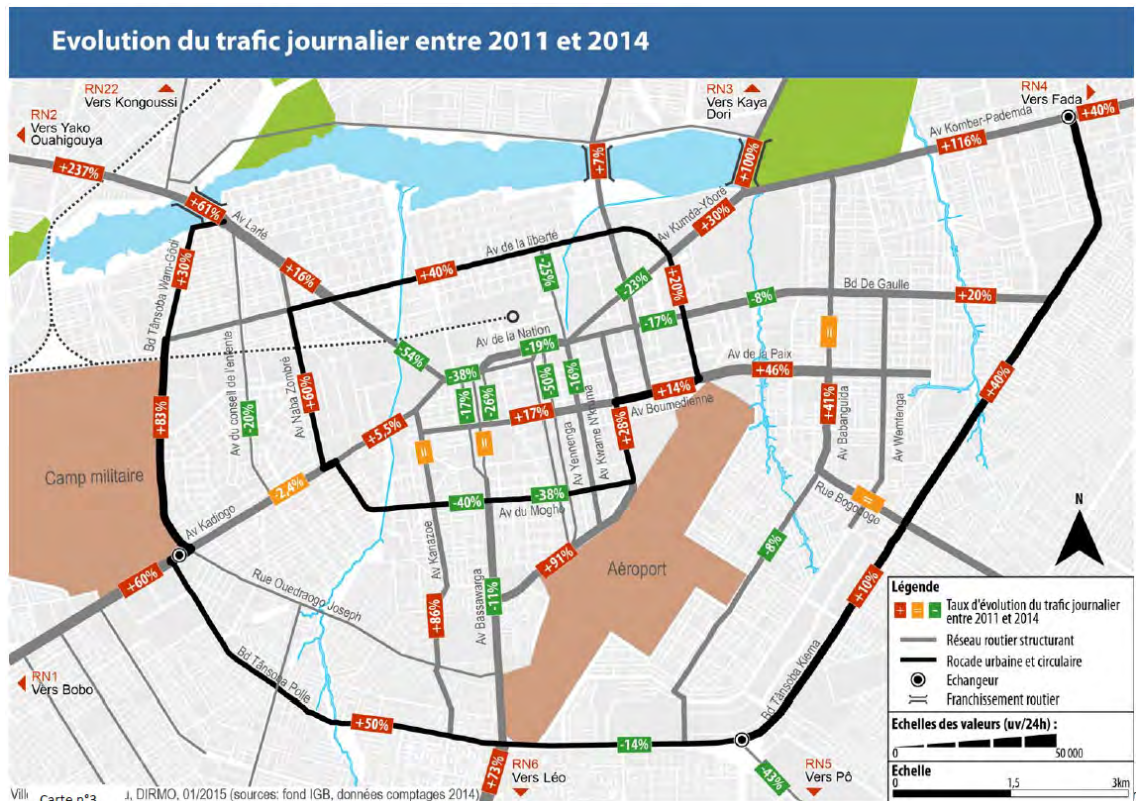
La commune de Ouagadougou étant équipée de carrefours à feux, les résultats des comptages routiers servent également à en optimiser la gestion et la régulation, qui constituent encore un gisement très important d'amélioration des circulations.

Les caractéristiques d'aménagement d'un carrefour, d'une voie, et la place dédiée à chaque mode de transport (modes actifs inclus), dépendent de sa fonction déterminée par la hiérarchisation de la voirie.

Des profils de voiries et des géométries de carrefours types ont ainsi été définis selon le niveau de voirie, et ont été assortis de fiches thématiques. Ces dernières ont vocation à apporter une aide à la prise en compte des différents usages inhérents au milieu urbain lors de la conception de voirie. Elles proposent ainsi des questions à se poser, des points de vigilance essentiels, et des pistes de solutions et d'innovations relatifs aux modes motorisés individuels, à leur stationnement, aux modes actifs, aux transports collectifs, à l'usage des abords et aux activités riveraines, et aux arbres et aménagements paysagers.

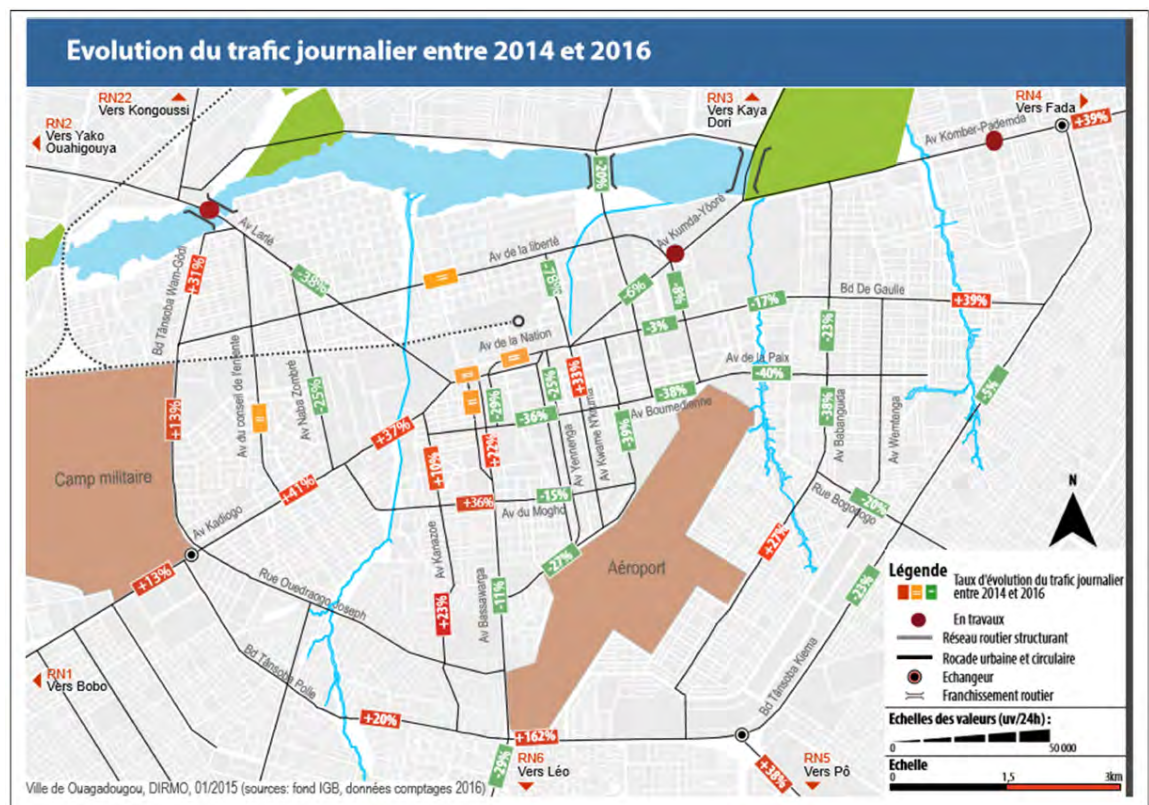


Figure 18 : Evolution du trafic journalier au centre-ville de Ouagadougou entre 2011 et 2014



Source : Commune de Ouagadougou, 2014.

Figure 19 : Evolution du trafic journalier au centre-ville de Ouagadougou entre 2014 et 2016



Source : Commune de Ouagadougou, 2016.

### Le stationnement, un outil de régulation peu utilisé

Dans les quatre capitales, la gestion du stationnement est très limitée. Le stationnement est majoritairement organisé de manière spontanée, avec parfois des terrains privés non bâtis mis à contribution. Bien souvent, les véhicules encombrant l'espace public le long de la chaussée et empiètent sur l'espace dédié aux piétons. L'augmentation du nombre de véhicules en circulation accentue la pression sur l'espace public dans les centres-villes, et le stationnement se fait de plus en plus de manière anarchique à proximité des pôles générateurs de flux. Les abords des marchés centraux, où le stationnement des véhicules de livraison de marchandises s'ajoute à celui des consommateurs et des habitants, sont particulièrement chaotiques.

Lorsque la compétence stationnement a été intégrée dans les textes, les processus de décentralisation l'ont souvent confiée aux communes ; mais très peu d'entre elles mettent en place des politiques permettant d'optimiser l'espace public et de générer des recettes suffisantes. Les enjeux dans les capitales se concentrent dans les centres-villes ; mais les politiques de stationnement payant sont rares. Ouagadougou se démarque par un stationnement motos relativement bien organisé en centre-ville, avec des parcs de stationnement payants, gérés par des « parkeurs », personnes habilitées qui doivent payer une taxe à la mairie pour l'exploitation d'une portion de l'espace public. Un arrêté de 2015 fixe les tarifs de service de parking dans la commune de Ouagadougou, selon le type de véhicules et la typologie du stationnement (Tableau 4). Cependant, ces tarifs fixés ne sont pas forcément respectés par les « parkeurs », qui dans une large majorité fonctionnent sans accréditation officielle de la commune.

Tableau 4 : Tarifs fixés de l'activité de parkings par la mairie de Ouagadougou (Francs CFA)

Typologie du parking	Lieu ou activité	Direct			Abonnement		
		Vélo	Moto	Engins 4 roues	Vélo	Moto	Engins 4 roues
Social	Etablissements scolaires, universités, Ecoles de formations professionnelles,			100	500	1000	Clause contractuelle à négocier
	Cimetières, morgues	25	50	100			
	Formations sanitaires et pharmacies						
	Mariage, baptême			200			
Administration publique, Yaars et marchés	Administration publique				500	1500	
	Yaars et marchés	50	100				
Diverses manifestations spontanées	Cérémonie			500			
	Loisir, Concert et Spectacle	100	200				

Parking Longue durée	Auto-gare	100		200 (au-delà d'un jour)	
----------------------	-----------	-----	--	-------------------------	--

Source : Arrêté 2015-033 du 30 avril 2015.

### 1.3.2 Des transports collectifs en fin de cycle

Dans un contexte d'embouteillages croissants, les quatre capitales étudiées ne disposent pas de système de transport public structurant, offrant un service de qualité. Bamako et Cotonou ne disposent d'aucun service de transport public institutionnel quand Ouagadougou et Lomé, comptent une entreprise de transport public, mais avec quelques dizaines de bus en circulation, leur activité est marginale. A Bamako, l'offre de service de transport collectif artisanal est particulièrement importante, et place le minibus comme le premier mode de transport motorisé. D'un côté, les réseaux de bus institutionnels ne bénéficient pas d'un cadre d'intervention garantissant leur pérennité. De l'autre, les services de transport artisanal se développent tant bien que mal pour répondre aux attentes et connaissent une tendance largement observée par ailleurs : le développement de services de transport à partir de véhicules de moins en moins capacitaires. Le Tableau 5 présente les tendances pour les différents modes de transport existants.

Tableau 5 : Recensement et évolution de l'exploitation des modes de transports publics dans les villes d'étude

Pays	Ville	Moto taxis	Tricycles	Taxis collectifs	Minibus	Bus	Transport de masse
Mali	Bamako	↗	→	↗	→	-	Etude de pré-faisabilité (BRT, Transport par câble)
Burkina Faso	Ouagadougou	-	-	→	-	↗	Etude de faisabilité
Togo	Lomé	↗	↗	→	-	↘	
Bénin	Cotonou	↗	↗	↗	-	-	

Légende	
-	Non existant
→	Constante
↗	En augmentation
↘	En diminution

Sources : Données nationales

Avec la Société de Transport en Commun de Ouagadougou (SOTRACO) et la Société des Transports de Lomé (SOTRAL), Ouagadougou et Lomé sont les seules capitales qui disposent encore d'un service institutionnel de bus urbain. A Bamako, les trois dernières sociétés qui aient conventionné avec le ministère en charge des Transports ont cessé leur activité en 2005. Depuis lors, l'offre de transport public est constituée uniquement de minibus exploités par des opérateurs artisanaux, les SOTRAMA. Cotonou, pour sa part, n'a connu qu'une tentative infructueuse d'un opérateur privé en 2012 (voir Encadré 3).

#### Encadré 3 : BenAfrique, le scénario classique de faillite d'un opérateur privé à Cotonou

BenAfrique, société privée avait signé un partenariat avec la municipalité de Cotonou pour déployer un service de transport en commun dans la ville. Aucune subvention publique n'était prévue pour l'acquisition du matériel roulant ou compenser le déficit d'exploitation. En moins d'une année, les cinquante bus de la société ont disparu de la circulation selon un scénario bien connu. Les recettes d'exploitation ne suffisaient pas à couvrir les frais de fonctionnement de l'opérateur, qui avait initialement fixé le tarif à 200 FCFA par trajet, quelle que soit la distance parcourue.

Ces nouveaux bus avaient d'abord attiré les passagers, mais rapidement, le manque de fiabilité des horaires et les temps de parcours excessifs, dus à la congestion, ont rendu ce service peu attractif. De plus, du fait

d'un résultat financier défavorable, l'opérateur a augmenté le prix du ticket à 300 FCFA. Le service devenait de fait peu concurrentiel face aux zémidjans. La société cessa son activité moins d'un an après la mise en service<sup>24</sup>.

Depuis leur création, respectivement en 2003 et 2008 ; la SOTRACO et la SOTRAL ne développent toutefois pas une offre de service pérenne, et leur rôle dans le système de mobilité de la capitale s'avère anecdotique. Ainsi, avec moins de 10 000 passagers par jour, la compagnie togolaise représente moins de 1% des parts modales de l'agglomération du Grand Lomé. La situation est similaire à Ouagadougou, où les bus ne sont pas non plus considérés comme la composante d'un système, et le réseau n'a pas atteint une taille critique nécessaire pour garantir sa pérennité :

- aucune mesure n'est prise (voies réservées, priorité aux feux, arrêts aménagés, etc.) pour améliorer les conditions d'exploitation des bus ;
- la flotte de bus est trop petite pour atteindre une taille critique permettant de développer un service de qualité sur le périmètre qui leur a été assigné (les compagnies ont parfois un ou deux bus par ligne) ;
- la qualité des bus est trop faible pour les maintenir en circulation sur une période de plus de 5 ans.

Très rapidement le nombre de véhicules en circulation se réduit (il était inférieur à 10 à Ouagadougou en 2017) et, noyés dans les embouteillages, les bus ne peuvent plus garantir de fréquences régulières ou de temps de trajets acceptables. Dès lors, l'image du bus se dégrade et seules les personnes n'ayant aucune alternative l'utilisent.

La SOTRACO et la SOTRAL, sociétés de droit privé ayant un actionariat public et privé, disposent chacune d'une convention avec leur ministère de tutelle qui prévoit de combler le déficit d'exploitation. Si ces conventions représentent une volonté manifeste de soutenir l'activité des opérateurs, elles ne sont pas orientées vers une amélioration de la performance. De plus, les subventions à l'investissement (pour l'acquisition du matériel roulant) et celles destinées au fonctionnement sont considérées séparément. L'investissement se fait de manière irrégulière, du fait d'opportunités (avec un partenaire étranger<sup>25</sup>) ou de risques politiques (suite à des manifestations étudiantes). L'opérateur se voit confier une flotte de véhicules et doit parvenir à atteindre un résultat d'exploitation positif tout en maintenant des tarifs attractifs pour les usagers. Cette logique illusoire, du fait des conditions de circulation des bus, se traduit par une inconstance du réseau qui nuit considérablement à son image. Ces dernières années, les deux sociétés de bus ont bénéficié d'un cadre de partenariat leur offrant une vision à plus long-terme, mais celui-ci ne garantit malheureusement pas la pérennité de leurs activités, et ne les incite pas non plus à une amélioration de la performance.

Les tarifs du transport public institutionnel cherchent à être concurrentiels face à ceux des transports artisanaux, notamment pour les étudiants. Le prix du ticket à la course d'un bus SOTRACO est à 200 FCFA à Ouagadougou, mais l'abonnement étudiant est de 3000 FCFA / mois. A titre de comparaison une course en mototaxi coûte entre 100 et 200 FCFA à Bamako et à Cotonou selon la distance. Une course en taxi collectif à Bamako varie entre 300 et 500 FCFA selon la distance et le taux de remplissage, et une course en Sotrama entre 150 et 200 FCFA selon la destination (intra Bamako ou périphérie). A l'exception des longs trajets, l'écart de prix n'est pas suffisant pour compenser l'irrégularité et le manque de flexibilité des transports institutionnels.

---

<sup>24</sup> H. Kingbee, Bénin : BenAfrique, fin précoce pour une entreprise qui a fait rêver, La Nouvelle Tribune, Septembre 2013

<sup>25</sup> Vente d'autobus avec un financement avantageux (crédit à l'export) ; don de véhicules d'occasion, etc.

#### *Encadré 4 : Naissance, déclin et renaissance des entreprises de transport public à Ouagadougou*

Les services institutionnels de transport public dans les capitales africaines depuis les années 1980 ont eu beaucoup de peine à se maintenir. L'histoire des réseaux de bus au Burkina Faso permet de montrer le manque de pérennité dans le déploiement d'un service public et d'éclairer les enjeux de la crise actuelle.

Entre 1961 et 1984, la ville de Ouagadougou a connu plusieurs tentatives, au demeurant infructueuses, de création d'entreprises d'autobus. Ainsi, en 1961, la coopération française a fait don de trois autobus à la ville de Ouagadougou en vue d'assurer le transport en commun. Ces autobus ont cessé de circuler en 1963. Depuis lors, plusieurs tentatives initiées en 1969, 1976 et 1981 sont restées infructueuses.

En 1984, la Régie Nationale des Transports en Commun X9 a été créée pour exploiter un réseau de transport en commun urbain à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso, mais aussi des services interurbains et internationaux, afin que les recettes des deux derniers segments de marché comblent le déficit de l'urbain.

La Régie X9 a exploité pendant dix ans entre 30 et 40 bus. Comme de nombreuses entreprises publiques de transport urbain, celle-ci fut privatisée en 1994 dans le cadre du Programme d'Ajustement Structurel. La libéralisation du marché était alors préconisée plutôt que l'exploitation par des entreprises accusées de mauvaise gestion. Toutefois, la concurrence des autres modes de transport, les conditions d'exploitation rendues plus difficile par l'accroissement de la circulation, les niveaux de tarifs et la faible gestion par les pouvoirs publics n'ont pas permis aux entreprises privées de survivre. La Société de Transport Alpha Oméga (Sotrao) née de cette privatisation en 1997 avait hérité de 35 véhicules avant de disparaître en 2002 avec seulement deux bus en circulation, du fait de son déficit chronique d'exploitation. En 2003, la Société de Transport en Commun de Ouagadougou (SOTRACO), société à capitaux publics (Etat et Commune de Ouagadougou) et privés (transporteurs privés et banque) a été créée pour prendre le relais. Elle a démarré ses activités avec un parc de 40 autobus<sup>26</sup> et un prix du ticket simple à 200 FCFA. Toutefois, la société fut également victime d'une érosion du parc de bus du fait de leur piètre qualité et d'une maintenance défectueuse. Suite aux pannes techniques récurrentes, le parc de la SOTRACO a chuté à 25 véhicules en 2006, puis à 20 véhicules en 2007. Dix ans plus tard, 8 véhicules seulement roulaient encore dans les rues de Ouagadougou. Cette offre, largement insuffisante pour être attractive, était maintenue pour éviter la faillite de l'entreprise, et le déficit d'exploitation était compensé par les pouvoirs publics.

Suite à des revendications étudiantes en 2018, la SOTRACO s'est vue créditée d'un don du Ministère de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche Scientifique et de l'Innovation de 75 bus pour développer des services à destination des sites universitaires. L'acquisition de cette nouvelle flotte a permis à la société de rebondir en développant de nouveaux services à Bobo Dioulasso et à Koudougou. Comme après chaque phase de recapitalisation des entreprises de transport public, tout l'enjeu à présent est de pouvoir, d'une part trouver un modèle économique qui permette de réduire le déficit d'exploitation et un soutien financier de la part des pouvoirs publics sur le long terme permettant d'accroître le nombre de bus, de faciliter la circulation des bus sur la voirie pour accroître leur vitesse commerciale et de combler le déficit d'exploitation, tout en maintenant des niveaux tarifaires acceptables.

#### **Une performance du transport public mal évaluée et peu prise en compte**

Si certaines autorités délégantes veillent à la performance des services offerts par les opérateurs institutionnels de transport public en suivant des indicateurs d'offre et de fréquentation du transport public (Encadré 5), ceux-ci sont rarement utilisés pour définir des objectifs contractuels aux opérateurs et calculer un montant de subventions pour compenser un déficit d'exploitation.

<sup>26</sup> acquis grâce à un prêt d'environ 4 milliards de FCFA accordé par la Belgique au Burkina Faso

*Encadré 5 : Le suivi des données d'exploitation du réseau de la SOTRAL à Lomé*

A Lomé, le transport institutionnel repose exclusivement sur la SOTRAL, la Société des Transports de Lomé. Société anonyme créée en 2006, elle s'est progressivement constituée avec la création de l'actionnariat – quasi-exclusivement public – puis est entrée en exploitation en 2013. La SOTRAL est aujourd'hui régie par trois autorités de tutelle que sont la municipalité de Lomé, le Ministère des Infrastructures et des Transports, le Ministère de l'Economie et des Finances.

En 2019, la SOTRAL exploite 11 lignes régulières et 7 lignes universitaires, avec une tarification compétitive et subventionnée. Le réseau radial qui est relativement étendu, couvre la majeure partie du grand Lomé, même si certains quartiers ne restent pas desservis. Toutefois la SOTRAL connaît de grandes difficultés d'exploitation liées à un parc de véhicules vieillissant et insuffisant. Le manque de véhicules fiables s'est traduit par une forte dégradation de la qualité de service qui a eu un impact direct sur l'usage. A présent, le transport par bus à Lomé a une piètre réputation. Il est considéré comme le « transport du pauvre ». Il joue donc aujourd'hui un rôle anecdotique dans la mobilité des Loméens (moins de 1% des déplacements en transports publics).

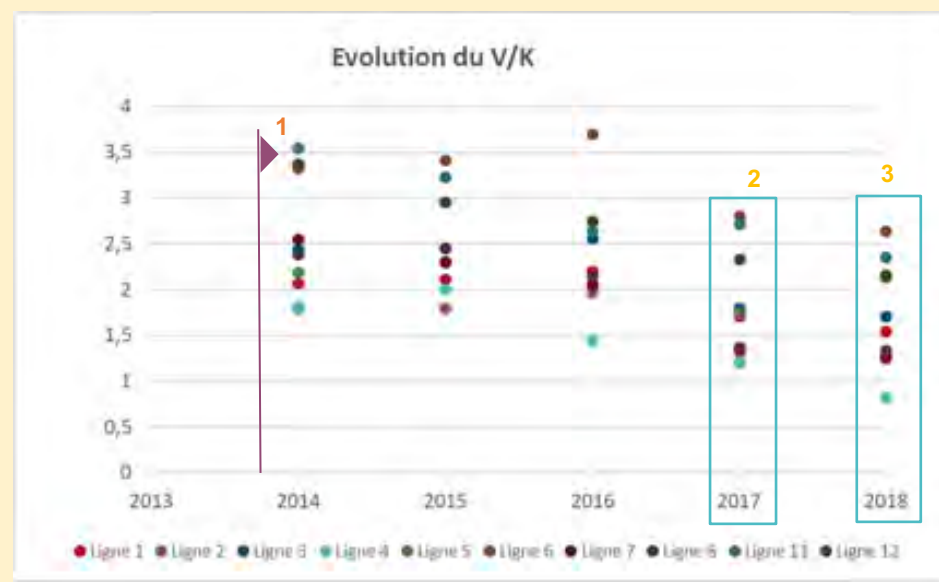
Depuis sa création, la SOTRAL collecte les données d'exploitation à travers :

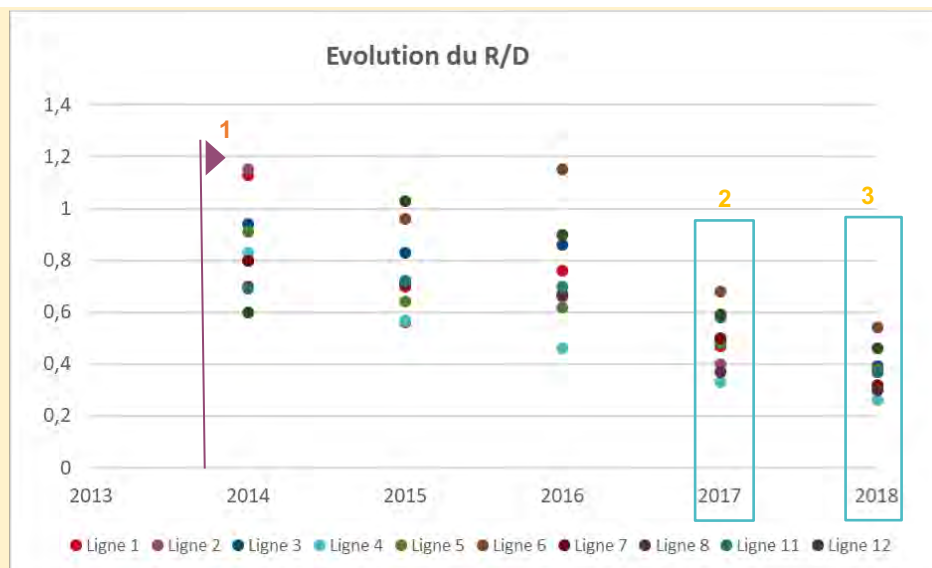
- un suivi mensuel de l'exploitation, avec un relevé par ligne des données de recettes, dépenses, fréquentation, parc de véhicules, etc. De ces données découle également l'établissement de ratios de suivi d'exploitation : Recette / Dépense (R/D) et Voyageur / Kilomètre (V/K) ;
- une enquête annuelle de satisfaction des usagers.

Ces relevés constituent des outils indispensables pour :

- le suivi de l'exploitation et à ce titre, ils devraient être utilisés par l'autorité de tutelle pour mesurer la performance de l'opérateur et potentiellement lui venir en appui. A titre d'illustration, les difficultés que connaît la SOTRAL en lien avec le parc de véhicules vieillissant et insuffisant, se reflètent directement dans l'évolution des ratios R/D et V/K. Ces derniers constituent un point d'alerte (Figure 20) ;
- la mise en évidence de certains mécanismes qui entrent en jeu dans le fonctionnement du réseau. Ceci en particulier pour encourager les investissements qui permettraient d'accroître l'offre de service de la SOTRAL. Ainsi, les lignes 1, 3, 6 et 7 de la SOTRAL qui offraient les meilleurs niveaux de services durant les premières années d'exploitation présentaient également des ratios V/K et R/D élevés (meilleure fréquentation et meilleur équilibre financier) (Figure 20).

*Figure 20 : Suivi des principaux ratios d'exploitation de la SOTRAL*





Source : SOTRAL

1 Création de la SOTRAL en 2013.

2 Les difficultés d'exploitation liées au parc de véhicules vieillissant et insuffisant impliquent, entre autres, une réduction du nombre de courses / jour sur une majorité des lignes de la SOTRAL en 2017 : les conséquences se font directement ressentir sur les ratios d'exploitation.

3 Les difficultés persistent et s'aggravent ce qui conduit la SOTRAL à réduire encore la qualité de service. En 2018, la fréquence et le nombre de courses / jour sont diminués sur la quasi-totalité des lignes : les ratios d'exploitation continuent de chuter.

### Un transport artisanal collectif très développé à Bamako

A Ouagadougou ou à Lomé, quelques taxis collectifs subsistent. Le nombre de véhicules est relativement faible et leur contribution à l'offre de transport public est finalement négligée par les décideurs. Pourtant à Lomé, ils représentent tout de même 7 % des déplacements quotidiens.

Bamako se distingue des trois autres capitales en ce qui concerne l'offre de transport collectif artisanal. Elle est composée d'une myriade de minibus, pick-ups modifiés, taxis collectif, tricycles motorisés, etc. Les « Sotramas », des minibus d'une capacité moyenne de 18 à 20 places, ont dominé largement le système de transport, mais ils perdent leur prépondérance. Le parc actuel est estimé à 3000 véhicules, mais ils sont progressivement remplacés par des véhicules moins capacitaires et moins chers, particulièrement les taxis collectifs dont le nombre est estimé à 9 000 unités<sup>27</sup>. Ces taxis fonctionnent soit sur des lignes régulières définies par les syndicats de travailleurs, soit sur des itinéraires à la demande du client.

Les véhicules sont souvent très âgés et cumulent les problèmes techniques. En 2007, on estimait la moyenne d'âge des minibus à 15 ans<sup>28</sup>. Les remplacements ou renforcements se font par des véhicules d'occasion acquis par des opérateurs économiques (professions libérales ou fonctionnaires). Ces derniers les mettent ensuite à la disposition de chauffeurs professionnels suivant la logique dite du « travailler-payer », consistant à encaisser une recette journalière fixe. Les services fonctionnent suivant une logique de « tour de rôle »<sup>29</sup>. Ce système est organisé par les syndicats de transporteurs dans les trois gares principales du centre-ville et celles moins importantes des quartiers périphériques, sans réelle supervision des pouvoirs publics. Des programmes pour améliorer les services de Sotramas ont été mis en place récemment (notamment l'« anneau Sotrama » financé

<sup>27</sup> Le nombre de « Durunis » (des pickups aménagés) est en nette diminution depuis la fermeture de l'usine qui les fabriquait.

<sup>28</sup> Kumar & Barrett (2008). op. cit.

<sup>29</sup> Les conducteurs attendent dans la gare de départ afin d'avoir suffisamment de passagers pour que le trajet soit rentable, une fois rempli, le véhicule part en direction d'une autre gare et un nouveau véhicule commence à se remplir dans la gare de départ. Sur le trajet, si un passager descend du véhicule, le conducteur se charge de chercher un autre passager sur la route pour augmenter sa rentabilité.

par la Banque Mondiale qui visait une fluidification du trafic des services de transport collectif en donnant la priorité aux minibus sur les rues entourant l'hypercentre).

De manière générale, les modes artisanaux sont largement auto-réglementés ; les syndicats et associations jouent le rôle du régulateur. En effet, du côté des pouvoirs publics et bien que les réglementations existent, aucun contrôle n'est exercé, excepté pour le paiement des redevances municipales et celles liées aux autorisations de transport.

#### Des projets de réseaux intégrés et de transport de masse en perspective

Dans le contexte d'une croissance urbaine rapide et non maîtrisée, les projets de transport de masse peuvent être des catalyseurs de transformation de la mobilité urbaine et des vecteurs de structuration du développement urbain. En effet, ces projets visent à apporter une alternative crédible aux modes de transport motorisés individuels, notamment grâce à des conditions d'exploitation avantageuses offrant des gains de temps considérables aux populations sur le corridor et une amélioration de l'accessibilité aux services urbains et aux emplois. Ces projets peuvent également être utilisés comme des outils de maîtrise de l'étalement urbain. Une densité élevée le long des corridors est fortement recommandée dans une optique de valorisation foncière des terrains, la capture de la plus-value pouvant ainsi servir au financement des projets, et de demande suffisante à capter.

La commune de Ouagadougou a entamé en 2019, avec le soutien de partenaires suédois, un vaste projet de modernisation du réseau de transport public qui devra contribuer à réduire la congestion d'une part, et d'autre part, attirer des usagers actuels de la moto en leur proposant des conditions de mobilité confortables et sécurisées. Une étude de faisabilité est ainsi en cours pour définir les perspectives de fréquentation et le modèle économique d'un tel réseau intégré, qui pourrait être structuré autour d'une ou deux lignes de Bus Rapid Transit (BRT).

A Bamako, le président malien porte également un projet de BRT dans le cadre d'un partenariat avec une entreprise turque<sup>30</sup>. Des études techniques sont en cours pour une circulation des bus sur une voie centrale. Une seule ligne est pour l'instant prévue entre la périphérie et le centre-ville sur une distance de 21 km. Les premières estimations font état d'un coût de 170 millions de USD, en incluant l'acquisition du matériel roulant. Par ailleurs, les autorités maliennes cherchent à multiplier les réponses aux problèmes de congestion dans la ville. D'une part, un projet de transport par câble est à l'étude pour rejoindre le centre-ville au Point G, une colline qui le surplombe et où se situent un hôpital et une université. D'autre part, un projet de transport fluvial est envisagé avec trois bateaux bus exploités par la Compagnie Malienne de Navigation pour un montant de 1,15 milliards de FCFA.

A Ouagadougou comme à Bamako, ces projets obligent à repenser plus largement le système de mobilité et sa gouvernance. Ils deviennent donc vecteurs de réformes institutionnelles nécessaires à la mise en œuvre de ces projets et à leur pérennité. A Cotonou et à Lomé, aucun projet de transport public capacitaire n'est encore à l'étude. La structuration institutionnelle métropolitaine en cours pourrait toutefois être un élément déclencheur.

### 1.3.3 Les mototaxis : un mode de déplacement flexible ancré culturellement à Lomé et Cotonou

Les pouvoirs publics n'ayant pas su proposer une offre de transport public institutionnel à la hauteur de la demande de déplacement, le transport artisanal assure une grande partie des déplacements quotidiens : taxis-collectifs, mini-bus, mototaxis et tricycles coexistent et tendent à se concurrencer.

A Ouagadougou et à Bamako, il existe une interdiction d'exercer l'activité de mototaxis. Toutefois, dans la capitale malienne, une entreprise privée « Teliman » propose une application de mise en relation des clients et des opérateurs de mototaxis avec l'aval de la mairie du district de Bamako.

