

# **Pourquoi observer les rues 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 de l'exercice d'observation de terrain réalisé avec les étudiants des promotions 2015 et 2016 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. La cartographie a été réalisée par Marine BOURRON—paysagiste.

**A Lomé, c'est 5 fenêtres « in situ » sur la réalité des rues de la ville qui a pu être photographiée, cartographiée et commentée.**

## **Pourquoi observer les flux, les usages dans les rues des grandes villes d'Afrique de l'Ouest ?**

- \* Parce que la population de ces villes explose. L'augmentation des distances de déplacement et du stock de véhicules se retrouvant sur les voiries est bien plus rapide encore.
- \* Parce que congestion, pollution et insécurité routière viennent dégrader le quotidien des habitants.
- \* Parce que, on le sait, les investissements en projets de voirie vont être colossaux dans les décennies à venir.
- \* Mais surtout parce qu'en Afrique, spontanéité, débrouillardise et informalité prennent le relais quand le service public de transport est défaillant. Cela crée une réalité urbaine originale et spécifique qui rend caduque les solutions « copier-coller » venant du Nord.
- \* Et enfin parce que plus qu'ailleurs la rue africaine est un lieu de vie et parce que là peut-être plus qu'ailleurs dans le monde le souci du plus faible doit être premier. Les rues de demain doivent pouvoir accueillir convenablement les enfants, vieillards, handicapés et plus largement l'ensemble des urbains non-motorisés qui sont la grande majorité.
- \* Prendre en compte plus systématiquement le vécu, l'ordinaire, la proximité, la quotidienneté permet de concevoir des aménagements adaptés et souvent moins coûteux.

## **Pourquoi cartographier les usages**

- \* Parce que l'outil cartographique est essentiel pour comprendre les usages et le fonctionnement de la ville.
- \* Parce qu'une carte synthétique permet d'appréhender facilement les usages.

Les cartes présentées ici synthétisent le travail des étudiants. Ces derniers ont été sensibilisés à la multiplicité des usages dans la ville.

Elles démontrent la richesse des usages et l'importance de leur prise en compte dans les projets d'infrastructures actuels et surtout futurs.

## **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'École 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 États 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.

## **Un mot sur la compétence des jeunes professionnels africains**

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 reconnaîtront certainement.

# Un « arrêt sur images » sur 5 carrefours de la ville

## La méthode et le travail d'observation « in situ »

Il a été demandé aux étudiants de repérer sur le terrain la réalité d'un carrefour : la forme et le paysage urbain, l'offre de commerces et d'équipements, les populations et leurs pratiques (Qui fait quoi ? Où? Comment ?), les ambiances et bien sur, les points de conflits (traversées ou frottement des flux dangereux, remontées de file gênantes...). Il a été demandé de porter une attention particulière aux personnes vulnérables (piétons, vélos, enfants, personnes âgées, handicapés...).

Une grille d'observation, des fonds de carte ont été fournis. Un catalogue de postes de légende devait être utilisé par chacun. C'est ce qui a permis de mutualiser les résultats pour chacun des 5 points d'observation.

## Lomé

### Un site particulier qui contraint fortement les déplacements.

La **Ville-Port de près de 2 millions d'habitants** est accrochée à la côte du golfe de Guinée. La tache urbaine de Lomé se développe au Nord en demi-cercle, doublant ainsi les distances au centre qui polarise les activités.

**De nombreuses coupures urbaines et géographiques concentrent les flux sur quelques points et carrefours surchargés** : frontière ghanéenne, université/Lomé 2, Aéroport, plan d'eau à l'Est. La lagune Est-Ouest à l'entrée du centre-ville constitue une deuxième coupure très contraignante. Six ponts seulement permettent de la franchir.

