

# Comment améliorer la multimodalité dans les villes africaines ?

## Le cas de Lomé

Travail de terrain des étudiants du Master II « Transport et  
mobilité durable dans les villes africaines »



Ce fascicule reprend les résultats issus des exercices menés avec les étudiants de la promotion 2019 du Master II « Transport et mobilité durable dans les villes africaines » de Lomé-Togo (EAMAU, Université Senghor, CODATU, CNAM) sous la direction de Marie DOLS - urbaniste, avec l'appui de Rodrigue BOLOUVI - Expert transport urbain. La cartographie a été réalisée par Boris Anderson KENNE - Infographiste designer et Marine Bourron - Paysagiste.

## **Le Master II « Transport et mobilité durable dans les villes africaines »**

L'Université Senghor, la CODATU et le CNAM sont à l'initiative de la création du Master II « Transport et mobilité durable dans les villes africaines ».

Cette formation est hébergée et coordonnée par l'Ecole Africaine des Métiers de l'Architecture et de l'Urbanisme (EAMAU) à Lomé (Togo). Elle s'adresse aux cadres des entreprises et administrations africaines impliquées dans le transport urbain ainsi qu'aux jeunes professionnels qui souhaitent se perfectionner sur les questions de mobilité.

La formation de cadres compétents dans les pays africains est une priorité pour assurer la mise en place de politiques et de mesures pertinentes dans le secteur des transports urbains. La formation proposée doit permettre de mettre à disposition des Etats africains, des entreprises et autorités de transport des responsables de haut niveau capables de répondre aux besoins spécifiques des villes africaines en matière de mobilité et de transport.

## **Observer et comprendre pour mieux agir**

Face aux défis urbains africains, la gouvernance des politiques de mobilité exige des moyens humains en nombre et compétences.

C'est sur la planification, les infrastructures et la gestion des déplacements que sont venus se former les étudiants du Master.

Le travail pratique, présenté ici, vise à sensibiliser les futurs cadres à la réalité et la richesse des usages dans ces rues. On le sait, acquérir un regard, une sensibilité à ces réalités permet de mieux les prendre en compte dans les politiques et aménagements futurs.

Il a permis de réunir quelques éléments d'observation que de nombreux professionnels et habitants de ces villes reconnaitront certainement.

## Réfléchir avec les étudiants à l'espace public comme levier pour améliorer la multimodalité

La mobilité au sein des villes africaines est au cœur des questions environnementales, de développement économique et de condition de vie pour les habitants. Dans un contexte d'explosion urbaine, les défis et leviers d'action sont très nombreux (gouvernance, infrastructures, nouvelles technologies ...).

A Lomé, comme dans la plupart des villes de la sous-région, les modes actifs et les transports collectifs sous toutes les formes (institutionnelles, artisanales) sont majoritaires. C'est bien l'ensemble des modes de transport urbain constituant un « système de mobilité » qui doit être pris en compte. Le travail de terrain mené avec les étudiants a pour objectif d'aborder le sujet dans cette dimension « multimodale ».

L'approche est pragmatique et part du terrain. Deux sites d'observation sont choisis pour leur rôle de « nœuds » multimodaux. Les carrefours de la Pampa et d'Attikoumé sont des lieux où l'on prend le bus ou le taxi pour aller en ville. On y arrive à pied ou en moto-taxi. Comment passe t-on d'un mode à un autre ? Quelles sont les conditions d'attente ? De prise en charge ?

L'approche est modeste. Elle n'aborde pas les dimensions institutionnelles et socio-économiques complexes qui sous-tendent les projets de développement d'un transport en commun de masse ou de régulation du transport artisanal. Néanmoins, elle repose sur la conviction que des améliorations de proximité touchant les conditions de vie quotidienne peuvent être un levier ou une première étape pour répondre à des enjeux plus larges.

# L'offre de mobilité à Lomé

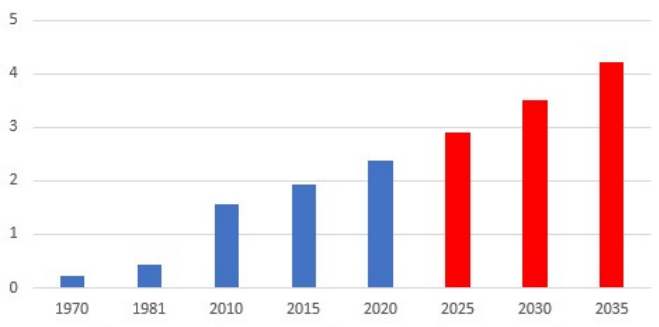
## Une explosion de la mobilité urbaine typiquement africaine

La population du Grand Lomé passerait de 1,5 million d'habitants en 2010 à 4 millions en 2035 (Source DGSCN : Direction Générale de la Statistique et de la Comptabilité Nationale).

A l'horizon 2035, il est estimé que le volume de véhicules de passagers va être multiplié par environ 3,5 et celui de marchandises par environ 5 (Source : SDAU Grand Lomé).