Au Bénin et au Togo, les mototaxis sont très présents depuis leur apparition dans le début des années 1990. Très compétitifs, ils offrent : souplesse, couverture du territoire, accessibilité (notamment sur route non goudronnée), temps de parcours attractif et tarification relativement abordable. Ils seraient près de 12'000 à Cotonou, 18'000 à Lomé. Le secteur a pris un rôle socio-économique et politique très fort, car il est un des premiers en termes de création d'emplois. La profession de conducteur de mototaxi est attractive car elle

<sup>30</sup> Celui-ci a été signé en décembre 2019.



permet d'assurer un revenu supérieur à la moyenne. Elle est une profession de substitution ou de transition pour de nombreux jeunes diplômés ou non, dans un contexte de fort taux de chômage.

Ainsi le revenu moyen journalier d'un conducteur de mototaxi peut s'élever à près de 5 000 FCFA à Cotonou, contre un salaire moyen au Bénin de l'ordre de 3 900 FCFA. A Lomé, il peut s'élever à près de 3 200 FCFA contre un salaire moyen au Togo de près de 2 800 FCFA. La majorité de ce système reste toutefois dans l'informalité et pose aujourd'hui des questions importantes en termes de sécurité routière, de santé publique, de circulation mais aussi de retombées sociales et économiques.

Tableau 6 : Comparatif de la présence et de la réglementation des mototaxis

	Existence d'une réglementation	Application de la réglementation	Nombre de motos taxis dans capitale	Population de l'aire urbaine (millions d'habitants)	Revenu journalier moyen d'un mototaxi	Revenu journalier moyen par habitant
<b>BENIN</b>	Oui, à partir de 1989 <sup>31*</sup>	Peu appliquée (en dehors du casque conducteur et de la chasuble)	12 000	0,68	5 000	3 850
<b>BURKINA FASO</b>	Interdiction des motos-taxis en 2012	Appliquée	X	2,5	X	3 080
<b>MALI</b>	Interdiction des motos-taxis	Peu appliquée	Inconnu en dehors de l'entreprise « TELIMAN » (200 véhicules)	2,22	X	3 570
<b>TOGO</b>	Oui, à partir de 1996 <sup>32*</sup>	Peu appliquée (en dehors du casque conducteur)	18 000	1,64	3 200	2820

Source : Données nationales.

Les pouvoirs publics togolais et béninois ont pris conscience de la nécessité de réguler le secteur, toutefois ils restent encore trop faiblement impliqués dans son organisation et sa professionnalisation. Les législations écrites dans les années 1990 sont peu ou pas appliquées en dehors du port du casque conducteur pour le Togo et le port du casque conducteur et de la chasuble au Bénin. Du fait de la forte part d'informalité, le dialogue avec les mototaxis est par ailleurs difficile. Ces derniers sont représentés en une multitude de syndicats regroupés au niveau national dans des « collectifs de syndicats ».

Plus récemment, des opérateurs privés ont vu le jour dans le système des motos-taxis. Par exemple, sous la forme de systèmes inspirés de Uber – « Teliman » au Mali et « Gozem » au Bénin et au Togo – ou d'autres types d'initiatives comme « Olé Togo » qui assemble et loue des véhicules destinés aux mototaxis. Ces opérateurs pourraient jouer un rôle important dans la professionnalisation du secteur, en contribuant à la réglementation (sur les tarifs, les chasubles, etc.) et en incitant à la sécurité (Encadré 6).

<sup>31</sup> Port du casque et d'une chasuble, permis de conduire, papiers et taxes.

<sup>32</sup> Port du casque et d'une chasuble, permis de conduire, papiers et taxes.

*Encadré 6 : OléTogo : une concentration des acteurs grâce à la digitalisation*

Les premiers taxis-motos du Togo sont apparus à Lomé au début des années 1990 suite aux programmes d'ajustement structurel ayant conduit aux licenciements dans l'administration et à la privatisation des entreprises publiques. Cette situation a été exacerbée par les crises socio-politiques et économiques de 1992, marquées par la grève générale illimitée des fonctionnaires et des transporteurs. Dès lors, les conducteurs des taxis-motos se sont multipliés et leur recours est devenu incontournable dans le transport et la mobilité quotidienne. Malgré la mise en place des organisations syndicales et la signature d'un arrêté interministériel réglementant les taxis-motos<sup>33</sup>, cette activité professionnelle reste très peu contrôlée.

En 2014, la Délégation à l'Organisation du Secteur Informel (DOSI) a entrepris un programme de professionnalisation des taxis-motos qui visait à convertir les conducteurs de motos en entrepreneurs. Une mutuelle devait leur garantir de meilleures conditions de travail. Cette initiative n'a finalement pas abouti et c'est à travers des initiatives privées, s'appuyant sur un usage de technologies digitales, que la professionnalisation tend à se concrétiser.

Deux opérateurs économiques privés ont récemment tenté de réinventer un service digitalisé de transport de passagers, pour rendre transparent le calcul de la course et offrir un service plus sûr aux usagers. Depuis 2018 la société Gozem, à travers une application pour smartphone inspirée d'Uber, permet aux clients de ne plus négocier le prix de la course. Cette initiative qui a démarré avec près de 1 200 conducteurs a vu son effectif chuter avec l'émergence en mars 2019 du projet Olé Togo.

Olé Togo est porté par une entreprise chinoise qui possède la première usine de montage de motocycles de la sous-région à Notsè, à 90 km au Nord de Lomé. Environ 2,6 milliards de FCFA ont été investis pour produire entre 2 000 et 3 000 motos « made in Togo » chaque mois. Dans le contrat signé avec l'Etat, il est mentionné que 25% des motos fabriquées doivent être vendues au Togo. Un partenariat a été créé avec les responsables des syndicats de taxis-moto pour mettre à la disposition des conducteurs des motos robustes et adaptées pour professionnaliser le secteur.

En février 2020, le système OléTogo comptait plus de 4 300 adhérents. Les motos, équipées d'électronique et d'un système de géolocalisation, sont louées à 2 000 FCFA par jour, ce qui couvre l'entretien et la maintenance des véhicules. En travaillant 6 jours par semaine, un conducteur gagne entre 80 000 et 86 000 FCFA par mois, soit plus du double du salaire minimum au Togo (35 000 FCFA). Il peut également changer de moto au bout de trois ans et de gilet tous les 6 mois. Autour de ce projet d'autres innovations sont proposées : l'assurance santé, l'assurance décès, l'appui-accompagnement des accidentés après hospitalisation, ce qui devrait accroître davantage le nombre d'adhérents chaque année.

#### 1.3.4 Peu de connaissance de la mobilité des ménages

Aucune capitale ne dispose de données collectées récemment dans le cadre d'une Enquêtes Ménages Déplacements (EMD). La dernière enquête de ce type à Bamako et Ouagadougou a été réalisée au début des années 1990. Les EMD, réalisées dans les villes européennes environ tous les dix ans, permettent pourtant d'avoir une photographie particulièrement utile de la manière dont les gens se déplacent au quotidien. Dakar, qui a réalisé récemment une telle enquête (voir Encadré 7) a pu ainsi mesurer l'ampleur des déplacements à pied dans l'agglomération, le rôle joué par les taxis clandestins en zone périurbaine, et les modes de déplacements utilisés par les différentes caractéristiques socio-économiques des ménages.

<sup>33</sup> N° 001/MCPT/MIS du 04 janvier 1996.

### *Encadré 7 : L'enquête ménages déplacements de Dakar*

En 2014, dans la perspective d'une mise à jour du PDU de Dakar, le CETUD a commandité une enquête de grande ampleur à l'échelle de la région de Dakar, pour qualifier et quantifier les pratiques de déplacements des Dakarais : l'Enquête sur la Mobilité, le Transport et l'Accès aux Services dans l'Agglomération de Dakar (EMTASUD).

Cette enquête exhaustive, d'un budget global de 250 millions FCFA, a permis de quantifier et qualifier les caractéristiques des populations, leurs accès aux services de base et aux transports, leur mobilité quotidienne (motif, répartition temporelle, spatiale et modale des déplacements) et le taux d'effort des ménages pour les transports. L'enquête a couvert un échantillon de 13 415 personnes de 11 ans et plus sur l'ensemble de la Région de Dakar, soit 3 176 ménages. Les questionnaires détaillés pour chaque ménage ont été complétés d'entretiens qualitatifs pour recenser l'appréciation des usagers sur leurs accès aux équipements, leurs besoins de mobilité quotidienne, la place des dépenses de mobilité dans leur budget, leurs perceptions des modes de transport et leurs restrictions et freins à la mobilité.

L'EMTASUD fait écho à la première enquête ménages mobilité réalisée en 2000 à Dakar, et permet d'évaluer les évolutions de la demande (en fonction des revenus, du genre, du lieu de résidence, etc.) et des pratiques de mobilité au sein de l'aire urbaine. Elle s'inscrit à plus long terme dans la perspective de création d'un observatoire de la mobilité. Les données recueillies en matière d'accessibilité aux équipements de base et d'équité des ménages servent également à apprécier et quantifier précisément l'impact des projets de transport programmés sur la mobilité et l'accessibilité des Dakarais.

## 1.4 Une nécessaire anticipation pour les villes secondaires

### 1.4.1 Une typologie variée des villes secondaires

Les villes secondaires en Afrique peuvent avoir des tailles et des aires d'influence très variables, en fonction de leur histoire, de leur situation géographique, de leur place dans l'économie du pays et dans sa structure administrative et politique. Nous proposons donc ici une typologie permettant de mieux comprendre la diversité et les similitudes de ces pôles d'urbanisation (Tableau 7).

Certaines villes, dites secondaires, peuvent avoir joué un rôle important dans l'histoire précoloniale à l'exemple de Kayes au Mali ou Parakou au Bénin, ou même pendant l'ère coloniale. Elles peuvent ainsi avoir eu une taille plus importante par rapport à la capitale que celle qu'elles ont actuellement. Elles peuvent également bénéficier d'une localisation avantageuse ; soit en faisant office de « villes frontières », bénéficiant des échanges commerciaux formels et informels avec le pays voisin ; soit en étant simplement une « ville étape » le long d'un corridor international, voire une « ville carrefour » lorsque plusieurs corridors se croisent comme c'est le cas à Kayes ou Bobo-Dioulasso. L'agglomération tire alors profit de sa localisation dans le commerce entre les métropoles de la sous-région.

D'autres bénéficient d'un dynamisme économique lié à l'exploitation de ressources naturelles (extraction minière, etc.), ou simplement à l'activité agricole de la région. Dans ce cas, la capitale régionale devient un point stratégique pour l'économie rurale qui peut y écouler, voire transformer les produits locaux. A l'image de Parakou au Bénin, les villes secondaires sont alors des points stratégiques pour le développement rural. Certaines agglomérations bénéficient parfois d'investissement public, tel qu'a pu en bénéficier Kara, ou privé permettant de disposer d'une base industrielle. Au-delà des activités agro-alimentaires et textiles liées à la production de coton, Bobo-Dioulasso compte ainsi des activités dans la mécanique, la métallurgie et la chimie.

Enfin, les villes secondaires sont généralement des « villes administratives » qui accueillent sur leur territoire plusieurs institutions publiques (polices, douanes, services déconcentrés ou décentralisés). La décentralisation a parfois permis de renforcer le poids politique de la ville dans sa région, en tant que centre de décision. C'est le cas de toutes les villes étudiées. En tant que centres régionaux, les villes secondaires bénéficient généralement de la présence de centres de santé, ou d'université sur leur territoire, qui y pérennisent des emplois, voire des villes de garnison si l'Etat y a localisé des bases militaires.

Certaines petites agglomérations se développent sur la base d'un seul secteur économique (production agricole commerciale, industrie, mine), ce qui les rend très vulnérables à la conjoncture nationale ou internationale liées

à leur spécialité. Les fonctions "administratives" jouent en revanche un rôle de stabilisateur de la croissance urbaine. L'investissement public dans les infrastructures urbaines, tout en accompagnant le processus d'urbanisation, contribue directement à la croissance économique sur le territoire. Certaines agglomérations, telles que Kara au Togo, bénéficient d'un effort notable de l'Etat pour ainsi développer des pôles urbains secondaires.

Tableau 7 : Typologie des villes secondaires étudiées

	Caractéristiques	Kayes (Mali)	Bobo Dioulasso (Burkina Faso)	Kara (Togo)	Parakou (Bénin)
Histoire	Ville patrimoniale (héritage urbain pré-colonial)	X	X		X
Géographie	Villes frontières	X			
	Villes étapes ou villes carrefours	X	X	X	X
Economie	Ressources naturelles (extraction minière, etc.)				
	Centre commercial (pour les activités agricoles de la région)		X		X
	Centre industriel		X		X
Politique	Centre administratif	X	X	X	X
	Centre hospitalier		X		
	Centre universitaire			X	X
	Villes de garnison				

Selon la catégorie à laquelle appartiennent les villes secondaires, les flux qui s'organisent sur le territoire peuvent être très différents :

- Les villes frontières ou villes étapes sont traversées par d'importants flux de transit. Le déclin du trafic ferroviaire renforce d'ailleurs le report vers la route pour le transport de marchandise et accentue les enjeux.
- Les villes qui servent de centres commerciaux pour leur région vont compter des flux structurants (même s'ils ne sont pas quotidiens) de passagers et de marchandises venant de la périphérie à destination du marché central.
- Les villes comptant des activités industrielles, un centre administratif, hospitalier et universitaire important vont quant à elles connaître un nombre de déplacements urbains pendulaires entre les zones résidentielles et les zones concentrant les emplois ;

- Les villes concentrant peu d'activités économiques et administratives comptent moins de flux pendulaires. Les flux de proximités sont alors prédominants.

#### 1.4.2 Un développement urbain peu planifié

En termes de développement urbain, les villes secondaires disposent parfois de documents de planification, en fonction des programmes nationaux qui peuvent avoir été lancés par les ministères en charge de l'urbanisme ; ou bien grâce à un partenariat international, pour les plus grandes villes (Bobo-Dioulasso par exemple). Leur dynamique de croissance se fait toutefois de manière très peu contrôlée et leurs aires urbaines peuvent parfois s'étendre vers les villages alentours répliquant ainsi un phénomène de métropolisation à leur échelle. Les figures des encadrés suivants illustrent les formes urbaines de ces villes secondaires. Les quatre villes sont situées le long des axes viaires principaux, Kayes et Bobo-Dioulasso conservant toutefois une structure urbaine développée de part et d'autre d'un axe fluvial, historiquement utilisé pour le transport de marchandises et les échanges commerciaux.

#### 1.4.3 Une offre de services de mobilité bien limitée

Les villes secondaires ne disposent quasiment d'aucune donnée sur la demande de déplacement. Il serait pourtant très intéressant de pouvoir faire état de la situation en comparaison avec les grandes agglomérations. Comme évoqué précédemment, selon la typologie des villes, les problématiques de mobilité peuvent être différentes. La question de la gestion des flux de transit et du stationnement des véhicules de transport de marchandises peut être un enjeu important dans les villes étapes. Souvent, le peu d'emplois formels réduit le nombre de flux pendulaires quotidiens. Les déplacements de courtes distances sont alors les plus nombreux et se font beaucoup plus à pied, particulièrement pour les plus pauvres, les jeunes ou les femmes. En revanche, les déplacements en lien avec les zones rurales peuvent être importants pour l'approvisionnement du marché, ou l'accès aux services urbains (santé, administration, etc.) des populations vivant à la périphérie de la ville.

Les villes secondaires ont généralement très peu de voirie revêtue, ce qui rend les deux-roues et trois-roues motorisés plus pertinents que d'autres. Le réseau viaire s'articule généralement autour des axes (voire de l'axe principal) qui traversent la ville. Ces corridors de transport nationaux ou internationaux concentrent la circulation de transit et les déplacements au sein de l'agglomération et la mixité du trafic pose des problèmes importants d'organisation de la voirie entre ces différents types de flux et de sécurité routière... Ces enjeux sont parfois jugés tellement pénalisants pour le développement de l'agglomération que des projets de voies de contournement sont proposés<sup>34</sup>.

La motorisation dans les villes secondaires est à un stade beaucoup moins avancé comme nous avons pu le voir précédemment, et elle prend donc une forme différente par rapport à la capitale. Les voitures ne sont quasiment pas utilisées de manière privative et les ménages possèdent moins de motos. Le vélo et les modes de transport intermédiaires utilisés en zones rurales (charrettes tractées par des animaux, notamment) sont beaucoup plus présents.

Excepté à Bobo-Dioulasso qui voit un réseau de bus ressurgir depuis quelques mois, et les quelques bus fournis par la SOTRAL à l'université de Kara, l'offre de transport public se limite à celle proposée par des opérateurs artisanaux. Lorsqu'ils ne peuvent se déplacer à pied, les habitants peuvent utiliser de vieux taxis collectifs, des mototaxis ou des tricycles. Introduits depuis quelques années au Mali et au Burkina Faso, ces derniers offrent des services de taxis moins chers que les taxis collectifs. Les pouvoirs publics y voient toutefois un risque supplémentaire en matière d'accidentologie. Les services de transport artisanaux sont très présents autour des centralités de la ville (le marché, la gare routière, etc.).

Dans les quatre villes étudiées, les motos gagnent du terrain, particulièrement sous forme de mototaxis (Tableau 8). Bobo-Dioulasso se distingue par une croissance rapide de l'usage de tricycles pour les services de transport collectif. Le développement de ces services se fait au détriment des taxis collectifs dont le nombre stagne voire diminue comme à Kayes.

---

<sup>34</sup> Si ces nouvelles infrastructures peuvent permettre de réduire les nuisances liées au transit - effectué par des camions vétustes - en centre-ville, elles peuvent également dévier les avantages économiques que représente la traversée de la ville pour certains commerçants qui auraient tout intérêt à repositionner leur commerce le long du corridor. Des voies de contournement dans des agglomérations de petites tailles peuvent donc fortement pénaliser la vie urbaine.



Tableau 8 : Recensement et évolution de l'exploitation des modes de transports publics dans les villes d'étude

Pays	Ville	Moto taxis	Tricycles	Taxis collectifs	Mimbos	Bus	Transport de masse
Mali	Kayes	↗	→	↘	-	-	-
Burkina Faso	Bobo-Dioulasso	→	↗	→	-	↗	-
Togo	Kara	↗	-	→	-	-	-
Bénin	Parakou	↗	-	→	-	-	-

Légende	
-	Non existant
→	Constante
↗	En augmentation
↘	En diminution

Encadré 8 : Kara : métropole régionale au Nord du Togo dominée par les motos

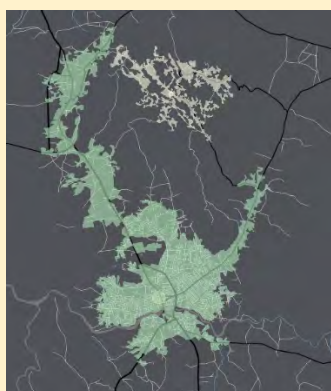


Figure 21 : Aire urbaine de Kara, extension du bâti

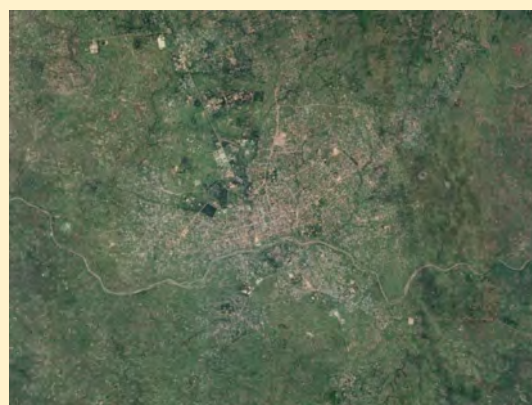


Figure 22 : Forme urbaine de la ville de Kara, image satellite, 2020

Double chef-lieu de la région de la Kara et de la préfecture de la Kozah, la ville de Kara (113 000 habitants) occupe la deuxième place dans l'armature urbaine togolaise. Elle est considérée comme le fruit d'une véritable volonté politique de mise en place d'une métropole régionale au Nord du Togo, capable de concentrer l'essentiel des services administratifs et de contrebalancer le poids de la capitale Lomé. Elle a bénéficié de constructions d'infrastructures et d'investissements économiques à partir des années 1970, dans le cadre de la politique des « Grands Travaux » du président de la République<sup>35</sup>. Située sur le corridor Lomé-Ouagadougou, elle a été choisie pour l'installation de la deuxième université du pays et plusieurs autres administrations.

Traversée d'Est en Ouest par la rivière du même nom, Kara se développe principalement en tâche d'huile autour des principaux axes routiers sur une superficie de plus de 9 000 hectares. Ce développement urbain désordonné se fait en l'absence de tout plan d'occupation du sol ou de plan de développement urbain. Les pouvoirs publics locaux ne disposent pas des ressources permettant l'élaboration et la mise en œuvre de documents de planification.

Il n'existe pas d'étude sur la mobilité à Kara en dehors des recherches universitaires. Toutefois, l'analyse des mobilités quotidiennes montre que les modes de déplacement utilisés pour accéder aux aménités urbaines

<sup>35</sup> Gnassingbé Eyadéma était originaire de la région de Kara.

varient surtout en fonction du statut socio-économique des ménages et des individus. La marche demeure ainsi le mode privilégié des scolaires et étudiants, des fonctionnaires et des commerçants moins nantis. L'essentiel du transport des personnes est avant tout assuré par 3 000 mototaxis. Très adaptés à la situation socio-économique du pays, ils prolifèrent et s'approprient l'espace urbain de Kara dont le réseau viaire est en très mauvais état dans les quartiers périphériques. Seul le réseau routier principal et quelques voiries secondaires sont revêtus mais avec un entretien insuffisant et irrégulier, ce qui rend le réseau difficilement praticable en dehors de l'utilisation des deux-roues motorisées, dominant largement le système de mobilité de la ville. Il n'existe pas de transport urbain conventionnel mais quelques bus de l'université de Kara offrent une alternative aux étudiants. Les taxis-ville en manque de clients dans l'espace urbain sont devenus des « taxis-brousses » dont la fonction essentielle est la desserte des villages environnants et des petites villes de la région de Kara.

A l'heure actuelle, à l'exception d'un projet de voie de contournement pour les camions gros porteurs visant à favoriser le désengorgement de la ville et améliorer la sécurité routière, peu de projets existent pour améliorer les conditions de déplacement à Kara. On peut simplement citer le Projet d'Infrastructure et de développement urbain (PIDU) qui prévoit d'aménager et éclairer certaines voies et trottoirs pour améliorer la mobilité des modes actifs ; et une étude réalisée par la Société de Transport de Lomé (SOTRAL) en 2015 pour identifier les possibilités de développement d'un réseau de transport public.

*Encadré 9 : Kayes, une ville étape où les tricycles dominent l'offre de transport*



Figure 23 : Aire urbaine de la ville de Kayes, extension du bâti<sup>36</sup>



Figure 24 : Forme urbaine de la ville de Kayes, image satellite, 2020

Située à 495 km au nord-ouest de Bamako, Kayes est la capitale de la première région administrative du Mali. La ville couvre une superficie de 22 190 km<sup>2</sup> avec une population estimée en 2019 à 361 000 habitants (selon les données de l'INSTAT). A l'instar des autres principales villes maliennes, Kayes connaît une croissance urbaine importante, au taux moyen de 7,8 % l'an. Ce qui laisse entrevoir une population d'environ 959 000 habitants à l'horizon 2030 avec des défis liés à l'équipement de la ville en termes d'infrastructures de voirie, d'assainissement, de centres de santé, d'écoles, etc.

Kayes fut le berceau du royaume du Khasso qui vécut de la fin du 17<sup>ème</sup> siècle jusqu'à la pénétration coloniale française à partir des années 1850. La ville fut la première capitale du Soudan Français (actuel Mali) en 1892. Cet héritage historique continue de participer au rayonnement politique, culturel et touristique de la ville qui reste un carrefour important à l'échelle de la sous-région. En effet, l'économie locale tire profit essentiellement des activités de fret et de transport de voyageurs autour des corridors routiers Dakar-Bamako, Nouakchott- Bamako, et Kayes-Diéma. Cette vocation est toutefois en partie remise en cause avec la disparition des services ferroviaires sur la ligne Dakar-Niger.

La problématique de la mobilité urbaine est moins liée à l'engorgement qu'au déficit criant d'infrastructures et d'équipements de transport. Les routes bitumées sont très insuffisantes, ce qui réduit l'offre de services de transport collectif dans certains quartiers et villages périphériques inaccessibles en période d'inondations.

<sup>36</sup> Africapolis : <https://www.africapolis.org/explore>, consulté en 2020

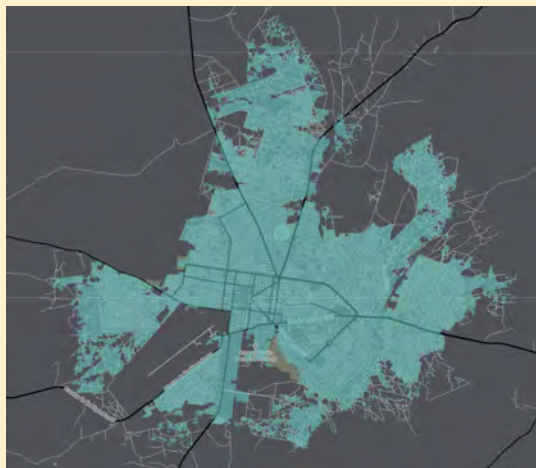


Le transport public artisanal est la seule offre de service avec une part croissante des tricycles (1 400 environ contre 300 taxis à peu près) qui exploitent à la fois le déplacement des personnes et des biens. La municipalité de Kayes s'efforce d'exercer ses compétences en termes d'organisation du transport urbain et d'entretien de la voirie. Mais ses ressources humaines, matérielles et financières sont trop limitées face aux nombreux défis.

Néanmoins, des perspectives d'évolutions favorables se dessinent pour la ville, qui pourrait reprendre assez vite sa vocation de hub pour le transport international. En effet, le Gouvernement du Mali a lancé plusieurs projets d'infrastructures et de transport au cours de l'année 2019 pour restaurer la connectivité de la ville, et relancer son développement économique et social. Dans ce cadre, l'aéroport international Kayes Dag Dag a repris ses vols commerciaux entre Kayes et Bamako, exploités en consortium par les compagnies Afrikayes Air et Air Burkina. En cours, les travaux de réhabilitation du tronçon Didiéni-Kolokani-Kati sur la route nationale no. 3, reliant Kayes à Bamako, devraient s'achever en 2020. Un accord de financement a aussi été conclu entre le Mali et la Banque Mondiale pour relancer le trafic ferroviaire national de Diboli (frontière Sénégal) à Bamako en passant par Kayes. Le projet de reprise de l'axe Dakar-Bamako est aussi à l'ordre du jour entre le Mali et le Sénégal.

La municipalité de Kayes, malgré de faibles ressources humaines et financières, développe une stratégie de relance économique de la ville à travers des projets de parcs de stationnement en concertation avec les communes rurales voisines. Il s'agit de dévier le trafic des nombreux poids lourds autour du scanner de la douane qui provoque un stationnement anarchique et des risques d'accidents. La construction d'un centre secondaire en périphérie est envisagée pour améliorer la fluidité de la circulation au centre-ville, grâce à l'intervention du Conseil régional de Kayes.

*Encadré 10 : Bobo-Dioulasso : la moto et le tricycle accompagne l'expansion spatiale*



*Figure 25 : Aire urbaine de Bobo-Dioulasso, extension du bâti*

*Figure 26 : Forme urbaine de la ville de Bobo-Dioulasso, Image satellite, 2020*

Second centre urbain du pays après Ouagadougou, Bobo-Dioulasso est situé à la croisée des routes internationales vers le Niger (RN1), la Côte d'Ivoire (RN7 et ligne ferroviaire Ouagadougou-Abidjan), le Mali (RN8, 9 et 10) et le Ghana (RN 27). Elle dispose donc d'une situation stratégique pour l'implantation de l'activité industrielle du pays. La commune se caractérise par une croissance rapide de sa population, avec un peu plus d'un million d'habitants. L'évolution démographique s'est accompagnée d'une extension spatiale de la ville. Entre 2012 et 2019, la superficie<sup>37</sup> de la ville est passée de 8 649 à 27 000 hectares<sup>38</sup>. Cette expansion urbaine de Bobo-Dioulasso touche directement à la mobilité urbaine en allongeant les distances,

<sup>37</sup> ATEF, ( 2016), Etude sur la problématique de la sécurisation foncière en zones péri-urbaines des villes de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso : état des lieux, enjeux et défis, 154 p.

<sup>38</sup> Service cadastral de la commune de Bobo-Dioulasso.

et conséquemment en augmentant le temps et les coûts de transport pour les citoyens. En 2019, la ville s'étendait sur 20 kilomètres de diamètre.

La municipalité dispose de documents de planification spécifiques à l'agglomération : le plan communal de développement 2017-2021 et le Programme Urbain de Mobilité et de Développement Durable de Bobo-Dioulasso, ainsi que d'un service uniquement dédié aux Infrastructures Routières et à la Mobilité, la DIRMO. Au travers de l'enjeu global de faciliter l'accès aux services publics, la commune met en œuvre une politique visant au développement des infrastructures de voirie urbaine, des transports publics ainsi que d'une gestion de la circulation et de la sécurité routière.

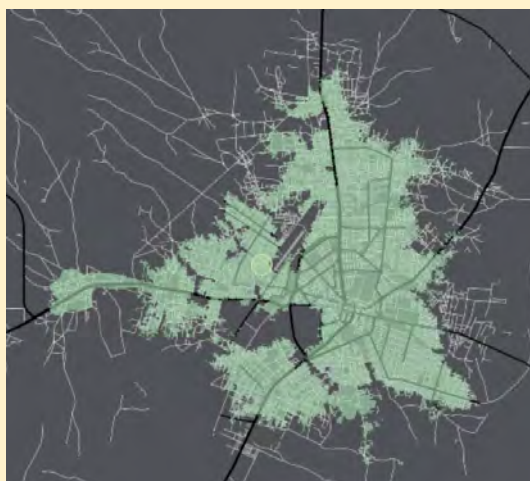
A Bobo-Dioulasso, les déplacements sont majoritairement assurés par les deux roues, qui offrent une souplesse d'utilisation aux usagers, sur une structure viaire encore peu bitumée, à l'exception de la voirie primaire reposant sur six axes pénétrants, permettant le "porte à porte" et évoluant relativement rapidement dans la circulation. En 2010, les deux roues motorisées représentaient 43% des déplacements, 23,7 % pour la marche à pied, 17% pour la bicyclette, 8,3% pour la voiture particulière et 8% pour les taxis.

Depuis 2012, le gouvernement burkinabè a interdit l'exploitation à titre onéreux des motos-taxis pour le transport public de personnes à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso<sup>39</sup>. Le transport artisanal de la ville se caractérise principalement par la circulation d'environ 1000 taxis collectifs desservant des lignes fixes aboutissant au centre-ville. Le développement des tricycles a créé une concurrence avec les taxis artisanaux sur leurs propres lignes traditionnelles. Le nombre de tricycles en circulation à Bobo-Dioulasso est estimé à 3000. En 2015, la municipalité a cherché à réglementer ce service auto-organisé, par l'institution d'un droit de stationnement de 10 000 F CFA par an et par tricycle.

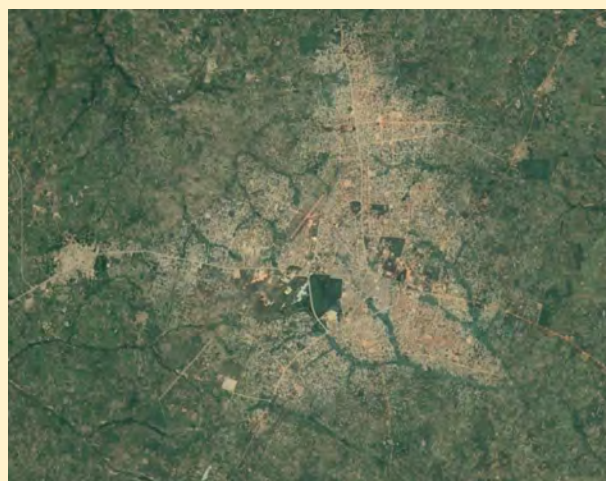
Bobo-Dioulasso est l'une des rares villes secondaires à bénéficier d'un réseau public de transports collectif. Tout comme dans la capitale, depuis 2018 la SOTRACO exploite une vingtaine de bus sur 14 lignes (11 lignes régulières, 2 lignes étudiantes et 1 ligne intercommunale)<sup>40</sup>.

Au moment de la mise en service des bus publics, les autorités ont décidé de s'investir davantage dans la sensibilisation au respect de l'interdiction de l'exploitation des motos-taxis comprenant également les tricycles. Cette situation a généré l'opposition du syndicat de tricycles au travers de manifestations.

*Encadré 11 : Parakou un pôle urbain au développement non maîtrisé où les Zemidjans dominent le système de mobilité*



*Figure 27 : Aire urbaine de Parakou, extension du bâti*



*Figure 28 : Forme urbaine de la ville de Parakou, Image satellite 2020*

Parakou est le troisième pôle urbain majeur du Bénin avec 255 000 habitants en 2017. Chef-lieu de l'une des principales régions agricoles du pays, elle se situe au croisement de plusieurs grands axes de transit

<sup>39</sup> Décret n°2012-559 du 05 juillet 2012.

<sup>40</sup> Rapport d'activité au 30/06/2019 de la SOTRACO.

internationaux (vers le Burkina Faso, le Niger, le Togo et le Nigéria). La ville est un passage obligé pour le trafic national, régional et international et joue un rôle stratégique dans le développement économique du Bénin.