### Une ville mobile et motorisée.

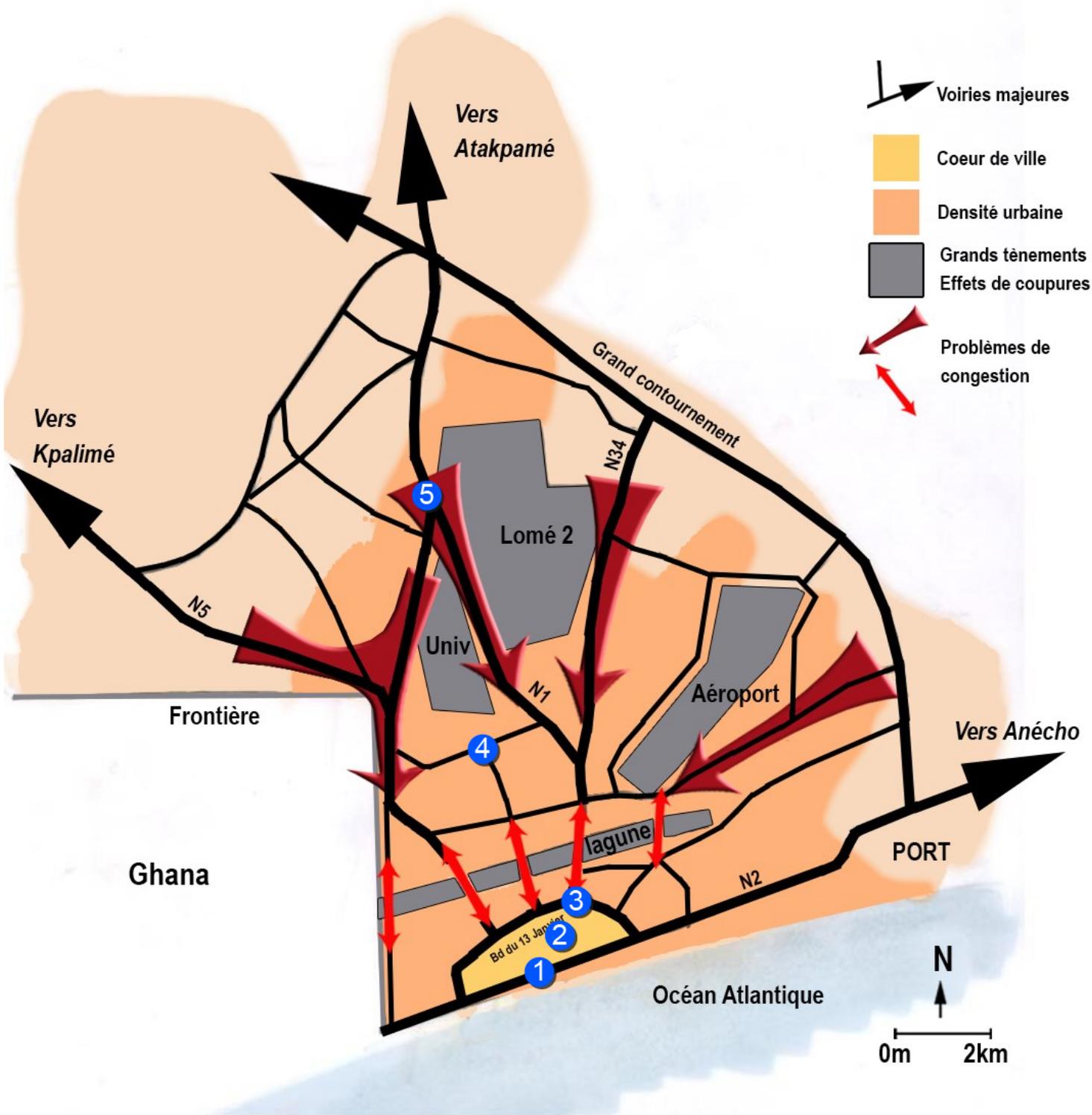
Le fonctionnement de l'espace urbain laisse une place prédominante aux flux motorisés (voitures et surtout motos). Les principales voies sont larges et capacitaires permettant une circulation sans véritable congestion au-delà des heures de pointe. Le vélo est quasiment absent. Peu d'aménagements sont dédiés à la marche à pied. Les quelques passages piétons ponctuels sont non-respectés ou peu utilisés.

### L'efficacité exceptionnelle et l'hégémonie de la moto-taxi "partie pour durer"

Les motos-taxis offrent un service d'une exceptionnelle efficacité pour l'utilisateur. Le prix et la rapidité du service sont imbattables. Petits trajets, prise à la volée (avertissement par klaxon), absence d'attente, accompagnement dans des déplacements segmentés à la demande, accessibilité garantie au point de destination (dernier mètre). Le mélange des flux moto-voiture (les bandes cyclables sont rares) permet aux motos de se faufiler. Le risque d'accidents, souvent mortels, pèsent néanmoins sur ce mode de déplacement.

### Un espace public densément occupé et "dur à vivre"

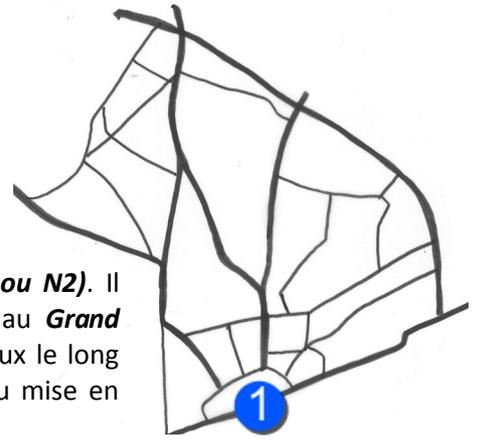
Les pratiques des habitants se concentrent le long des voies importantes et au centre Ville autour du Grand Marché. Le commerce de rue, l'activité informelle/légère, la vie de quartier cohabitent directement avec un flux intense et motorisé qui dégrade fortement le cadre de vie (proximité du flux, bruit, pollution).



- ① Route Maritime
- ② Maman N'Danida / boulevard des Apôtres
- ③ Dékon
- ④ Carrefour RAMCO
- ⑤ GTA

# 1 Route maritime

Entre le grand marché et la plage



## Situation urbaine

Ce carrefour est situé le long de la **route maritime (bd de la République ou N2)**. Il occupe une situation stratégique et particulière : point d'accès majeur au **Grand Marché** pour les commerçants, grossistes et chalands nombreux ; axe de flux le long d'une voie majeure pour la ville et enfin, face à une plage magnifique peu mise en valeur.

