



RESEAU SITRASS

SOLIDARITE INTERNATIONALE SUR LES TRANSPORTS ET LA RECHERCHE EN AFRIQUE SUB-SAHARIENNE

**Séminaire International sur les Transports et la Recherche en
Afrique Sub-Saharienne - SITRASS 10
Lomé les 10, 11 et 12 septembre 2025**

Bilan et perspectives après 40 ans de programmes et de politiques de transport en Afrique

**La SOTRAL à l'épreuve de la transition vers un
système de transport durable dans le Grand Lomé**

Michel Komlan TINDANO

Directeur général de la SOTRAL

PLAN DE LA COMMUNICATION

I- Présentation de la SOTRAL

II- Cadre institutionnel et réglementaire de la SOTRAL

III- Analyse de l'offre et de la demande de la SOTRAL

IV- Efficacité / durabilité de la SOTRAL

V- Perspectives et conclusion

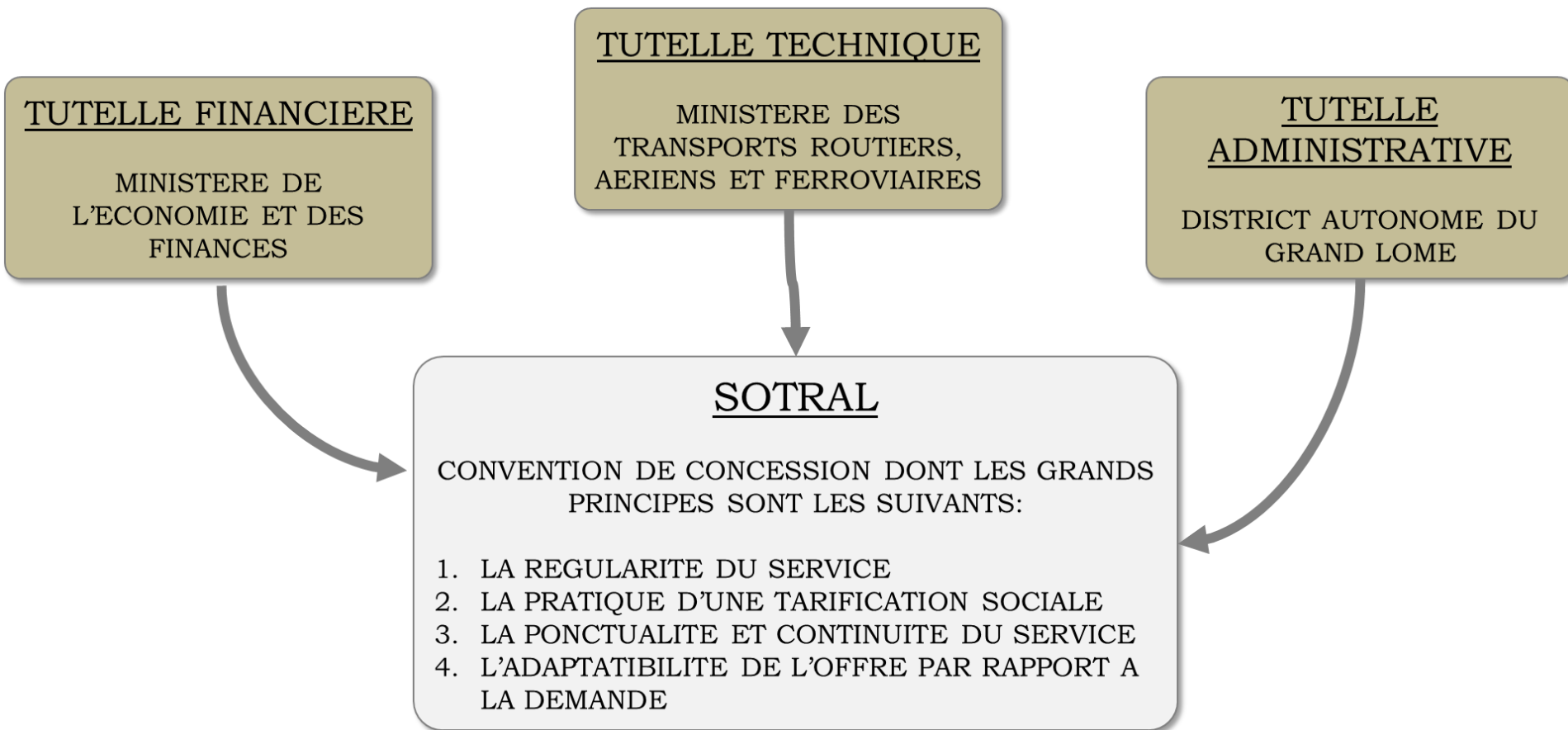
I- PRÉSENTATION DE LA SOTRAL

❑ Trajectoire historique / évolution dynamique, soutenu par les partenaires et l'Etat

- **1982** : Cessation des activités de la RMTUL créant un vide
- **2002** : Idée de création de la SOTRAL lors de la 10ème conférence CODATU tenue à Lomé
- **Juin 2005** : Signature d'une convention de partenariat entre la mairie de Lomé et le SYTRAL de Lyon