Toutefois, l'offre en matière d'infrastructures et services publics y reste réduite et limite le développement du potentiel économique local. Le réseau viaire est dominé par des voies non revêtues. Le faible linéaire bitumé est très dégradé. Cependant la demande de déplacements dans la ville est pour le moment limitée, le nombre d'automobiles privées est bas, et la congestion est quasiment absente.

L'offre de transport public organisé est quasi-inexistante, hormis le transport individuel commercial assuré principalement par des mototaxis « zémidjans », et dans une faible mesure par des taxis automobiles « Bénin Taxi ». Des tricycles assurent le transport des bagages et des taxis brousses, le transport de passagers vers les villes et villages limitrophes.

Les espaces réservés aux piétons sont insuffisants, souvent impraticables car encombrés et en mauvais état. Les habitants préfèrent se déplacer en « zémidjans » même pour les courtes distances, compte tenu de la grande flexibilité de ces derniers, leur permettant de circuler sur des voies très dégradées. Or les tarifs restent très élevés pour une grande frange de la population, en particulier pour des distances significatives : entre 100 et 200 FCFA pour 1 à 5 km, jusqu'à 400 FCFA pour des trajets plus longs. Ces dépenses pèsent lourdement sur les budgets des ménages les plus précaires ce qui réduit leur accès aux opportunités économiques et services de base. Les « zémidjans » génèrent également beaucoup de nuisances sonores et de pollution atmosphérique ainsi qu'une accidentologie considérable.

Plusieurs actions ont déjà été programmées pour répondre à ces enjeux : l'extension et l'aménagement de 68 km du réseau routier de Parakou ; et un projet de contournement et de traversée de la ville, avec l'appui financier de la Banque Africaine de Développement. Des mesures d'organisation des « zémidjans » et d'amélioration de la sécurité routière ont été mises en place. Ainsi en 2017, une réforme visant à enregistrer les mototaxis et à organiser le secteur a été lancée. Les conducteurs de mototaxis ont été amenés à souscrire à une assurance et le port du casque a été rendu obligatoire. 3 500 conducteurs de mototaxis se sont ainsi enregistrés auprès de la mairie et le port du casque est généralement respecté.

Néanmoins, une planification sinon intégrée, du moins cohérente et de long terme du développement urbain et de la mobilité est encore absente. Sans la formalisation d'objectifs de densification urbaine, de création d'une offre organisée de transports collectifs, ou de promotion de mobilités actives (le vélo serait très bien adapté à la topologie de la ville), Parakou risque de connaître une croissance de la mobilité à la fois insuffisante pour le développement économique local et excessive dans sa production de nuisances sonores, environnementales et sanitaires.

En plus de la planification, il est nécessaire d'organiser le soutien financier de la commune pour l'amélioration de la mobilité urbaine. La politique de décentralisation a en théorie transféré un ensemble de compétences aux communes, devenues dans la loi l'acteur principal de l'organisation de la mobilité. Pourtant ce transfert n'a été accompagné ni par des moyens budgétaires suffisants ni par un renforcement des ressources locales. La commune de Parakou peine ainsi à prendre en charge l'ensemble de ses compétences. En dehors du service de la mairie qui s'occupe de l'entretien des feux tricolores, l'entretien des chaussées reste effectué directement par le Ministère des Infrastructures et Transports.

## 1.5 Une préoccupation centrale pour les villes : leur rôle économique et le poids des externalités

En raison de leur essor démographique, les villes africaines vont jouer un rôle capital dans l'économie des pays. La crise de la mobilité affecte toutefois leur compétitivité et la soutenabilité de leur modèle de développement. Un rapport récent de la Banque mondiale intitulé « Ouvrir les villes africaines au monde »<sup>41</sup> indiquait que ces villes sont particulièrement chères pour les ménages comme pour les entreprises, ce qui impacte directement leur productivité et réduit leur attractivité pour les investisseurs étrangers. L'inefficience des systèmes de transport est au cœur de cette analyse. Selon les auteurs, la structuration du système de transport et

<sup>41</sup> Lall, Somik Vinay; Henderson, J. Vernon; Venables, Anthony J.. 2017. Africa's Cities : Opening Doors to the World. Washington, DC: World Bank. © World Bank.

l'organisation du marché foncier sont les deux principaux défis à relever pour permettre aux villes de jouer un rôle de moteur de croissance pour les économies nationales. Les effets pervers liés aux externalités négatives – pollution de l'air et accidents de la circulation – accentuent encore plus le besoin d'agir rapidement pour résoudre cette situation de crise qui par ailleurs, accroît les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

### 1.5.1 Le défi économique des villes

Le PIB en monnaie constante a connu une croissance importante dans les quatre pays de 1990 à 2018 : il a été multiplié par 3,9 au Burkina Faso, 3,1 au Mali, 2,9 au Bénin et 2,2 au Togo. Toutefois comme le montre le Tableau 9, rapportées au nombre d'habitants en parité de pouvoir d'achat, ces évolutions sont relativement modestes.

Tableau 9 : PIB/ habitant et taux de croissance annuel calculé par décennie (1990 – 2018)

	1990	2000	2010	2018	Taux de croissance annuels		
					1990-2000	2000-2010	2010-2018
Benin	1 462,68	1 666,47	1 818,78	2 151,54	1,31%	0,88%	2,12%
Burkina Faso	844,34	1 075,40	1 423,38	1 761,23	2,45%	2,84%	2,70%
Mali	1 274,09	1 465,76	1 875,19	2 055,62	1,41%	2,49%	1,16%
Togo	1 298,48	1 235,46	1 241,92	1 574,02	-0,50%	0,05%	3,01%
Afrique Subsaharienne*	2 647,40	2 492,73	3 290,93	3 533,41	-0,60%	2,82%	0,89%

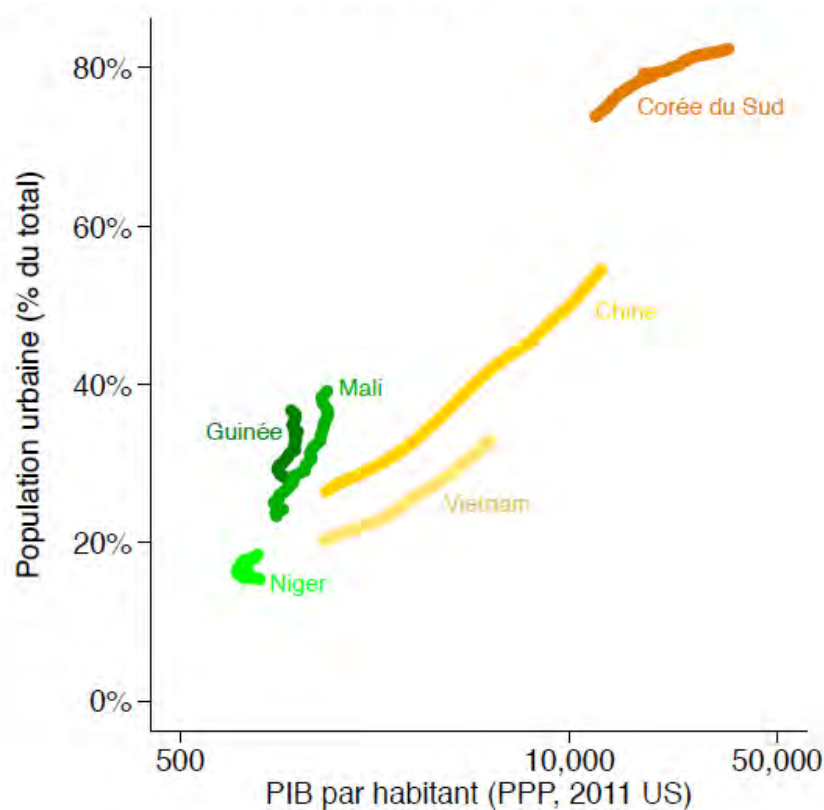
\*excluding high income

Source : data.worldbank.org.

La croissance urbaine que nous avons décrite précédemment n'a pas engendré le même dynamisme économique que celui connu sur les autres continents : le PIB par habitant demeure faible et la croissance économique ne progresse pas au même rythme que la croissance urbaine. Ainsi, au Mali, le taux d'urbanisation a dépassé les 40 % mais le PIB reste nettement inférieur à celui d'autres pays avec le même taux d'urbanisation<sup>42</sup>. Ce phénomène « d'urbanisation sans croissance » est présenté dans la Figure 29. En théorie, les villes exploitent les avantages de la spécialisation des activités sur leur territoire, des gains de productivité sont générés par les économies d'échelle qui favorisent la croissance économique, etc. Les villes continuent à croître et à contribuer à la croissance économique jusqu'à ce que les externalités négatives que sont le surpeuplement et la congestion l'emportent sur les externalités positives de la densité urbaine.

<sup>42</sup> World Bank. 2018. Bamako, An Engine of Growth and Service Delivery. World Bank.

Figure 29 : Evolution du PIB en fonction de l'urbanisation, par pays



Source : Henderson, V. et Nigmatulina, D. (2016). *The Fabric of African Cities: How to Think about Density and Land Use*. Projet, 20 avril, London School of Economics.

Toutefois les capitales africaines ne jouent pas ce rôle de moteur de croissance. Les capitales des pays étudiés jouent un rôle majeur dans l'économie du pays. Ainsi, le rapport « Bamako, un moteur de croissance et de prestations de services » publié en 2018, considère que si le Mali devait se défaire de sa capitale, son PIB serait réduit de 36%. Ce chiffre, selon la même source, est de 47% au Burkina Faso.

Les capitales africaines présentent des modèles suboptimaux d'activité économique, directement liés à leur structure urbaine. Tout d'abord, l'activité économique continue à être dominée par des produits et des services non-échangeables, qui sont relativement protégés de la concurrence internationale, et qui induisent des coûts élevés, en lien avec l'inefficacité de l'économie. Globalement, par rapport aux autres pays en développement à niveau de revenus similaire, les biens et services coûtent entre 20 et 31 % plus cher aux ménages urbains africains.

Mais la cherté des villes africaines est étroitement liée à la défaillance des systèmes de transport et des marchés fonciers. L'activité économique et les marchés sont toujours concentrés au cœur des grandes villes, ce qui n'est pas le cas dans d'autres villes du monde ayant une taille comparable. Cette concentration au centre-ville s'explique à la fois par un besoin d'être proche du marché du travail et des commodités, mais aussi par l'inefficacité du système de mobilité métropolitain.

Les investissements dans les infrastructures, trop faibles et inadaptés notamment en matière de transport, n'ont pas permis d'accroître le potentiel économique des agglomérations. Ils ont ainsi contribué à verrouiller le dynamisme économique par un renchérissement du coût de la vie. Les villes africaines sont ainsi 29 % plus chères que celles des pays à niveau de revenus similaire. Les ménages urbains africains ont, proportionnellement au PIB par habitant, des coûts plus élevés ; avant tout du fait du coût du logement, supérieur de 55 % à celui observé dans d'autres régions (Rapport « Ouvrir les villes africaines au monde »). Par ailleurs, se déplacer coûte également extrêmement cher pour des personnes qui doivent circuler sur de longues distances en minibus ou en mototaxis. Les entreprises souffrent directement des mêmes problèmes mais également indirectement car elles doivent fournir des salaires plus élevés pour recruter des personnes compétentes.

La dynamique actuelle qui tend donc à maintenir les villes dans la « trappe de sous-développement » est amplifiée dans les villes secondaires africaines, qui n'ont pas de centre économique et qui ne bénéficient pas de l'intégration internationale des villes principales.

Si selon ce rapport, il faut en premier lieu régulariser les marchés fonciers, clarifier les droits de propriété et instituer des politiques efficaces d'aménagement urbain, une réforme du système de mobilité est impérative. Afin de réellement libérer le potentiel économique des villes, il est essentiel de mettre en place ces réformes, conjointement à une transformation du système de transport. Une bonne gestion et de bons investissements dans le secteur des transports urbains doivent permettre d'enrayer la dynamique actuelle et assurer l'exploitation des effets positifs des économies d'agglomération. En favorisant l'accès aux opportunités économiques, la planification et l'organisation de la mobilité urbaine peuvent réellement contribuer à réduire les dépenses des ménages pour leurs déplacements, autant que pour leur logement. La réduction du temps de parcours des marchandises et des coûts logistiques aura également pour effet d'accroître le pouvoir d'achat des habitants.

*Encadré 12 : Bamako, une capitale qui ne joue pas son rôle de moteur de croissance*

En 2018, la Banque Mondiale a produit une étude à l'échelle du District de Bamako, sur la productivité économique et la qualité des services publics de la ville. L'analyse s'est basée sur le développement de l'agglomération et le niveau d'accessibilité aux services pour la population.

Les villes, par leur densité d'habitat, d'emplois et de services, sont des territoires qui favorisent les opportunités et la productivité. Cependant, le développement urbain de Bamako est fragmenté, ce qui ne lui permet pas de bénéficier autant des avantages associés à la croissance de la ville.

La capitale du Mali constitue en effet un pôle majeur pour toute la région d'Afrique de l'Ouest, destination de l'exode rural et des migrations nationales et régionales. Elle constitue un espace attractif polarisant les emplois et les services du pays. Mais malgré l'explosion démographique, la productivité économique de la ville n'augmente pas.

Le développement de la ville se traduit par une expansion urbaine fragmentée. La croissance s'effectue par l'urbanisation discontinue de terres en périphérie, le mitage : des parcelles nouvellement bâties qui ne jouxtent pas directement des zones aménagées existantes. Cette construction de la ville ne permet pas de garantir un accès aux services essentiels équitables sur l'ensemble du territoire urbanisé.

Les emplois sont concentrés dans le centre-ville ce qui accroît les inégalités entre les habitants résidants plus ou moins loin du centre. Cette organisation spatiale contraint principalement les déplacements des habitants et leur accès aux emplois et services. Le faible nombre et la mauvaise qualité des infrastructures routières, la congestion, la couverture insuffisante en transports collectifs et l'incapacité financière d'accéder à des véhicules motorisés sont autant de freins à la mobilité des populations dans le suburbain.

La Banque Mondiale émet des recommandations afin de faire de Bamako un moteur de croissance et de prestation de services :

- **Mettre en cohérence l'occupation des sols et les infrastructures de transport** : l'évolution de la ville doit aller vers sa densification. Les institutions doivent retrouver la main sur la gestion du foncier et sur leur capacité d'investissement. Pour rapprocher les populations des opportunités notamment, il sera nécessaire d'améliorer la qualité des routes et mieux gérer les espaces publics.
- **Financer et gérer des services publics plus efficaces** : afin d'être en mesure d'investir, les sources de recettes publiques doivent être consolidées et accrues. Il est également nécessaire de structurer les systèmes de contractualisation avec les prestataires de services.
- **Investir dans les institutions urbaines** : une meilleure coordination métropolitaine entre les autorités compétentes aux différents échelons de l'administration, ainsi que le renforcement de capacité des administrations locales permettra la construction et la mise en œuvre d'une planification de la ville.

### 1.5.2 Des externalités négatives importantes méconnues : pollution, congestion, accidents, etc.

#### Une mortalité routière très élevée

Au Burkina Faso, au Togo, au Bénin et au Mali, comme dans de nombreux autres pays à faible revenu, l'insécurité routière représente une des premières causes de mortalité. Ils affichent des taux de mortalité parmi les plus élevés, bien au-dessus de la moyenne mondiale de 18 morts/100 000 habitants<sup>43</sup>. Le rapport de l'Organisation Mondiale de la Santé sur la sécurité routière à l'échelle mondiale de 2018 fait état d'une forte corrélation entre risque d'accident mortel de la route et le niveau de revenu d'un pays. Le risque est ainsi 3 fois plus élevé dans un pays à niveau de revenu faible : 27,5 morts/100 000 habitants que dans un pays à haut niveau de revenu : 8,3 morts/100 000 habitants. Ce bilan est particulièrement lourd si l'on regarde le nombre de véhicules en circulation : les pays à faible revenu ne concentrent que 1 % des véhicules motorisés à l'échelle mondiale mais 13% des accidents fatals de la route y sont recensés.

Bien que des mesures dans le domaine de la sécurité routière et des sensibilisations à ce sujet aient été entreprises, l'augmentation rapide de la motorisation en atténue les effets. Aucune réduction du nombre d'accidents mortels de la route n'a été relevée dans un pays à faible revenu par l'OMS dans son rapport de 2018.

Tableau 10 : Comparatif des taux de mortalité par accidents de la route

	Moyenne Afrique	Bénin	Burkina Faso	Mali	Togo
Mortalité par accidents de la route (mortalité / 100 000 habitants)	26,6	27,5	30,5	23,1	29,2
Morts par usagers de la route					
% motocyclistes	9 %	57 %	Pas de données disponibles	41 %	72 %
% piétons	40 %	17 %		27 %	
% cyclistes	4 %	< 1%		5 %	
% passagers ou conducteurs autres véhicules	47 %	28 %		27 %	28 %

Source : OMS, 2018.

Les piétons, les cyclistes et les usagers de deux et trois-roues motorisés sont les usagers de la route les plus vulnérables et les plus affectés par la mortalité routière. Malgré leur prééminence dans l'usage de la voirie, ils sont peu pris en compte voire ignorés dans les efforts de planification et de design des voies. Un espace dédié aux piétons est rarement prévu dans l'aménagement des voiries ce qui les contraint à marcher sur le bord de la chaussée. De plus, les traversées piétonnes sont peu sécurisées : longues, peu visibles, marquées de manières insatisfaisantes, sans îlots de protection ; forçant les piétons à s'adapter à la circulation. Aux carrefours à feux, les piétons sont souvent non régulés ou les lanternes absentes. Enfin, les échangeurs nouvellement créés ont également été faits avant tout pour la circulation des véhicules sans penser aux traversées piétonnes ce qui rend particulièrement dangereux la traversée des voies. A Bamako, au moins 40% des décès liés aux accidents de la route correspondent ainsi à des piétons<sup>44</sup>.

Les causes d'accidents de la route et leur gravité peuvent être multifactorielles mais elles sont généralement liées :

- **aux excès de vitesse** : la vitesse influence fortement le risque d'accident mais surtout la sévérité des blessures et la probabilité de décès. Le Burkina Faso, le Togo et le Mali ont chacun mis en place des

<sup>43</sup> Banque Mondiale, 2016

<sup>44</sup> Banque Africaine de Développement (2018). Etude pour l'amélioration de la sécurité routière dans le District de Bamako.

limitations de vitesse : la vitesse est limitée à 50 km/h en ville et à 90 km/h en zone rurale. Les autorités locales peuvent modifier ces limites de vitesse. Le contrôle est effectué principalement manuellement et parfois à l'aide de radars mobiles ;

- **à la conduite sous effet de l'alcool** : seuls le Burkina Faso et le Mali ont fixé des taux d'alcoolémie maximum pour les conducteurs de véhicules motorisés ;
- **au port de la ceinture de sécurité** : il réduit de 45 à 50 % le risque de décès pour le conducteur et le passager avant dans un accident. Le Burkina Faso et le Togo imposent le port obligatoire de la ceinture de sécurité pour le conducteur et les passagers des voitures, tandis que celui-ci ne l'est au Mali qu'en dehors des villes. Au Bénin, le port de la ceinture n'est pas régulé ;
- **au port du casque** : les blessures à la tête sont la cause principale de traumatismes et de décès chez les usagers des deux et trois-roues motorisés. Le port d'un casque de qualité peut réduire de 42 % le risque de blessure fatale et de 69 % le risque de blessure à la tête. Si le port du casque est obligatoire dans les quatre pays de l'étude, il n'est pas pour autant respecté au Togo et au Bénin pour les passagers de taximotos ; au Burkina Faso ou au Mali pour les conducteurs autant que pour les passagers. Dans ces deux pays, l'échec des différentes actions de prévention et de répression n'a pas permis de faire respecter la réglementation relative au port du casque ;
- **à la forte proportion de deux-roues** : la part modale dans les quatre pays est ainsi une des principales raisons des taux de mortalité élevé. Le Burkina Faso est ainsi l'un des 10 pays les plus mortels par accidents de la route au monde ;
- **aux comportements dangereux**, comme les infractions au code de la route – souvent méconnu des conducteurs – ainsi que les conflits d'usages, tel que le non-respect des voies de circulation et des pistes cyclables à cause de la circulation ou de l'état de la voirie. Rares sont les conducteurs de deux-roues motorisés ayant suivi une formation théorique et pratique. L'apprentissage de la conduite se fait le plus souvent avec un ami ou un proche. Il en résulte une méconnaissance du code de la route et de la signalisation. De plus, l'obtention et le retrait du permis de conduire chez les motocyclistes ne sont pas pris en compte dans la circulation, ni par les usagers, ni par les forces de l'ordre. Les forces de police ne sont pas habilités à contrôler si le conducteur de la moto est en possession d'un permis et peu d'infractions au code de la route sont réellement verbalisées, à l'exception des feux tricolores, le sens interdit et le stop<sup>45</sup>. L'usage du téléphone en conduisant est également un facteur aggravant.

La Banque Africaine de Développement a conduit une étude pour l'amélioration de la sécurité routière à Bamako. La courbe des accidents de la route y est ascendante malgré la création de l'ANASER (Agence Nationale de la Sécurité Routière) en 2009. Pour 2 645 accidents en 2015 dans le district de Bamako, ont été recensés :

- 156 tués dont 50% de deux-roues motorisés et 40 % de piétons ;
- 2 018 blessés graves et 1 434 blessés légers dont 70 % de deux-roues motorisés et 25 % de piétons.

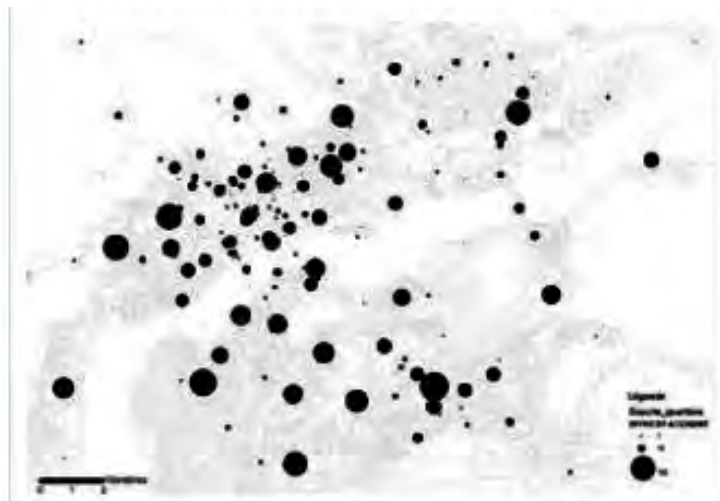
Ces chiffres traduisent à nouveau la vulnérabilité des piétons et des conducteurs de deux-roues. Les accidents ont été géolocalisés dans le cadre de cette étude.

---

<sup>45</sup> Étude pour l'amélioration de la sécurité routière dans le District de Bamako, Département Infrastructure et développement urbain de la Banque africaine de développement, 2018



Figure 30 : Géolocalisation des accidents par quartiers et axes à Bamako



Source : BAD (2018), Étude pour l'amélioration de la sécurité routière dans le District de Bamako.

Presque les deux tiers des accidents (59%) ont lieu hors des intersections, ce qui peut s'expliquer par une présence des forces de l'ordre aux carrefours. Sur les axes principaux étudiés, la part des véhicules légers impliqués dans les accidents est plus élevée et varie entre 20 et 30% environ. Le respect des règles de comportement relatives à la circulation a également été investigué comme l'illustre le tableau ci-dessous.

Tableau 11 : Evaluation du respect des règles de comportement dans la circulation sur les grands axes à Bamako

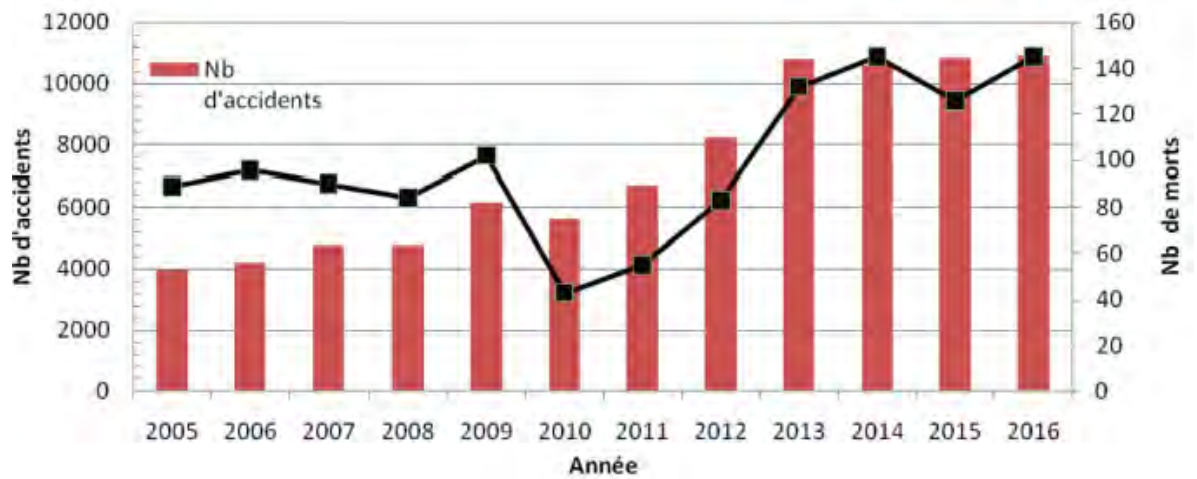
	50 Km/h	Port du casque	Port de la ceinture	Alcool	Pistes motos	Feux rouges	Priorité intersections	Passages piétons
Règlementation	Oui	Oui (?)	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Respect	Bon	Nul	Nul	?	Moyen	Bon	Moyen	Nul
Formation	Faible	Nul	Faible	?	Moyen	Moyen	Faible	Nul
Répression	Nul	Nul	Nul	Nul	-	Correct	Moyen	Nul

Source : BAD (2018), Étude pour l'amélioration de la sécurité routière dans le District de Bamako.

Seuls les limitations de vitesse et les feux rouges sont bien respectés. Le port du casque, de la ceinture, les pistes motos, la priorité aux intersections sont autant de règles de comportement pour lesquelles une marge de progression importante est possible, moyennant formation et sensibilisation.

Au Burkina Faso, les chiffres de la police nationale soulignent la corrélation entre croissance des accidents et augmentation de la circulation. Le nombre d'accidents a ainsi presque triplé entre 2005 et 2018 pour atteindre 13 000 cas enregistrés (une grande partie des accidents s'arrangeant à l'amiable entre les protagonistes, ces chiffres sont vraisemblablement en deçà de la réalité). L'ONASER a recensé un total de 191 d'accidents mortels de la route en 2018 à Ouagadougou, soit le double de ceux en 2005. Toutefois, tous les accidentés n'étant pas conduits dans un centre de soin, certains décès ne sont probablement pas imputés aux accidents de la route. La Figure 31 ci-dessous traduit l'évolution de chiffres de la Police des accidents et décès routiers entre 2005 et 2016.

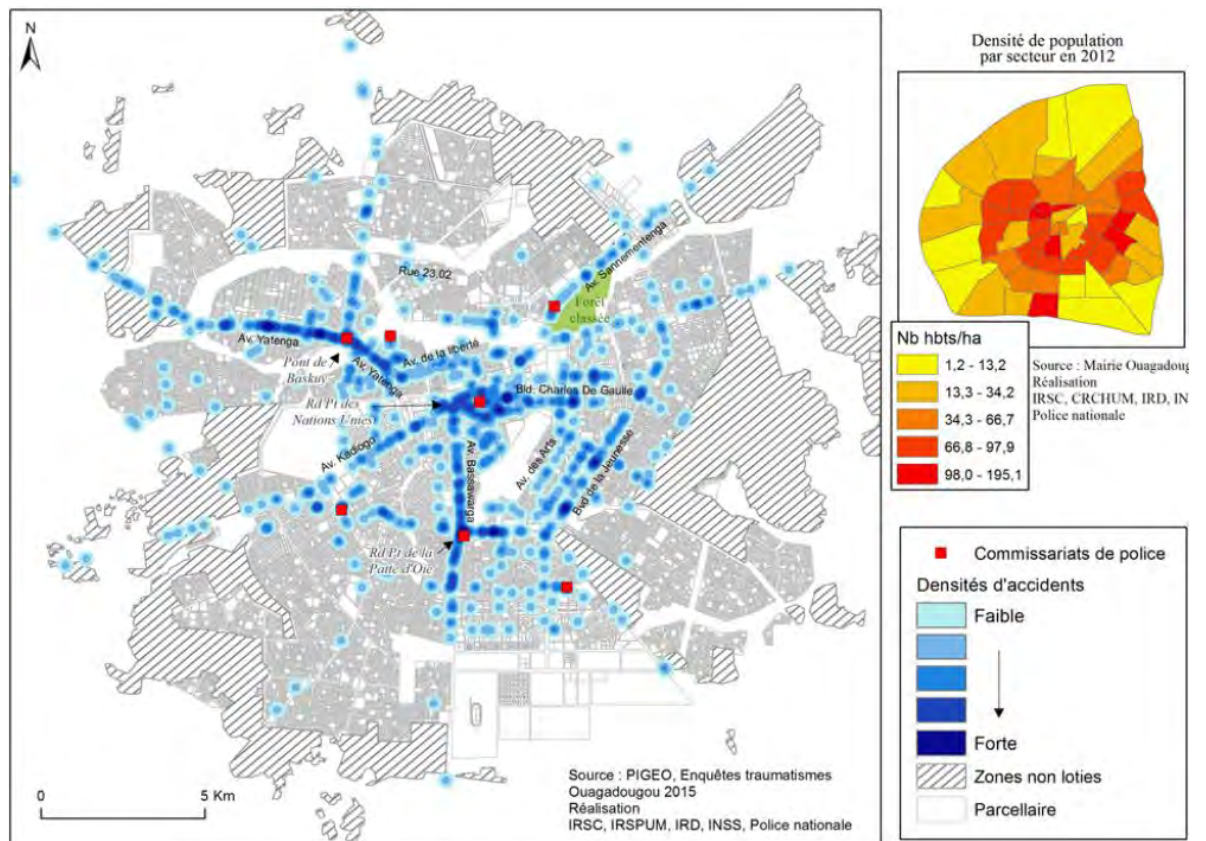
Figure 31 : Évolution du nombre de décès et d'accidents de la route à Ouagadougou entre 2005 et 2016



Source : Police Nationale, issue de : Nikiema, A., Bonnet, E., Sidbega, S. & Ridde, V. – 2017.

Une carte de l'accidentologie a été réalisée en 2015 (Figure 32) à partir des fiches de bulletins d'analyse des accidents de la circulation (BAAC). Les carrefours le long des pénétrantes et de la circulaire, concentrent le plus d'accidents, constituant ainsi les points noirs du réseau. Cette fréquence élevée d'accidents est due avant tout à une forte densité de circulation, où les motos et vélos sont particulièrement nombreux à rouler en trafic mixte ou sur des pistes cyclables exigües.

Figure 32 : Carte de l'accidentologie routière en 2015



Source : Nikiema, A., Bonnet, E., Sidbega, S. & Ridde, V. – 2017.

Selon les auteurs de cette étude, « lors de l'enquête auprès des accidentés admis au service urgences traumatologiques du CHU Yalgado, 80 % d'entre eux étaient des usagers de deux-roues, majoritairement des personnes de moins de 30 ans ». Un projet de décret pour institutionnaliser le Bulletin d'Analyse des Accidents

de la Circulation (BAAC) est à l'étude afin d'obtenir des données sur la sécurité routière plus proche de la situation réelle.

#### *Encadré 13 : Sécurité routière au Burkina Faso*

Dans son rapport 2018 sur la sécurité routière, l'OMS évalue à plus de 5 600 le nombre de morts suite à un accident de la route en 2016, soit un taux de 30,5 morts dus à l'insécurité routière pour 100 000 habitants pour l'année 2016. Ces chiffres sont largement supérieurs aux statistiques fournies par l'Office National de la Sécurité Routière qui estime à 878 le nombre de tués de la route au cours de la même année.

Selon ces chiffres, le Burkina Faso présente une mortalité due à l'insécurité routière parmi les plus élevées au monde. La moitié des cas de décès sur les routes est enregistrée chez les usagers vulnérables que sont les piétons et les usagers de deux roues. Du fait d'un appareil statistique défaillant, les données de l'Office National de la Sécurité Routière (ONASER) ne permettent malheureusement pas de confirmer les valeurs résultant des modélisations réalisées par l'OMS. L'ONASER ne recense que 878 tués sur la route en 2016 tandis que l'OMS en considère 5 686. Certains spécialistes de la sécurité routière en Afrique considèrent les données de l'OMS largement surévaluées.

Le Burkina Faso dispose de deux documents de planification dans le domaine de la sécurité routière :

- le document de politique de sécurité routière adopté par le gouvernement le 17 février 2009, qui se veut être un outil de référence, d'orientation pour l'ensemble des acteurs de la sécurité routière. Il doit servir de cadre de mobilisation et de rationalisation des interventions en vue de la prévention des accidents de la circulation, et de la réduction de leurs conséquences ;
- le plan d'actions national de la sécurité routière 2011-2020 approuvé par le Bureau des Ministres du Conseil National de la Sécurité Routière et validé par l'Assemblée Générale de cette instance, sous la présidence du Premier Ministre, le 26 juillet 2011. Ce document de politique nationale de sécurité routière se veut un outil de référence, d'orientation pour l'ensemble des acteurs. Le plan d'actions national de sécurité routière s'articule autour de cinq axes stratégiques : améliorer la gestion de la sécurité routière, asseoir une culture de la sécurité routière par la formation et l'information, améliorer l'état technique des véhicules, améliorer la qualité des infrastructures routières, et élaborer et mettre en œuvre une stratégie de communication.