On le sait, les répercussions seront considérables en termes de pollutions, stationnement, sécurité routière ou congestion....

Projections démographiques du Grand Lomé  
(en million d'habitants)



Source : SDAU Grand Lomé

## La voirie, source de difficultés de circulation

A Lomé moins de 10% du linéaire de voirie est bitumé ou pavé (Source : Rapport AG7, DGIEU, 2011 – traitement G2 Conception International/ECAUH). Cette réalité est très favorable aux motos-taxis, seuls à même de pénétrer dans les quartiers.

Le linéaire aménagé présente par ailleurs de nombreuses dégradations (érosion des bordures, nids de poules, marquage au sol effacé). Les problèmes d'inondation en saison pluvieuse sont importants.

La présence de stationnement sur voirie souvent lié à l'activité du transport artisanal constitue également une gêne pour la circulation.

## Une insécurité routière omniprésente

En 2015, 3000 accidents ayant fait près de 4000 blessés et 473 mort ont eu lieu dans le Grand Lomé (source Division de la Sécurité routière). Cette situation reflète de nombreux problèmes : non-respect du code de la route, signalisation insuffisante, cohabitation problématique de modes et usages sur voirie, absence d'aménagement pour les piétons, inexistence de point d'arrêt des taxis.

## Les modes actifs : oubliés des aménagements

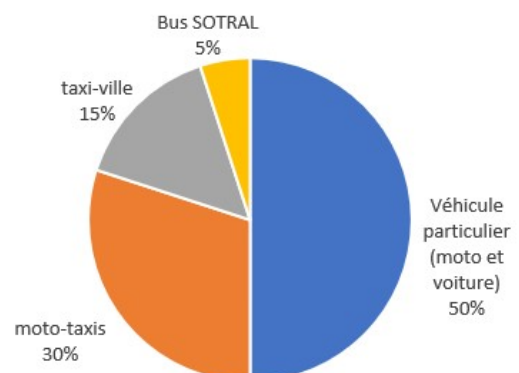
Alors que le vélo est très marginal, la marche à pied est un mode de déplacement très répandu. Les piétons se heurtent à de nombreuses difficultés : manque d'aménagements dédiés ou de protection suffisante ; absence, mauvais état ou encombrement des trottoirs.

## Une forte présence du transport collectif

La moitié des déplacements motorisés est prise en charge par le transport collectif

Les déplacements assurés par un véhicule particulier (voiture ou moto) représentent 50% des déplacements. Les motos-taxis en assurent 30%, les taxis-villes 15%, les bus de la SOTRAL 5%.

Part modale des déplacements motorisés dans le Grand Lomé



## Les taxis-villes

C'est le mode de transport collectif le plus ancien, assuré par des véhicules de 5 places. Il est davantage structuré que les motos-taxis et s'inscrit dans un mode de tarification régulée.

La majorité des taxis suit des lignes spécifiques avec des arrêts en fonction de la demande.



Crédit photo : Rodrigue Bolouvi

## Les motos-taxis ou « Zémidjan »

Ce mode de transport communément appelé « Zémidjan », est apparu à Lomé dans les années 1990. Devenu aujourd'hui un des modes principaux de déplacement. En 2012, on estime leur nombre à plus de 200 000 pour l'ensemble du Togo, dont 60 000 à Lomé (source : COSTT-Collectif des Organisations Syndicales des moto-taxis du Togo).

Très présent dans le paysage de la ville, souvent décriés car fortement associés aux risques d'accidents, le métier de « Zémidjan » représente un débouché professionnel majeur. Malgré une grande précarité pour les chauffeurs, le secteur attire de nombreux candidats. Les politiques de régulation de ce secteur d'activité informelle n'ont jamais abouti.



Crédit photo : Issa guindo

## Les Bus urbains de la SOTRAL (Société des Transports de Lomé)

Le réseau s'appuie sur 90 bus qui se répartissent sur 12 lignes radiales reliant le centre (quartier commercial d'Adawlato et quartier administratif) aux différents quartiers périphériques. Elles sont complétées par 7 Lignes universitaires. La Marche à Pied est le principal mode de rabattement et de diffusion (près de 70%) / motos-taxis 20% taxis-villes (10%). Marginal par rapport à l'offre artisanale, le bus est néanmoins apprécié par ses usagers parce que « moins chers » (86%) et « plus sûr » (16,6%). La faible qualité de service (ponctualité et confort d'attente et dans les bus) est déplorée.

Plus que d'autres modes les bus souffrent des problèmes d'entretien et d'occupation de la voirie. En l'absence de site propre la congestion contribue à la dégradation de la vitesse commerciale et des temps de parcours (15km/h en moyenne).



