

MINISTRE DES INFRASTRUCTURES ET
DES TRANSPORTS

Plan de Déplacements Urbains du Grand Lomé

DOCUMENT SYNTHÈSE DU PRE-DIAGNOSTIC DE LA MOBILITE



PLAN DE PRESENTATION (1/1)

INTRODUCTION : Le pré-diagnostic de la mobilité du Grand Lomé : pourquoi et comment ?

I. PRESENTATION DU TERRITOIRE DU GRAND LOME

II. CADRAGE DE LA DEMARCHE D'ELABORATION DU PDU

III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE

- 1. CONTEXTE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE**
- 2. TRANSPORT DE MARCHANDISES**
- 3. TRANSPORT COLLECTIF**
- 4. TAXIS MOTOS ET LES TRICYCLES**
- 5. VOIRIE, GESTION DE LA CIRCULATION ET STATIONNEMENT**
- 6. MODES DOUX**
- 7. INCLUSION SOCIALE**
- 8. ENVIRONNEMENT**
- 9. SECURITE ROUTIERE**

CONCLUSION



INTRODUCTION:

le pré-diagnostic de la mobilité du grand Lomé : pourquoi et comment ? (1/2)

De façon classique, le pré-diagnostic de la mobilité d'un territoire est la première étape du processus d'élaboration d'un PDU.

Il permet de recenser **les principaux dysfonctionnements du système de mobilité** dans le but d'orienter efficacement les réflexions devant aboutir à la formalisation d'un document de PDU partagé par tous.

Le pré-diagnostic de la mobilité du Grand Lomé a été réalisé à travers :

- un recueil des points de vue des principaux acteurs (entretiens réalisés entre juillet et août 2016);
- une revue des réflexions déjà menées en matière d'urbanisme (Schéma directeur...) et transport ;
- une revue des études, des données existantes et des projets urbains.



INTRODUCTION:

le pré-diagnostic de la mobilité du grand Lomé : pourquoi et comment ? (2/2)

Les thématiques prises en compte dans le présent pré-diagnostic sont celles identifiées en 2015 dans l'avant-projet PDU par une mission de la CODATU à Lomé (Transport de marchandises, Transport collectif, Voirie, gestion de la circulation et stationnement, Modes doux, Inclusion sociale et Environnement. Les thématiques de base comme le cadre institutionnel et financier, le cadre réglementaire ou transversal comme la sécurité routière ont été également abordées.



I. PRESENTATION DU TERRITOIRE DU GRAND LOMÉ

(1/1)

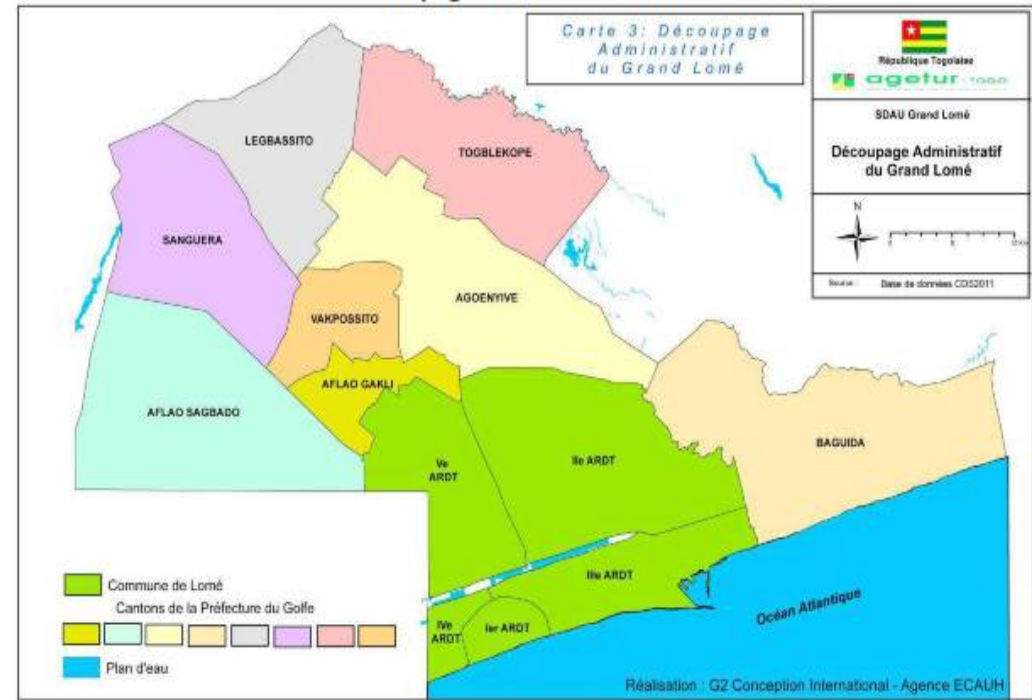
1. Lomé, un territoire qui s'étend progressivement :