Quoi qu'il en soit, les actions qui ont suivi l'adoption de ces textes n'ont pas permis de répondre aux enjeux de l'insécurité routière. Les principaux enjeux en matière de sécurité routière pour le Burkina consistent à faire appliquer rigoureusement l'obligation du permis A et A1 pour les deux roues de plus de 50 cm<sup>3</sup>, à faire respecter les limitations de vitesse (50 km/h en agglomération et 90 km/h hors agglomération), le port obligatoire du casque et de la ceinture de sécurité. La réduction significative des accidents de la route et de leurs conséquences nécessite une volonté politique affirmée.

#### **Une pollution de l'air avec de graves conséquences sur la santé**

Très peu de villes africaines réalisent un suivi de la qualité de l'air. En Afrique de l'Ouest, seule Dakar s'est équipée de stations de mesure quotidienne, tandis que quelques métropoles ont pu réaliser des campagnes ponctuelles. Dans les pays de l'étude, seule la ville de Bamako a réalisé ce type de mesure en 2004. Ensuite, dans les quatre pays, comme ailleurs sur le continent, quasiment aucun texte ne régleme les quotas de concentration des polluants.

La pollution atmosphérique résulte principalement de la circulation des véhicules, des feux domestiques, de l'incinération des déchets et, dans une moindre mesure, des activités industrielles. Lors de mesures réalisées pour le projet Polca en 2004<sup>46</sup>, Bamako dépassait par exemple très largement le niveau d'alerte de l'OMS concernant la concentration de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). Cette pollution provient notamment de la combustion de carburant par les moteurs des véhicules. Des pics de pollution sont observés aux heures de pointe du matin et du soir alors que la nuit les émissions sont minimales.

<sup>46</sup> Pollution urbaine en Afrique de l'Ouest, Cathy Lioussé et Corinne Galy-Lacaux, 2010.

Tableau 12 : Contributions aux émissions totales des principaux responsables de la pollution atmosphérique à Bamako

	CO	COV	NOX	PM10	SO2
<b>Total (t/an)</b>	85 019	24 297	11 074	28 972	4 587
<b>Trafic routier (%)</b>	22,2	58,4	82,1	43,3	51,9
<b>Combustion résidentielle (%)</b>	77,2	40,5	7,4	47,6	3,9
<b>Dépôts d'hydrocarbures (%)</b>	-	0,2	-	-	-
<b>Centrales thermiques (%)</b>	0,1	0,0	4,0	0,3	33,5
<b>Incinération des déchets (%)</b>	0,4	0,8	3,5	8,8	10,3
<b>Trafic aérien (%)</b>	0,1	<0,1	2,9	<0,1	0,4

Source : Ginger-Burgeap, 2019.

Comme le montre le Tableau 13, la consommation de carburant du trafic routier est la principale cause des émissions de COV, de NO<sub>x</sub> et de SO<sub>2</sub> à Bamako en 2004. Les premières causes sont l'usage de véhicules vétustes de seconde main, les deux-roues à moteur deux-temps, la qualité du carburant et l'usage de fioul frelaté.

Concernant les particules, le trafic routier est là encore un des premiers responsables, mais l'état de la voirie, majoritairement en terre<sup>47</sup>, engendre en saison sèche d'importantes suspensions poussiéreuses dans la ville. Selon l'étude du MEA & Banque Mondiale (2009) à Bamako, la voirie aurait généré à elle seule environ 80 000 tonnes de particules PM10 en 2008.

Tableau 13 : Synthèse des émissions à Bamako en 2008

Emissions atmosphériques par secteur d'activité	Particules PM10	Oxydes d'azote NO <sub>x</sub>	Dioxyde de soufre SO <sub>2</sub>	Composés organiques volatils
Véhicules	757 tonnes	3 244 tonnes	1 293 tonnes	12 696 tonnes
Industriels et Résidentiels	97 tonnes	194 tonnes	802 tonnes	
Energie domestique	19 139 tonnes	1 881 tonnes		
Voirie	79 524 tonnes			

Source : Extrait du rapport de l'Etude de la Qualité de l'Air à Bamako, MEA et Banque Mondiale, décembre 2009.

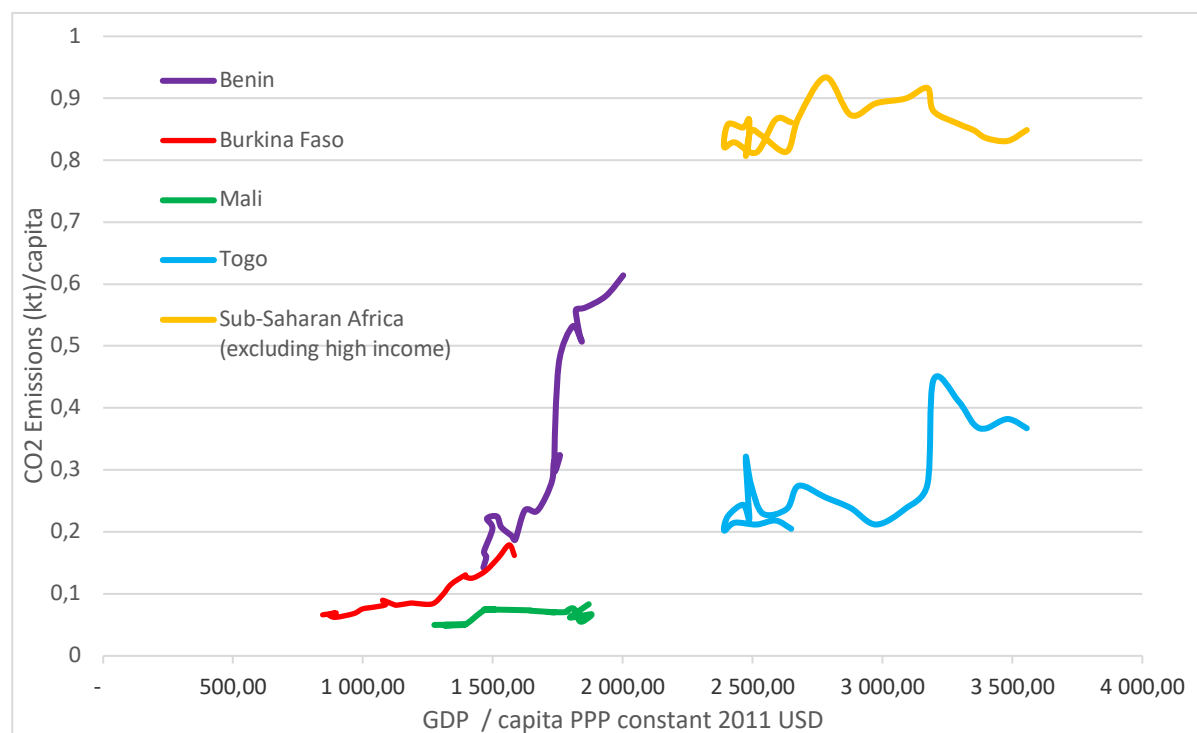
<sup>47</sup> A cette date on comptait 334 km de voie bitumée sur un réseau estimé à 1 525 km dans la capitale.

Dans les différents pays de l'étude, les effets combinés de la croissance démographique, de l'urbanisation, de la motorisation et de l'utilisation de carburants de mauvaise qualité génèrent une pollution pouvant à terme poser d'importants problèmes de santé publique.

### 1.5.3 Les impacts budgétaires des consommations d'énergie et des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports

La croissance économique décrite précédemment se traduit par une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, les tendances sont différentes pour les quatre pays. Comme le montre la Figure 33 : le Bénin (et de manière moins affirmée le Togo) enregistre une forte augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> par habitant sur la même période. Les émissions de CO<sub>2</sub> par habitant ont été multipliées par 4 lorsque le PIB par habitant augmentait d'un tiers. La croissance économique du Burkina Faso et du Mali (dans une moindre mesure) semble avoir une intensité énergétique beaucoup plus faible. Cette tendance est largement due à la croissance des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. Au Bénin et au Togo, le secteur des transports représente respectivement entre 2010 et 2014, près de 70 % et 78% des émissions de CO<sub>2</sub> du pays<sup>48</sup>. La motorisation des déplacements en zone urbaine contribue fortement à cette croissance des émissions de gaz à effet de serre. Il existe un risque important d'ancrer ces pays importateurs net de carburant dans une dépendance aux hydrocarbures.

Figure 33 : Croissance du PIB/habitant et émissions de Gaz à effet de serre /habitant (1990 – 2014)



Source : World Development Indicators (data.worldbank.org).

Le développement d'une mobilité urbaine basée sur le transport motorisé individuel pèse sur la balance commerciale des pays. L'importation de carburants représente en moyenne sur la période 2010-2018 plus de 25% de la valeur des marchandises importées au Mali et au Burkina Faso, contre environ 17,5% au Bénin et au Togo<sup>49</sup>. La situation s'avère particulièrement grave lorsque les prix des hydrocarbures sont élevés sur le marché international.

<sup>48</sup> Selon les statistiques data.worldbank.org : Série EN.CO2.TRAN.ZS.

<sup>49</sup> Idem : Série TM.VAL.FUEL.ZS.UN.

Si l'on ajoute le montant des importations de véhicules particuliers et des motocycles, l'impact macroéconomique du développement d'un système de transport urbain basé sur la moto et la voiture s'avère handicapant pour les pays concernés.

## 2. Des politiques nationales de mobilité urbaine : une exigence

Les quatre pays de l'étude sont confrontés à une situation de crise particulièrement sévère vis-à-vis des conditions de circulation dans la capitale. Ces dernières années, de nombreuses évolutions ont été constatées sur le plan institutionnel et dans le lancement de nouveaux projets. Toutefois, l'approche proposée s'inscrit souvent dans une logique de réponse à l'urgence de la situation, ou d'opportunisme dans le cadre de partenariat plutôt que d'une vision de long-terme, qui serait ensuite déclinée à travers une stratégie déployée de manière coordonnée par les acteurs concernés.

Etant donnée la situation de crise de la mobilité que nous avons décrite dans la partie précédente, nous proposons un processus à suivre en huit étapes pour conduire le changement sur la base des travaux de John Kotter. Celui-ci a été avant tout proposé pour les entreprises, mais nous proposons de l'adapter dans la figure 34 à l'objectif de mise en place d'une politique de mobilité urbaine.

Figure 34 : Les huit étapes pour conduire le changement



1143\_190402-8x8Etapes.ai - 17 04 2020

Source : Transitec, 2020.

### Etape n°1 : instaurer un sentiment d'urgence

Dans les pays concernés, les enjeux économiques et sociaux relatifs au système de mobilité actuelle, les conséquences en matière de sécurité routière ou de pollution de l'air sont relativement mal connus. L'absence d'outils de mesure ne permet pas aux décideurs de prendre conscience de l'ampleur des problèmes. A partir de constats simples et des trajectoires de développement urbain « au fil de l'eau », il convient donc, au plus haut niveau de l'Etat, de prendre conscience de l'urgence d'agir sur la mobilité urbaine et de tout mettre en œuvre pour que ce constat soit partagé autant que possible avec les responsables politiques et techniques.

## Etape n°2 : former une coalition nationale autour d'un comité interministériel

Etant donné l'ensemble des ministères qui ont un rôle à jouer pour permettre le succès d'une politique de mobilité urbaine, il est essentiel de mettre en place un comité de coordination interministériel, sous l'autorité du premier ministre, qui puisse travailler de concert à la définition et à la validation d'une vision politique d'une part, et d'autre part à sa mise en œuvre ainsi qu'à son suivi. Les politiques menées par les différents ministères en charge de l'urbanisme et de l'habitat, des transports et des infrastructures, des collectivités locales, de la police, de l'énergie et de l'environnement doivent pouvoir se conjuguer pour répondre à la vision qui aura été définie.

Au-delà du portage institutionnel, le comité de coordination interministériel devra rassembler une équipe soudée pour conduire le changement. Cette coalition directrice devra donc rassembler des personnes compétentes et motivées qui apporteront autant d'énergie à ce dispositif interministériel qu'elles en donneront pour porter les changements au sein de leurs administrations respectives.

## Etape n°3 : définir une vision pour la mobilité urbaine et une stratégie de changement

Cette étape de définition d'une vision commune est essentielle car elle doit d'une part clarifier l'orientation générale, d'autre part pousser les institutions à agir dans la bonne direction, même si certaines ruptures sont nécessaires, et enfin garantir l'implication de chacun des ministères, des agences spécialisées et des collectivités locales. Dans de nombreux pays, on peut observer des divergences de points de vue qui annihilent l'action en faveur d'une mobilité urbaine soutenable et se traduisent par une inefficacité de la dépense publique.

L'objectif à cette étape est clairement de créer une image commune de l'avenir de la mobilité urbaine qui soit à la fois pertinente, attractive et atteignable. Elle doit s'inscrire dans une politique nationale de développement, quitte à la faire évoluer.

Le travail réalisé avec le soutien du SSATP à travers des forums nationaux, rassemblant une multitude d'acteurs pour discuter de recommandations émises par une équipe d'experts, allait dans ce sens. A partir des échanges conduits sous le haut patronage du ministre en charge de la mobilité urbaine, une lettre de politique, une stratégie pour la mobilité urbaine et un plan d'action ont été proposés pour préparer le travail d'un tel comité interministériel afin de commencer au plus vite la mise en œuvre des réformes stratégiques permettant la concrétisation des projets porteurs.

## Etape n°4 : diffuser la vision

Une fois la vision et la stratégie établies, celles-ci doivent être largement communiquées à l'ensemble des acteurs. Définie de manière simple, la vision doit pouvoir être explicitée par des documents de communication, des exemples ou des références accessibles. Elle doit être présentée largement dans tout type de réunions, de conférences, ou d'événements. Afin de s'assurer de la meilleure compréhension par le plus grand nombre, il ne faut pas rechigner à répéter et à y faire référence régulièrement.

Par ailleurs, il est nécessaire de joindre le geste à la parole. Les décideurs doivent autant que possible montrer l'exemple. La politique de mobilité promeut l'usage de la marche à pied et 800 m séparent deux lieux de réunions ministérielles. Le ministre doit faire le trajet à pied en expliquant que « c'est bon pour la santé, c'est aussi rapide et cela réduit la consommation de carburant ». Ne pas le faire créerait des incohérences qui saperait les objectifs de mise en œuvre de cette vision. Les commentaires seraient rapidement « la marche à pied, c'est pour les pauvres ; les ministres, eux, roulent toujours en 4x4 ».

Il est donc essentiel de limiter au maximum les incohérences entre la vision et l'action des dirigeants, et de laisser le dialogue ouvert avec les différents acteurs et le grand public sur les actions à mener qui pourraient s'inscrire dans la vision énoncée.

## Etape n°5 : responsabiliser les acteurs (collectivités locales, agences techniques, etc.) pour élargir l'action



Si la définition d'une vision et la communication appropriée ont certainement permis à de nombreux acteurs de se mettre dans la perspective énoncée, il existe toujours des obstacles structurels qu'il faudra lever. En matière de mobilité urbaine, il s'agit généralement de la répartition des compétences, qui souvent en Afrique ne donne ni aux acteurs locaux la possibilité d'agir dans une approche territoriale, ni aux acteurs étatiques les moyens de mener une politique multimodale.

De nombreuses réformes s'avèrent donc essentielles pour mieux répartir les compétences, notamment en renforçant les échelons métropolitains, tout en responsabilisant les collectivités locales. Ensuite, d'une part des ressources financières doivent être mise à disposition pour permettre à ces maîtres d'ouvrage de planifier, réglementer, déléguer à des partenaires ou mettre en œuvre les politiques métropolitaines de mobilité urbaine qui s'inscrivent dans la vision nationale. D'autre part, il est nécessaire de contribuer à un renforcement des capacités, autant au sein des collectivités locales et des autorités métropolitaines que des ministères et des agences techniques. La formation des effectifs est un élément essentiel pour permettre une concrétisation de la stratégie de mobilité urbaine élaborée ; et au-delà de la formation, les promotions et les rémunérations au sein des administrations ou des agences paraétatiques doivent être alignées avec les efforts de mise en œuvre de la vision nationale.

## Etape n°6 : obtenir des victoires rapides

Les victoires rapides permettent de capitaliser sur la vision et la stratégie proposées et ainsi, de porter des projets de long terme dont l'impact sera beaucoup plus retentissant. Les victoires rapides permettent d'une part de s'assurer du maintien de l'effort de toutes celles et ceux qui œuvrent pour la concrétisation de cette vision ; et d'autre part, elles permettent de faire taire les cyniques et les détracteurs. Plus ces derniers sont nombreux, plus il faut multiplier ces petites victoires pour que celles-ci jouent pleinement leur rôle de démonstrateur.

Pour répondre à ces objectifs, une victoire rapide doit à la fois être visible, ne pas être ambiguë et être clairement en rapport avec l'effort de changement. Ainsi, mettre des passages piétons avec des « dos d'âne » devant une école pour réduire le risque d'accidents doit être fait de manière à ce que ces ralentisseurs ne soient pas trop hauts au risque d'être critiqués car « ils cassent les voitures et sont à l'image de cette vision beaucoup trop ambitieuse mais irréaliste », et les passages piétons ne doivent pas s'effacer au bout de trois mois car on dira que c'était juste un coup de communication, et que cette vision n'a rien de durable, elle répond juste aux objectifs personnels de quelques ambitieux ».

Les victoires rapides ont de nombreuses vertus. Tout d'abord, elles accroissent le sentiment d'urgence et maintiennent donc la pression pour agir. Par ailleurs, on tire des enseignements rapides de projets qui ne se seraient pas déroulés comme cela était prévu. Enfin, on peut trouver des partenaires ou bénéficiaires qui deviendront ensuite de véritables supporters de la politique de mobilité urbaine.

## Etape n°7 : consolider les gains et accentuer le changement

Les avancées dans la mise en œuvre des réformes ou la réalisation des projets doivent être suivies par le comité interministériel. Cela permet de consolider les acquis et de maintenir le rythme dans le processus de changement. Il est possible que des résistances apparaissent là où on ne s'y attendait pas, ou bien que des relations d'interdépendance entre des institutions rendent la mise en œuvre de la politique de mobilité urbaine plus complexe. Lancer une transformation de la politique de mobilité urbaine engendrera nécessairement des conséquences dans d'autres champs d'activité qui amèneront à des arbitrages politiques : par rapport aux stratégies de développement urbain et de gestion du foncier, aux stratégies industrielles et commerciales ; au secteur du transport ; aux partenariats publics privés ou à la gestion des collectivités locales. Sans aucun doute, l'effort à fournir pour parvenir à la situation escomptée sera plus important que ce qui fut imaginé au départ.

Toutefois, en capitalisant sur les victoires rapides, la dynamique de réforme et de nouveaux partenariats, il sera important de persévérer ; et même, d'accentuer l'ampleur des réformes. Il faudra faire appel à des ressources supplémentaires, s'affranchir de certains héritages trop lourds et mobiliser des décideurs pouvant exercer un certain leadership permettant de porter des projets à leur terme.

## Etape n°8 : ancrer les nouvelles pratiques dans une nouvelle culture de la mobilité urbaine

La mise en œuvre de la vision et de la stratégie de mobilité urbaine doit se traduire par un changement culturel. Celui-ci ne s'imposera pas dès le début. Il devra avoir lieu à la fin de ce cycle, et ouvrir le suivant. Ainsi, dans les capitales étudiées, il est évident qu'une des pièces maîtresses de la mise en œuvre d'une nouvelle politique de mobilité urbaine est le développement pérenne de réseaux de transport public fiables et attractifs. Une fois les projets de transport de masse mis en place, il ne sera plus envisageable de concevoir de nouvelles infrastructures de voirie sans penser à l'insertion des services de transport public. De la même manière, développer le réseau viaire sans prévoir de trottoirs ombragés ne sera plus envisageable.

La mise en œuvre de cette nouvelle politique de mobilité urbaine doit permettre ensuite de penser à des transformations encore plus importantes. Les stratégies nationales sont basées sur un horizon 2030. Toutefois, la mise en œuvre du plan d'action est prévue d'ici 2025. A mi-parcours, il est donc envisagé de revoir la stratégie et de l'enrichir de projets plus ambitieux, tels que le développement de système de transport de masse dans les villes secondaires, le développement de systèmes plus lourds dans les capitales, et la sortie du diesel, voire des carburants fossiles.

### 3. Les composantes essentielles d'une politique nationale

La mise en place d'une nouvelle politique nationale de mobilité urbaine repose sur certaines composantes essentielles décrites dans la présente partie. Le travail réalisé dans le cadre de l'appui du SSATP aux gouvernements nationaux a permis de faire le point sur le contexte national et local dans les différents pays, ainsi que sur les initiatives portées par les différents acteurs. En décrivant ici les différentes composantes des politiques de mobilité, nous cherchons à mettre en exergue les tendances positives au niveau national et souligner les aspects qui méritent une attention particulière des gouvernements pour mettre en place une politique volontariste, multimodale englobant l'ensemble des composantes de la mobilité urbaine.

#### 3.1 Une vision 2030 pour la mobilité urbaine parfois absente

##### 3.1.1 Intégration de la mobilité urbaine dans la politique nationale de développement (ou plan quinquennal)

Les quatre pays de l'étude ont développé des documents stratégiques nationaux qui définissent la trajectoire de développement économique et social pour une période de 5 ans minimum. Ces plans sont globalement alignés sur les ambitions de l'Agenda 2063 de l'Union Africaine, l'Agenda 2030 qui fixe les 17 Objectifs de Développement Durable (ODD), et ceux de la COP21.

Tableau 14 : Documents Stratégiques nationaux récents

Pays	Plan ou document stratégique de programmation	Période
Mali	Cadre stratégique pour la relance économique et le développement durable (CREDD)	2019-2023
Burkina Faso	Plan National de Développement Economique et Social actuel (PNDES)	2016-2020
Togo	Plan National de Développement (PND)	2018-2022
Bénin	Plan National de Développement du Bénin (PND)	2018-2025

Au Mali, le Cadre stratégique pour la Relance Economique et le Développement Durable (CREDD 2019-2023) est fondé sur une nouvelle vision de long terme : « Mali 2040 ». Il s'inscrit dans la vision d'un développement visant une croissance inclusive et la transformation structurelle de l'économie.

Au Burkina Faso, le Plan National de Développement Economique et Social actuel (PNDES 2016 – 2020) 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 ».

Au Togo, le Plan National de Développement (PND) 2018-2022 vise à faire du Togo à l'horizon 2030 « une nation à revenu intermédiaire économiquement, socialement et démocratiquement solide et stable, solidaire et ouverte sur le monde ».

Au Bénin, le Programme d'Action du Gouvernement (PAG) 2016-2021 « Bénin Révélé a pour objectif principal de « Relancer de manière durable le développement économique et social du Bénin ». Il comporte 26 actions réparties en 3 piliers, et 45 projets structurants, notamment dans les infrastructures, Ce programme a été

pérennisé dans le Plan National de Développement du Bénin (PND) 2018-2025 adopté en 2018. Il vise « *une croissance forte économique, inclusive et durable de l'ordre de 10% en 2025* ».

Ces documents stratégiques qui font parfois référence à des projets d'infrastructures ou à des perspectives en matière de développement urbain et de cadre de vie, doivent servir de socle à la politique nationale de mobilité urbaine.

### 3.1.2 La mobilité urbaine peu présente dans les politiques sectorielles

Les pays étudiés disposent généralement de politiques sectorielles des transports, qui sont souvent menées avec le soutien de partenaires internationaux, que ce soit pour la définition de la stratégie que pour l'investissement dans le programme d'activité. Toutefois, le développement d'infrastructures routières interurbaines au sein des corridors d'intégration régionale, ou bien les projets contribuant au désenclavement de certaines régions représentent la majeure partie des projets. Ainsi au Bénin, la stratégie du secteur des transports sur la période 2007-2011 ne traite pas de mobilité urbaine.

Il en est de même au Mali, où une nouvelle Politique Nationale du Transport, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD) a été élaborée en 2013, dans la continuité du plan de développement des infrastructures de transport à l'horizon 2020, et de la lettre de Politique du Secteur des Transports datant de 2008.

Le Burkina Faso fait exception car, dans le cadre du Projet d'Appui à la Modernisation du Secteur des Transports (PAMOSSET), et le Projet de Transport et de Développement des Infrastructures Urbaines (PTDIU) -deux programmes financés par la Banque Mondiale – une composante non négligeable a été orientée vers des projets de mobilité urbaine à Ouagadougou.

Au Togo, un travail de programmation sectoriel est en cours pour justement définir les priorités nationales du secteur des transports.

### 3.1.3 Mention des enjeux de mobilité urbaine dans la Contribution Nationale Déterminée (NDC)

Parmi les quatre pays, deux ont pris des engagements à la COP21 dans le cadre de la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC), qui mentionnait une contribution du secteur des transports pour atténuer les émissions de gaz à effet de serre (GES) du pays.

La Contribution Prévue Déterminée Au Niveau National (CPDN) du Burkina Faso prévoit d'économiser des émissions de GES grâce à un projet de transport collectif à Ouagadougou (20 km d'infrastructures : projet Transfert modal) d'une part, et d'autre part d'une substitution de 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.

Le Togo, quant à lui, s'est engagé à réduire de 20% la consommation de carburants d'origine fossile d'ici 2030 « à travers l'amélioration du réseau routier, la promotion de transports collectifs, la limitation de l'âge moyen des véhicules importés (à 5-7 ans) et la promotion des moyens de transports actifs (vélos, marche à pied, aménagement des pistes cyclables) ».

Le Mali et le Bénin ne font pas mention de projets de mobilité urbaine ou même de contribution du secteur des transports à l'effort d'atténuation nationale. Dans le processus de révision de ces engagements qui est prévu dans le cadre de l'accord de Paris pour le climat, il est tout à fait envisageable d'articuler la politique nationale de mobilité urbaine dans la perspective d'une réduction notable de la croissance des émissions de gaz à effet de serre.

## 3.2 Des schémas institutionnels en évolution

### 3.2.1 Clarté de la répartition des compétences au niveau ministériel

Deux modèles existent parmi les quatre pays de l'étude. Celui où le ministère en charge des transports est séparé du ministère en charge des infrastructures (au Mali et au Burkina Faso), et celui où les transports et les infrastructures sont sous l'autorité d'un même ministère (au Togo et au Bénin).

Dans ce deuxième cas, la mobilité urbaine est sous l'autorité d'un ministère puissant, qui dispose d'un budget annuel important ; mais le sujet de la mobilité urbaine peut-être relégué à un deuxième voire troisième niveau : les investissements dans les infrastructures focalisant l'attention des dirigeants.

Si les ministères maliens et burkinabè en charge des transports sont donc des petits ministères par rapport à ceux des infrastructures et de l'équipement, ils ont toutefois pris l'ascendant sur la thématique de la mobilité urbaine en le mentionnant directement dans l'intitulé de leur ministère (Tableau 15). Ainsi, ils peuvent permettre d'influencer les programmes d'investissements à travers le développement d'une stratégie claire et d'un partenariat efficace avec les collectivités locales.

Tableau 15 : Compétences des ministères en charge de la mobilité urbaine

Pays	Intitulé ministériel	Infrastructures	Transports	Mobilité Urbaine	Sécurité Routière
Mali	Ministère des Transports et de la Mobilité Urbaine	Non	Oui	Oui	Oui
Burkina Faso	Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière	Non	Oui	Oui	Oui
Togo	Ministère des Infrastructures et des Transports	Oui	Oui	Oui	Oui
Bénin	Ministère des Infrastructures et des Transports	Oui	Oui	Oui	Oui

### 3.2.2 Existence d'un cadre législatif et réglementaire sur le transport et la mobilité urbaine

Les textes sectoriels relatifs aux transports légifèrent principalement sur la gestion des infrastructures (le développement et l'entretien des voiries) et structurent l'offre de service de transports. Ils datent de la fin des années 1990 et du début des années 2000, et sont globalement inadaptés à la réalité actuelle (au Mali, les bases législatives sont encore plus anciennes).

Au Bénin, ils ne prévoient aucune distinction entre transport interurbain et urbain, aucune disposition pour réglementer le stationnement, et des réglementations de voirie inadaptées au développement de mobilités actives ou de l'intermodalité.

Au Burkina Faso, la Loi d'Orientation des Transports Terrestres (LOTT) de 2008 établit le cadre législatif sur le transport urbain. Elle souligne que la planification, l'organisation, la gestion, le suivi-évaluation du transport urbain doit se faire dans le respect de la législation en matière de répartition des compétences entre l'État et les autres acteurs du développement.

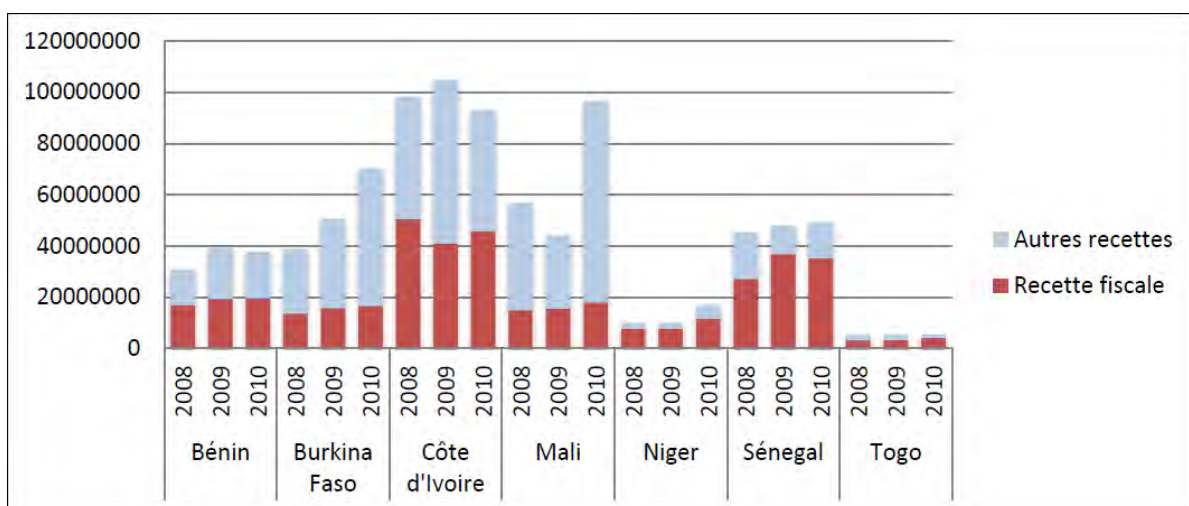
Le gouvernement togolais, accompagné de la Banque Mondiale, a initié un large programme de réformes touchant notamment le domaine des transports. Le cadre législatif qui date de la fin des années 1990 souffre d'un manque de hiérarchisation entre les différentes normes juridiques (loi, décret, arrêté) et demande à être actualisé.

### 3.2.3 Répartition des compétences entre l'Etat, ses agences et les collectivités locales

Les processus de décentralisation dans les quatre pays de l'étude sont à des niveaux d'avancement différents, mais tous sont actuellement dans un cycle de renforcement. A l'exception du Togo, où le processus a été stoppé pendant plusieurs décennies, les pays de l'étude ont amorcé leur processus de décentralisation au début des années 1990. Elle s'est généralement faite par un transfert de compétences sans que les moyens nécessaires pour les exercer soient mis à disposition, et dans un contexte où les capacités des administrations locales s'avèrent trop faibles. Les collectivités ne collectent pas les impôts et taxes directement et sont très limitées dans la fixation des taux et des bases d'imposition.

Parmi les pays de l'étude, on constate ainsi des schémas de décentralisation différents. Le Mali et le Burkina Faso ont permis aux collectivités locales de disposer davantage de ressources financières, avec une proportion importante de transferts financiers, tandis que le Bénin montrait à la fin des années 2000 une part de financement équivalente entre ressources fiscales et recettes complémentaires. Le Togo se distingue par les faibles ressources mises à disposition des pouvoirs locaux.

Figure 35 : Evolution de la part des recettes fiscales locales dans les ressources globales des collectivités territoriales, 2008-2010



Source : Hochet et al. (2014). Livre blanc de la décentralisation financière dans l'espace UEMOA.

Le transfert effectif des compétences a souvent été retenu par les pouvoirs centraux, considérant les administrations locales non préparées et peu formées... Au milieu des années 2010, les Etats ont cherché à mieux répondre à ces obstacles en créant des Fonds d'Appui au Développement des collectivités locales. Dans les trois pays, ces fonds basent la péréquation sur la population et la pauvreté, et intègrent un indice de performance des collectivités. Cette évolution s'est accompagnée quelques années après de réformes.

Au Burkina Faso, un troisième cycle de décentralisation a été mis en place en 2018 par le ministère de l'administration territoriale et de la décentralisation pour permettre aux collectivités d'accéder à de nouvelles sources de financement. Il prévoit également une réforme de la fiscalité locale.

Au Mali, un document cadre de politique nationale de décentralisation a été validé en 2017, il est assorti d'un plan d'action 2017-2021 et l'adoption des textes de base de la décentralisation. Un accompagnement de l'Etat est prévu ainsi que des ressources financières<sup>50</sup>.