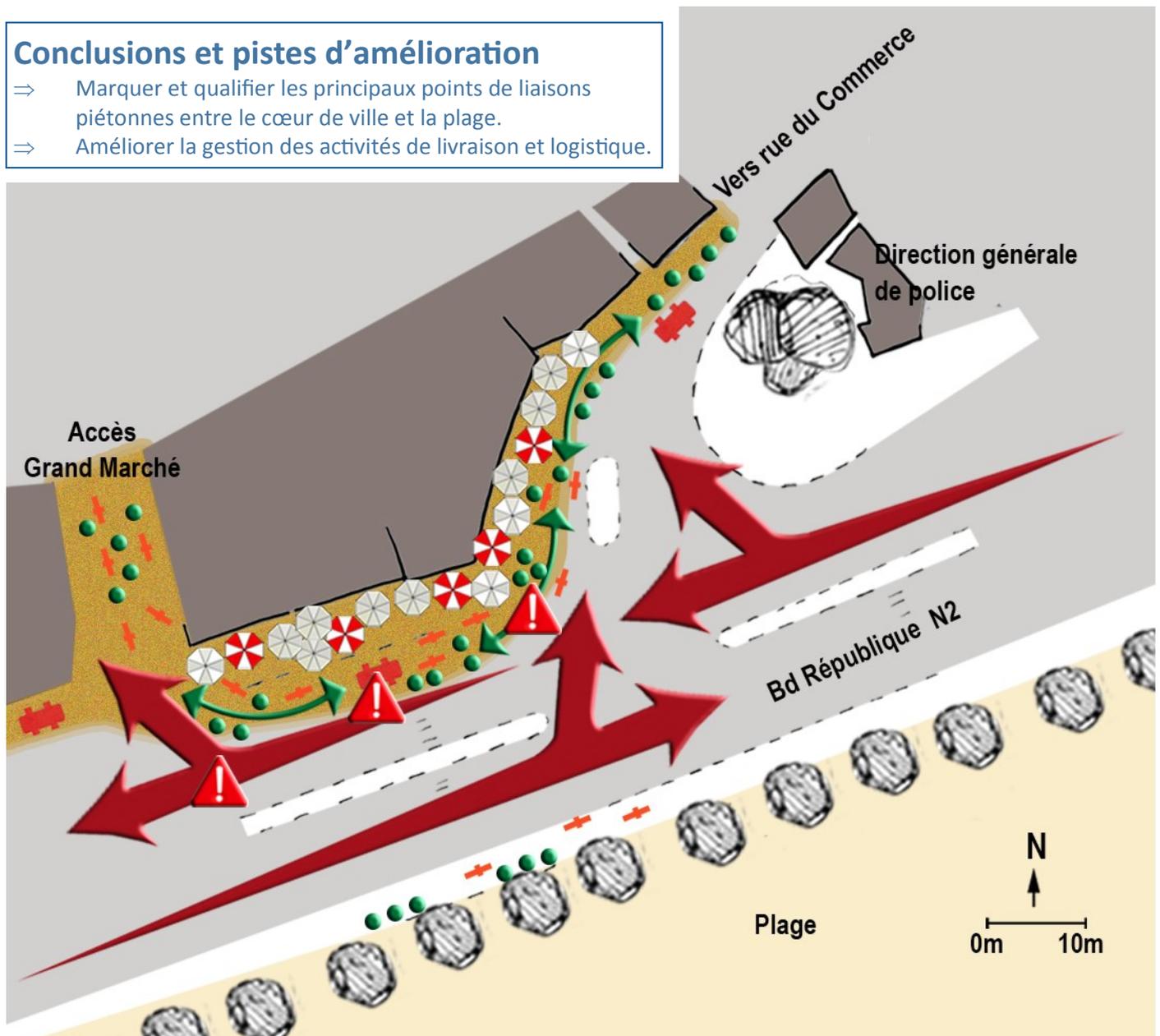
## Fonctionnement urbain

Le boulevard est ici lieu d'intenses activités commerciales et de logistique : piétons, véhicules divers chargeant des marchandises, moto-taxi à la recherche de passager...

Le trottoir, au nord de la voie, concentre l'essentiel des usages. L'activité commerciale occupe le moindre mètre carré disponible. Le trottoir sud au contraire est délaissé. L'aménagement de la N2 a été conçu pour favoriser les flux de véhicule sans véritable attention aux

## Conclusions et pistes d'amélioration

- ⇒ Marquer et qualifier les principaux points de liaisons piétonnes entre le cœur de ville et la plage.
- ⇒ Améliorer la gestion des activités de livraison et logistique.