Aujourd'hui, la capitale togolaise est communément appelée le Grand Lomé car son expansion urbaine a atteint tous les cantons de la préfecture du Golfe

2. Les chiffres clés:

- superficie: 280 km²; soit 0,49 % du territoire national
- Population: 1 571 508 habitants; soit 25 % de la population du Togo.

3. La configuration urbaine du Grand Lomé, une des principales causes de défaillance de système de mobilité:



G2 Conception International / Agence ECAUH

- L'organisation spatiale opposant une ville haute (à fonction résidentielle) et une ville basse (pôle de concentration des centralités commerciales et administratives).
- Déplacements pendulaires aux heures de pointe du matin et du soir (de la ville haute vers la ville basse et vice versa)



II. CADRAGE DE LA DEMARCHE D'ELABORATION DU PDU (1/1)

o Sur le plan administratif

Actuellement, le MIT est le maître d'ouvrage du PDU du Grand Lomé.

Par décision N°044 /MIT/CAB du 08 juin 2016 du ministre des infrastructures et des transports, un Chef de projet d'élaboration du PDU de Lomé a été nommé et reste en liaison avec le Directeur des transports routiers et ferroviaires et le Directeur Général des transports. Pour l'efficacité de la démarche, le Chef projet travaille au sein d'un comité technique formé depuis juin 2016.

o Sur le plan financier

Le cadre financier de la démarche d'élaboration et de mise en œuvre du PDU est en cours de formalisation. L'option d'un co-financement entre Etat Togolais et ses partenaires extérieurs est pour l'instant privilégiée



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (1/19)

1. CONTEXTE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE (1/2)

- Le cadre institutionnel

Compétences Institutions	Construction de la voirie urbaine	Définition de la politique nationale des transports	Entretien de la voirie	Définition de la politique nationale en matière de services urbains	Contrôle de la réglementation	Organisation et réglementation de l'exercice de l'activité de transport	Gestion de la circulation	Gestion du stationnement
Ministère des infrastructures et des transports								
Ministère de l'urbanisme, de l'habitat et du cadre de vie								
Police et gendarmerie (Ministère de la sécurité et de la protection civile)								
Mairie de Lomé (Ministère de l'administration territoriale, de la décentralisation et des collectivités territoriales)								
Préfecture du Golfe (Ministère de l'administration territoriale, de la décentralisation et des collectivités territoriales)								
Comité Technique d'élaboration du PDU								



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (2/19)

1. LE CONTEXTE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE (2/2)

- Le cadre réglementaire

Les études de base visant à mettre en place une politique nationale des transports ont été réalisées en 2012 par le cabinet Louis Berger.

Actuellement, la politique nationale des transports est en cours de validation par le gouvernement. Elle accorde une place au Plan de Déplacements Urbains (PDU)

La mise en œuvre de l'ensemble des dispositions de la **Loi n°2007-011 du 13 Mars 2007 relative à la décentralisation et aux libertés locales** prévoit le transfert des compétences des administrations publiques aux collectivités locales. Le processus de responsabilisation des collectivités territoriales actuellement en cours permettra une plus grande implication des autorités locales dans la mise en œuvre du projet.



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (3/19)

2. TRANSPORT DE MARCHANDISES(1/2)

- 0 Transport assuré en grande partie par des véhicules lourds et légers (camions de 19 à 35 tonnes, véhicules de type bâchés, motos tricycles...);
- 0 Principaux pôles générateurs de ce trafic : port autonome de Lomé, Grand marché d'Adawlato, marchés secondaires, maisons de commerce.....;
- 0 Types de produits transportés : produits vivriers (fruits légumes, céréales, tubercules, légumineuses,...), vestimentaires, pharmaceutiques, matériel de construction (ciment, quincaillerie, sable,...) des produits manufacturés, etc.;
- 0 le Grand courtement de Lomé assure un trafic important entre le port de Lomé et les pays de l'hinterland.