Au Bénin, le Gouvernement veut également renforcer la décentralisation (Action 45 du PAG) en soutenant les collectivités locales vers la prise en charge du rôle que les textes de décentralisation leur prescrivent.

La décentralisation au Togo a été relancée en 2019, avec de nouvelles lois et des élections municipales. Il faut y voir une formidable opportunité pour clarifier les rôles des différentes institutions en attribuant les

<sup>50</sup> 331 milliards de FCFA (45% mobilisées par l'Etat, 40% par les partenaires techniques et financiers et 15% par les collectivités territoriales elles-mêmes)

compétences aux échelons territoriaux appropriés, et établir des mécanismes de coordination entre les acteurs publics.

### 3.2.4 Existence d'une entité métropolitaine en charge de la mobilité urbaine

Dans les quatre pays de l'étude, on observe une tendance commune à la création d'entités métropolitaines dans les capitales. Ces entités peuvent avoir été créées sous l'impulsion des collectivités locales telles que le Syndicat mixte inter-collectivités de Bamako (SMIB), qui regroupent 24 communes, et le district de Bamako ou le projet d'intercommunalité du Grand Ouaga, qui regroupe 8 communes et qui a été amorcé par la commune de Ouagadougou. Dans ces deux cas, les collectivités locales ont bénéficié d'un cadre législatif permettant la création d'intercommunalités et se sont rassemblées pour répondre aux enjeux métropolitains : la planification urbaine, la gestion des déchets, l'assainissement, les services funéraires, etc. et bien sûr la mobilité urbaine.

Véritables innovations institutionnelles au niveau national, ces entités sont encore en phase de gestation. D'une part, le cadre réglementaire n'est pas tout à fait stabilisé et, d'autre part, le financement de ces entités métropolitaines, que ce soit pour leur administration, la réalisation d'investissement ou la gestion des services, n'est pas encore arrêté. Le District Autonome du Grand Lomé (DAGL), créé sous impulsion étatique, est au même stade de développement. Il intègre également au sein de son organe décisionnel des représentants de l'Etat d'une part, et des représentants des communes d'autre part (Encadré 14).

Au Bénin, les outils juridiques existants de coopération intercommunale ne sont pas pour l'instant utilisés. Toutefois, la création d'une entité métropolitaine du Grand Nokoué réunissant les communes d'Abomey-Calavi, Cotonou et Sèmè-Kpodji est à l'étude, notamment pour répondre aux enjeux de mobilité urbaine. A ce stade, seul Ouagadougou prévoit de créer une entité spécifique chargée des transports urbains avec le Conseil de Transport du Grand Ouaga. Cette entité, également rattachée au « Grand Ouaga » est en phase de création, à l'initiative de la commune de Ouaga.

Cette dynamique intercommunale dans les grandes métropoles est essentielle pour pouvoir répondre aux enjeux de mobilité urbaine. S'il semble que les territoires sont pertinents dans chaque capitale, il est nécessaire de rapidement définir les modes de gouvernance et de doter ces entités des ressources financières nécessaires. L'Etat et les collectivités doivent pouvoir travailler conjointement à la mise en œuvre rapide de ces nouvelles autorités et le transport urbain doit être considéré comme un secteur d'intervention prioritaire afin de structurer l'espace intercommunal.

Tableau 16 : Création des entités métropolitaines dans les capitales

Pays	Entité métropolitaine en charge du développement urbain		Entité métropolitaine en charge des transport	
	Nom	Date de création	Nom	Date de création
Bamako	SMIB	2019	-	-
Ouagadougou	Grand Ouaga	2020	CTGO	2020
Lomé	DAGL	2019	-	-
Cotonou	en cours de réflexion		-	-

#### Encadré 14 : La création d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine à Lomé

Au Togo, le Ministère des Infrastructures et des Transports rassemble les compétences de planification et de gestion des transports et des infrastructures à l'échelle du pays. Il n'existe toutefois pas d'entité compétente correspondant à l'échelle d'organisation des déplacements urbains, à savoir au niveau de l'aire urbaine de Lomé et de celles des principales villes secondaires. Or en 2019, le gouvernement togolais a saisi l'opportunité offerte par une accélération du processus de décentralisation pour créer le District Autonome du Grand Lomé (DAGL), une structure intercommunale à l'échelle de l'aire urbaine de Lomé. Le DAGL apparaît donc comme l'institution adéquate pour prendre le rôle de planification de la mobilité urbaine sous la forme d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine (AOMU), car :

- il est en cours de création par le Ministère de l'Administration Territoriale, de la Décentralisation et des Collectivités Locales, ce qui facilitera la mise en œuvre de l'AOMU à court terme : les textes définissant les compétences sont rédigés et la structure est montée. En attendant la nomination du gouverneur, un Secrétaire Général assure l'intérim ;



- il se déploie sur un périmètre cohérent avec le sujet de la mobilité urbaine, à savoir sur l'aire urbaine de Lomé, qui rassemble la très grande majorité des déplacements du quotidien. En effet, une AOMU se doit de couvrir un périmètre suffisamment étendu (mais toutefois présentant une continuité urbaine) afin d'éviter les effets de frange et de devoir gérer des interfaces ;
- il intègre au sein de son organe décisionnel des représentants de l'Etat d'une part et des représentants des communes d'autre part. Cette organisation facilitera l'implication des collectivités locales (le sujet de la mobilité urbaine étant aujourd'hui dans les faits quasi-exclusivement porté par l'Etat et les ministères).

Pour concrétiser cette AOMU, il s'agira donc pour le Togo :

- premièrement, d'adjoindre les compétences d'AOMU au DAGL, à savoir en premier lieu :
  - la planification de la mobilité urbaine (tous modes de transport confondus) ;
  - l'encadrement et l'organisation des services de transports publics conventionnés ou non ainsi que la gestion des pôles d'intermodalité ;
  - la stratégie de circulation (plan de circulation et stratégie de régulation lumineuse).
- puis, d'assurer le fonctionnement de l'AOMU à travers la création d'un département au sein du DAGL, qui devra disposer des ressources humaines et financières adéquates vis-à-vis des compétences précitées. Les ressources financières devront idéalement prendre la forme d'une ligne financière dédiée (budget annexe du DAGL), pour favoriser la pérennisation des ressources, et évoluer à plus long terme vers une autonomie financière.

A l'issue de sa création, cette AOMU se présentera comme l'entité la plus appropriée pour porter le projet de Plan de Déplacements Urbains du Grand Lomé souhaité par le gouvernement togolais. Enfin, par extension, la création d'une AOMU au sein du DAGL, ouvre la perspective d'une généralisation de ce principe à l'échelle des intercommunalités des villes secondaires togolaises.

### 3.3 Des ressources humaines à renforcer

#### 3.3.1 Niveau de formation des cadres de l'administration et des hauts responsables des entreprises du secteur

La formation des fonctionnaires d'Etat et des agents municipaux paraît être d'un bon niveau dans les pays de l'étude. Durant les forums nationaux de Novembre 2019, 58 fonctionnaires d'Etat, agents municipaux, ont été interrogés sur leur formation initiale universitaire. La moitié est diplômée jusqu'au niveau Maîtrise (Bac +4) alors que l'autre moitié a poursuivi jusqu'au niveau Master (Bac +5) ou au-delà. 81% des personnes interrogées ont réalisé l'entièreté de leur parcours au sein de leur pays d'origine. Les autres ont poursuivi leurs études soit dans des pays de la sous-région d'Afrique de l'Ouest (14%), soit en Europe (5%).

Les répondants aux questionnaires montrent une bonne hétérogénéité des profils du point de vue de leurs parcours universitaires. Dans les quatre pays, les juristes, les économistes, les géographes, les urbanistes et les ingénieurs se côtoient pour traiter des enjeux de la mobilité urbaine. Toutefois, il est fort probable que le fait d'avoir interrogé les personnes présentes au forum national introduit un biais, qui ne permet pas de conclure à une représentativité au sein de la fonction publique en matière de transport et de mobilité. On constate en effet généralement une prédominance d'ingénieurs civils dans le secteur des transports, et un manque de juristes, d'urbanistes ou d'économistes. Dans cette situation, les enjeux de construction d'infrastructure prennent plus d'importance que la gestion des services publics. Dans les différents ministères en charge de la mobilité urbaine et les collectivités locales, il serait nécessaire de recenser les besoins en matière de compétences professionnelles afin d'envisager des recrutements complémentaires.

#### *Encadré 15 : Le Profil des participants aux forums*

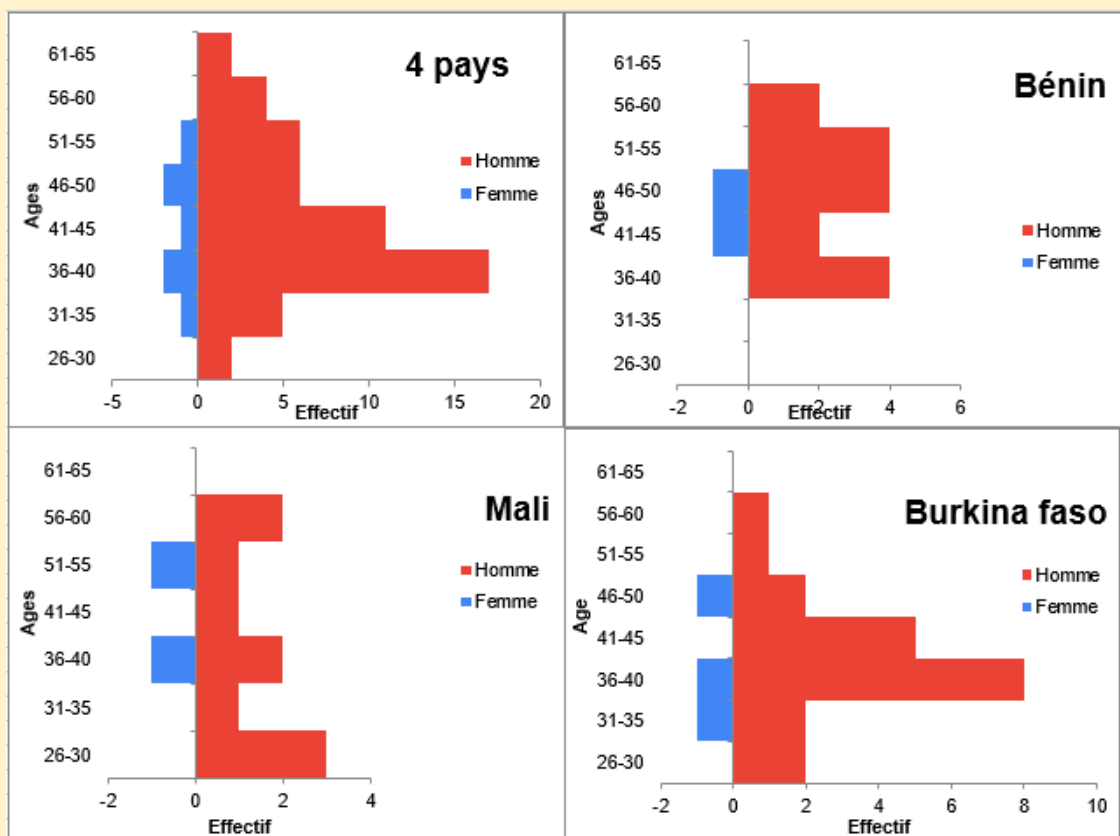
Des forums nationaux de la mobilité urbaine ont été organisés au cours du mois de novembre 2019 dans chacun des pays de l'étude, pour présenter le diagnostic réalisé dans le cadre de la présente étude et

échanger sur une liste de recommandations destinées à renouveler la politique de mobilité urbaine. Ces forums ont rassemblé entre 40 et 100 personnes et ont pour la plupart été ouverts par le ministre en charge de la mobilité urbaine.

Les participants étaient majoritairement des représentants du ministère chargé de la mobilité urbaine, de ministères partenaires, d'agences techniques, de représentants de collectivités locales (20%) et de représentants du secteur privé (21%). Un questionnaire leur a été proposé pour faire état de leur parcours professionnel individuel afin d'évaluer les capacités au sein des institutions, et les besoins en termes de formation. En tout, 127 personnes ont répondu au questionnaire, avec une participation inégale selon les pays (51 réponses au Bénin, 40 au Burkina Faso, 24 au Mali et 12 au Togo).

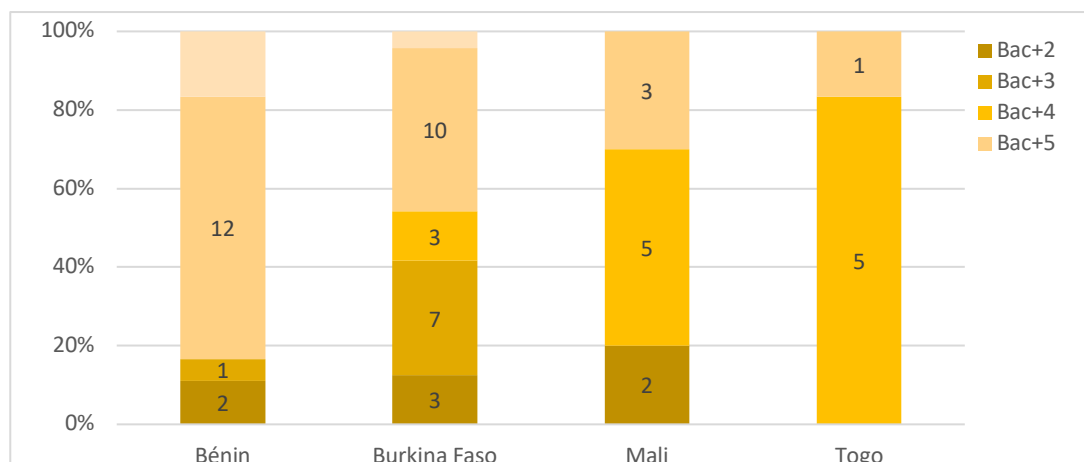
Un des premiers constats concerne le genre et l'âge des participants. Seulement 14,8 % de femmes ont participé aux quatre forums nationaux et 20 % des participants avaient moins de 36 ans. La Figure 36 ci-dessous montre ainsi une pyramide des âges des répondants ayant un statut de fonctionnaire ou d'agent municipal. Le Burkina Faso se distingue par une large proportion d'agents publics ayant entre 36 et 45 ans (58%), tandis que les fonctionnaires béninois, à 55%, avaient plus de 45 ans.

Figure 36 : Pyramide des âges des répondants ayant un statut de fonctionnaire ou d'agent municipal



Source : Enquête Transitec, Novembre 2019.

Figure 37 : Répartition des niveaux de diplômes par nationalité des participants aux Forums



Source : Enquête Transitec, Novembre 2019.

### 3.3.2 Existence de formations initiales

L'étude de la mobilité urbaine est complexe et les formations initiales prenant en compte ses différentes composantes sont très faibles. Cette approche pluridisciplinaire est encore rare dans les universités africaines, à l'exception certainement des parcours en urbanisme qui abordent la complexité de la ville. Toutefois, les cursus évoluent et dans les pays de la sous-région, quelques formations d'ingénieurs commencent à introduire des enseignements relatifs à la mobilité avec un regard d'urbanisme, de sociologie, ou d'économie. Cette tendance, observée depuis plusieurs décennies en Europe, est certainement à encourager pour faciliter le dialogue entre les métiers. Il faut noter également la création en 2015 d'un master dédié aux « *Transport et mobilité durable dans les villes africaines* » au sein de l'École Africaine des Métiers de l'Architecture et de l'Urbanisme (voir Encadré 16).

#### Encadré 16 : Le Master Transport et mobilité durable de l'EAMAU à Lomé

En 2015, un master intitulé « *Transport et mobilité durable dans les villes africaines* » a été créé à l'École Africaine des Métiers de l'Architecture et de l'Urbanisme (EAMAU) à Lomé. Celui-ci vise à former des responsables de haut niveau capables de valoriser l'expertise acquise pour répondre aux besoins spécifiques des villes africaines en matière de mobilité et de transport. L'EAMAU, institution intergouvernementale d'enseignement supérieur et de recherche qui réunit tous les pays de l'UEMOA et de la CEMAC profite ainsi de l'expertise de ses partenaires : l'Université Senghor d'Alexandrie, CODATU et le Conservatoire National des Arts et Métiers (CNAM).

Cette formation pratique et opérationnelle a pour objectif de former des spécialistes du transport, capables de mettre en œuvre des politiques et des plans d'action en matière de mobilité urbaine dans les villes africaines. Pendant trois mois, les étudiants reçoivent des cours magistraux, participent à des ateliers et bénéficient de partages d'expériences de professionnels venus de toute l'Afrique et d'Europe. A l'issue de la formation théorique, les étudiants réalisent 4 mois de stage et soutiennent leur mémoire du master professionnel qui leur permet, en principe, d'être directement opérationnels sur le terrain.

Depuis 2015, 62 étudiants ont été diplômés. Tous venus d'Afrique noire francophone, ils présentent des profils très différents ; certains achevant leur formation initiale d'autre complétant leur formation au cours de leur carrière professionnelle. Les quatre promotions du master, qui comprenaient chacune une quinzaine d'étudiants, témoignent qu'elles disposent à l'issue du Master d'outils clés et de connaissances leur permettant d'analyser les différents aspects de la mobilité et des déplacements ; de développer et d'exploiter un réseau de transports collectif et d'orienter la décision en matière de mobilité et transport urbain afin de contribuer efficacement à l'opérationnalisation concrète du développement soutenable en tenant compte des dimensions environnementale, économique et sociale.

### 3.3.3 Formations continues pour les cadres de l'administration centrale et des collectivités locales

De nombreuses formations continues sont proposées aux cadres des ministères et des collectivités locales. Elles sont généralement organisées en marge des projets financés par les bailleurs internationaux (Banque Mondiale, AFD, JICA, GTZ, BID, KOICA...). Elles sont dispensées par les financeurs eux-mêmes ou des bureaux d'études spécialistes du domaine. Certaines villes ont également bénéficié de formations dans le cadre de coopérations décentralisées ou d'un programme de l'UEMOA.

Les thématiques concernaient généralement directement les domaines de la mobilité : la planification et les documents en résultant, les infrastructures et l'entretien du réseau routier, la gestion du trafic, la mobilité durable ou encore la sécurité routière. Mais les formations pouvaient également traiter de sujets connexes : la contractualisation (la passation de marchés public, les partenariats public-privé), les sources de pollution et leurs impacts sur l'environnement (la gestion de la qualité de l'air, les changements climatiques, les études d'impact sur l'environnement) ou les outils informatiques (SIG).

Toutefois, les cadres souhaiteraient participer à plus de formations. En effet, 68% des fonctionnaires interrogés expriment le sentiment d'être peu ou seulement partiellement formés sur les enjeux de la mobilité urbaine. Comme le montre la Figure 38, ils souhaiteraient renforcer leurs compétences sur les sujets de la planification, de la construction institutionnelle, de la gestion de la circulation et du stationnement ou de la sécurité routière.

Figure 38 : Les besoins de formations ressentis par les participants aux quatre Forums Nationaux de Mobilité Urbaine



Source : Enquête Transitec, Novembre 2019 ; le nombre entre parenthèse correspond au nombre de réponses par pays.

### 3.3.4 Appui technique par des structures nationales apporté aux collectivités locales

Un appui peut également être apporté d'une manière plus large aux autorités locales pour permettre la mise en œuvre des politiques de mobilité urbaine. Au Mali les Agences de Développement Régional peuvent ainsi jouer un rôle important dans ce sens (voir Encadré 17).

Encadré 17 : Les Agences de Développement Régional, un outil au service de la régionalisation au Mali

Suite à la grave crise politico-sécuritaire de 2012-2013 et à la signature d'un Accord pour la Paix et de la Réconciliation nationale en 2015, une politique de décentralisation renforcée fondée sur la régionalisation est mise en route pour rebâtir un nouveau Mali, dans le respect de la diversité et de l'unité nationale. Les Agences de Développement Régional (ADR) voient le jour dans ce contexte avec pour mission de favoriser le développement régional et local, en apportant une assistance à la maîtrise d'ouvrage des collectivités territoriales dans les domaines de la planification, la préparation des opérations de développement, la mobilisation fiscale, etc.

Répondant à une volonté politique affirmée au plus haut niveau, les ADR sont des établissements publics à caractère administratif placés sous la tutelle du Ministère en charge de la décentralisation et des collectivités territoriales. Elles bénéficient de subventions de l'Etat, des collectivités territoriales et, selon les circonstances, de concours de partenaires techniques et financiers. Chaque ADR est dirigée par un Directeur Général nommé par arrêté du Président du Conseil régional. Un Conseil d'administration à l'échelle régionale composée d'élus locaux, de représentants des services techniques déconcentrés de l'Etat, du secteur privé et de la société civile, assure le pilotage des activités de l'ADR. Chaque année se tient une Conférence annuelle des ADR sous l'égide du Ministère de tutelle pour examiner le bilan d'activités de toutes les ADR, veiller à l'harmonisation de leurs interventions et approuver les dotations budgétaires de l'Etat aux agences.

De leur création en 2015 à maintenant, les ADR ont démontré leur efficacité en matière d'élaboration des schémas locaux d'aménagement du territoire, de montage des plans locaux de développement, d'animation des différents cadres de concertations et d'intermédiation sociale. Elles participent également à la mise en œuvre des Contrats-Plans Etat-Régions en assurant le suivi de la mise en œuvre des projets d'investissement programmés. Dans un contexte de chômage de nombreux jeunes qualifiés, les ADR ont permis le développement et l'affirmation d'une expertise locale au service des besoins des populations.

Comme toutes jeunes structures, les ADR restent confrontées à une crise de croissance. Les ressources financières, humaines et matérielles ne permettent pas de faire face à l'ensemble des besoins de développement dans les collectivités territoriales. Les ADR doivent encore acquérir une place dans le paysage institutionnel en gagnant le pari de la collaboration et de la complémentarité avec les services centraux et déconcentrés de l'Etat. Les mécanismes de déclenchement de l'assistance conseil aux collectivités territoriales méritent aussi une évaluation afin d'améliorer les demandes de services des élus locaux et ancrer la mission d'assistance à la maîtrise d'ouvrage dans les principes de décentralisation.

### 3.4 Un effort nécessaire pour la collecte de données

#### 3.4.1 Le financement de la collecte de données

Les données collectées dans les différents pays sont clairement insuffisantes pour mettre en œuvre une politique multimodale dans la capitale, comme dans les autres villes du pays. Le Tableau 17 présente le type de données qui est recueilli dans les différentes capitales. Les données disponibles dans les villes secondaires sont quasiment inexistantes. Malgré la situation de crise de la mobilité décrite précédemment, les autorités locales disposent de très peu d'information pour mesurer le phénomène et y répondre.

*Tableau 17 : Données disponibles dans les différents secteurs de la mobilité urbaine*

	Pratiques de mobilité	Transports collectifs	Trafic	Stationnement	Modes actifs	Modèle	Externalités		
	EMD, Répartitions modale, spatiale, temporelle et selon les motifs	Données d'exploitation (itinéraires et arrêts, niveau de service, etc.)	Comptages et enquêtes origine-destination	Rotation et occupation	Comptages et enquêtes de satisfaction	Modèle multimodal (trafic et transports collectifs)	Sécurité routière	Qualité de l'air	Egalité femme / homme
Lomé, Togo		● annuel	●				● annuel		
Bamako, Mali	● 1993	● 2010 et 2019	● 2015 et 2016				● ● 2019	● 2004, 2008 et 2019	
Ouagadougou, Burkina Faso	● 1992	● annuel	● 2011, 2014, 2016				● ● 2015, 2020 (étude IRD)	● 1997	
Cotonou, Bénin			● 2016 (contournement N)			● 2016 (contournement N)	● annuel		

Il est essentiel dans le cadre d'une politique nationale de prévoir le financement de campagne de collecte de données qui puissent être suffisamment régulières pour évaluer l'évolution des phénomènes et l'impact des politiques publiques mises en œuvre. Ces campagnes doivent porter sur la demande de mobilité, la circulation, le stationnement, le transport public et les externalités négatives.

### 3.4.2 Existence d'une politique de gestion des données et recours à des outils modernes de collecte de données

A l'heure actuelle, s'il existe un observatoire des transports au Mali, et si une direction de la statistique recueille toutes les données sur les transports au Burkina Faso, aucun des quatre pays n'a mis en place un dispositif de gestion des données collectées sur la mobilité urbaine. La centralisation de celles-ci pourrait permettre d'une part de faciliter l'accès pour des études, ou des recherches, mais également pour développer des indicateurs publiés régulièrement dans des documents de type « observatoire de la mobilité urbaine », un projet qui a été amorcé par la commune de Ouagadougou.

Dans tous les domaines et particulièrement les transports, la collecte de données devient facilitée par les nouvelles technologies. Que ce soit pour le transport artisanal, pour la sécurité routière, pour la mesure du trafic, ou la pollution de l'air (etc.), davantage de données peuvent être collectées sans que le coût ne soit très important ; et ce, grâce à l'usage de nouveaux outils numériques. A partir d'applications disponibles sur smartphone, des protocoles peuvent être mis en place et les données stockées aisément pour améliorer la connaissance et faciliter l'action publique.

Le fait de mettre les données en libre accès (*opendata*) est encore très peu considéré à ce stade. Pourtant, à l'image d'OpenStreetMap qui permet de disposer d'une banque d'information géographique bénéficiant des contributions multiples, les autorités en charge de la mobilité urbaine peuvent s'appuyer sur cet outil collaboratif comme un socle pour les données urbaines et les données de mobilité. Bamako est à ce stade la seule capitale à être inscrite dans le projet Open Cities Africa<sup>51</sup>, mais la mobilité n'est pas le secteur faisant actuellement l'objet d'un travail spécifique.

Enfin, le développement de l'usage des nouvelles technologies peut permettre d'aller rapidement vers des systèmes d'information en temps réel à destination des passagers des réseaux de transport collectif, tout comme des utilisateurs de véhicules individuels.

## 3.5 Planifier la ville et les transports de manière intégrée

### 3.5.1 Existence de documents de planification urbaine dans la capitale

Les quatre villes capitales sont à des stades différents en matière de planification. Bamako et Cotonou ne disposent pas de document récent. Le Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Ouaga (SDAGO) de 1999 a quant à lui été révisé en 2018, tandis qu'à Lomé, le Schéma Directeur d'Aménagement Urbain a été réalisé récemment, en 2015 (voir Encadré 18). Comme le SDAGO, il propose un schéma de développement

<sup>51</sup> <https://opencitiesproject.org/>

polycentrique permettant de réduire les flux pendulaires vers le centre de l'agglomération. Mais comme son homologue burkinabè, le risque du SDAU de Lomé est de n'être jamais approuvé officiellement.

Tableau 18 : Existence de schéma directeur et plan de mobilité soutenable

Pays	Schéma Directeur de Développement urbain			Plan de Mobilité Urbaine/ Schéma Directeur		
	Nom	Date (dernière mise à jour)	Mise en œuvre	Nom	Date (dernière mise à jour)	Mise en œuvre
Bamako	SDAU	2002	(non approuvé)			
Ouagadougou	SDAGO	2018		PDU		(envisagé)
Lomé	SDAU	2018		PDU		(envisagé)
Cotonou	SDAU	(en cours)		PDU	(en cours)	

*Encadré 18 : Le déploiement des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme dans les villes togolaises*

Le gouvernement togolais est engagé dans une politique ambitieuse de déploiement de Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), avec pour objectif d'en doter l'ensemble des villes de plus de 5 000 habitants. Aujourd'hui, près d'un quart ont d'ores et déjà été réalisés par le Ministère de la Ville, de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Salubrité Publique. Toutefois, le déploiement des SDAU se heurte à un manque de financement qui ralentit la production et la mise à jour des documents, ainsi qu'à des problématiques de mise en application.

Ainsi en 2019, Le SDAU du Grand Lomé était en cours d'élaboration pour remplacer le précédent document datant de 1981. La précédente tentative de mise à jour de ce document en 2015, s'était heurtée à la difficulté d'assurer son approbation en conseil des Ministres. Ceci n'avait pas permis d'affirmer la légitimité dudit document et son appropriation auprès des acteurs publics et privés. Or, la dynamique apportée par l'accélération de la décentralisation et la création du District Autonome du Grand Lomé (DAGL) a permis de relancer le processus de mise à jour du SDAU sur de bonnes bases. Pour permettre la mise en application du document, il subsistera ainsi les jalons manquants suivants :

- La rédaction de certains documents d'urbanisme opérationnel : le Code de l'Urbanisme qui est en cours d'élaboration et la déclinaison du SDAU en Plan d'Urbanisme de Détail.
- L'apport d'une dimension contraignante au SDAU, afin que les projets où les documents qui ne respecteraient pas son contenu puissent être considérés comme illégaux et annulés. Ainsi, le SDAU doit alimenter les documents de planification de mobilité urbaine – notamment le Plan de Déplacements Urbain du Grand Lomé - afin d'assurer l'articulation urbanisme transport.
- Le renforcement des capacités des mairies à faire instruire les documents d'urbanisme en assurant la présence des ressources financières et des compétences nécessaires au sein de leurs services. Ces ressources devront notamment permettre de suivre les procédures de permis de construire et de mettre en place les dispositifs de régularisation en cas de non-respect de la législation.

La non mise en œuvre des Schémas Directeurs est une menace importante dans tous les pays. Au Mali par exemple, une centaine de villes disposaient de schémas directeurs d'urbanisme dans les années 2000, mais ils ont rarement été mis en œuvre et beaucoup sont devenus obsolète sans être révisés. Les collectivités locales n'avaient ni les moyens humains pour piloter le processus de planification, ni les moyens financiers pour réaliser les programmes d'investissements.

Au Burkina Faso, un programme de développement urbain porté par le ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat a récemment permis aux capitales régionales de disposer de schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme. Là encore, le défi principal est de favoriser leur mise en œuvre avec des ressources humaines et financières limitées. Un accompagnement a toutefois été prévu pour favoriser la prise en main des responsables locaux (Encadré 19).

*Encadré 19 : Elaboration des SDAU au Burkina Faso*

Le Burkina Faso a entrepris en 2011 l'élaboration des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de toutes les capitales régionales (12) à l'exception de Ouagadougou et à la commune urbaine de Pouytenga, avec l'appui financier de la Banque Mondiale à travers le projet « Pôles régionaux de développement ».

Ces schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) sont des instruments de planification du développement des agglomérations urbaines dans une vision à moyen et long termes (15 à 20 ans). Ils s'inscrivent dans le cadre de la politique nationale de l'habitat et du développement urbain (PNH DU) et de la politique nationale d'aménagement du territoire.

Ils ont défini des programmes d'investissements prioritaires dans chacune des villes qui totalisent 155 milliards de Francs CFA d'investissement dans la voirie entre 2019 et 2023. Ces SDAU offrent ainsi un socle précieux à la planification de la mobilité.

Sur la base de cette expérience, le Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme a produit un guide d'élaboration des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme visant à harmoniser les méthodologies d'élaboration des SDAU et à mettre à la disposition des élus locaux un outil de planification urbaine. Ce guide, qui s'adresse aux communes urbaines, aux ministères concernés par la question urbaine, et aux bureaux d'études, déroule la démarche à adopter pour l'élaboration de SDAU réalistes, cohérents et efficaces pour le développement des communes du Burkina Faso.

### 3.5.2 Existence d'une planification de la mobilité urbaine articulée avec la planification urbaine

Aucune capitale actuellement ne dispose de documents de planification de la mobilité récents, dans une approche multimodale. Au mieux, une telle démarche est envisagée mais elle n'a nulle part été amorcée. Ainsi au Togo, une démarche de Plan de Déplacement Urbain (PDU) a été lancée en 2016 par le Ministère chargé de la mobilité urbaine dans le cadre d'une coopération décentralisée et stoppée faute de moyens. Elle a été relancée depuis mai 2018 avec la reformation de la commission du PDU en même temps que Lomé rejoignait le programme MobiliseYourCity.

A Ouagadougou, il n'existe pas à proprement parler d'un plan de mobilité à l'échelle de l'agglomération. Toutefois, le conseil municipal de la Commune de Ouagadougou a inscrit à l'agenda de son mandat 2016 – 2021 la mobilité urbaine comme un secteur prioritaire. Elle formule ainsi une vision qui s'articule autour de quatre projets de mobilité (Encadré 20) qui ont été identifiés pour améliorer les conditions de vie des Ouagalais. Ils s'inscrivent dans un schéma stratégique visant à intégrer la planification urbaine et la mobilité.

A Cotonou, bien que la réalisation de schémas de développement et d'aménagement urbain (SDAU) et de plans de mobilités urbaines (PMU) devienne de plus en plus une priorité pour les autorités, ces deux exercices de planification, là où ils sont entamés, n'apparaissent pas avoir été liés. Un plan de mobilité urbaine est en cours à l'échelle du Grand Nokoué. Il se conjuguera avec le plan d'asphaltage prévu dans l'agglomération et pourra ainsi définir une hiérarchisation fonctionnelle du réseau de voirie et une stratégie de gestion de la circulation. Toutefois à ce stade, ce plan vise avant tout à organiser la circulation des motos et des voitures sans offrir une vision multimodale.

A Bamako, il n'existe pas à ce stade de document de planification de la mobilité urbaine.