*Bousculades et densité d'usages à proximité du Marché. Les motos roulent au pas et cohabitent avec les piétons.*



*Coté plage, quelques personnes avec leur marchandise à l'ombre des palmiers. Au second plan, la plage.*



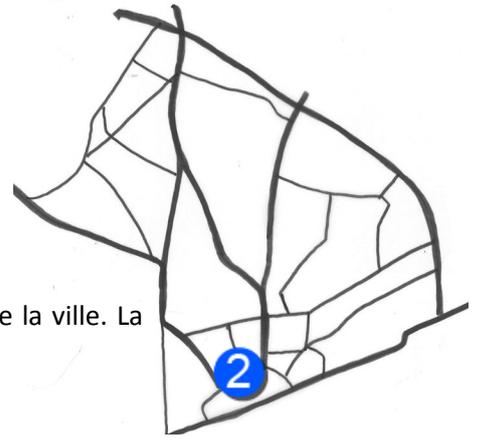
*Absence de traversées piétonnes et aménagements (barrière béton sur terre-plein central) qui participent à isoler la plage du centre-ville*



*Les commerces occupent les trottoirs repoussant les piétons sur la chaussée.*

# 2 Centre ville

Maman N'Danida / bd ND des Apôtres /  
rue du Grand Marché



## Situation urbaine

Ce carrefour est un lieu emblématique de Lomé, au cœur de la centralité de la ville. La densité de population, la richesse et diversité des usages l'atteste.

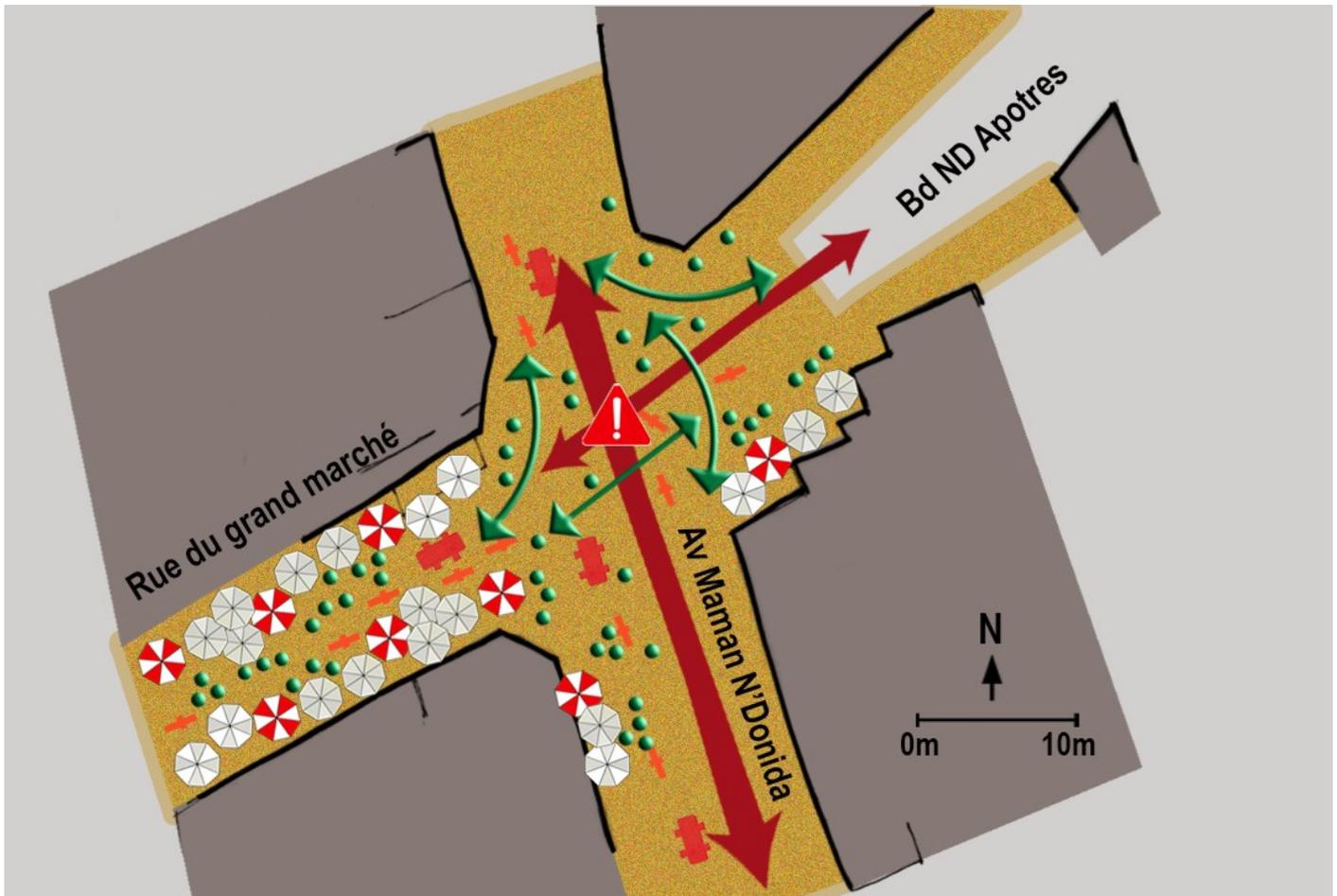
## Fonctionnement urbain

La situation a pu être décrite par les étudiants comme chaotique. L'emprise des voies est en effet entièrement occupée par le commerce, aucune signalisation ou aménagement visant à réguler la circulation n'est perceptible. Pourtant ce sont bien ces difficultés de circulation qui permettent à tous (notamment les piétons) de développer leurs activités de manière si ce n'est complètement confortable, du moins sécurisée. On le voit véhicules quatre et deux-roues peuvent également (de manière contrainte) accéder au site pour répondre aux besoins de chargement de marchandises ou passagers.