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (4/19)

2. TRANSPORT DE MARCHANDISES(2/2)

Deux types de dysfonctionnement sont identifiés et liés notamment au non respect de la réglementation et à l'état du matériel roulant. Il s'agit de:

- Stationnement dangereux sur voirie;
- Pratique de la surcharge;
- Excès de vitesse des véhicules;
- Non respect du code de la route par les conducteurs d'engins;
- Manque de visite technique des véhicules;
- Transport mixte;
- Absence de feu de gabarit ;
- Véhicule parfois vétuste au gabarit déformé et dégageant de la fumée sur tout son passage

« Il y a des camions qui surchargent au point où les bois ou les fers à béton transportés grattent la route et détériorent les infrastructures mises en place. Il faut reconnaître que les véhicules de marchandises surchargent trop à plus de 6 m de hauteur et débordent même en largeur. C'est un vrai problème qu'on vit à Lomé et rien n'inquiète les conducteurs malgré les sensibilisations..... » un

responsable de la PRT



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (5/19)

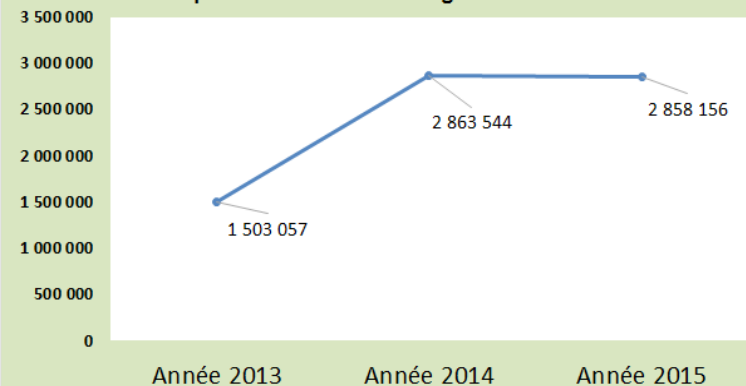
3. TRANSPORT COLLECTIF (1/5)

3.1 TRANSPORT COLLECTIF INSTITUTIONNEL : LA SOTRAL (1/3)

- ❑ Seconde société publique à offrir des services de transport collectif après la RMTU (1962-1982)
- ❑ **Quelques chiffres liés au fonctionnement de la Sotral :**
 - Parc actuel : 90 autobus dont 45 en circulation
 - Nombre de lignes : 17
 - Nombre de passagers transportés par jour : 12 000 soit près de 3 000 000 de passagers/an
 - Fréquence moyenne du réseau : 20 à 30 minutes



Fréquentation annuelle des lignes de la Sotral



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (6/19)

3. TRANSPORT COLLECTIF (2/5)

3.1 TRANSPORT COLLECTIF INSTITUTIONNEL : LA SOTRAL (2/3)

□ DIFFICULTÉS D'ORDRE FINANCIER

La Sotral connaît des déficits financiers qui sont dus à:

- ✓ l'absence d'exonération fiscale et douanière
- ✓ l'augmentation des charges salariales, des charges de maintenance et de carburant suite au renforcement de l'effectif du parc de la SOTRAL de 100% entre 2012 à 2016
- ✓ la réalisation de nombreuses dépenses d'investissement.

□ AUTRES DIFFICULTÉS

- ✓ la concurrence déloyale du transport artisanal
- ✓ la couverture et la qualité du réseau de voirie bitumée
- ✓ la configuration spatiale de l'agglomération de Lomé marquée par une dislocation fonctionnelle de l'espace qui implique une dissymétrie des fréquentations
- ✓ la fragilité du matériel roulant acheté d'origine chinoise.