Crédit photo : Kedjessi Djobo Ali

Sources :

Pré-diagnostic de la mobilité du Grand Lomé et propositions fonctionnelles pour l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains - BOLOUVI Afeti Yaovi, (2016)

Rapport de l'enquête sur la connaissance des clients quotidiens de la SOTRAL - Enquête SOTRAL auprès de 1200 personnes - Juin 2014

# Pampa & Attikoumé : 2 noeuds stratégiques le long d'un axe majeur

## Faire face à la congestion pour accéder au centre

La ville de Lomé souffre, comme l'ensemble des villes de la sous-région, d'une hyper concentration des activités et emplois en centre-ville. L'accès au centre est fortement contraint (frontière, grandes emprises, lagune) et se concentre sur quelques points saturés.

Ainsi les heures de pointe du matin et du soir sont-elles marquées par une forte congestion sur les principales voies d'accès.

## La route de Kpalimé, voie pénétrante pour le Nord-Ouest de la ville

La RN5 vers Kpalimé qui devient boulevard du 30 Aout / avenue de la Victoire assure le lien entre le centre-ville et les quartiers du Nord-Ouest de la ville.

Cet axe commerçant est particulièrement important. Il assure la liaison entre le centre qui concentre les quartiers commerçants et administratifs et le secteur Nord-Ouest qui accueille une grande part de l'essor démographique de la ville. Le flux est caractérisé par un sens alterné très marqué en heures de pointe du matin (périphérie – centre ville) et du soir (centre ville –périphérie).

Les lignes 1 (Bia- Zanguéra ) et 3 (Bia - Ségbé) de la SOTRAL sont ainsi dégradée du fait de la congestion notamment à l'approche des feux.

## Attikoumé et la Pampa, lieux de connexion inter-modales

Les carrefours La Pampa et Attikoume ont été choisis pour le travail d'observation par les étudiants car ils sont des points d'inter connexion entre les différents mode de transport rencontrés à Lomé.

Grands carrefours de la ville, ils sont des points de convergence de voies urbaines structurantes.

Les lignes 1 et 3, ainsi que des lignes universitaires y ont un arrêt. Stations plus ou moins structurées de taxis-villes et motos-taxis sont également présentes.

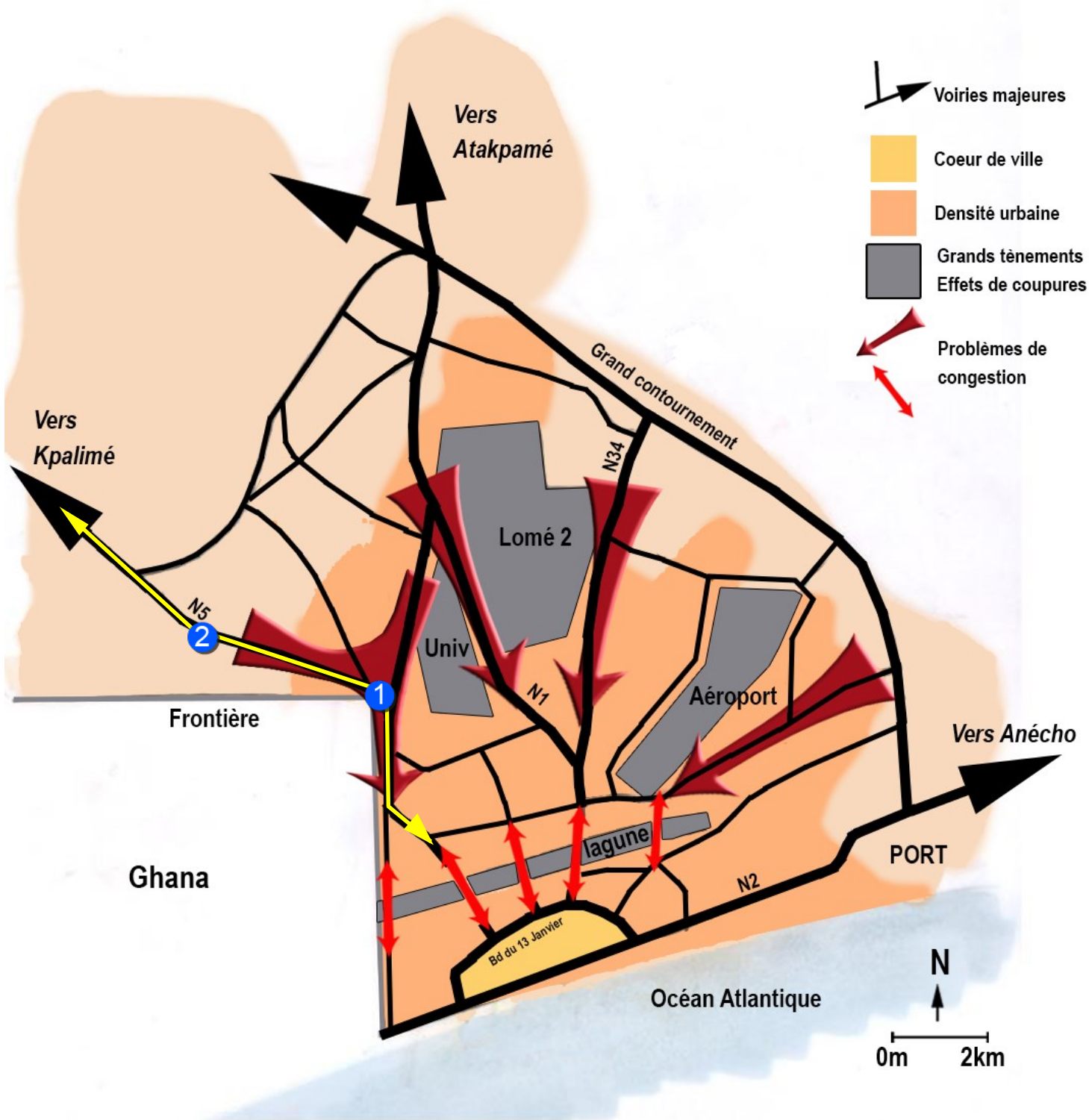
Ces deux sites sont donc le lieu d'une intense activité urbaine . Les usagers des transport y passent d'un mode à l'autre et partagent l'espace avec les flux importants motorisés et les commerçants informels nombreux. L'aménagement de l'espace prend peu en compte cette diversité. Piétons, usagers et acteurs des transports collectifs sont les grands oubliés.