C'est presque l'organisation spontanée d'un véritable « espace partagé », tant plébiscité aujourd'hui dans le centre des villes des pays du Nord (voir la vogue des « zone 30 ») et des aménagements visant à faire cohabiter les différents modes en Europe ou Amérique du Nord).

## Conclusions et pistes d'amélioration

- ⇒ Maintenir le mode de cohabitation des usages actuels
- ⇒ Construire un plan de circulation à l'échelle du centre-ville (intra bd du 13 janvier)





*Les Taxi moto sont présents sur le carrefour permettent à tous d'accéder à un moyen de transport jusqu'au cœur du centre*



*Densité des activités de commerce de gros*



*Les activités commerciales ont totalement envahi l'ensemble des branches du carrefour*

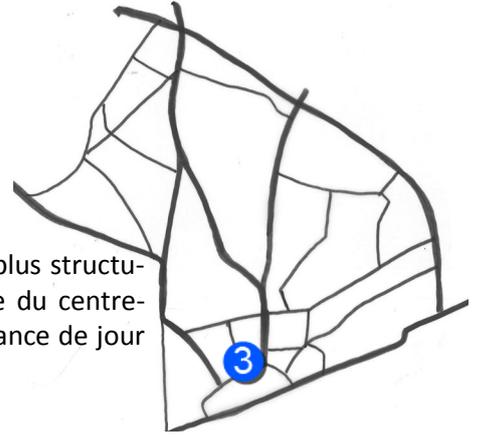
*Frôlement de véhicules, motos et piétons*



# 3

# DEKON

Boulevard du 11 janvier



## Situation urbaine

Principale artère de la Ville, le boulevard du 11 janvier est certainement la plus structurante et emblématique. Cette voie de rocade, ceinture et marque la limite du centre-ville. Le quartier Dékon, est une partie du boulevard réputée pour son ambiance de jour comme de nuit.

## Fonctionnement urbain

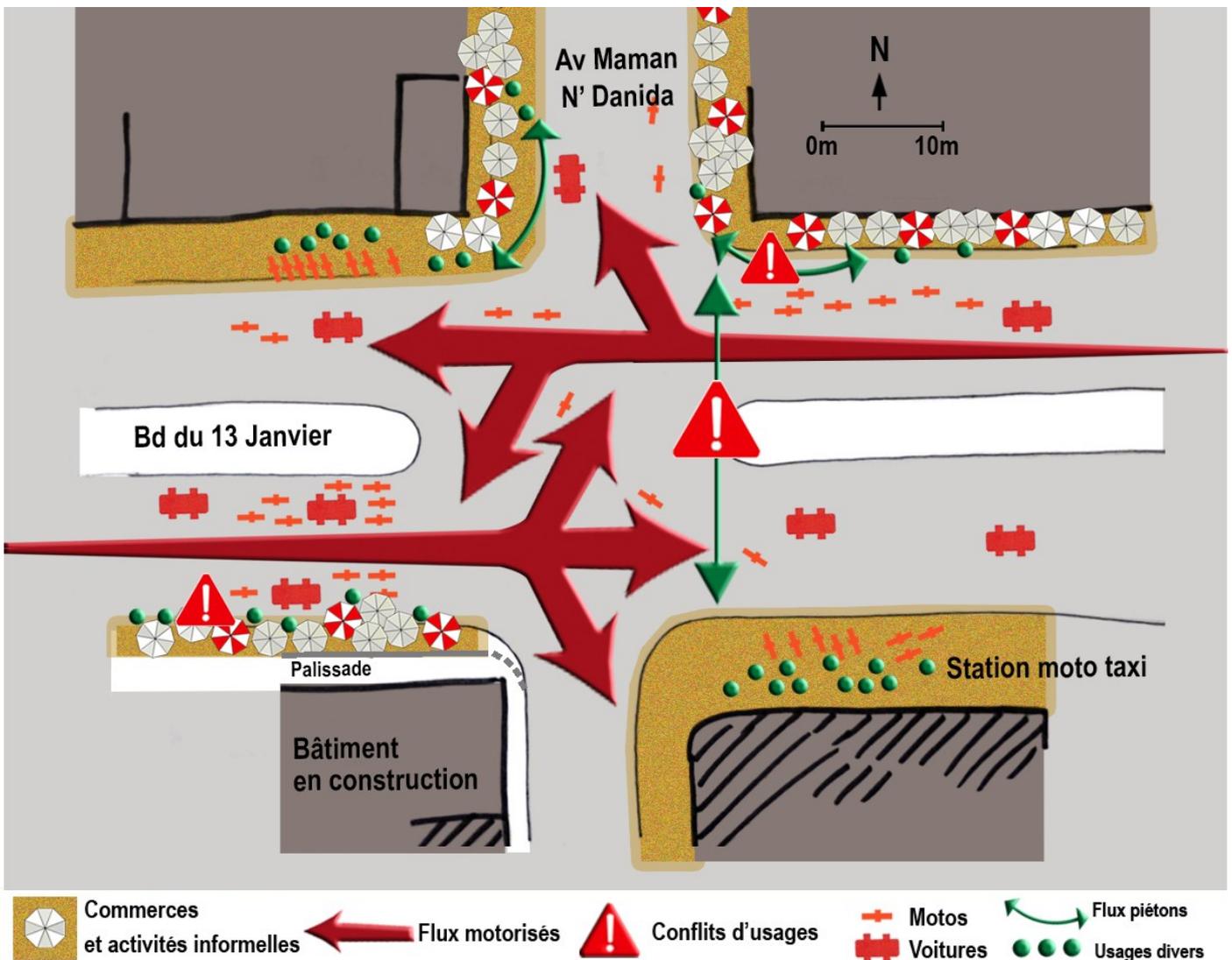
Le boulevard accueille des flux importants et le fonctionnement des carrefours peut s'avérer chaotique. L'édification d'immeubles à étage accueille de grandes entreprises tertiaires et constitue une façade bâtie structurée.