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (7/19)

3. TRANSPORT COLLECTIF (3/5)

3.1 TRANSPORT COLLECTIF INSTITUTIONNEL : LA SOTRAL (3/3)

□ QUELQUES PROBLÈMES RELEVÉS PAR LES ACTEURS TRANSPORT LORS DES ENTRETIENS

- ✓ La surcharge
- ✓ L'excès de vitesse des conducteurs
- ✓ Les arrêts brusques des bus en circulation
- ✓ Les comportements désobligeants des conducteurs
- ✓ Les temps d'arrêts trop longs aux arrêts bus
- ✓ Le non respect des plans de trafic

□ POINTS DE VUE DE QUELQUES ACTEURS

"Nous dénonçons les chargements que fait la SOTRAL. Les bus surchargent trop. Certains passagers restent debout et se cognent." Un syndicaliste, représentant des conducteurs de taxis villes,

"La mauvaise conduite des chauffeurs de la Sotral est reconnue de tous. Ils démarrent à vive allure sans regarder derrière. Ils se croient perchés en l'air et font de la vitesse. On dirait qu'ils s'estiment prioritaires dans la circulation" Un cadre du MIT



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (8/19)

3. TRANSPORT COLLECTIF (4/5)

3.2 TRANSPORT COLLECTIF ARTISANAL: LES TAXIS VILLES (1/2)

- ✓ Mode de transport le plus ancien dans le Grand Lomé ;
- ✓ Généralement, ce sont des véhicules de 5 places importés d'Europe ;
- ✓ Certains taxis ont des lignes régulières ;
- ✓ Tarification régulée par les pouvoirs publics.



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (9/19)

3. TRANSPORT COLLECTIF (5/5)

3.2 TRANSPORT COLLECTIF ARTISANAL: LES TAXIS VILLES (2/2)

quelques problèmes relevés par les acteurs de transport lors des entretiens:

- ✓ Non-respect du code de la route ;
- ✓ Non-respect des feux tricolores ;
- ✓ Surcharge ;
- ✓ Circulation sur les trottoirs ;
- ✓ Arrêt et stationnement le long de la route pour descendre ou prendre les passagers ;
- ✓ Transport mixte ;
- ✓ Conduite sans permis de conduire
- ✓ Absence de visites techniques des véhicules ;
- ✓ Véhicules souvent sont trop vétustes ;

"Certains conducteurs ne respectent pas les règles de la conduite, violent les feux tricolores,.....les visites techniques ne sont pas faites ; " : **Un responsable de la Fédération des syndicats des transports**



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (10/19)

4. TAXIS MOTOS ET TRICYCLES (1/3)

4.1 TAXIS MOTOS (1/2)

- Moyen de transport apparu dans les années - 1990.
- Il représente aujourd'hui un phénomène qui a gagné toutes les artères de la capitale
- Service porte à porte, régulier et moins dépendant de la congestion
- Estimation du nombre de taxis motos : 58 000 pour la ville de Lomé et 215 000 pour l'ensemble du Togo (COSTT, 2012)



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (11/19)

4. TAXIS MOTOS ET TRICYCLES (2/3)

4.1 TAXIS MOTOS (2/2)

quelques problèmes relevés par les acteurs de transport lors des entretiens :

- ✓ Méconnaissance du code de la route ;
- ✓ Excès de vitesse ;
- ✓ Surcharge de passagers et de marchandises sur les motos ;
- ✓ Engins se faulant entre les véhicules ;
- ✓ Manque de courtoisie des conducteurs ;
- ✓ Absence d'identification de conducteurs de taxi moto dans la circulation;
- ✓ Circulation de motos non immatriculées ;
- ✓ Méconnaissance des rues de Lomé par certains nouveaux conducteurs venus des villages ;
- ✓ Manque d'attention dans les virages ;
- ✓ Fréquence des accidents.

"Les matins, beaucoup de fonctionnaires se déguisent en taxis motos, le même comportement est constaté le soir à la sortie des bureaux. C'est ce qui fait que dans les services publics, les gens viennent en retard" **Responsable syndical des taxis motos.**

"Tous les dysfonctionnements du secteur des taxis motos sont liés à la non application de certains textes réglementaires (cas de arrêté interministériel No 001/MCPT/MIS du 04/01/1996«). **Responsable syndical des taxis motos.**

"Vous allez voir à Lomé ici des taxis motos transporter une dame qui a son bébé au dos, ses deux enfants devant la moto plus des marchandises derrière, ... c'est grave": **Un cadre du ministère des infrastructures et des transports.**



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (12/19)

4. TAXIS MOTOS ET TRICYCLES (3/3)

4.1 TRICYCLE (1/1)

- ✓ Ils ont des attitudes similaires à celles des motos à deux roues.
- ✓ Ils font de mauvais dépassements dans la circulation et manquent de feux de signalisation aux extrémités de leur charrette.
- ✓ Selon les acteurs de transport rencontrés, les tricycles surchargent, font le transport mixte et les conducteurs méconnaissent le code de la route.