L'observation des usages par les étudiants s'est concentrée sur les conséquences de cette réalité (inconfort, inefficacité en terme de mobilité et insécurité routière).



**La route de Kpalimé en approche du centre-ville**

*Crédit photo : Marie DOLS*



① Carrefour de la Pampa

② Carrefour de Attikoumé

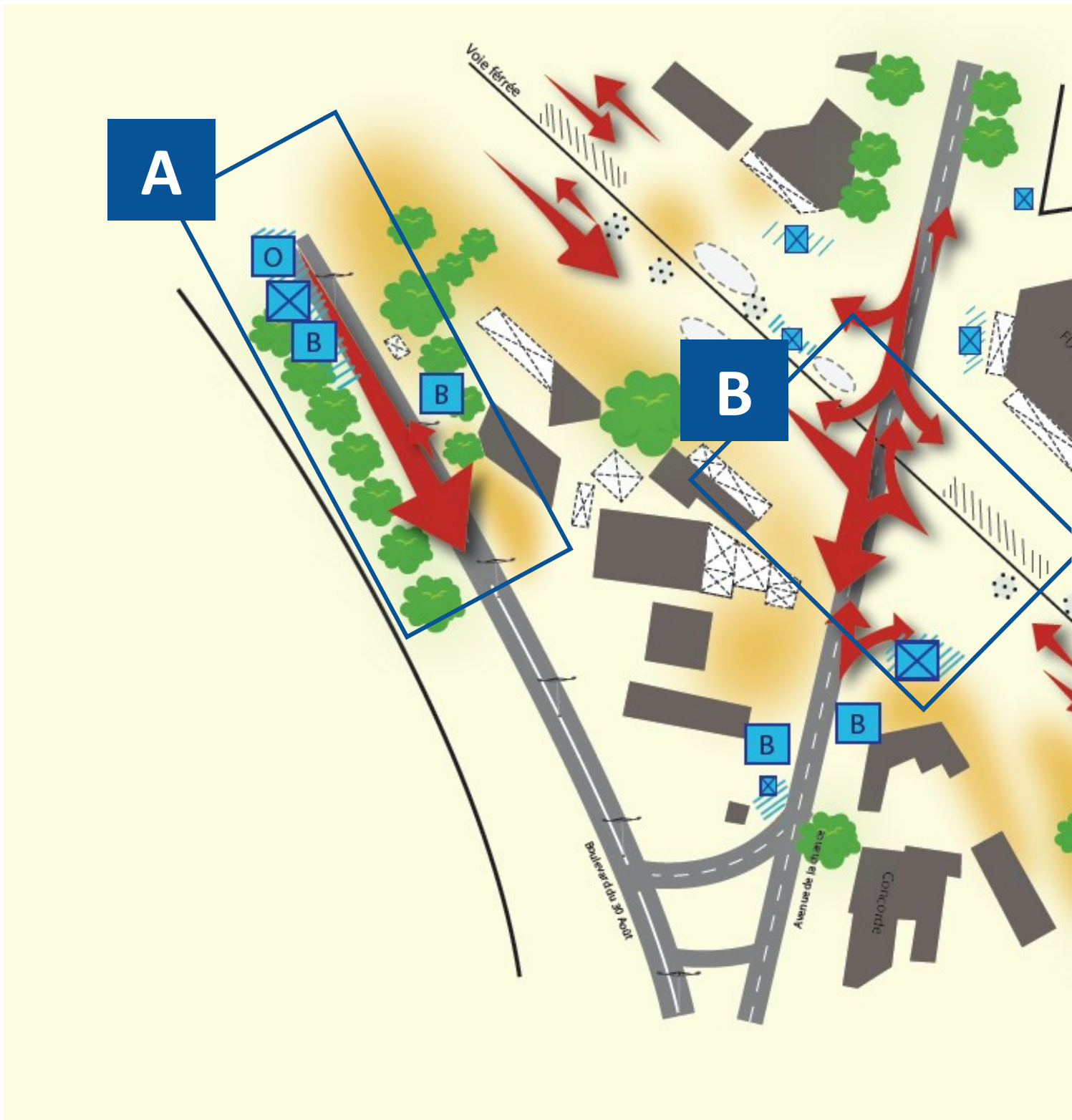
➔ Lignes SOTRAL 1 et 3

# Attikoumé

A

Boulevard du 30 Aout :

Montées descentes des transports collectifs, traversées piétonnes et flux motorisés se partagent le même espace.