A Dékon, les petits commerçants, les stations des taxi-motos, le stationnement de véhicules sont particulièrement nombreux. Ils occupent tous les trottoirs et débordent ponctuellement sur la chaussée.

Ici peut-être plus qu'ailleurs, on peut déplorer l'absence de prise en compte du piéton et la piètre qualité des aménagements. Une réflexion serait nécessaire pour imaginer des aménagements permettant de concilier qualité urbaine et paysagère et fonction circulaire.

## Conclusions et pistes d'amélioration

- ⇒ Qualifier ce bd majeur de la ville (façade / plantation / trottoirs)
- ⇒ Mieux prendre en compte le piéton





*Les activités commerciales ont envahi l'ensemble des branches du carrefour et partagent l'espace disponible avec le mobilier urbain encombrant et les taxi-motos.*



*Personnes « coincées » entre la chaussée et la palissade.*



*Les abords de la chaussée sont un lieu de « frottement » disputé entre étals de commerce, motos stationnées, flux auto et piétons. La question de la sécurité pour ces derniers reste posée.*

*Circulation massive au premier plan, linéaire de commerce informel puis façades d'immeubles modernes en second plan attestent du caractère stratégique du boulevard*



# 4 RAMCO

## Rue de la Libération



### Situation urbaine

Le carrefour est situé dans le quartier « péri-central » de Tokoin, le long de l'avenue de la Libération. L'ambiance plus calme, moins saturée qu'au centre est marquée par la prédominance d'activités formelles (supermarché RAMCO, Société générale des banques du Togo, boutiques d'électro-ménager, station-service).