- **Octobre 2005** : Création juridique de la société par volonté politique
- **Septembre 2008** : Lancement de l'exploitation de la ligne expérimentale (BIA - Adidogomé) avec 9 autobus d'occasion, don de la ville de Lyon
- **2010** : Ouverture de la 2^{nde} ligne expérimentale (Bia - Agoè Zongo)
- **Juillet 2011** : Définition du cadre institutionnel et réglementaire de la SOTRAL
- **2012** : Ouverture de 8 lignes supplémentaire portant l'effectif des lignes à 10
- **2012 à 2015** : Acquisition de 65 bus neufs par l'Etat (45 en 2012 et 20 en 2015) et second don de 30 bus d'occasion par la ville de Lyon et extension du réseau (ouverture de 8 lignes complémentaires)
- **2016** : Concession du transport des étudiants de l'UL et création de 6 lignes estudiantines
- **2017 - 2023** : Ouverture de 4 lignes estudiantines + création d'une ligne ordinaire + prolongement de 3 lignes
- **2022 - 2023** : Acquisition de 83 nouveaux bus par l'Etat (55 MAN, 10 ASHOK LEYLAND et 22 SUB)
- **Mars 2023** : Ouverture d'une station service d'une capacité de 80 000 litres au dépôt bus SOTRAL

I- PRÉSENTATION DE LA SOTRAL

□ Cadre institutionnel et réglementaire : Autorité de tutelle et convention de concession