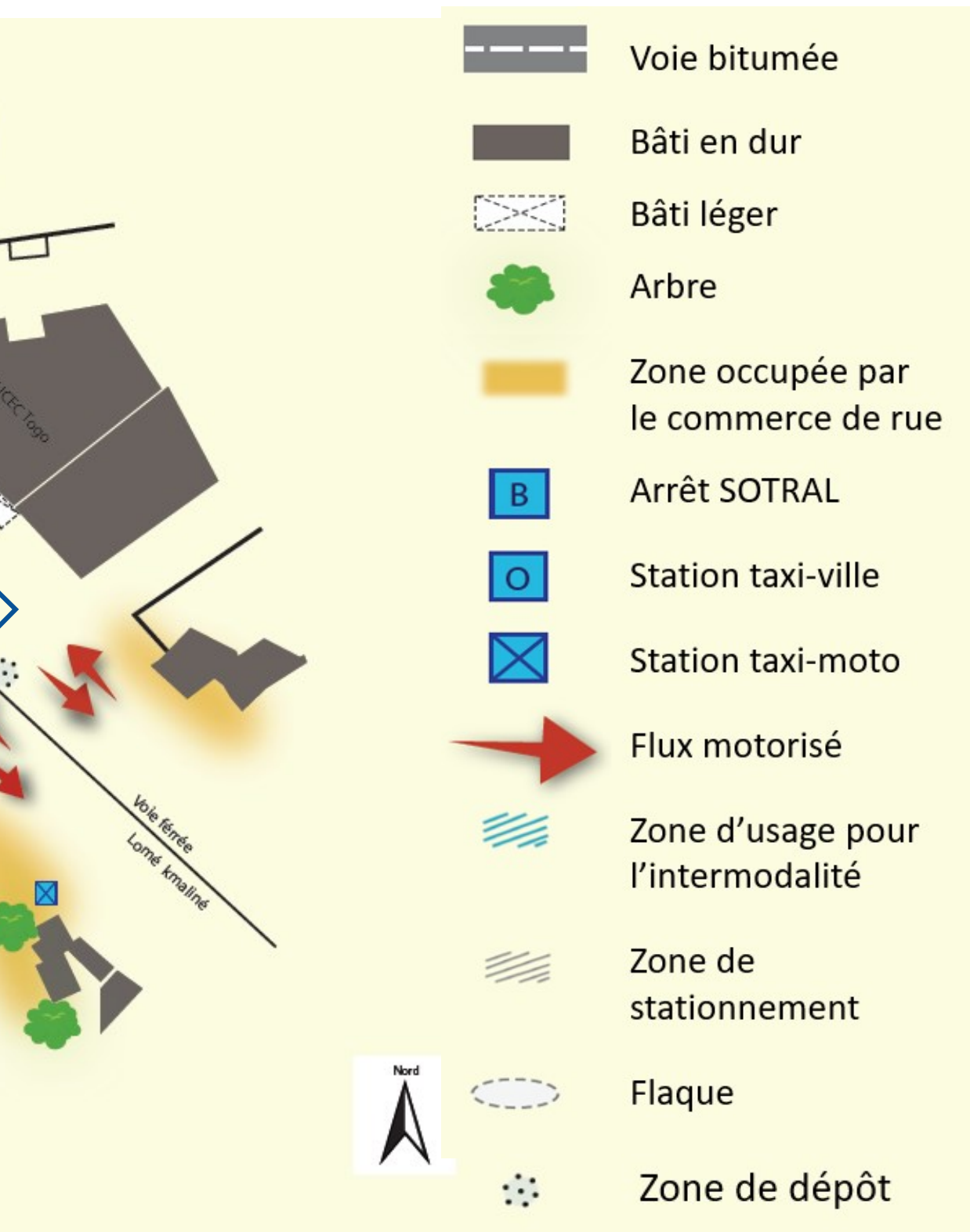




**B**

Avenue de la Chance :

Absence d'aménagement et débordement des usages.



# Attikoumé

A

## Boulevard du 30 Aout :

Montées descentes des transports collectifs, traversées piétonnes et flux motorisés se partagent le même espace.