*Encadré 20 : Actions prévues sur la mobilité urbaine (extrait du programme du Conseil municipal de la Commune de Ouagadougou dans le mandat 2016 – 2021)*

Quatre projets de mobilité sont prévus :

- **Fluidité de la circulation dans la ville de Ouagadougou :**
  - créer et rendre fonctionnelle une structure organisatrice des transports urbains ;
  - renforcer la signalisation verticale et horizontale (feux tricolores, marquage au sol, etc. ) ;



- mettre en place un plan de circulation et de stationnement dans l'hyper centre-ville et dans les centres secondaires (circulation et aires de parking) ;
- organiser des campagnes de sensibilisation (I.E.C) sur la sécurité routière et promouvoir des manuels de circulation ;
- renforcer le contrôle et la verbalisation des contrevenants à la réglementation sur la circulation ;
- dynamiser les acteurs de régulation de la circulation (effectif, formations, valorisation) ;
- faciliter les formations pour l'octroi des permis de conduire dans les écoles secondaires ;
- créer un centre de surveillance de la circulation.
- **Renforcement des infrastructures routières :**
  - réhabiliter les rues de l'hypercentre ville ;
  - renforcer le traitement des points à temps ;
  - aménager les rues avec des liants, des pavés dans les arrondissements ;
  - aménager des zones piétonnes pavées le long des accotements ;
  - reprofiler des routes en terre / aménager des routes en terre (25 km/ arrondissement/ an) ;
  - aménager et bitumer des routes (35 km de routes nouvellement bitumées).
- **Valorisation du transport en commun :**
  - densifier le réseau de transport collectif et renforcer le parc de bus collectifs urbains ;
  - aménager les arrêts de bus pour intégrer le transport multimodal (moto-vélo-voiture et bus) ;
  - créer des couloirs de bus pour préfigurer le déploiement des bus rapides ou des bus à haut niveau de services et à long terme le tramway ;
  - aménager des équipements de transport prenant en compte les personnes à mobilité réduite.
- **Renforcement des infrastructures de stationnement/parkings :**
  - identifier et aménager les aires de stationnement et de parking pour véhicules lourds sur les entrées de routes nationales ;
  - réhabiliter et construire 3 gares routières publiques (Ouagarinter, Tampouy, Route de Bobo) ;
  - réorganiser l'aménagement des gares privées ;
  - aménager un parc de vente de véhicules de seconde main ;
  - aménager une fourrière municipale.

## 3.6 Des mécanismes de financement à mettre en place

### 3.6.1 Des dépenses orientées vers les investissements routiers

Dans les quatre pays des ressources financières importantes sont mobilisées pour la construction des infrastructures routières. A titre d'exemple, au Burkina Faso en 2018, 14,5% des actes d'engagement de l'Etat sont destinés au financement de projets routiers, au niveau national. Certaines de ces infrastructures sont construites en milieu urbain, sans réelle considération pour une vision globale de la mobilité à l'échelle de l'agglomération.

Le transport public, pour sa part, bénéficie de très peu de ressources financières. Mis à part l'investissement ponctuel dans des gares routières, seul le Burkina Faso et le Togo contribuent au financement de l'opérateur de transport public à travers des subventions (de l'ordre de 2 milliards de Francs CFA pour la SOTRACO et 0,5 milliards pour la SOTRAL annuellement).

La mise en œuvre de politique de mobilité privilégiant le développement des transports collectifs nécessite de mobiliser des ressources budgétaires pour la gestion et la planification de la mobilité urbaine d'une part, et d'autre part pour le développement dans le transport public. Cette nécessaire évolution des dépenses publiques peut se faire en réallouant une partie des budgets actuellement affectés aux infrastructures routières, mais aussi en mobilisant de nouvelles ressources financières.

### 3.6.2 Des besoins de financer les services de mobilité

La mise en place de Fonds Routier dans les différents pays africains a permis de mobiliser des ressources fiscales pour l'entretien des routes. Les mécanismes fiscaux sont toutefois différents selon les pays (prélèvement d'une taxe sur les carburants, droits de péages interurbains au Togo, taxe de voirie prélevée par les douanes et sur les marchandises importées et taxe sur la circulation des poids lourds au Bénin). Même si les revenus générés s'avèrent insuffisants par rapport aux dépenses, ces mécanismes ont permis de disposer de ressources dédiées pour le financement de l'entretien routier. Cela devrait servir d'exemple pour le financement du transport public et de la gestion de la mobilité urbaine.

La taxation du carburant n'est pas une mesure facile à mettre en place dans des pays où le commerce de carburant de contrebande venu du Nigéria détourne les acheteurs du marché formel. Mais il existe d'autres moyens de mobiliser des ressources à partir de la contribution des propriétaires de véhicules, particulièrement les deux-roues motorisés qui ne contribuent quasiment pas au financement d'une politique de mobilité urbaine.

Au Burkina Faso, une taxe sur les véhicules à moteur (TVM) a été introduite depuis le 1er janvier 2019 pour financer les collectivités locales. Cette taxe est due par les propriétaires de véhicules circulant sur le territoire national, à l'exception toutefois des motos. En fonction de la cylindrée, le tarif annuel est situé entre 7 000 FCFA et 30 000 FCFA pour les véhicules de tourisme. Les propriétaires de camions doivent s'acquitter d'une taxe d'un montant annuel entre 20 000 et 50 000 FCFA. Les deux-roues motorisés ne sont pas encore assujettis à cette taxe, mais c'est une évolution souhaitable pour permettre de générer davantage de ressources. Cette nouvelle recette fiscale n'est pas directement affectée au financement de la mobilité urbaine mais, elle pourrait permettre aux collectivités locales de s'investir plus dans ce domaine.

De la même manière, la mise en œuvre de systèmes de stationnement payant sur voirie pour les voitures et les motos peut à la fois jouer un rôle de dissuasion et inciter à l'usage de modes de transports alternatifs, et générer des ressources financières qui peuvent être mise à disposition de la gestion de la mobilité. L'exemple du Fonds Transport mis en place à Lagos (Encadré 21) est particulièrement inspirant.

#### *Encadré 21 : Le Fonds Transport finançant LAMATA, à Lagos*

Le Fonds Transport (*Transport Fund*) a vu le jour en 2007, 5 ans après la création de *Lagos Metropolitan Area Transport Authority* (LAMATA), afin de couvrir le coût d'entretien des infrastructures de transport de l'aire métropolitaine de Lagos.

Le Fonds Transport est alimenté par les recettes des licences (y compris les permis, les plaques d'immatriculation et l'enregistrement des véhicules), des concessions de bus et les redevances payées par les opérateurs (recettes de péages notamment). La *Motor Vehicle Administration* (MVA) est l'une des sources principales. Elle verse un pourcentage des revenus issus de l'octroi de licences, des impôts sur les routes, des permis de conduire et de la carte grise. La MVA contribue actuellement à hauteur de 6,6 millions USD, soit 50% des revenus de LAMATA, et envisage d'augmenter ses contributions.

Pendant la première phase du programme LUTP, la plupart des fonds pour financer le fonctionnement de LAMATA venaient principalement de l'État de Lagos : la moyenne annuelle entre 2005 et 2010 était de 5,27 millions USD pour l'État de Lagos et de 5,06 millions USD pour le Fonds Transport, qui a commencé à verser des ressources à partir de 2007. Néanmoins, la contribution du Fonds Transport a progressivement augmenté, passant de 2,27 millions USD en 2007 à plus de 8 millions USD actuellement. En effet, en 2011 avec le début de LUTP2, l'équilibre s'est inversé montrant la montée en puissance du fonds. Pour le LUTP2, le Fonds Transport contribue en moyenne à hauteur de 7 millions USD, pendant que l'État de Lagos verse, en moyenne, 6,5 millions USD par an – sans prendre en compte l'année de 2011, durant laquelle il n'y a pas eu de contribution de l'État de Lagos.

Tableau 19 : Contributions de l'État de Lagos et du Transport Fund à LAMATA (2005-2014)

Année	Versements de l'État de Lagos (US\$)	Versements du "Fonds Transport" (US\$)	Budget de fonctionnement annuel de LAMATA (US\$)
2005	5,63 M	-	5,63 M
2006	4,50 M	-	4,50 M
2007	2,29 M	2,27 M	4,56 M
2008	6,78 M	5,26 M	12,04 M
2009	5,65 M	6,73 M	12,38 M
2010 (fin de LUTP)	6,78 M	5,98 M	12,76 M
2011 (début LUTP2)	-	6,32 M	6,32 M
2012	5,90 M	6,17 M	12,07 M
2013	7,11 M	7,45 M	14,56 M
2014	6,3 M	8,29 M	14,68 M

Une grande partie du financement du fonctionnement de LAMATA peut donc être attribuée au Fonds Transport. En 2009, quand le fonds a surpassé pour la première fois la contribution de l'État de Lagos, LAMATA arrivait déjà à couvrir 60% de ses besoins de financement pour son fonctionnement. Le rôle du Fonds Transport est souvent souligné pour exprimer la nécessité pour LAMATA d'être autonome financièrement.

### 3.7 Un cadre d'intervention du secteur privé à organiser

#### 3.7.1 Dynamique de professionnalisation du transport artisanal et de modernisation du parc

Dans l'optique de la professionnalisation du secteur artisanal en vue d'améliorer les services offerts aux habitants des villes concernées, des initiatives sont en cours dans certains pays. Le programme mené à Dakar dans les années 2000 sert de référence dans la sous-région. Mené par l'autorité organisatrice de transport, le CETUD, il a permis de renouveler une flotte très vétuste de véhicules et de mieux organiser les opérateurs artisanaux. Le réseau a ainsi été restructuré pour améliorer sa performance en termes de desserte des territoires, de fréquence des services, sans pour autant négliger l'enjeu de la pérennité financière de l'exploitation pour les opérateurs. L'opération, encore perfectible, a permis aussi bien l'amélioration de l'exploitation que de la protection santé des professionnels du secteur, sans compter la très bonne rentabilité

économique et financière de l'opération (près de 99% de taux de remboursement). Ce type de programme vient d'être lancé sous une autre forme à Bamako à destination des Sotramas (voir Encadré n°22). Mais il peut aussi voir le jour dans d'autres villes en ciblant les taxis collectifs.

*Encadré 22 : Le programme de renouvellement des « Sotrama » à Bamako : une professionnalisation du secteur dans le cadre d'un PPP*

Depuis l'indépendance, les compagnies - publiques et privées - de transport public institutionnel mises en place à Bamako ont connu des échecs récurrents et aucune n'a pu se maintenir durablement. Quand elles ne sont pas liquidées purement et simplement, elles ont migré vers le transport interurbain, laissant le secteur artisanal s'imposer au fur et à mesure.

L'offre de services de transport public dans la capitale malienne se limite donc à l'exploitation artisanale de minibus de 18 à 22 places appelés « Sotrama », nom usurpé<sup>52</sup> à l'une des éphémères entreprises de transport institutionnel. Le Ministère des Transports et de la Mobilité Urbaine (MTMU) a entrepris, en s'inspirant du modèle dakarois, un programme de professionnalisation des acteurs artisanaux s'appuyant sur un renouvellement du parc qui permettra de redéfinir leur rôle dans un réseau moderne et hiérarchisé de transport public.

L'objectif visé est de migrer d'une gestion artisanale de micro-entreprises à une organisation autour de coopératives ou groupements d'intérêt économique, exploitant des réseaux concédés par l'administration selon une logique de délégations de service public. L'exploitation de la centaine de lignes actuelles sera réorganisée et l'offre sera redimensionnée autour de véhicules plus confortables et plus capacitaires (45 places assises et debout). Une réforme du cadre juridique, financier et institutionnel permettra d'assurer la réussite de l'opération, tant du point de vue de la qualité du service fourni aux usagers que pour les considérations économiques et financières.

Le Gouvernement malien a conclu, le 1<sup>er</sup> mars 2019, une convention avec un partenaire industriel et financier visant le renouvellement d'environ 3 000 « Sotramas » avant 2025, sur un modèle comparable à celui mis en place depuis près de vingt ans par l'Etat sénégalais dans la mise en œuvre d'une politique similaire, à Dakar et dans d'autres villes. Afin de répondre à un objectif de création d'emplois, ce partenariat prévoit que le montage des véhicules soit réalisé au Mali. De plus, le partenaire industriel s'est engagé, pour permettre une maintenance préventive et curative efficiente des véhicules, à assurer la disponibilité des pièces de rechange et organiser une offre de services après-vente.

### 3.7.2 Schémas de contractualisation pour l'exploitation des transports publics, etc.

Le développement de services de transport institutionnel, notamment à travers le développement d'infrastructures de transport de masse, nécessite d'offrir un cadre d'intervention clair à l'opérateur. Ce cadre doit lui permettre, même en assumant le risque industriel et commercial de l'exploitation, d'avoir des revenus cohérents avec le maintien sur la durée du niveau de service souhaité. A travers un contrat d'exploitation défini à partir d'indicateurs de performance, il est envisageable de développer un service de qualité tout en maîtrisant les dépenses publiques.

Ce cadre contractuel ne signifie pas nécessairement d'avoir recours à des entreprises privées pour exploiter le réseau de transport public – même si cela reste une solution à envisager si le marché le permet. A l'aide de contrats de service public (Encadré 23), les autorités délégantes peuvent s'appuyer sur les entreprises publiques existantes. Au moyen de contrats de prestations de service ou de gestion, ces entreprises peuvent également bénéficier du savoir-faire technique d'exploitants d'envergure internationale, qui restent souvent réticents à investir dans les marchés considérés.

<sup>52</sup> La Société des Transports du Mali (SOTRAMA), créée en 1978, n'ayant pu augmenter son parc comme prévu, l'astuce trouvée par les responsables de la société pour respecter leurs engagements d'accroître le parc de véhicules était de ranger sous leur bannière, contre le paiement d'une cotisation journalière de 1 000 FCFA, les artisans indépendants dont les minibus "affrétés" pouvaient alors en toute légalité exploiter les lignes du réseau qui leur étaient concédées. On trouve là l'origine du terme « Sotrama » pour désigner tout véhicule minibus destiné au transport urbain.

*Encadré 23 : Retours d'expérience sur la mise en œuvre de contrats de service public dans les économies émergentes*

Des contrats de service public, *Public Service Contracts* en anglais (PSCs), ont été mis en œuvre pour améliorer la performance des services publics dans de nombreux pays, où les autorités n'avaient pas choisi de déléguer ces services au secteur privé. Cette approche a été particulièrement encouragée dans les anciens pays socialistes, où les autorités restent attachées à la gestion publique des services. Parmi les bailleurs de fonds, la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement (EBRD) promeut les PSCs auprès de ses clients municipaux dans l'Union européenne, en Asie centrale et dans le Caucase.

Les PSCs ont contribué de manière significative à l'amélioration des services, grâce à :

- la définition d'un cadre de travail stable sur le long terme, nécessaire pour offrir des services de transport les plus efficaces possibles, en incluant :
  - la planification de tous les coûts liés au service fourni pendant la durée du contrat ;
  - la définition des paramètres opérationnels et des objectifs de performance à atteindre ;
  - la définition du système de tarification et de l'organisation de la facturation et de la collecte des recettes ;
  - la définition d'une base d'indexation des coûts variables sur la durée du contrat (charges salariales, prix à la consommation, dépenses énergétiques, etc.) ;
  - une description des obligations de la municipalité à fournir des services de qualité ;
- la définition des missions et des responsabilités des deux parties ;
- l'apport des avantages suivants aux autorités :
  - une définition claire du service de transport public rendu ;
  - des budgets fixés pour le transport public ;
  - un rapport qualité / prix dans les opérations de transport ;
- l'apport des avantages suivants à l'opérateur :
  - une définition claire des modes de compensation de l'opérateur ;
  - la planification sur le long terme en garantissant les paiements sur une période donnée ;
  - la réduction des interférences politiques dans les opérations et la gestion quotidienne ;
  - l'accès à des prêts pour le financement des investissements ;
  - une transparence et un équilibre financier accru.

### 3.7.3 Mobilisation de start-ups

Le potentiel de développement de l'économie numérique dans les pays africains est très élevé. Les compétences nécessaires sont disponibles localement et déjà plusieurs entreprises émergent sur le continent en développant des services de taxis ou mototaxis à travers une application. C'est le cas à Bamako avec Teliman, à Cotonou avec GoZem ou à Lomé avec OléTogo.

Ces applications qui trouvent facilement leur public peuvent jouer un rôle important dans la professionnalisation et l'organisation du secteur. Par ailleurs, elles peuvent également réduire l'évasion fiscale, à partir du moment où le paiement des titres de transport se fait de manière dématérialisée. Il est donc important que les pouvoirs publics adaptent leur dispositif pour favoriser le développement de ces nouveaux services.

### 3.7.4 Développement d'une industrie du transport (unité d'assemblage de véhicules)

La politique de transport d'un pays est souvent liée à une politique industrielle. A l'heure actuelle dans les pays concernés, ce n'est pas le cas. Les industries du vélo et de la moto qui ont pu exister dans les années 1980 au Burkina Faso ont quasiment disparu au profit des motos asiatiques importées. A travers l'établissement d'une politique de mobilité urbaine, il est toutefois envisageable de favoriser l'émergence d'un tissu industriel, créateur d'emplois, qui puisse répondre aux objectifs stratégiques de mobilité.

## 3.8 Des réponses spécifiques aux conséquences environnementales, sanitaires et sociales

### 3.8.1 Contrôles techniques des véhicules en circulation

Les pays étudiés disposent chacun de Centre de Contrôle technique des Véhicules Automobiles (CCVA) qui sont devenus de réelles institutions, et ces contrôles se sont ancrés dans les pratiques pour beaucoup d'automobilistes. Toutefois, il reste d'importantes marges de progression : dans chaque pays, une proportion non négligeable de véhicules ne respecte pas le rythme des contrôles ; les motos sont généralement exemptées de toute procédure ; les mesures de pollution de l'air ne sont pas établies. Par ailleurs, les pays ne mettent pas en place des procédures de réception de véhicules importés. Une évolution des procédures pourrait permettre au CCVA de jouer un rôle encore plus important pour faire respecter les normes de sécurité et de pollution de l'air.

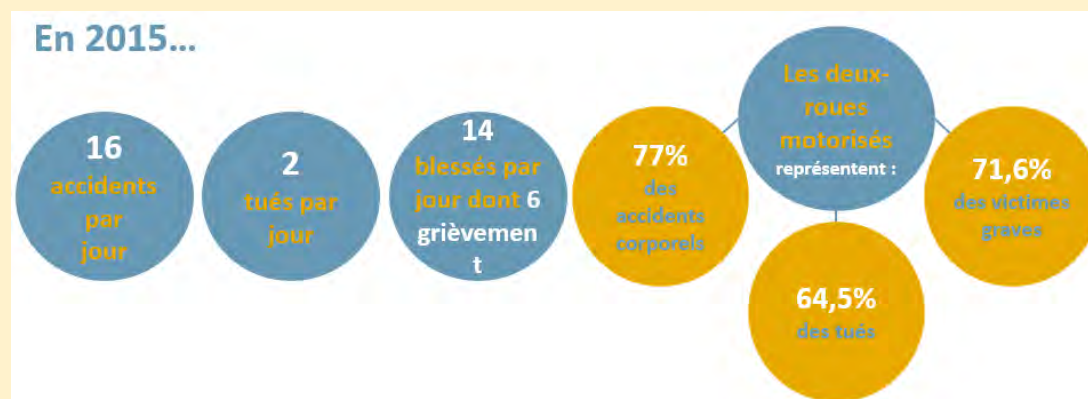
### 3.8.2 Politiques de sécurité routière

Depuis quelques années, des politiques de sécurité routière ont été définies dans les différents pays et mises en œuvre par des agences spécialisées, mais toutes n'ont pas eu le même succès. La politique conduite au Bénin (voir Encadré 24) a particulièrement porté ses fruits. Les politiques nationales de mobilité urbaine doivent pouvoir autant que possible s'articuler avec les politiques de sécurité routière pour améliorer rapidement les conditions de déplacement en zone urbaine.

*Encadré 24 : La sécurité routière au Bénin*

Comme d'autres pays de la région, le Bénin est confronté à une accidentologie routière très élevée : près de 6 000 accidents routiers en 2015, soit environ 16 par jour. Ils sont dus au non-respect du code de la route, à la vétusté du parc en circulation, au nombre élevé de poids lourds, au mauvais état des routes, au manque d'éclairage et de signalisation. De plus, les services médicaux et de secours ont des moyens limités, ce qui augmente la mortalité en cas d'accident. Les usagers vulnérables – piétons et motocyclistes – sont les plus touchés.

*Figure 39 : Quelques chiffres clés sur l'accidentologie au Bénin en 2015.*



Source : Centre National de Sécurité Routière.

Le Centre National de la Sécurité Routière (CNSR) pilote la politique nationale sur le sujet. Au cours du début des années 2010, de fortes réductions annuelles de l'accidentalité ont été observées grâce, entre autres, à la sollicitation et la forte mobilisation de la société civile pour la sensibilisation, la réalisation d'études et la formation. Mais aussi par l'action des forces de police qui a été déterminante, y compris pour la collecte systématique de données.

Des améliorations considérables ont alors été constatées dans les comportements des usagers : accroissement de l'utilisation de la ceinture de sécurité et port du casque par les utilisateurs de deux-roues. Seuls les passagers des taxis-motos ne respectent pas ces règles de sécurité.

Pour réduire davantage l'accidentalité, la morbidité et la mortalité, il a été jugé nécessaire de passer d'un ensemble d'initiatives singulières à une démarche stratégique intégrée et systémique. Une Politique Nationale de Sécurité Routière au Bénin 2019 – 2030 (PNSR) a donc été élaborée et approuvée, avec l'appui technique et financier de Handicap International / Humanité & Inclusion (HI). Elle comporte six (6) principales orientations :

- Dynamisation des organes décisionnels et exécutifs ;
- Renforcement du management stratégique des services dans tous les secteurs de la sécurité routière ;
- Promotion d'un environnement technique sécurisé depuis la conception jusqu'à la réalisation des infrastructures et des équipements ;
- Renforcement d'une culture du comportement de sécurité routière ;
- Amélioration de la prise en charge des accidentés de la route ;
- Développement du partenariat avec le secteur privé et les ONG afin d'accroître les ressources de la sécurité routière.

## Conclusion

Le Mali, le Burkina Faso, le Togo et le Bénin font tous face aux mêmes défis : une explosion de la demande de mobilité dans un contexte de croissance rapide de la démographie urbaine et de croissance économique limitée. Les villes évoluent rapidement, portées par la somme des choix individuels, sans que la planification ait un impact fort sur leur structuration. La moto devient le mode dominant et la mobilité urbaine tend à devenir inefficace, inégalitaire, polluante et dangereuse.

En suivant un scénario au fil de l'eau, les gouvernements risquent d'ancrer leurs villes dans une trajectoire insoutenable pour les populations qui, par ailleurs, réduirait fortement l'attractivité économique de leur capitale. Tandis que la crise de la mobilité commence à sévir dans ces agglomérations, il est urgent d'agir pour insuffler une dynamique de changement vers une politique nationale de mobilité urbaine multimodale, équitable, sûre, accessible et moins polluante.

Les gouvernements nationaux et certains gouvernements locaux ont déjà pris des initiatives dans ce sens. Toutefois, si celles-ci sont conduites isolément sans une vision de long terme, elles risquent fort d'être inefficaces. Il est donc essentiel de pouvoir définir une politique nationale englobant l'ensemble des composantes de la mobilité urbaine, de rassembler les acteurs concernés et de leur donner les moyens d'agir. Le travail réalisé avec le soutien du SSATP a permis d'accompagner les gouvernements dans la définition d'une telle stratégie.



## Bibliographie

### Autres documents produits dans le cadre de cette étude

SSATP & MIT (2019), Politiques de mobilité et d'accessibilité durable dans les villes togolaises, rapport de diagnostic, octobre 2019

SSATP & MTMUSR (2019), Politiques de mobilité et d'accessibilité durable dans les villes du Burkina Faso, rapport de diagnostic, octobre 2019

SSATP & MIT (2019), Politiques de mobilité et d'accessibilité durable dans les villes béninoises, rapport de diagnostic, octobre 2019

SSATP & MTMU (2019), Politiques de mobilité et d'accessibilité durable dans les villes maliennes, rapport de diagnostic, octobre 2019

SSATP & MIT (2020), Politiques de mobilité et d'accessibilité durable dans les villes togolaises, rapport de recommandations, janvier 2020

SSATP & MTMUSR (2020), Politiques de mobilité et d'accessibilité durable dans les villes du Burkina Faso, rapport de recommandations, janvier 2020

SSATP & MIT (2020), Politiques de mobilité et d'accessibilité durable dans les villes béninoises, rapport de recommandations, janvier 2020

SSATP & MTMU (2020), Politiques de mobilité et d'accessibilité durable dans les villes maliennes, rapport de recommandations, janvier 2020

SSATP & MIT (2020), Politiques de mobilité et d'accessibilité durable dans les villes togolaises, rapport final, mars 2020

SSATP & MTMUSR (2020), Politiques de mobilité et d'accessibilité durable dans les villes du Burkina Faso, rapport final, mars 2020

SSATP & MIT (2020), Politiques de mobilité et d'accessibilité durable dans les villes béninoises, rapport final, mars 2020

SSATP & MTMU (2020), Politiques de mobilité et d'accessibilité durable dans les villes maliennes, rapport final, mars 2020

### Documents officiels et études

#### ■ Transnational

BOAD. (2015). Etude sur l'entretien routier dans les pays de l'UEMOA (2015) : bilan des 50 dernières années et perspectives

Henderson, V. et Nigmatulina, D. (2016). The Fabric of African Cities: How to Think about Density and Land Use. Projet, 20 avril, London School of Economics

Hochet et al. (2014). Livre blanc de la décentralisation financière dans l'espace UEMOA

Kotter, J. (2015). Conduire le changement. Pearson

Moriconi-Ebrard, F., Harre, D., & Heinrigs, P. (2016). *Urbanisation Dynamics in West Africa 1950-2010: Africapolis I, 2015 Update*. OECD Publishing

Liousse C. et Galy-Lacaux C. (2010). Pollution urbaine en Afrique de l'Ouest. La Météorologie - n°71

OECD/UCLG. (2016). Subnational Governments around the world: Structure and finance

Olivera, L. D., Plat, D., & Pochet, P. (2013). The puzzle of mobility and access to the city in Sub-Saharan Africa. *Journal of Transport Geography*, 32, 56-64

Olvera, L. D., Plat, D., & Pochet, P. (2005). Marche à pied, pauvreté et ségrégation dans les villes d'Afrique de l'ouest. Le cas de Dakar. Concentration économique et ségrégation spatiale, Bruxelles, Éditions De Boeck, 246-261

Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles, Jeux de données sur les véhicules en circulation à l'échelle mondiale, 2015

Organisation Mondiale de la Santé, 2018, Global Status Report on Road Safety

Pochet et al. (2017). L'usage privé et public des motos dans les villes d'Afrique sub-saharienne. Public Transport Trends 2017, pp.103-105

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)

### ■ Bénin

BNEDT. (2013). Rapport définitif de l'étude de trafic pour un transport fluvio-lagunaire

P. Briod. (2011). Les zémidjans de Cotonou, un obstacle à une mobilité urbaine plus durable ? Cotonou face à la contrainte énergétique et environnementale

CDS Agglomération de Cotonou, juin 2007

G.N. Djossou. (2017). Analyse de l'activité de taxi-moto au Bénin

Y.H. Kingbêwé. (2013). Bénin : BenAfrique, fin précoce pour une entreprise qui a fait rêver, La Nouvelle Tribune

G. Marchais. (2009). Règles publiques, règles privées : les taxis motos au Bénin, L'Economie politique, 41 (1), 59-68.doi :10.3917/leco.041.0059

Plan national de développement 2018-2025, Ministère d'Etat chargé du Plan et du Développement

Programme d'actions du gouvernement 2016-2021, Bénin Révélé, Présidence de la République

M.E. Souhouenou. (2001). L'encadrement juridique de l'aménagement des villes face aux défis de l'explosion urbaine en République du Bénin

P. Tovihoudji. (2015). Market gardening in urban area of municipality of Parakou (north Benin) and its profitability, International Journal of Innovation and Scientific Researc, 19, 290-302

### ■ Burkina Faso

ATEF, (2016), Etude sur la problématique de la sécurisation foncière en zones péri-urbaines des villes de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso : état des lieux, enjeux et défis, 154 p.

Bamas Stanislas. Etude de mise en place de l'autorité organisatrice du transport urbain à Ouagadougou : Rapport final

Bamas Stanislas. La crise des transports collectifs par autobus à Ouagadougou

CODATU. (2018). Article « Projet de modernisation du réseau de bus de Ouagadougou : signature d'un protocole d'accord »

Commune de Ouagadougou. (2014). Rapport d'analyse des résultats de la campagne de comptages routiers de novembre 2014

Commune de Ouagadougou. (2016). Rapport d'analyse des résultats de la campagne de comptages routiers d'octobre 2016

Commune de Ouagadougou. Elaboration d'un plan provisoire de circulation pour la commune de Ouagadougou

Conseil municipal de la commune de Ouagadougou. Programme du conseil municipal au cours du mandat 2016-2021 : fiche-actions Projet mobilité

- Contrat Plan 2015-2019 entre l'Etat burkinabè et la Société des transports en commun de Ouagadougou. (juin 2015)
- Direction de l'informatique et des statistiques. (2017). Annuaire des statistiques douanières 2015
- Direction Générale de l'Urbanisme et des Travaux Fonciers. (2010). Schéma directeur d'Aménagement du Grand Ouaga
- G2 Conception. (2019). Stratégie Nationale de l'Habitat et du Développement Urbain (SNH DU)
- Institut National de la Statistique et de la Démographie. (2018). Annuaire Statistique 2017
- Kaboré Aminata. (2010). Les transports urbains de personnes à Bobo-Dioulasso, Mémoire de maîtrise, département de géographie, Université de Ouagadougou
- Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat. (2019). Programme du Développement Urbain du Burkina Faso
- Nikiema, A., Bonnet, E., Sidbega, S., & Ridde, V. (2017). Les accidents de la route à Ouagadougou, un révélateur de la gestion urbaine. *Lien social et Politiques*, (78), 89-111
- Organisation Mondiale du Commerce. (2017). Examen des politiques commerciales (WT/TPR/S/362) : Annexe 2 Burkina Faso
- SOTRACO. (2019). Rapport d'activités de la direction générale au 30 juin 2019
- SOTRACO. (2019). Rapport de gestion du conseil d'administration à l'assemblée générale ordinaire des actionnaires au 31 décembre 2018
- Transitec-Urbaplan-GEDES. (2010). Etude de faisabilité et étude d'impact environnemental et social du Projet d'Appui à la Mobilité de Ouagadougou (PAMO) : Phase 1 – Diagnostic et scénarios
- Transitec-Urbaplan-Gedes. (2012). Schéma d'amélioration des circulations en accès au centre-ville de Ouagadougou (Etude de faisabilité et étude d'impact du Projet d'Appui à la Mobilité de Ouagadougou – PAMO)
- Urbalyon. (2014). Rapport d'analyse des résultats de la campagne de comptages routiers de novembre 2014
- Urbalyon. (2016). Observatoire des Déplacements Urbains à Ouagadougou – Les chiffres clés de la mobilité n°1
- Urbalyon. (2017). Référentiel : Hiérarchie des voiries ouagalaises

■ **Mali**

- Banque Africaine de Développement. (2018). Etude pour l'amélioration de la sécurité routière dans le District de Bamako
- Banque Mondiale, MEA, 2009 : Rapport de l'Etude de la Qualité de l'Air à Bamako
- Banque Mondiale. (2018). Bamako - An engine of growth and service delivery. The World Bank. Washington D.C., Etats Unis
- Cadre stratégique pour la Relance Economique & le Développement Durable, 2019-2023
- CPS, INSTAT, INFO-STAT. (2018). Enquête Démographique et de Santé (EDSM V) : avril 2017 – mars 2018
- Cusset J.M. & Tounkara A. (2000). Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des microentreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne – Tome II : Le cas de Bamako. Rapport SSATP
- Délégation UE au Mali. (2014), Révision du profil environnemental du Mali, UE
- Direction Régionale des Transports Terrestres (DRTT) de Bamako, Rapport d'activités 2018
- Document cadre de politique nationale de décentralisation, août 2017
- FAO. (2015). Aquastat Profil de pays – Mali. Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture. Rome, Italie
- Ginger-Burgeap. (2019), Etude sur la qualité de l'air à Bamako, UE
- Ministères des Transports (2007), Lettre de politique du Secteur des Transports de 2007, au niveau national, 2007-2015

Plan de développement des Infrastructures de Transport de 2006, au niveau national

Politique Nationale des Transports et Infrastructures de Transport de 2013, au niveau national Ateliers de Cergy. (2014), Bamako Vision 2030, AFD

Sanogo H.A. (2017). Epidémiologie et surveillance des accidents corporels de la route dans un pays en développement : cas du Mali (Bamako). Santé publique et épidémiologie. Université de Bordeaux, 2014

Sidibé (2011). Mobilité dans le District de Bamako. Plateforme des partenaires de Bamako. Angers, France

UNECA (2018). Profil de pays – Mali. Nations Unies – Commission économique pour l'Afrique. Addis Abeba, Ethiopie

Yalcouye Hamadou B. (2015). L'étalement urbain : quelles perspectives pour Bamako

## ■ Togo

Banque Africaine de Développement. (2014). Le secteur des transports au Togo

Louis Berger. (en cours). Politique nationale des transports pour la période 2016-2030, rapport intermédiaire

Louis Berger. (en cours). Assistance technique à la mise en œuvre du Programme d'Appui à la Gouvernance dans le Secteur des Transports en Afrique de l'Ouest – Volet du transport artisanal