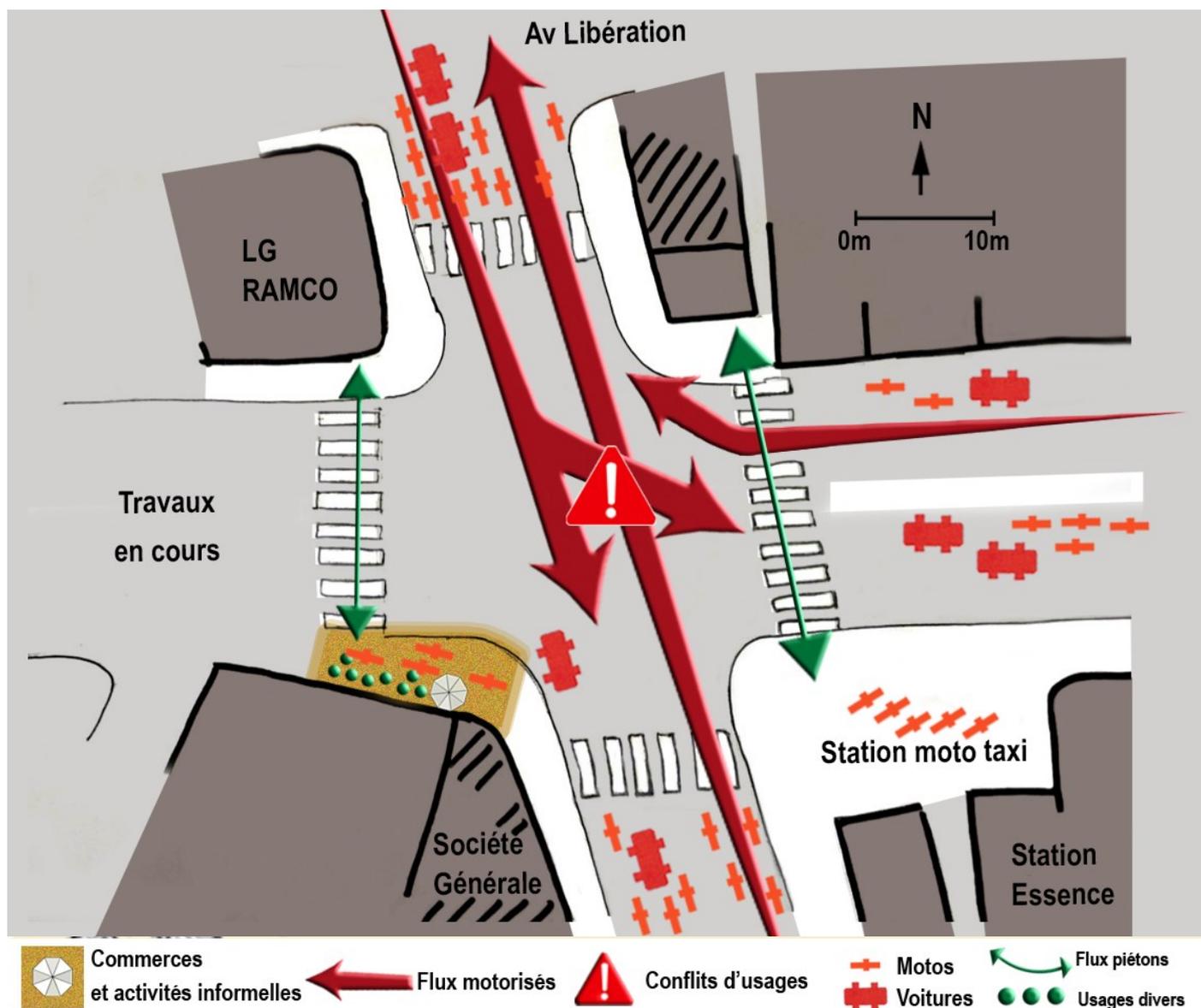
### Fonctionnement urbain

La rue de la Libération (Nord-Sud) constitue une des grandes voies d'accès au centre. L'axe Est-Ouest en partie en travaux, est moins fréquenté.

L'organisation des flux au niveau du carrefour bénéficie d'une signalisation horizontale (marquage au sol) et verticale (feux tricolores) bien visibles. La présence d'un agent publique sécurise les traversées d'écoliers. On peut observer les bordures canalisant le trafic sur la chaussée et protégeant les abords pour les déplacements piétons.

### Conclusions et pistes d'amélioration

⇒ Maintenir l'équilibre de la situation actuelle





Voie en phase d'aménagement. Les travaux sont délaissés depuis deux ans. A gauche, taxi-motos sous l'ombrage.



Différents modes de déplacement cohabitent.



Places de stationnement devant une banque.



Traversée d'enfants sécurisée par un agent de police.



Importants flux en direction du centre sur l'avenue de la Libération. Un étudiant a comptabilisé que 90% des véhicules sont des motos. On voit ici comment la bordure protège efficacement les piétons.

# 5

# GTA

## Carrefour



### Situation urbaine

GTA est un carrefour emblématique de la ville de Lomé. C'est un point de convergence de grandes voies en direction des régions intérieures du Togo. D'importantes institutions officielles sont installées dans le secteur.

### Fonctionnement urbain

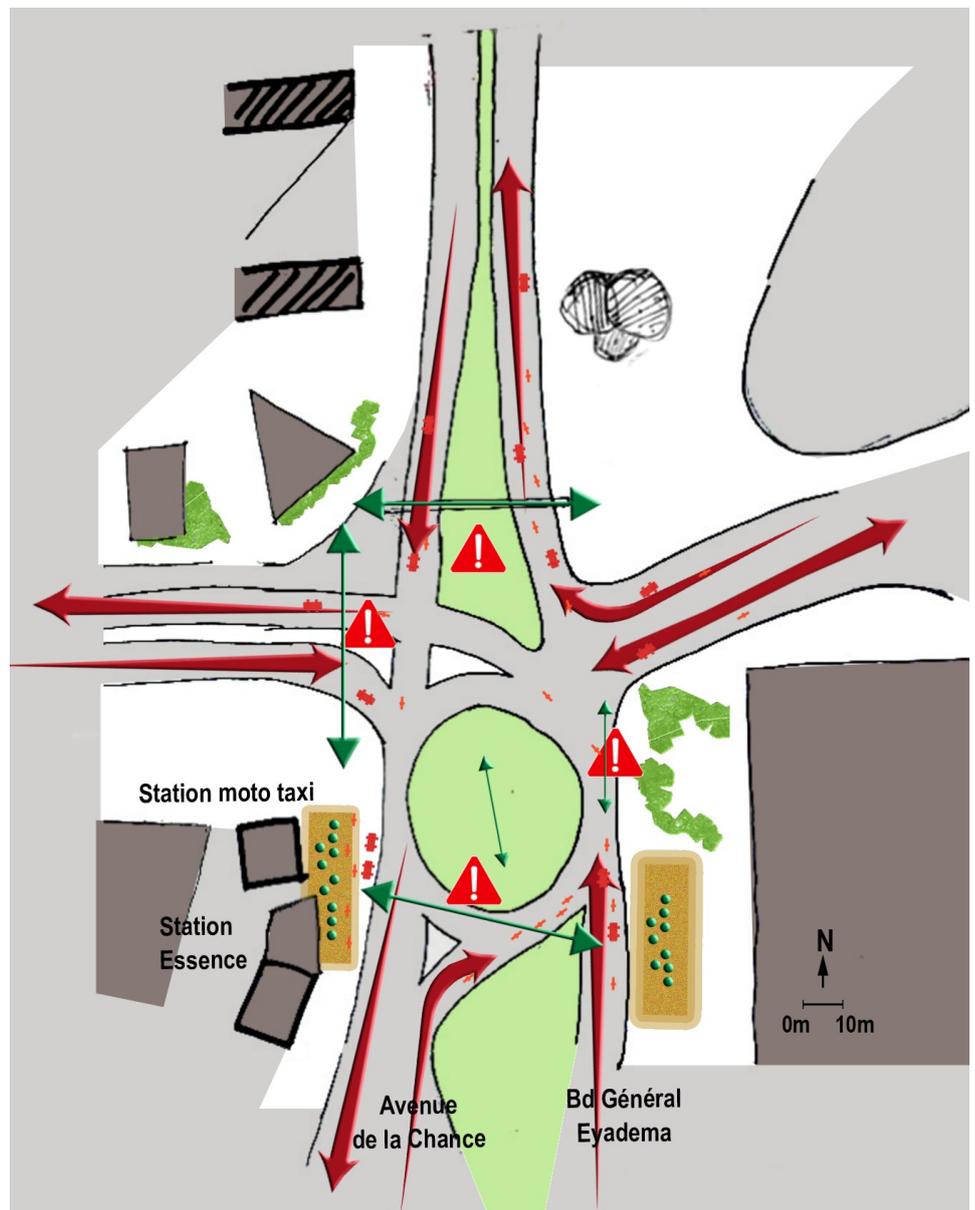
GTA est un carrefour complexe qui souffre de nombreux dysfonctionnements : inadaptation des aménagements, dessin à la géométrie très distendue, aménagements dégradés (signalisation lumineuse en panne, marquage au sol effacé) ou absents pour les piétons.