**Circulation alternée très déséquilibrée : ici heure de pointe du matin très marqué par un flux exclusif en direction du centre-ville** Crédit photo : Natacha Goune Tsapze



**Arrêt de bus de la SOTRAL autour de laquelle s'organise la station de moto-taxi ....**

Crédit photo : Toya Yawovi Alagno



**... et la station de taxi-ville**

Crédit photo : Offaleke Atafe



**Comme souvent, une installation des étals commerçants au plus prêt de la chaussée**

Crédit photo : Comboigo Comboigo



**Des traversées piétonnes non-prévues : inconfort et insécurité pour les usagers**

Crédit photo : Fatou Poda

**B**

## Avenue de la Chance :

**Absence d'aménagement et débordement des usages.**



**De part et d'autre de la voie-ferrée, un large espace non-aménagé qui accueille de nombreux usages**  
Crédit photo : Notokpe Komlavi

**Le croisement de la Chance et de la voie ferrée, dépourvu de tout aménagement. Piétons, motos, voitures et commerces se partagent l'espace de manière désorganisée**  
Crédit photo : Fatou Poda



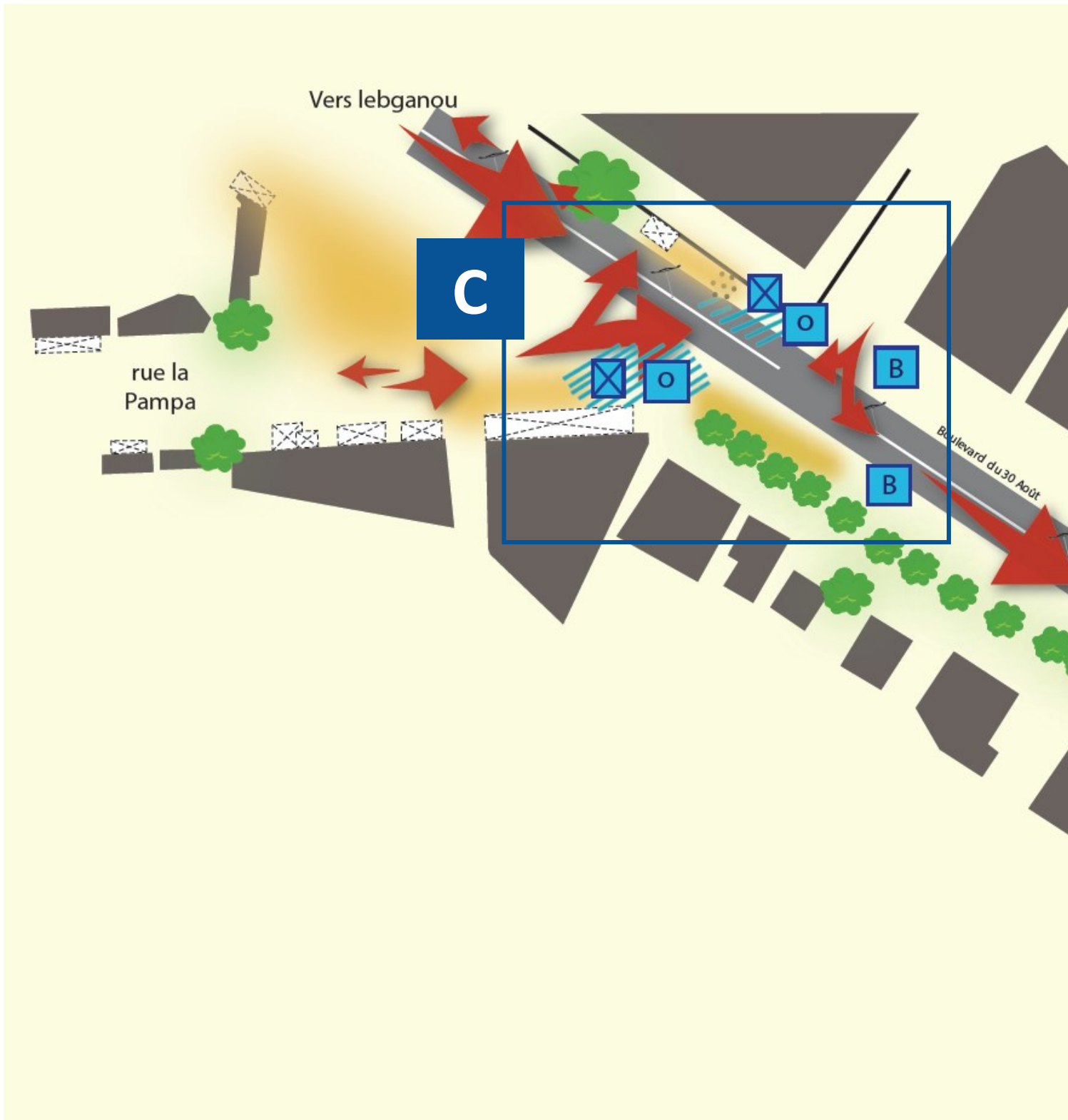
**Des flux motos mal canalisés divagent sur la chaussée au dépend des autres usages et de la sécurité**  
Crédit photo : Komlavi Tiemtore