Conception International / Agence ECAUH. (2015). Elaboration du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) du Grand Lomé

Gado Mayimbo. (2019). Mémoire sur la qualité du service de transport de la sotral : analyses et propositions fonctionnelles

Koffi Mawunyo Agbenoto. (2017). Rapport sur la révision de la législation du transport routier au Togo

Mairie de Lomé/AGETUR-TOGO/G2 conception. (2012). Elaboration de la stratégie de développement du Grand Lomé, CDS Greater Lomé

Ministère des Infrastructures et des Transports. (2019). Formulation de politique nationale et définition de stratégie et de programme de promotion de la sécurité routière au Togo

Ministère de la Planification, du Développement et de l'Aménagement du Territoire (MPDAT), Ministère de la Santé (MS) et ICF International. (2015). Enquête Démographique et de Santé au Togo 2013-2014. Rockville, Maryland, USA : MPDAT, MS et ICF International

Ministère de la Planification, du Développement et de l'Aménagement du Territoire (MPDAT). (2010). Quatrième recensement général de la population et de l'habitat – (RGPH4)

République Togolaise, Agence CAUSE. (2007). Plan Directeur d'Urbanisme de la ville de Kara

République Togolaise. (2013). Stratégie de croissance accélérée et de promotion de l'emploi (SCAPE) 2013-2017

République Togolaise. (2018). Plan National de Développement (PND) 2018 – 2022

Société de transport de Lomé. (2014). Rapport d'activités de la SOTRAL pour l'année 2013

Société de transport de Lomé. (2014). Rapport de l'enquête sur la connaissance des clients quotidiens de la SOTRAL en 2013

Société de transport de Lomé. (2015). Rapport de l'enquête sur la connaissance des clients quotidiens de la SOTRAL en 2014

Ville de Kara. (2018). Plan de Développement Communal de Kara 2019-2023

## Bases de données

Acea.be

Africapolis.org

Data.Worldbank.org

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018). World Urbanization Prospects: The 2018 Revision, custom data acquired via website

### Textes de lois

#### ■ Bénin

Arrêté général du 24 juillet 1956 portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique

Arrêté n°2016/MTPT/MISD/DC/SG/CTTT/DGTT/SPC/SER du 7 mars 2016 portant réglementation de l'exploitation des motos affectées au transport public de passagers (taxis-motos)

Arrêté n°309/MTPT/DC/SG/DGTT du 11 mai 2004 portant attributions, organisation et fonctionnement de la Direction Générale des Transports Terrestres

Décret n°2000-671 du 29 décembre 2000 portant réglementation importation, commercialisation et distribution de matériels et biens d'équipements d'occasion

Décret n°2016-205 du 4 avril 2016 portant création, attribution et organisation de fonctionnement de l'Agence Nationale des Transports Terrestres (ANaTT), et le décret n°2017-300 du 21 juin 2017 portant actualisation des statuts de l'ANaTT

Décret n°2016-501 du 11 août 2016 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère du Cadre de Vie et du Développement Durable

Décret n°2016-502 du 11 août 2016 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère du Plan et du Développement

Décret n°366 du 16 juin 2016 portant création, attributions, organisation et fonctionnement du Bureau d'Analyse et D'investigation à la Présidence de la République

Décret n°418 du 20 juillet 2016 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère des Infrastructures et des Transports

Décret n°79-109 réglementant les transports routiers en République Populaire du Bénin

Loi n°2009-17b portant les modalités de l'intercommunalité au Bénin

Loi n°97-028 du 15 janvier 1999 portant organisation de l'administration territoriale de la République du Bénin

Loi n°97-029 du 15 janvier 1999 portant organisation des Communes en République du Bénin

Loi n°98-005 du 15 janvier 1999 portant organisation des Communes à statut particulier

Loi n°98-007 du 15 janvier 1999 portant régime financier des Communes en République du Bénin

Loi n°98-030 du 12 février 1999 portant loi-cadre sur l'environnement

#### ■ Burkina Faso

Arrêté No 2014-038 CO/CAB portant création, attributions, composition et fonctionnement d'un cadre de concertation entre les acteurs d'aménagement urbain

Arrêté No 2019 MTMUSR/SG/DGMU portant organisation et fonctionnement de la Direction Générale de la mobilité urbaine

Décret n°2012-559 du 05 juillet 2012

Décret No 2018- 0784 /PRES/PM/MTSUR portant organisation du Ministère des transports, de la mobilité urbaine et de la sécurité routière

Loi N°042-2018/AN portant Loi de Finances pour l'exécution du budget de l'Etat, Exercice 2019

Loi n°055-2004/AN du 21 décembre 2004, portant Code Général des Collectivités Territoriales

■ **Mali**

Arrêté N°018/HC-DB du 26 juin 2001 portant création du Conseil Régional des Transports Publics de Passagers (CRTRAP)

Décret 2018-234 /P-RM du 06 mars 2018 fixant le détail des compétences transférées aux collectivités territoriales en matière d'infrastructures routières

Décret 2018-705 /P-RM du 04 septembre 2018 fixant le détail des compétences transférées aux collectivités territoriales en matière de transport

Décret 2019-331 du 13 mai 2019 fixant les attributions spécifiques des membres du Gouvernement

Loi 02-016 du 03 Juin 2002 fixant les règles générales de l'Urbanisme

Loi 2017-051 du 02 octobre 2017 portant Code des Collectivités Territoriales

Loi N°96-025 du 21 février 1996 portant statut particulier du district de Bamako lui donne responsabilité sur le schéma d'aménagement, tandis que la Loi n°95-034 du 12 avril 1995 portant code des collectivités territoriales

■ **Togo**

Arrêté N° 001/MCPT/MIS du 04 janvier 1996

Constitution de la IVème République, du 14 octobre 1992, révisée par la loi 2002-029 du 31 décembre 2002

Loi 08 mai 2019, portant sur le processus de décentralisation

Loi 2002-029 du 31 décembre 2002 relative à la décentralisation et aux libertés locales

Loi 2007-001 du 13 mars 2007, modifiée par la loi 2018-003 du 31 janvier 2018 relative à la décentralisation et aux libertés locales

Loi 2018-003 du 31 janvier 2018 relative à la décentralisation et aux libertés locales

Loi 26 juin 2019, portant sur le processus de décentralisation

Loi du 11 février 1998, portant le processus de décentralisation

## Annexes

### Annexe 1 : Recommandations pour la politique de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Mali

EASI	Thème	Recommandation	Echelle	Qui ? <i>Quelle institution pour piloter la mise en œuvre ?</i>	Avec qui ? <i>Quelle institution es impliquée / consultée ?</i>	Comment ? <i>Comment mettre en œuvre ? Quelle est la prochaine étape ?</i>
Enable	Gouvernance	Définir une politique de mobilité urbaine et actualiser les cadres législatif et réglementaire pour la mettre en œuvre	National	Ministère en charge de la mobilité urbaine, DNTTMF	MATD Collectivités territoriales ADR SMIB	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Elaborer la lettre de politique du secteur des transports</li> <li>_ Elaborer la lettre de politique des déplacements urbains pour Bamako</li> <li>_ Elaborer des directives nationales pour les villes secondaires</li> <li>_ Conséquemment, actualiser les dispositions législatives (loi d'orientation) et les décrets et arrêtés d'application</li> </ul>
Enable	Financement	Etablir des mécanismes de financement pérenne pour la mobilité urbaine	National	Ministère en charge de la mobilité urbaine, DNTTMF	MEF MIE	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Réaliser une étude sur le financement des services de transport, notamment en ce qui concerne la gouvernance</li> </ul>

Enable	Planification multimodale	Redynamiser l'Observatoire des Transports afin de doter le ministère d'un appareil statistique fiable sur la mobilité urbaine	National	Ministère en charge de la mobilité urbaine, DNTTMF	SMIB DRCTU ADR	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Octroyer les moyens nécessaires pour mener à bien sa mission</li> <li>_ Elargir le champ de l'Observatoire des Transports pour étudier la Mobilité (il s'agirait ainsi de disposer de données sur la demande de déplacement, les modes actifs, etc.)</li> <li>_ Identifier pour chaque ville les dates des dernières campagnes de comptages et enquêtes statistiquement significatifs et analyser les éventuelles mises à jour ad hoc qui auraient pu être faites</li> <li>_ Définir le type de données à collecter en priorité et lancer des campagnes de collecte de données dès que les opportunités inhérentes se présentent</li> <li>_ Veiller à ce que les données produites par ailleurs soient disponibles pour l'Observatoire des Transports</li> </ul>
Enable	Gouvernance	Créer une Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine pour le Grand Bamako en institutionnalisant le GTMU	Bamako	Ministère en charge de la mobilité urbaine, GTMU	SMIB District de Bamako	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Définir le fonctionnement de cette AOMU, notamment son modèle de gouvernance</li> <li>_ Réaliser une étude sur les responsabilités pouvant être dévolues à une telle autorité en indiquant les attentes des différents acteurs en ce qui concerne les aspects stratégiques et tactiques</li> <li>_ Elaborer une feuille de route présentant une évolution progressive de l'AOMU en commençant par une instance technique sous la tutelle du « Grand Bamako » et qui monte en puissance</li> </ul>



						_ Inclure dès le début des responsabilités sur les modes actifs (marche à pied notamment)
Enable	Gouvernance	Doter les villes secondaires de groupe de travail sur la mobilité urbaine entre collectivités territoriales et état pour une meilleure gouvernance de la mobilité urbaine	Villes secondaires	Ministère en charge de la mobilité urbaine, DNTTMF	Collectivités territoriales ADR <i>Intercommunalités, quand elles seront créées</i>	_ S'appuyer sur les ressources du MTMU d'une part et les services techniques des collectivités locales d'autres part _ Définir une feuille de route progressive qui, en lien avec le processus de décentralisation, permettra à un développement de capacités au sein des communes des villes secondaires
Enable	Société civile	Etablir un cadre de concertation sur la mobilité urbaine entre les institutions et les comités de développement des quartiers de Bamako	Bamako	SMIB	Municipalités, District de Bamako, DNTTMF, CADD, MIE, ADR, DNFPT, OCB, RECOMA, ASCOMA	_ S'appuyer sur des liens déjà créés pour d'autres politiques publiques pour amorcer une dynamique de concertation et de consultation permettant aux habitants de s'organiser pour donner leur avis sur les enjeux de la mobilité urbaine _ Passer progressivement de projets d'information à des projets de concertation pour réussir une appropriation des projets et enjeux par les habitants
Avoid	Planification multimodale	Intégrer une planification stratégique de la mobilité urbaine dans les Schémas Directeurs	National	MHULS	MATD Collectivités territoriales DNTTMF ADR	_ Evaluer les démarches de planification précédentes _ Lancer un programme pour mettre à jour les Schémas Directeurs d'Urbanisme, notamment en identifiant les territoires fonctionnels des villes, en s'appuyant sur des experts locaux

		d'Urbanisme et lancer des démarches de planification de la mobilité urbaine				pour accompagner la définition des termes de référence de ces plans et en encourageant dès le début du processus la participation de la société civile dans l'identification des besoins _ Lancer des démarches de Plans de Mobilité Urbaine Soutenable à Bamako et dans une ou plusieurs autres grandes villes du pays _ Lancer dans une ou deux villes une étude exhaustive sur le stationnement dans les centres-villes et étudier les possibilités de mise en place de nouvelles formes de stationnement payants dans les centres-villes
Shift	Planification multimodale	Développer des projets d'amélioration des conditions de déplacement à pied et mener des campagnes valorisant la marche à pied	National	Ministère en charge de la mobilité urbaine, DNTTMF avec CADD et GTMU	Collectivités territoriales ADR DNR AGEROUTE DNU	_ Libérer les espaces dédiés aux déplacements piétons et faciliter les traversées piétonnes grâce à des sites de démonstration et des mesures pilotes _ Définir de standards d'aménagement des trottoirs dans le cadre de nouvelles infrastructures routières _ Créer de passages piétons visibles et sécurisés (potentiellement avec des ralentisseurs, des ilots centraux, des feux de circulation, etc. _ Lancer des campagnes d'information, d'éducation et de communication (prospectus et/ou espaces à la télévision) sur les enjeux de sécurité routière autour des modes actifs _ Valoriser ce mode avec l'implication des plus hauts responsables afin de le débarrasser de l'étiquette de "mode pour les pauvres" _ Réaliser des événements comme des "journées sans voiture" ou "journées des

						piétons" sur des lieux emblématiques comme l'anneau Sotrama (à Bamako), le Mont Koulouba ou autour du marché des villes
Shift	Transport public	Mettre en place un réseau de transport capacitaire intégrant les services de minibus en place dans l'agglomération de Bamako	Bamako	Ministère en charge de la mobilité urbaine, GTMU	DNTTMF District de Bamako SMIB Organisations professionnelles	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Réaliser une étude de faisabilité concernant le développement de lignes de transport de masse (en s'appuyant sur les pré-études réalisées dans le cadre du Métrobus, du projet porté par la Mairie du District, etc.)</li> <li>_ Mener une étude de restructuration globale du réseau de minibus qui pourra être mise en œuvre en même temps que le programme de professionnalisation et de renouvellement du parc de minibus</li> <li>_ Investir dans la restructuration des gares routières</li> <li>_ Réaliser une étude détaillée d'un réseau de transport intégré combinant tous les modes admis pour la capitale (transport de masse, bus, minibus, taxis, etc.)</li> </ul>
Shift	Transport public	Etudier les possibilités techniques et financières de développer un réseau de transport fluvial	Bamako	COMANAV	DNTTMF GTMU SMIB	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Réaliser une étude de faisabilité en tenant compte de l'étude de faisabilité du projet d'aménagement urbain des berges du fleuve Niger à Bamako et de la composante transport fluviale de l'étude envisagée du SDU du Grand Bamako</li> <li>_ Mettre en place un cadre de concertation avec les communautés qui travaillent sur le fleuve</li> </ul>

						<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Elaborer une réglementation relative au transport fluvial</li> </ul>
Shift	Transport public	Développer des réseaux de minibus dans les villes secondaires structurés autour des axes principaux	Villes secondaires	Ministère en charge de la mobilité urbaine, GTMU	DNTTMF ADR Organisations professionnelles	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Limiter le développement des systèmes actuels fondés sur une concurrence exacerbée et une logique de rentabilité individuelle en suspendant la délivrance de nouvelles autorisations de transport</li> <li>_ Etudier la faisabilité de projets de professionnalisation des acteurs dans quelques villes en s'intéressant notamment au modèle économique des différents modes de transport utilisés</li> </ul>
Shift	Planification multimodale	Evaluer les initiatives du GTMU pour pérenniser les solutions de gestion des flux motorisés entre les deux rives	Bamako	Ministère en charge de la mobilité urbaine, Observatoire de la Mobilité	GTMU Collectivités territoriales	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Donner les moyens humains, matériels et financiers à l'Observatoire des Transports pour lancer des études</li> <li>_ Mettre en place, au sein de l'Observatoire des Transports, un comité de suivi et d'analyse des initiatives du GTMU lancées en aout 2019</li> <li>_ Pérenniser l'action du GTMU et la coordonner avec une étude sur l'analyse des flux motorisés à Bamako</li> <li>_ Lancer des analyses de flux entre la Rive Droite et la Rive Gauche en heure de pointe</li> <li>_ Revoir les priorités pour les transports collectifs</li> <li>_ Etudier et dégager des perspectives pour l'anneau "Sotrama"</li> </ul>

						<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Revoir la signalétique en place</li> <li>_ Lancer une étude sur le transport de marchandises</li> <li>_ Elaborer un plan de circulation générale et le mettre en œuvre.</li> </ul>
Improve	Transport public	Amorcer un processus de renouvellement du parc des véhicules de transport public artisanal par minibuses de Bamako en s'appuyant sur les syndicats et organisations en place	Bamako	Ministère en charge de la mobilité urbaine, GTMU	DNTTMF District de Bamako SMIB ADR Organisations professionnelles	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Suspendre la délivrance de nouvelles autorisations de transport</li> <li>_ Disposer d'un inventaire clair sur la quantité de véhicules, leur type ainsi que leur âge</li> <li>_ Réaliser une étude de faisabilité d'un programme de renouvellement des minibuses qui soit basée sur une analyse du modèle économique des opérateurs</li> <li>_ Créer des espaces de discussion entre les acteurs institutionnels et les acteurs privés</li> <li>_ Mettre en place la réglementation nécessaire pour créer des incitations et des contraintes</li> </ul>
Improve	Planification multimodale	Etablir une stratégie nationale spécifique vis-à-vis des motos et des tricycles	National	Ministère en charge de la mobilité urbaine, DNTTMF	ADR	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Considérer à la fois la circulation en deux et trois-roues, leur stationnement sur voirie et dans des parcs spécifiques et les enjeux de sécurité routière</li> <li>_ Etudier la politique industrielle et la politique d'importation vis-à-vis de ces véhicules (relever les taxes sur les motos, etc.)</li> <li>_ Définir une réglementation concernant les services de mototaxis en limitant leur couverture territoriale aux zones où ses services sont pertinents et en veillant</li> </ul>

						strictement au respect des règles de sécurité routière
Improve	Gouvernance	Proposer une réglementation distinguant les services de taxi à la demande et ceux de taxi collectif afin de moderniser les services de taxis	National	Ministère en charge de la mobilité urbaine, DNTTMF	ADR Organisations professionnelles OCB District de Bamako SMIB	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Dresser un bilan de la situation des taxis actuels dans Bamako et une ville secondaire pilote</li> <li>_ Accompagner les acteurs dans un processus de professionnalisation distincte pour chaque catégorie : taxis à la demande et taxis collectifs</li> <li>_ Développer une réglementation adaptée qui place ces services en complémentarité du réseau de transport public (par minibus, bus et à terme, transport de masse)</li> <li>_ Inciter à la création de compagnies modernes de taxis destinés à une catégorie sociale capable de payer des tarifs plus chers pour un meilleur service en termes de confort, de sécurité et de rapidité</li> <li>_ S'appuyer sur de nouvelles technologies (applications de réservation en ligne, etc.) pour garantir la rentabilité des services</li> </ul>
Improve	Environnement et qualité de vie	Améliorer la qualité des carburants et encourager l'utilisation de véhicules moins polluants	National	Ministère en charge de la mobilité urbaine, DNTTMF	MEADD MIE	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Restreindre l'utilisation de carburants de mauvaise qualité pour les transports de passagers en contrôlant la distribution et réalisant des contrôles techniques périodiques</li> <li>_ Interdire l'importation des motos avec des moteurs deux-temps (Jakarta)</li> <li>_ Fixer des limites d'âge pour l'utilisation des véhicules de transport collectif</li> <li>_ Définir un âge limite des véhicules importés d'occasion (à 5 ou 8 ans si l'on prend exemple sur les pays voisins)</li> </ul>



## Annexe 2 : Recommandations pour la politique de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Burkina Faso

EASI	Thème	Recommandation	Echelle	Qui ? <i>Quelle institution pour piloter la mise en œuvre ?</i>	Avec qui ? <i>Quelle institution es impliquée / consultée ?</i>	Comment ? <i>Comment mettre en œuvre ? Quelle est la prochaine étape ?</i>
A. Enable	1. Efficience de la Gouvernance	Créer un comité de coordination interministérielle sur la mobilité urbaine	Nationale	MTMUSR/DG MU	Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (MUH) Ministère des Infrastructures (MI) Ministère de l'Environnement, de l'Economie Verte et du Changement Climatique (MEEVCC) Ministère de l'Economie, des Finances et du Développement (MINEFID) Ministère de l'Administration Territoriale, de la Décentralisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Renforcer la coordination interministérielle et le rôle stratégique du MTMUSR</li> <li>_ Créer un Comité Interministériel de suivi sous l'égide du Premier Ministre et piloté par le MTMUSR</li> <li>_ Confier à ce comité le suivi de la politique nationale de mobilité urbaine et la vérification de sa concordance avec les autres politiques nationales, ainsi que les engagements internationaux de l'Etat dans les négociations relatives au changement climatique, notamment.</li> <li>_ Organiser des réunions régulières (2 à 4 par an)</li> <li>_ Organiser des Comités techniques pour mettre en œuvre les décisions du Comité Interministériel</li> </ul>



					et de la Cohésion Sociale (MATD)	
A. Enable	1. Efficience de la Gouvernance	Parachever la création du Conseil des Transports du Grand Ouaga (CTGO), Autorité Organisatrice des Transports Urbains de la capitale	Ouagadougou	Commune de Ouagadougou	autres communes du grand Ouaga MTMUSR/DG MU MUH MI MEEVCC MATD MINEFID SOTRACO ONEA	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Entériner sa création et ses fonctions via le cadre législatif et réglementaire</li> <li>_ Définir ses ressources financières et humaines qui doivent être pérennes</li> <li>_ Mettre en place une procédure de présentation au CTGO pour avis de non-objection des projets, pour toute intervention sur le périmètre du Grand Ouaga par des maîtres d'ouvrage, afin de s'assurer de leur cohérence avec la politique locale portée par le CTGO</li> </ul>

<p>A. Enable</p>	<p>1. Efficience de la Gouvernance</p>	<p>Favoriser la création d'un Comité de Coordination de la Mobilité Urbaine (CCMU) dans les communes chefs-lieux de région</p>	<p>Régionale</p>	<p>Communes chefs-lieux de région avec le soutien de MTMUSR/DG MU</p>	<p>Les directions régionales des Transports, des Infrastructures, de l'Urbanisme, de l'Éducation Nationale et de l'Environnement ONEA Police Nationale</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ A l'initiative de la commune, créer un CCMU instaurer un dialogue entre les maîtres d'ouvrages pour tout projet de création, réaménagement de voiries, etc.</li> <li>_ Organiser des rencontres régulières (4 par an) pour présenter la mise en œuvre des documents de planification, des nouveaux cadres réglementaires, des projets d'infrastructures sur le territoire concerné, etc.</li> <li>_ Offrir un cadre de dialogue entre les collectivités locales, les délégations ministérielles sur le territoire, les maîtres d'ouvrage nationaux</li> <li>_ Le CCMU aura la responsabilité d'organiser le dialogue avec la société civile locale. Le CCMU définira ainsi le degré de participation de la société civile à la planification de la mobilité urbaine</li> </ul>
----------------------	--	--	------------------	---	--	---

<p>A. Enable</p>	<p>1. Efficience de la Gouvernance</p>	<p>Renforcer les capacités de la DG MU au sein du MTMUSR et des autres acteurs concernés</p>	<p>Nationale</p>	<p>MTMUSR/DG MU</p>	<p>MINEFID</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Doter le MTMUSR d'un appareil de suivi statistique qui comprend une cellule SIG qui sera mis à profit des communes dans leurs actions</li> <li>_ Réaliser des enquêtes ménages déplacements à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso pour disposer de données sur les pratiques de déplacement, collectées selon des méthodologies internationales.</li> <li>_ Construire une base de données nationales, au rythme de la collecte de ces données</li> <li>_ Permettre la réalisation de guides méthodologiques par la DG MU pour rendre plus opérationnels les textes (lois, décrets, etc.) relatifs à la mobilité urbaine (aménagement de voirie, gestion de la circulation, organisation des transports, etc.). Ces documents seraient destinés aux fonctionnaires centraux et territoriaux</li> <li>_ Financer la réalisation d'études copilotés par la DG MU et les communes sur des thématiques nationales ou locales permettant d'enrichir la connaissance des acteurs nationaux sur des problématiques particulières.</li> <li>_ Mettre en place des formations à destination des collectivités locales et des autres ministères</li> <li>_ Développer des partenariats avec les universités pour enrichir l'analyse des données collectées</li> <li>_ Créer un service de documentation et d'archivage interne à la DGMU et renforcer la collaboration avec la DAD</li> </ul>
<p>A. Enable</p>	<p>1. Efficience de la Gouvernance</p>	<p>Développer des filières professionnelles et universitaires sur les métiers de</p>	<p>Nationale</p>	<p>MTMUSR</p>	<p>MINEFID MI MESRSI</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Evaluer les besoins de formation des différents métiers de la mobilité urbaine (ingénieurs, cadres administratifs, conducteurs, mécaniciens, informaticiens...).</li> <li>_ Etudier la possibilité de créer un centre de formation technique national dédié aux métiers du transport et de la mobilité urbaine (voirie, circulation, stationnement, transport public, etc.).</li> </ul>

		la mobilité urbaine				<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Réaliser un inventaire des cursus nationaux existants.</li> <li>_ Développer une filière Mobilité Urbaine au sein de l'ENTP</li> <li>_ Encourager les échanges et 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 création d'un laboratoire de recherche sur la mobilité urbaine devra être étudié par le MTMUSR en association avec le MESRSI.</li> </ul>
A. Enable	1. Efficience de la Gouvernance	Permettre un meilleur recouvrement de la fiscalité locale et créer des mécanismes de financement nationaux destinés à la mobilité urbaine	Nationale	MTMUSR/DG MU Communes chefs-lieux de région	CCIM AOT MI MINEFID	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Accroître le budget destiné à la mobilité urbaine en redistribuant l'allocation des ressources entre investissement routier et mobilité urbaine notamment</li> <li>_ Améliorer le recouvrement de la fiscalité locale pour accroître le rendement de différentes taxes dont le produit est destiné aux budgets des collectivités locales (utilisation du domaine public, taxe sur la publicité, taxe sur le stationnement, TVM, etc.). Les communes pourraient ainsi augmenter leurs ressources afin d'investir et/ou gérer la mobilité urbaine.</li> <li>_ Etudier le rendement de différents mécanismes fiscaux pour lever de nouvelles recettes à travers: <ul style="list-style-type: none"> <li>-La mise en place d'une nouvelle taxe sur les cartes grises ou sur</li> <li>-L'extension de la Taxe sur les Véhicules à Moteur (TVM) aux motos</li> </ul> </li> </ul>
B. Avoid	2. Efficience de l'usage des sols	Consolider le processus de mise en œuvre et d'évaluation des schémas directeurs d'aménagement	National	Communes chefs-lieux de région	MTMUSR MUH MI	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Renforcer les compétences et les ressources aussi bien financières que techniques de ces structures afin de consolider le processus de mise en œuvre et d'évaluation des SDAU</li> <li>_ Accompagner les différents services des communes chefs-lieux de région dans la mise en œuvre des SDAU à travers l'apport d'une expertise multi-sectorielle permettant notamment de mieux saisir les enjeux</li> </ul>

		et d'urbanisme (SDAU)				
B. Avoid	2. Efficience de l'usage des sols	Mettre en place un mécanisme de taxation basé sur la valorisation foncière	Nationale	MUH MINEFID	MTMUSR MI	<p>_ Documenter la valorisation foncière constatée le long de nouveaux axes bitumés et étudier la mise en place de taxes spécifiques liées au bitumage de voiries, telles qu'une majoration des droits de mutation après la réalisation d'une rue couverte, une surtaxe sur les revenus fonciers, etc. Il conviendra d'impliquer le MTMUSR et la commune de Ouagadougou qui pourra constituer un terrain d'expérimentation pour cette taxation, notamment dans le cadre du projet « 145 km de voirie ».</p> <p>_ Etudier la possible captation de la valorisation foncière le long des corridors de transport public. A cette fin, il s'agira :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'inventorier les 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.</li> <li>- d'étudier la possibilité de réaliser des opérations immobilières permettant une valorisation foncière de ces terrains publics.</li> </ul> <p>_ Mettre en place une taxe sur le foncier non bâti</p>
B. Avoid	2. Efficience de l'usage des sols	Définir un cadre pour la mise en œuvre de politiques locales de stationnement	Régionale	Communes de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso	MTMUSR Police Municipale	<p>_ Conduire une étude sur le stationnement des voitures, des taxis et des motos dans le centre-ville de Ouagadougou. Celle-ci permettra de déterminer les besoins en stationnement, d'évaluer la faisabilité de la mise en place de parc de stationnement hors voirie, de définir les tarifs de stationnement selon les zones concernées et de réglementer par la suite le stationnement sur voirie par la prise d'arrêtés et par de la matérialisation des espaces dédiés sur voirie.</p> <p>_ Etudier la modernisation de la collecte des recettes de stationnement des parkings municipaux à travers un système digital dans un périmètre spécifique au centre de l'agglomération ainsi que la délégation de la gestion du</p>

						<p>stationnement à des acteurs privés.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Etudier la définition et la mise en place d'aires de stationnement destinées aux gros porteurs et aux bus à Bobo-Dioulasso ainsi que la construction de gares routières sur des formats de concession, afin de bénéficier d'investissement privé.</li> </ul>
C.Shift	3. Efficience du système de transport multimodal	Améliorer la gestion de la circulation et de la régulation à Ouagadougou et dans les capitales régionales en favorisant une meilleure cohabitation entre les modes	National	Communes MTMUSR	AOTUO MI Commune  SOTRACO	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Mettre à jour le plan de circulation. à Ouagadougou prévoyant l'insertion de voies de bus sur certains axes</li> <li>_ Affiner la stratégie de régulation lumineuse tricolore et en organiser une gestion centralisée</li> <li>_ Déployer du marquage au sol et de la signalisation verticale.</li> <li>_ Capitaliser sur le savoir-faire développé et l'expérience acquise à Ouagadougou<sup>4</sup>, à travers notamment des sessions de formation organisées par la DGMU à destination des agents en charge de la voirie et de la mobilité au sein des communes chefs-lieux de région</li> <li>_ Définir au niveau local une hiérarchisation de la voirie et un schéma de couverture du réseau primaire répondant à une vision stratégique</li> <li>_ Planifier l'entretien de la voirie communale et l'amélioration des conditions de circulation sur le réseau de voirie secondaire</li> <li>_ Offrir une assistance technique aux communes chefs-lieux de région désireuses de conduire une étude de circulation dans leur périmètre communal ou de définir un plan de circulation</li> <li>_ Renforcer la communication sur les textes réglementaires et leur vulgarisation.</li> <li>_ Définir des profils de voirie et de géométrie de carrefours-types, et de leurs variantes pour offrir un cadre de référence national sur la base du travail déjà réalisé par la commune de Ouagadougou</li> </ul>

C. Shift	3. Efficience du système de transport multimodal	Réaliser des aménagements en faveur des bus sur certains axes majeurs dans les villes disposant de services de transport public.	Communes	Communes AOT	MTMUSR MI SOTRACO Syndicats de taxi CCMU	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Réserver des voies de circulation aux bus sur les axes majeurs et d'intégrer des aménagements en faveur du transport public dans le cadre de nouveaux projets routiers.</li> <li>_ Acquérir et déployer un système de régulation lumineuse permettant de donner la priorité aux bus aux carrefours à feux ainsi qu'un système de signalisation horizontale et verticale</li> <li>_ Intégrer dans la planification la réalisation de pôles d'échanges multimodaux (PEM pour favoriser le rabattement des piétons, cyclistes, motocyclistes...) vers les transports en commun. Des espaces de stationnement aussi bien pour les automobiles que les motos et les vélos devront être aménagés au sein de ces PEM.</li> <li>_ Prévoir des aires de stationnement et de retournement pour les bus afin de réduire les kilomètres haut-le-pied réduisant de fait les coûts d'exploitation et de maintenance.</li> <li>_ Aménager des arrêts de bus pour les usagers garantissant à la fois des montées/descentes sécurisées et des conditions d'attente satisfaisantes (abri-voyageurs, système d'information voyageurs, aménagements en faveur des personnes à mobilités réduites...).</li> <li>_ Adapter le cadre réglementaire pour contrôler le stationnement illicite sur les zones d'arrêts de bus et les voies de bus.</li> </ul>
C. Shift	3. Efficience du système de transport multimodal	Redéfinir le mode de contractualisation de l'opérateur de transport public	National	MTMUSR	SOTRACO CTGO Communes	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Redéfinir le contrat de l'opérateur de transport public autour d'objectifs pluriannuels sur la base d'indicateurs de performance et d'une rémunération au juste coût.</li> <li>_ Définir la subvention annuelle sur la base d'une production kilométrique, d'un nombre de véhicules en circulation, etc.</li> <li>_ Définir des objectifs de fréquentation pour les publics spécifiques pour lesquels des tarifs sociaux sont destinés.</li> <li>_ Améliorer la qualité de service pour amener une évolution de</li> </ul>

						tarif permettant à la SOTRACO de réduire son déficit d'exploitation
C. Shift	3. Efficience du système de transport multimodal	Organiser et professionnaliser les services de transport artisanal (taxis collectifs, tricycles, etc.)	National	MTMUSR/DG MU	Syndicats des taxis et des tricycles Communes Police Municipale	<p>_ Emettre une réglementation spécifique à la professionnalisation des acteurs du secteur du transport artisanal et à mettre en oeuvre un programme de professionnalisation (formations, voyages d'études, mutuelle, permis, carte professionnelle, etc.) afin de favoriser leur organisation en Groupement d'Intérêt Economique (GIE) ou en coopératives, etc..</p> <p>_ Mettre en place un programme de renouvellement du parc de véhicules de taxis - aujourd'hui vieillissant et généralement utilisant illégalement du gaz butane</p> <p>_ Favoriser la mise en place de zones de stationnement et de chargement et définir des zones de restriction de circulation sur la base d'une étude du modèle économique des taxis</p> <p>_ Appliquer plus strictement le décret n° 2012-559 ou l'adapter à partir d'une analyse de la situation dans les différentes villes du pays, particulièrement à Bobo Dioulasso où les tricycles prolifèrent à l'encontre du décret qui interdit leur exploitation à titre onéreux</p> <p>_ Etudier les enjeux de sécurité routière et l'impact social de ces services de tricycles (une majorité de femmes utilise ces services).</p> <p>_ Maintenir fermement l'interdiction des moto- taxis (2-roues) à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso et d'encourager les autres communes urbaines à bien organiser les services de mototaxis,</p>