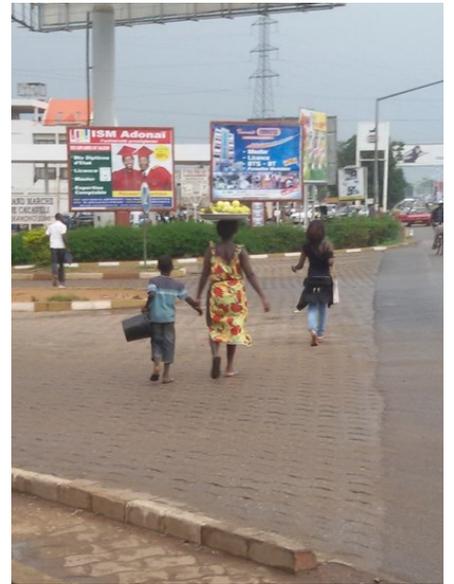
La configuration du carrefour engendre une confusion dans les usages. Ont été observés des shunt d'itinéraire ou contre-sens par les motos. D'autre part, les traversées piétonnes sont longues et inconfortables, les itinéraires peuvent être dangereux.

Le stationnement non prévu par l'aménagement se fait de manière anarchique et peut rajouter à l'inconfort des piétons.

### Conclusions et pistes d'amélioration

- ⇒ Améliorer ponctuellement les points les plus dégradés
- ⇒ Approfondir l'analyse pour identifier les marges d'amélioration. A plus long terme imaginer une restructuration complète du carrefour.





*L'absence d'aménagement (pas d'arbres, pas de trottoirs, pas de passages piétons) rend les déplacements piétons inconfortables et dangereux.*



*Cadre dégradé et sans aménagement.*

*Malgré la générosité des surfaces du carrefour, stationnement et piétons se gênent mutuellement.*



*Gare de transport artisanal à proximité de la station essence.*



### Promotion 2015-2016

M. Rodrigue BOLOUVI  
M. COULIBALY  
M. Kodjo DIATA  
M. DJOSSOU  
M. Timothée DJOUOKEP  
M. Zegha DONGMO  
M. FAYE  
M. Maliawai HASSIM  
M. Sanoussi IL YASSOU  
M. KERIM  
M. Serge KY  
M. Abdou MAIGA  
M. Batono MBOENE  
M. Ali POUBERE  
M. SAGNA  
M. Hervé WABO  
Mme Sanata ZOURE



### Promotion 2016-2017

M. Edjarè ALI  
M. A.Y. AGBEFU NOMESI  
M. K. AGBOSSOUMONDE  
M. Ibrahima DIAOU  
M. Kossi DIZEWE  
M. Kossi ELO  
M. T.A. HALATAKPA  
M. Léandre KOUASSI  
M. Issa MADOUGOU  
Mme MBOGNING NGUETSE  
M. Abia SOKOYE  
M. Didier TANOH  
M. Simplicie TOGLA  
M. Roland WAALESOME



Encadrement et synthèse - Marie DOLS  
Mise en page et cartographie - Marine BOURRON

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