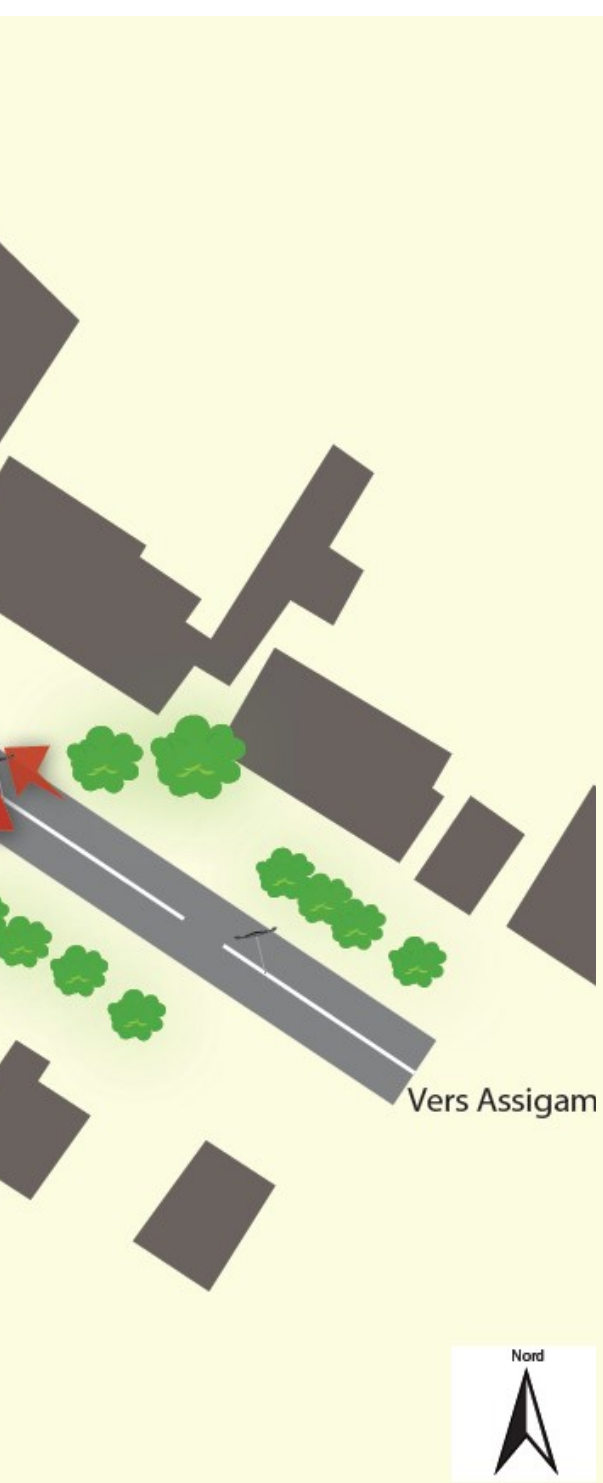
# La Pampa

C

Carrefour La Pampa / 30 Aout :

Concentration des fonctions sur le carrefour malgré le profil généreux du boulevard





	Voie bitumée
	Bâti en dur
	Bâti léger
	Arbre
	Zone occupée par le commerce de rue
	Arrêt SOTRAL
	Station taxi-ville
	Station taxi-moto
	Flux motorisé
	Zone d'usage pour l'intermodalité
	Zone de stationnement
	Flaque
	Zone de dépôt

# La Pampa

C

Carrefour La Pampa / 30 Aout :

Concentration des fonctions sur le carrefour malgré le profil généreux du boulevard



*Au delà des établissements commerçants, tricycles, motos et piétons débordent sur la chaussée*

*Crédit photo : Ibrahim Kasse*



*L'abondance des voies insuffisante pour accueillir commerces, piétons et moto-taxi*

*Crédit photo : Kodjo Adimajo*



*La station de bus de la SOTRAL éloignée du carrefour et des pratiques d'intermodalités*