						<p>en prenant notamment exemple sur la commune de Fada N’gourma qui a mis en place un dispositif particulier.</p> <p>_ Vérifier l’application de la réglementation par la police municipale.</p>
B. Avoid	4. Efficience de l'usage de la voirie et des véhicules	Valoriser et sensibiliser à l'usage des modes actifs et standardiser les aménagements en leur faveur sur l'espace public	National	MTMUSR/DG MU	MI MUH Ministère des Sports et Loisirs Communes Acteurs de la société civile	<p>_ Mener des campagnes de valorisation de l’usage de la marche et du vélo, notamment sur les campus, les grandes écoles, les lycées et les collèges ainsi que dans les villes de l’intérieur où l’usage des modes actifs est resté plus important</p> <p>_ Elaborer une charte de l’espace public redéfinissant les principes le régissant</p> <p>_ Développer un outil de standardisation des aménagements urbains et de voirie prenant en compte les modes actifs afin de les sécuriser (trottoirs, pistes cyclables, bandes cyclables, traversées piétonnes, phase piétonne aux carrefours à feux « appelées » à l’aide de boutons poussoirs...).</p> <p>_ Mener des campagnes de sensibilisation à la cohabitation sur la voirie et à la vulnérabilité des usagers des modes</p> <p>_ Mieux valoriser l'usage de vélos à travers la mise à disposition</p>

						d'équipement (parkings abrités et gratuits, etc.) notamment pour faciliter la gestion du dernier kilomètre depuis les arrêts de transport en commun, de taxi-collectifs et depuis les gares routières
A. Enable	4. Efficience de l'usage de la voirie et des véhicules	Définir une stratégie industrielle et d'indépendance de véhicules qui réduise la dépendance énergétique du système de transport burkinabè	National	MTMUSR	MEEVCC MINEFID CCVA	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Redéfinir la nomenclature des genres et carrosseries des véhicules en fonction du gabarit, de la cylindrée, de la source d'énergie, des niveaux d'émissions, etc. et en accordance avec une politique nationale de réduction des dépenses énergétiques et d'amélioration de la qualité de l'air.</li> <li>_ Limiter l'âge d'importation des véhicules.</li> <li>_ Suggérer un système de taxation des véhicules basés sur leurs performances énergétiques aux autres pays membres de l'UEMOA</li> <li>_ Etudier la faisabilité de la création d'une industrie du vélo et du vélo électrique qui puisse à terme être préféré aux deux-roues et trois-roues motorisés, importés, actuels. En développant une telle industrie, le Burkina Faso pourra générer des emplois et développer ses capacités exportatrices vers les pays voisins.</li> </ul>

D. Improve	4. Efficience de l'usage de la voirie et des véhicules	Définir et mettre en œuvre une stratégie nationale ambitieuse pour la sécurité routière	National	DGMU ONASER	CCIM Police Communes Institutions du système de santé publique Associations Compagnies d'assurance	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Définir une stratégie nationale de sécurité routière, comportant un volet spécifique sur les accidents en zone urbaine au plus haut niveau de l'Etat en s'appuyant sur un cadre législatif et réglementaire opérationnel puis la mettre en œuvre.</li> <li>_ Valider au Comité de Coordination Interministériel la stratégie</li> <li>_ Rendre systématique la collecte par la Brigade Nationale des Sapeurs-Pompiers (BNSP) et les hôpitaux des données d'accidentologie à partir des Bulletins d'Analyse des Accidents de la Circulation (BAAC), dans toutes les communes chefs-lieux de région.</li> <li>_ Transmettre à l'ONASER les données issues des BAAC qui s'emploiera à en extraire des statistiques qui pourront être transmises à la DGMU pour qu'elles soient intégrées à l'appareil de suivi statistique.</li> <li>_ Définir pour chaque niveau de la hiérarchisation de la voirie une limitation de vitesse</li> <li>_ Mener une campagne d'information auprès du grand public sur le code de la route et la sécurité routière par des émissions de télévision, de radios, les journaux, des panneaux publicitaires, d'interventions en milieux scolaires</li> <li>_ Implanter des centres d'éducation sur la sécurité routière dans les différentes communes chefs-lieux de région</li> <li>_ Rendre obligatoire l'obtention d'une épreuve théorique relative au code la route et de la sécurité routière pour tout conducteur de véhicule motorisé</li> <li>_ Renforcer les dispositifs de contrôle par la police sur la sécurité des véhicules, le port du casque, le port de la ceinture, la souscription à une assurance, le permis de conduire, etc.</li> <li>_ Mobiliser des ressources auprès des compagnies d'assurance.</li> </ul>
------------	--	---	----------	----------------	---	---

D. Improve	4. Efficience de l'usage de la voirie et des véhicules	Instaurer des mesures de lutte contre la pollution de l'air	National	MTMUSR MEEVC	CCVA	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Publier un arrêté d'application pour fixer les niveaux d'émissions des véhicules automobiles et des deux-roues motorisés.</li> <li>_ Promulguer un texte imposant le contrôle des deux-roues motorisés par les centres du CCVA.</li> <li>_ Mettre en place un dispositif de contrôle de la qualité des carburants vendus en station-service</li> <li>_ 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.</li> <li>_ 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</li> </ul>
---------------	--	---	----------	-----------------	------	--

### Annexe 3 : Recommandations pour la politique de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Bénin

EASI	Thème	Recommandation	Echelle	Qui ? <i>Quelle institution pour piloter la mise en œuvre ?</i>	Avec qui ? <i>Quelle institution es impliquée / consultée ?</i>	Comment ? <i>Comment mettre en œuvre ? Quelle est la prochaine étape ?</i>
Enable	1. Gouvernance	Mettre à jour la législation des transports pour distinguer la mobilité urbaine et spécifier le rôle de l'Etat et de ses émanations dans ce domaine	Nationale	MIT	MPD, Communes, MCVDD,	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Préparer et soumettre au Parlement un projet de loi sur la mobilité urbaine :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o clarifiant les responsabilités respectives des différentes institutions (ministères, agences, collectivités locales)</li> <li>o pour l'ensemble des modes y compris la mobilité douce,</li> <li>o et créant les outils juridiques nécessaires à une planification et une gestion efficace (par exemple pour avoir des plans de circulation unifiés entre voies nationales et locales, pour le stationnement, pour spécialiser et calibrer des voies par mode, etc.).</li> </ul> </li> <li>_ Préparer et publier les décrets d'application de la nouvelle loi, notamment concernant l'usage de la voirie, les plans de circulation unifiés, le stationnement.</li> </ul>

Enable	1. Gouvernance	Institutionnaliser et opérationnaliser la coopération intercommunale pour la mobilité urbaine pour le Grand Nokoué	Grand Nokoué	Présidence initialement, puis MDGL avec les communes concernées	MPD, MIT, MCVDD, MDGL, ACV-DT, ANaTT, Communes	<p>_ Lancer une assistance technique pour définir et opérationnaliser l'appui de l'État aux communes en matière de mobilité urbaine, et spécifiquement à pour la création de, et l'appui à, l'EPCI du Grand Nokoué. Cette assistance pourra comprendre une première phase d'études de préfiguration et une deuxième phase d'appui à la mise en oeuvre.</p> <p>_ Créer par décision des communes un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) du Grand Nokoué, et lui transférer les compétences pertinentes des communes de Cotonou, Abomey-Calavi, Sèmè Kpodji, Ouidah et Porto Novo sur l'organisation et la gestion de la mobilité urbaine.</p> <p>_ Mettre en place les organes de gouvernance de l'EPCI (son conseil), voter et doter son budget</p> <p>_ Doter l'EPCI de capacités techniques et opérationnelles par le recrutement d'un personnel propre (ou mis à disposition par les communes ou un ministère) et par la contractualisation de l'assistance de l'"agence" pour la mobilité urbaine.</p>
Enable	2. Financement	Définir et financer un programme national de renforcement des communes et intercommunalités pour la mobilité urbaine	Nationale	Présidence, puis Ministère ou Agence à définir	MPD, MIT, MCVDD, MDGL, ACV-DT, ANaTT, Communes	<p>_ Définir les grandes lignes d'un programme national pour la mobilité urbaine, désigner une institution pilote pour sa préparation, et solliciter l'appui de partenaire(s) technique(s) et financier(s) pour le mettre en oeuvre sans attendre la mobilisation de nouvelles recettes fiscales.</p> <p>_ Créer ou désigner, pour sa mise en oeuvre, une "Agence nationale" de la mobilité urbaine (ou toute autre entité jouant ce rôle, définie au cours d'une étude de préfiguration institutionnelle), soit en la créant soit en attribuant les compétences et budgets nécessaires à une agence existante.</p>

Enable	2. Financement	Accroître la taxation des modes générant les nuisances les plus élevées (notamment les deux- et trois-roues) pour permettre le financement des transports collectifs et des mobilités actives	Nationale	MEF	MIT, MEDDPN, Communes	<p>_ Lancer une étude pour déterminer l'instrument fiscal le plus adapté (rendement fiscal, facilité de contrôle, impacts sociaux et redistributifs, etc.) pour la mobilisation de nouvelles ressources destinées à promouvoir le transport public, tout en rendant plus coûteuse la possession et/ou l'utilisation des VP et surtout des motos</p> <p>_ Prévoir des dispositions spécifiques pour les motos-taxis, tels qu'un crédit sur les droits d'enregistrement communaux égal au montant de la taxe</p> <p>_ Inclure ce nouvel instrument dans le projet de loi de finances et y allouer ses produits au secteur (aux communes, aux EPCI, et/ou au budget de la nouvelle "Agence de la mobilité" ou autre institution choisie suite à l'étude institutionnelle)</p> <p>_ Définir et mettre en oeuvre un plan de communication et de déploiement progressif de cette mesure fiscale</p>
Avoid	5. Planification multimodale	Intégrer des obligations sur la mobilité urbaine dans les textes et documents d'urbanisme	Nationale	MCVDD	MIT, ACV-DT, Communes	<p>_ Introduire des dispositions contraignantes sur la mobilité urbaine dans le projet de loi portant code de l'urbanisme qui est en préparation, avec les objectifs suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- minimisation de la demande de déplacement par la mixité des usages et le rapprochement des zones de logement et d'emploi,</li> <li>- incitation à la densité, condition du développement de transports collectifs efficaces,</li> <li>- planification d'emprises adaptées à une mobilité multimodale.</li> </ul> <p>_ Revoir les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) actuellement en préparation dans quelques villes béninoises pour s'assurer qu'ils prennent en compte les principes de la PNMUD / le cadre EASI</p> <p>_ Amender les SDAU les plus récents pour s'assurer qu'ils</p>

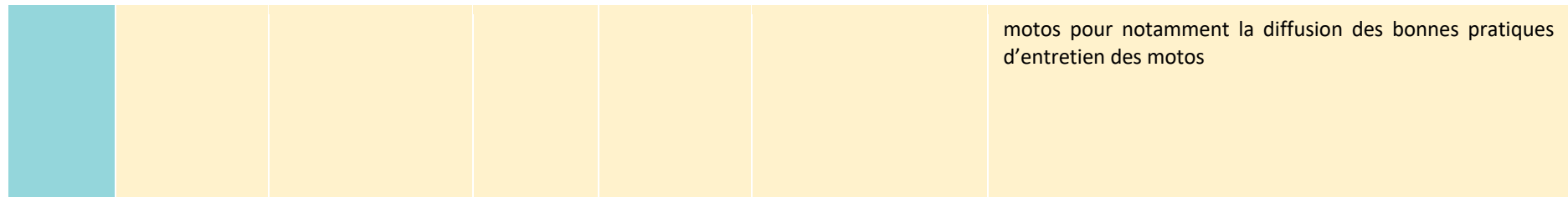
						prennent en compte les principes de la PNMUD / le cadre EASI
Avoid	5. Planification multimodale	Préparer et mettre en œuvre des plans de mobilité urbaine dans les villes principales, et un plan de circulation pour le Grand Nokoué	Grand Nokoué, Villes régionales	ACV-DT	MIT, CNSR, Communes, Police	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Préparer un plan de circulation pour le Grand Nokoué, tenant compte des projets du PAG</li> <li>_ Préparer des plans de mobilité urbaine dans les villes principales (hors Grand Nokoué)</li> <li>_ Préserver les emprises foncières identifiées dans les documents de planification, qui seront nécessaires à une mobilité urbaine multimodale</li> </ul>



<p>Avoid</p>	<p>5. Planification multimodale</p>	<p>Concevoir et mettre en place un programme visant à favoriser l'utilisation du vélo et des voies piétonnes</p>	<p>Nationale</p>	<p>MCVDD</p>	<p>ACV-DT, Communes, Ministère de la Santé, CNSR, Police</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Matérialiser des pistes cyclables et des voies piétonnes pour bien démarquer les différentes mobilités, sécuriser leur usage (représentant le principal obstacle actuellement à ce type de mobilité), éventuellement promouvoir leur utilisation sportive ou récréative</li> <li>_ Appliquer les indications/ réglementation de sécurité routière pour pouvoir avoir une mobilité plus fluide et intégrée</li> <li>_ Mener une campagne de sensibilisation, notamment sur les bénéfices sanitaires de ce type de mobilité, auprès d'une opinion publique de plus en plus préoccupée par les questions de santé</li> <li>_ Prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite dans les aménagements urbains à réaliser</li> </ul>
<p>Shift</p>	<p>3. Transport public 4. Secteur privé 5. Planification multimodale</p>	<p>Créer des lignes structurantes et attractives de transport collectif à l'échelle du Grand Nokoué</p>	<p>Grand Nokoué</p>	<p>MIT initialement, puis EPCI du Grand Nokoué</p>	<p>Communes, SIRB, ACV-DT, ANaTT, MEF, Partenaires techniques et financiers</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Réaliser une enquête ménages-déplacement, y compris une enquête de préférences déclarées, pour calibrer au mieux l'offre future et sa tarification</li> <li>_ Réaliser un complément à l'étude déjà réalisée sur le transport lagunaire pour vérifier la compétitivité « coût/temps » et les conditions de faisabilité financière d'une ligne entre le débarcadère de Ganvié à Calavi et le marché Dantokpa</li> <li>_ Réaliser une étude de définition, de faisabilité technique et financière, et de structuration contractuelle d'un réseau de « dorsales » de transports collectifs par autobus, connectant pôles d'échange et grands générateurs de trafic, à un tarif attractif, et avec un service express utilisant le futur contournement nord et le barreau vers le port</li> <li>_ Valider le plan de financement du nouveau service, y compris une subvention forfaitaire d'équilibre s'il y a lieu, et l'inscrire dans la programmation financière du programme d'appui aux communes pour la mobilité urbaine</li> </ul>

						<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Recruter un partenaire privé par appel d'offres selon les modalités définies à l'issue de l'étude</li> <li>_ Dans la conception des nouvelles voies revêtues, prévoir des zones d'arrêt adaptées, et là où c'est possible, envisager des couloirs prioritaires et/ou des systèmes de signalisation donnant la priorité aux bus</li> <li>_ Réaliser une étude prospective sur de futurs transports collectifs en site propre (routiers, de type BRT, ou ferroviaire) pour identifier les emprises à préserver pour la réalisation future de ces investissements</li> </ul>
Shift	3. Transport public 5. Planification multimodale	Organiser des pôles d'échange	Grand Nokoué	MIT initialement, puis EPCI du Grand Nokoué	Communes, ACV-DT	Inclure dans les études de préfiguration du transport collectif, la conception physique et opérationnelle de pôles d'échange intermodal
Shift	3. Transport public 4. Secteur privé	Contractualiser avec des grands employeurs et générateurs de trafic pour donner plus rapidement une échelle viable au mode collectif	Grand Nokoué	MIT initialement, puis EPCI du Grand Nokoué	Tous ministères concernés, employeurs privés	Négocier un partenariat avec quelques grands employeurs pour les faire contribuer au financement du service en contrepartie d'engagements de desserte
Improve	5. Planification multimodale	Réaliser le contournement nord et le barreau vers le port, et les	Grand Nokoué	Présidence, SIRB	MPD, MIT, MEF, Partenaires techniques financiers et	Mobilisation des financements nécessaires

		interdire aux deux-roues				
Improve	4. Secteur privé 6. Gestion des externalités	Améliorer et uniformiser la réglementation des motos-taxis	Grand Nokoué, Villes régionales	À identifier (ANaTT, MIT ?)	ANaTT, MIT, CNSR, Police, Communes	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Mettre sur pieds une base de données répertoriant l'ensemble des motos-taxis du pays</li> <li>_ Développer un programme de couverture sociale pour les motos-taxis : mener une étude de faisabilité qui doit s'inspirer du programme ARCH</li> <li>_ Proposer aux acteurs du secteur des motos-taxis un package leur octroyant certains avantages liés à l'amélioration de leur situation (assurance, uniforme, macarons, ...) à prix subventionné</li> <li>_ Définir et mettre en oeuvre un programme d'imposition du port du casque aux passagers (code de la route, contrôles progressifs, vente de deux casques de qualité imposée avec les motos neuves, promotion de l'usage de la charlotte sur le modèle des moustiquaires)</li> <li>_ Systématisation de l'enregistrement et de la redevance et instauration d'un système d'identification des motos-taxis par macarons digitalisés</li> <li>_ Obliger les conducteurs de zéms à la détention du permis de conduire 2 et 3, en réduisant toutefois le coût d'accès à ce permis</li> <li>_ Encourager la création de fédérations, collectifs de motos-taxis</li> </ul>
Improve	6. Gestion des externalités	Mesurer la pollution de l'air dans les villes	Grand Nokoué, Villes régionales	MCVDD & CNSR	Communes, syndicats de motos-taxis, police	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Créer des stations de mesure de la qualité de l'air permanentes</li> <li>_ Effectuer des contrôles gratuits d'émissions de manière volante ou lors des visites techniques</li> <li>_ Mener simultanément des campagnes de sensibilisation et de communication avec les mairies et les syndicats de taxis-</li> </ul>



## Annexe 4 : Recommandations pour la politique de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Togo

EASI	Thème	Recommandation	Echelle	Qui ? <i>Quelle institution pour piloter la mise en œuvre ?</i>	Avec qui ? <i>Quelle institution es impliquée / consultée ?</i>	Comment ? <i>Comment mettre en œuvre ? Quelle est la prochaine étape ?</i>
Enable	1. Gouvernance	Créer une autorité organisatrice de la mobilité du Grand Lomé assurant l'exercice de l'ensemble des compétences afférentes à la mobilité urbaine	Grand Lomé	DAGL avec le soutien de : MATDCL, MEF & MESR (pour la formation des ressources humaines)	MIT, Comité de projet du PDU & partenaires pour la formation des ressources humaines (EAMAU, Universités de Lomé et de Kara, UCT, CODATU, CNAM,...)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer au sein du DAGL un service en charge de la mobilité urbaine.</li> <li>- Compléter dans les textes les compétences dédiées au DAGL en matière de mobilité urbaine : <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; planification de la mobilité urbaine (tous modes de transport confondus) ;</li> <li>&gt; encadrement et organisation des services de transports publics conventionnés ou non ;</li> <li>&gt; gestion des pôles d'intermodalité ;</li> <li>&gt; stratégie de circulation (plan de circulation et stratégie de régulation lumineuse).</li> </ul> </li> <li>- Définir puis mettre en œuvre des cursus de formation continue pour assurer la formation des agents en charge de la mobilité urbaine</li> <li>- Doter le DAGL d'une ligne budgétaire spécifique sous forme de budget annexe dédié à la mobilité urbaine.</li> </ul>
Enable	1. Gouvernance	Dans les villes secondaires, doter les collectivités locales d'organes de gestion de la mobilité urbaine pour assurer	Villes secondaires	Intercommunalités avec le soutien de : MATDCL, MEF & MESR (pour la formation des ressources humaines)	MIT & partenaires pour la formation des ressources humaines (EAMAU, Universités de Lomé et de Kara,	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer les intercommunalités dans les principales villes secondaires et les doter d'un organe décisionnel.</li> <li>- Créer des services de mobilité urbaine au sein des intercommunalités, et leur allouer des ressources financières.</li> <li>- Définir puis mettre en œuvre des cursus de formation continue pour assurer la formation des agents en charge de la mobilité urbaine.</li> </ul>

		l'exercice des compétences			UCT, CODATU, CNAM, etc.)	
Enable	1. Gouvernance	A l'échelle nationale, créer des comités de projet pour améliorer la coordination entre les acteurs de la mobilité	National	MATDCL	MIT, MVUHSP, MPDC, DAGL ou intercommunalités, SOTRAL, etc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer un comité interministériel MIT / MVUHSP / MATDCL / MPDC et organiser des rencontres régulières pour garantir l'interaction entre les projets et identifier ceux à porter auprès des bailleurs de fonds.</li> <li>- Créer des Comités de projets associant les entités locales ou opérationnelles (DAGL, intercommunalités, SAFER, SOTRAL,...) aux projets du MIT en matière de création / réaménagement de voirie, création d'arrêts, SLT,...</li> <li>- Instaurer une procédure de validation par les institutions participantes.</li> </ul>
Enable	2. Financement	Identifier les sources de financement et créer des mécanismes de financement dédiés à la mobilité urbaine	National	MEF & MIT	MSPC, MVUHSP, MPDC, MEDDPN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faciliter la gestion du recouvrement des impôts et des taxes des véhicules afin de garantir leur perception en s'appuyant sur une gestion matérialisée et/ou informatisée et assurer le contrôle associé.</li> <li>- Identifier les sources de financement existantes et mobilisables qui découlent directement ou indirectement de la mobilité, puis les ajuster.</li> <li>- Etudier l'opportunité de mettre en place de nouvelles taxes relatives à la mobilité urbaine et mobiliser la présence des bailleurs de fond.</li> <li>- Flécher les sources de financement vers la mobilité urbaine et établir les structures en charge de les mobiliser et de les gérer : le DAGL pour le Grand Lomé, l'intercommunalité dans les principales villes secondaires et la SAFER spécifiquement pour l'entretien routier urbain au niveau national (moyennant un extension de son périmètre d'action).</li> <li>- Accompagner la disparition progressive de la</li> </ul>

						subvention du carburant à l'horizon 2030 en veillant à protéger les populations modestes de l'augmentation du coût du transport et des produits de première nécessité.
Avoid	5. Planification multimodale	Réaliser des documents de planification de la mobilité et des transports et assurer leur suivi et évaluation	National	DAGL ou intercommunalités avec le soutien de MIT	MEDDPN, MSPC, MPDC, MVUHSP, DOSI, Syndicats de transport non conventionnés	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réaliser le Plan de Déplacements Urbains du Grand Lomé.</li> <li>- Réaliser les Plans de Déplacements Urbains des chefs-lieux des régions, où le déploiement d'un réseau de bus est envisagé et le développement du vélo est à initier : Kara, Sokodé, Kpalimé, Atakpamé, Tsévié.</li> <li>- Organiser la collecte de données sur les pratiques de mobilité et le parc de véhicules à l'échelle nationale. Définir l'organisme en charge du traitement et de la mise à disposition des données.</li> <li>- Créer un Observatoire de la Mobilité Urbaine chargé d'assurer le suivi des mesures inscrites dans les Plans de Déplacements Urbains.</li> </ul>
Avoid	5. Planification multimodale	Finaliser les schémas d'urbanisme et mettre en place les ressources techniques, financières et humaines pour assurer leur mise en application	National	MVUHSP	MATDCL, DAGL ou Intercommunalités, MIT, SOTRAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poursuivre le déploiement des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme et assurer leur approbation, en priorisant les principales villes secondaires qui n'en disposent pas encore ou pour lesquelles les documents sont obsolètes : Atakpamé, Sokodé et Dapaong.</li> <li>- Mettre en place les décrets d'application du code de l'Urbanisme</li> <li>- Décliner les SDAU en Plans d'Urbanisme de Détail</li> <li>- Renforcer la capacité des Mairies à faire instruire les documents d'urbanisme en assurant la mise à disposition des ressources financières et humaines nécessaires</li> </ul>

Shift	3. Transport public	Renforcer les ressources de la SOTRAL pour développer une offre performante de transport public	Grand Lomé	SOTRAL, MIT	MEF, MPDC, DAGL	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indexer la subvention de la SOTRAL sur la production kilométrique annuelle et sur des indicateurs de performance contractuels.</li> <li>- Solliciter les bailleurs de fonds pour bénéficier de leur appui afin de renforcer le parc de bus de la SOTRAL et aller au-delà des investissements déjà engagés.</li> <li>- Créer un deuxième dépôt de bus à Lomé dans le but de réduire les coûts d'exploitation de la SOTRAL liés aux haut-le-pied.</li> </ul>
Shift	3. Transport public	Réaliser des aménagements en faveur des bus en ciblant les axes à enjeu sur certains axes majeurs du Grand Lomé	Grand Lomé	DAGL	SOTRAL, MIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réaliser des voies réservées aux bus sur les axes disposant d'une largeur de voirie suffisante, déjà identifiés par la SOTRAL, en anticipation de la hausse de trafic.</li> <li>- Réaliser des études ciblées sur les axes les plus contraints et en priorisant les lignes structurantes afin de proposer des mesures de traitement des points noirs du réseau.</li> <li>- Acquérir et déployer un système de priorité bus aux carrefours à feux (système de détection et prise en compte des bus par les contrôleurs de feux).</li> </ul>
Shift	3. Transport public	Déployer du transport public dans les principales villes secondaires, en s'appuyant sur la SOTRAL	Villes secondaires	MIT	SOTRAL, Intercommunalités	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer des filiales de la SOTRAL (avec un nom et une gouvernance spécifiques) dédiées à l'exploitation des futurs réseaux de Kara, Sokodé, Atakpamé, Kpalimé, Tsévié et organiser la reprise du réseau universitaire de Kara par SOTRAL/Kara</li> <li>- Déployer un réseau de bus urbain à Kara, sous forme d'expérimentation</li> <li>- Déployer un réseau de bus urbain sur les villes de Sokodé, Atakpamé, Kpalimé, Tsévié</li> </ul>



Shift	3. Transport public	Organiser dans l'espace les stations de transport non conventionné pour faciliter la prise en charge des usagers en articulation avec le réseau de la SOTRAL	Grand Lomé et principales villes secondaires	DAGL ou intercommunalités et MIT	SOTRAL, Syndicats des transports artisanaux, communes, DOSI,	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recenser les stations de taxis-motos et taxis-ville existantes et définir de nouvelles stations.</li> <li>- Aménager les principales stations et les principaux PEM : abris, signalétique, commodités pour les conducteurs.</li> <li>- Réaliser des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) en articulation avec le réseau de bus de la SOTRAL et les projets de réorganisation de réseau.</li> </ul>
Shift	3. Transport public	Accompagner les usagers pour favoriser l'usage du transport conventionné	Grand Lomé	SOTRAL	DAGL	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en œuvre un système d'information aux voyageurs (couplé à un Système d'Aide à l'Exploitation: SAE) qui puisse proposer des informations en temps réel sur smartphone et aux arrêts.</li> <li>- Lancer des campagnes de communication valorisant l'image du transport public.</li> </ul>
Shift	4. Secteur privé	Encadrer les taxis-motos et les tricycles pour évoluer vers une professionnalisation de la pratique	National	DOSI	MIT, DAGL ou intercommunalités, SOTRAL, DSR, Syndicats, CFE, ANPE, MSPC	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaborer et adopter une réglementation pour les tricycles en les orientant vers le transport de marchandises.</li> <li>- Mettre en place un zonage des taxis-motos afin de les orienter vers des services de rabattement et une desserte fine des quartiers</li> <li>- Faire appliquer la réglementation en matière de sécurité routière et organiser des campagnes de sensibilisation.</li> <li>- Faire appliquer la réglementation pour une professionnalisation des taxis-villes, des taxis-motos et des tricycles en procédant à l'enregistrement systématique des conducteurs auprès du CFE et de la DTRF.</li> <li>- Lancer un programme de professionnalisation des</li> </ul>

						opérateurs de transport artisanal pour s'assurer de leur appropriation de la réglementation et les inciter à se à se fédérer en entreprises.
Shift	4. Secteur privé	Encadrer les taxis-ville pour améliorer leur complémentarité avec le réseau de transport conventionné	National	DOSI	MIT, DAGL ou intercommunalités, SOTRAL, DSR, Syndicats, CFE, ANPE, MSPC	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Revoir le principe actuel de ligne de taxis-villes pour les orienter vers des liaisons interurbaines ou inter-quartiers et améliorer la desserte transversale non couverte par le réseau de bus</li> <li>- Faire appliquer la réglementation en matière de sécurité routière et organiser des campagnes de sensibilisation.</li> <li>- Faire appliquer la réglementation pour une professionnalisation des taxis-villes, des taxis-motos et des tricycles en procédant à l'enregistrement systématique des conducteurs auprès du CFE et de la DTRF.</li> <li>- Lancer un programme de professionnalisation des opérateurs de transport artisanal pour s'assurer de leur appropriation de la réglementation et les inciter à se à se fédérer en entreprises.O15</li> </ul>
Improve	5. Planification multimodale	Standardiser la prise en compte des modes alternatifs sur l'espace public	National	MIT, Etat et communes (selon gestionnaire de voirie), MATDCL pour la formation	MCIDSPPCL, SOTRAL, MSPC, MVUHSP	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réaliser une charte de l'espace public qui établit les références en matière d'aménagement et prend en compte l'ensemble des usages : circulation tous modes, commerces, stationnement, assainissement, etc.</li> <li>- Développer les aménagement en faveur des modes alternatifs en milieu urbain :</li> </ul>

						<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; sur le réseau routier existant (requalification) ;</li> <li>&gt; sur le réseau routier projeté en assurant la prise en compte systématique des modes alternatifs en amont de la réalisation de nouvelles infrastructures (consultation des documents de planification et de la Charte de l'espace public).</li> <li>- Former des agents municipaux pour améliorer la gestion de l'espace public en charge du stationnement et de l'occupation par les commerçants.</li> </ul>
Improve	5. Planification multimodale	Intégrer des aménagements cyclables et promouvoir la pratique du vélo, particulièrement dans les villes secondaires	Grand Lomé et principales villes secondaires	MIT	DAGL ou intercommunalités et associations	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Constituer un réseau cyclable en réalisant des aménagements sécurisés pour les vélos sur les axes structurants offrant une emprise suffisante</li> <li>- Etablir des Schémas Directeurs Cyclables, portés par des référents vélo identifiés dans chaque ville, qui définissent : les liaisons cyclables à développer, une priorisation, le type d'aménagement et les besoins opérationnels.</li> <li>- Développer les services d'accompagnement à la pratique du vélo : stationnement sécurisé, services annexes au sein des administrations (douches, casiers, etc.), promotion du vélo auprès du Grand Public et campagne de sensibilisation à la sécurité routière.</li> </ul>
Improve	5. Planification multimodale	Assurer la pérennité du réseau routier en renforçant les processus d'entretien et de réhabilitation de la voirie	National	MIT & MEF	SAFER, AGETUR, AGEROUTE, CERFER, ANASAP, SOTRAL, MVUHSP	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etablir une catégorisation de la voirie en milieu urbain et répartir la compétence des institutions en matière d'entretien et de réhabilitation.</li> <li>- Mobiliser des ressources financières spécifiquement dédiées à l'entretien et à la réhabilitation du réseau routier et les affecter aux institutions compétentes.</li> <li>- Faciliter la mise en oeuvre opérationnelle de l'entretien et de la réhabilitation du réseau routier : <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; réactivation et généralisation des brigades d'entretien routier dotées de fonds spécifiques ;</li> <li>&gt; déploiement d'un programme de réhabilitation.</li> </ul> </li> </ul>

Improve	5. Planification multimodale	Améliorer la gestion de la circulation et mettre en place une stratégie de régulation à Lomé pour favoriser une meilleure cohabitation entre les modes	Grand Lomé	DAGL	MIT, SOTRAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etablir un plan de circulation du centre-ville élargi du Grand Lomé.</li> <li>- Mettre en place une stratégie de régulation lumineuse.</li> </ul>	
Improve	5. Planification multimodale	Organiser le stationnement dans le centre-ville de Lomé, le matérialiser et le réglementer	Grand Lomé	Communes	DAGL, SOTRAL, Syndicats transports artisanaux	MIT, DOSI, des	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Définir une politique de stationnement public sur le centre-ville élargi du Grand Lomé et la mettre en œuvre : matérialiser le stationnement et mettre en place sa gestion par les communes (réglementation et moyen de contrôle)</li> </ul>
Improve	6. Gestion des externalités	Intégrer des mesures de protection de la santé publique avec le développement des infrastructures et des services pour la mobilité urbaine	National	MIT, MEDDPN	MSPC	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en œuvre le Plan d'Action de l'étude sur la sécurité routière « Formulation de politique nationale et de définition de stratégie et de programme de promotion de la sécurité routière au Togo » (Ministère des Infrastructures et des transports / Banque Mondiale – SSATP / SITRASS / LAET – Avril 2019).</li> <li>- Réaliser des études d'impacts pour tous projets de développement d'infrastructures et de services de transports urbains, qui intègrent les questions socio-économiques, de pollution atmosphérique et acoustique et de sécurité routière.</li> <li>- A Grand Lomé, investir dans des équipements de mesure de la pollution atmosphérique, mettre les données à disposition de l'Observatoire de la Mobilité Urbaine et proposer une communication grand public.</li> </ul>	