"Les tricycles transportent des ballots qui tombent à tout moment en circulation " *Cadre du ministère des infrastructures et des transports; secteur travaux publics*



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (13/19)

5. VOIRIE, GESTION DE LA CIRCULATION ET STATIONNEMENT (1/4)

5.1 VOIRIE (1/1)

Le Grand Lomé dispose d'un réseau viaire comprenant des routes en terre, des routes pavées et bitumées. Le réseau viaire est hiérarchisé comme suit :

- les voies artérielles ou primaires ;
- les voies de distribution ou secondaires ;
- les voies de desserte ou tertiaires ;
- les aires et voies piétonnes.

En 2015, la longueur totale des routes bitumées à l'intérieur du Grand Lomé a été évaluée à 145, 65km (Chiffres des TP, Ministère des infrastructures et des transports).

Les principaux dysfonctionnements relevés par les acteurs :

- ✓ Etroitesse de la bande cyclable souvent non matérialisée
- ✓ Occupation anarchique et encombrement des trottoirs par les étalagistes, mécaniciens à deux roues et vulcanisateurs ;
- ✓ Problème de curage, d'assainissement et d'hygiène en saison pluvieuse ;
- ✓ Présence des nids de poules à certains endroits de la voirie ;
- ✓ Insuffisance d'encoches pour faciliter les arrêts des taxi-villes ;



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (14/19)

5. VOIRIE, GESTION DE LA CIRCULATION ET STATIONNEMENT (2/4)

5.2 GESTION DE LA CIRCULATION (1/2)

- Un problème général d'organisation de la circulation se pose avec acuité dans le Grand Lomé
- La configuration de certains carrefours, le niveau d'aménagement de certaines voies de circulation créent des points d'engorgement et ne facilitent pas la fluidité de la circulation.
- Les panneaux de signalisation généralement installés lors de l'aménagement des rues ne sont pas toujours implantés au bon endroit.

Les dysfonctionnements principaux relevés par les acteurs

- ✓ Mauvais comportement des usagers de la route aux carrefours giratoires ;
- ✓ Passivité de certains agents des forces de sécurité devant les surcharges. Ils encouragent indirectement les usagers dans cette logique ;
- ✓ Non maîtrise des techniques de gestion de circulation par certains agents de la police (abandon de la gestion de circulation au profit des motos sans plaque, des taxis bagages ou des taxi-villes) ;



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (15/19)

5. VOIRIE, GESTION DE LA CIRCULATION ET STATIONNEMENT (3/4)

5.2 GESTION DE LA CIRCULATION (2/2)

Les dysfonctionnements principaux relevés par les acteurs (suite et fin)

- ✓ Ignorance des textes réglementaires sur la circulation par la quasi-totalité des usagers de la route ;
- ✓ Problèmes de congestion assez importants sur certains axes notamment aux heures de pointe (CHU, boulevard Eyadema,)

*"Au lieu de réglementer la circulation, certains agents de sécurité se focalisent sur les motos sans plaque, les taxis bagages et la gestion de la circulation devient compliquée surtout aux heures de pointe et à des carrefours. On voit tout ça, mais Moi, je veux qu'on renforce leurs capacités en gestion de la circulation urbaine et qu'on mette un système pour les suivre. Bientôt, la circulation sera encore plus complexe que ce que nous voyons aujourd'hui": **un cadre de service***



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (16/19)

5. VOIRIE, GESTION DE LA CIRCULATION ET STATIONNEMENT (4/4)

5.3 STATIONNEMENT (1/1)

- ✓ Grand problème de stationnement au Grand marché ;
- ✓ Insuffisance ou absence notoire (selon le cas) d'aires de stationnement dans le centre-ville ;
- ✓ Les véhicules stationnent généralement en pleine voirie (Akodessewa, aux abords de l'hôtel de la paix...);
- ✓ Beaucoup d'habitations n'ont pas réservé d'espaces pour des aires de stationnements ;
- ✓ Carence en matière de disposition réglementaire encadrant le stationnement

Points de vue de quelques acteurs

"L'organisation du stationnement ou de parking autour du grand marché s'impose quand on voit le flux qu'il reçoit chaque jour."