*Crédit photo : Koffi Adaman Moumini*



*Les piétons, là comme ailleurs, ont des difficultés pour traverser*

*Crédit photo : Dao N'Dja Manzama*

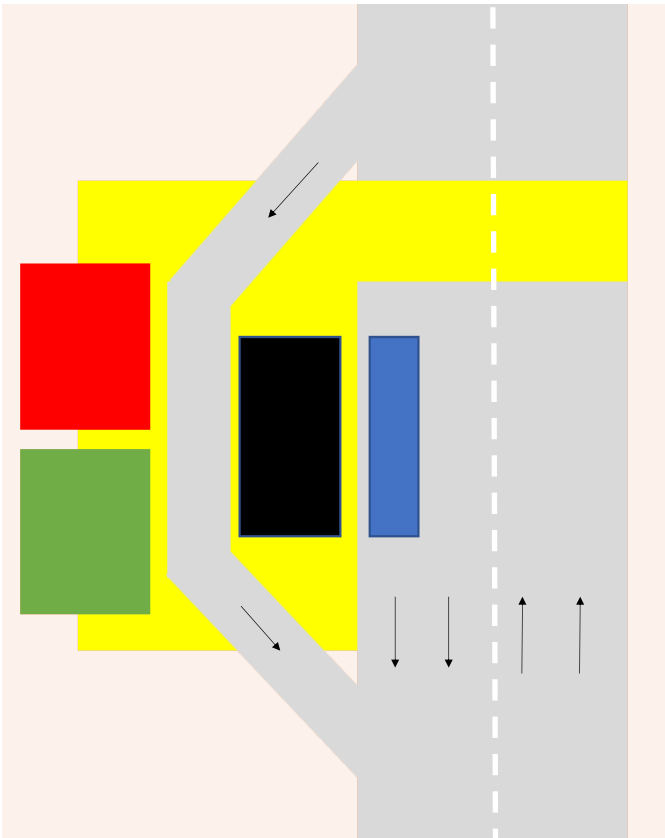


*Prise en charge de client par un taxi-ville*

*Crédit photo : Alfred Djemadji*

# Vers des aménagements légers pour améliorer l'intermodalité

Les observations réalisées à Lomé montrent qu'en l'absence de toute organisation ou aménagement, les usages urbains et notamment ceux liés à l'intermodalité se concentrent de manière peu organisée sur la chaussée. Cette réalité aggrave les phénomènes de congestion, d'inconfort et d'insécurité. Des surfaces sont pourtant bien souvent disponibles au sein des emprises publiques. Des aménagements légers et peu coûteux pourraient qualifier les espaces et améliorer l'organisation des pôles multimodaux.



L'arrêt du bus à la station se fait sur la voie de circulation. Cela permet un calage optimum au quai de la station et un gain de temps au démarrage



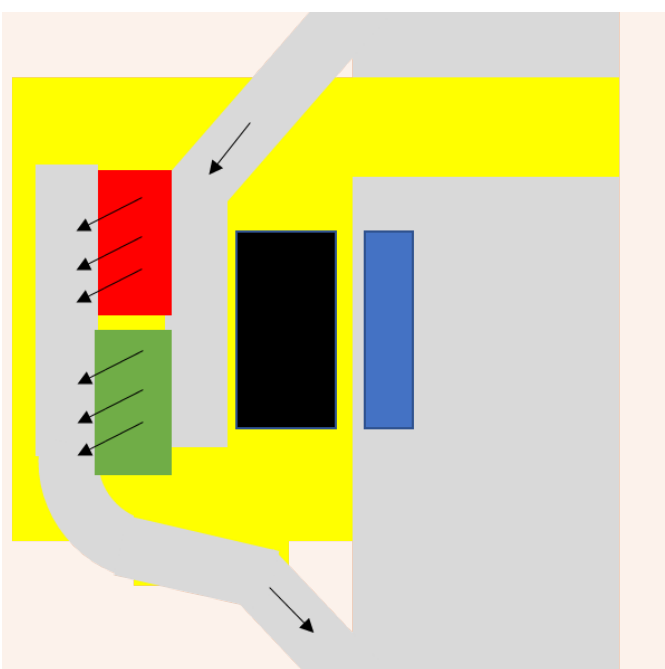
Les stations de taxi-ville et zemidjan se situent en second rang accessibles par une voie dédiée. Les prises en charge se font ainsi de manière sécurisée.



Une station abritée est aménagée et positionnée au centre du pôle. En fonction des besoins, elle peut accueillir des toilettes, bancs, point d'information ...



Un aménagement au sol délimite une zone pour les piétons qui peuvent de manière sécurisée passer d'un mode à l'autre. Une traversée de la voie est prévue à l'arrière de la station.



**Différentes solutions peuvent être imaginées en fonction de chaque site. La réalité des offres de transport urbain des grandes villes ouest africaines doit permettre d'imaginer des solutions spécifiques adaptées.**

Les références internationales sont peu nombreuses. Ici, un aménagement à Singapour (Source : O.Razemon).



## Promotion 2019

<b>MOUMINI</b>	Koffi Adaman
<b>DAO N'DJA</b>	Manzama
<b>DJEMADJI</b>	Alfred
<b>OFFALEKE</b>	Ayodélé Assoumaila
<b>ATAFE</b>	
<b>COMBOIGO</b>	Comboigo
<b>KASSE</b>	Ibrahim
<b>PODA</b>	Fatou
<b>ALAGNO</b>	Toya Yawovi
<b>ISSIFOU</b>	Barry
<b>DJOBALI</b>	Kedjessi
<b>GOUNE TSAPZE</b>	Reine Natacha
<b>GUINDO</b>	Issa
<b>ADIMADO</b>	Kodjo
<b>NOTOKPE</b>	Komlavi Midodji
<b>TIEMTORE</b>	Pascal



Partenaires du Master II « Transport et mobilité durable dans les villes africaines »