Un responsable de service technique de la Mairie de Lomé ;

"On a des difficultés pour décharger les marchandises dans le grand marché d'Adawlato. En effet les taxis occupent toutes les artères et obstruent le passage": **Un syndicaliste de UNATROT ;**



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (17/19)

6. MODES DOUX (1/1)

- **La marche à pied** est un mode de déplacement très répandu dans le Grand Lomé. Le vélo l'est moins. En 2014, 30% des chefs de ménage utilisaient la marche et 20% le vélo (diagnostic du Schéma directeur).
- **Le vélo** est un mode de déplacement rapide, peu coûteux et pratique pour les courses de petites et moyennes distances.

Toutefois, le vélo n'est pas très développé pour les mêmes raisons que la marche à pied : insécurité, absence d'aménagements dédiés (pistes cyclables), encombrement des taxis motos, etc. Par ailleurs, la vulgarisation de la pratique du vélo pourrait passer par des sensibilisations : à Lomé, le vélo est presque considéré comme un moyen de déplacement des personnes pauvres.

"Le trottoir est trop étroit et parfois inexistant, alors que la marche s'impose aujourd'hui à nous. Déjà à partir de la quarantaine, ton docteur te recommande de faire du sport, de pratiquer la marche." : **Un responsable de service technique de la mairie.**



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (18/19)

7. INCLUSION SOCIALE

Les conceptions des voiries ne tiennent pas compte de la situation des PMR (Pas de trottoirs adaptés pour fauteuils roulants, encombrement de trottoirs existants, etc....)

Les bus de la SOTRAL ne disposent pas non plus de rampes à faible pente permettant leurs accès facile.

"Quand un non-voyant soulève sa canne, cela ne dit rien aux autres usagers de la route. Les trottoirs ne sont pas aménagés.

..... Les bus manquent de dispositifs pour faciliter leur accès aux personnes à mobilité réduite" : **un cadre du ministère de l'Action Sociale, de la Promotion de la Femme et de l'alphabétisation**



8. ENVIRONNEMENT

La pollution dans le Grand Lomé est notamment due

- ✓ aux gaz d'échappement des véhicules (taxis motos, gros porteurs,...).
- ✓ aux véhicules d'occasions importés d'Europe après plus de 10 voire 15 ans d'usage, à la qualité de l'entretien du véhicule et à la vitesse de circulation.
- ✓ aux poussières émises par le trafic sur les rues non goudronnées notamment en saison sèche.

les personnes les plus exposées aux risques sont les jeunes enfants, les personnes âgées, ainsi que les personnes sensibles (asthmatiques, fumeurs, sportifs, malades du cœur ou des poumons).



III. ETAT DES LIEUX : ANALYSE PAR THEMATIQUE (19/19)

9. SECURITE

ROUTIERE (1/1)

- Des données complémentaires de la police révèlent que le pic des accidents est généralement enregistré entre 18 h et 20 h (24% des accidents en 2015).
- Les taxis motos sont impliqués dans environ 2/3 accidents

Quelques causes d'accidents :

Elles sont relatives aux :

- ✓ facteurs humains (excès de vitesse, conduite en état d'ébriété, absence de visite technique, ...)
- ✓ aux infrastructures et à l'environnement

Cette insécurité routière se nourrit également des faiblesses du cadre réglementaire et institutionnel.

EVOLUTION DES DONNÉES D'ACCIDENTS AU COURS DE L'ANNÉE 2015

Mois	janv-15	févr-15	mars-15	avr-15	mai-15	juin-15	juil-15	août-15	sept-15	oct-15	nov-15	déc-15	Total
Nombre d'accidents	228	197	139	170	94	161	325	248	340	335	308	306	2 851
Nombre de blessés	357	435	216	234	144	184	387	244	425	458	338	449	3 871
Nombre de morts	66	57	52	34	17	27	33	22	55	29	23	58	473

Source : Division de la sécurité routière



CONCLUSION

Ce pré-diagnostic est loin de présenter dans tous ces détails les dysfonctionnements dont souffre la mobilité dans le Grand Lomé. A cet effet, la contribution des participants à cette rencontre est très nécessaire pour découvrir davantage ses goulets d'étranglement. Elle nous permettra de pouvoir orienter efficacement les débats au cours du présent séminaire en vue de proposer aux décideurs une bonne planification du transport urbain de Lomé.



JE VOUS REMERCIE POUR VOTRE AIMABLE
ATTENTION