II- ANALYSE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE

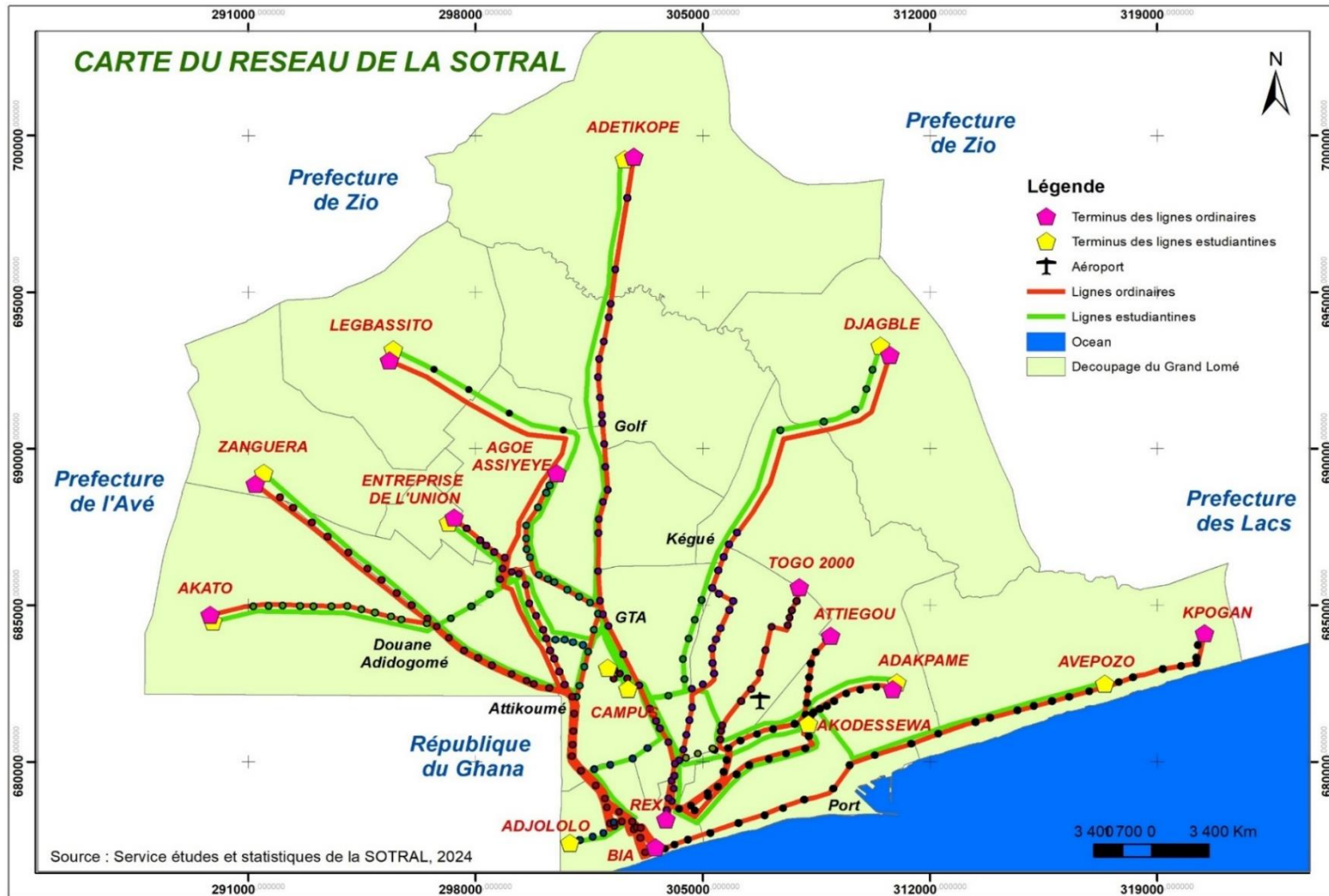
L'offre journalière de la Sotral au 30 juin 2025

Origine-Destination	Longueur en Km	Fréquence	1er Départ	Dernier Départ	Nombre de courses par jour	Nombre de quartiers desservis	Parc roulant	Nombre d'arrêts (2 sens)
Réseau de lignes ordinaires (9 lignes)								
Ligne 1 (Zanguéra - Bia)	18,4	15 min	5h30	19h30	53	15	6	68
Ligne 2 (Adétikopé - Rex)	23,5	15 min	5h30	19h30	58	15	7	62
Ligne 3 (Akato - Ségbé - Bia)	19,2	20 min	5h30	19h30	46	6	5	68
Ligne 6 (Agoè Assiyéyé - Bia)	15	20 min	5h30	19h30	44	6	5	66
Ligne 7 (Kpogan - Bia)	19	15 min	5h30	19h30	52	9	6	60
Ligne 8 (Djagblé - Kégué - Hédzranawoé-Rex)	17,9	30 min	5h30	19h30	37	5	5	63
Ligne 10 (Légbassito - Bia)	24,2	30 min	5h30	19h30	30	9	4	74
Ligne 11 (Kpota Attiéguou - Rex)	8,4	45 min	6h00	19h30	22	4	3	43
Ligne 12 (Entreprise de l'Union-Limousine - Bia)	14,1	30 min	5h30	19h30	41	8	4	66
Sous-total 1	159,7	-	-	-	383	77	45	570
Réseau de lignes estudiantines (10 lignes)								
Ligne 13 (Adétikopé - Campus)	17,8	30 min	6h00	20h30	19,93	10	3	51
Ligne 14 (Légbassito - Agoè Assiyéyé - Campus)	17,5	45 min	6h00	20h30	23,53	4	3	44
Ligne 15 (Zanguéra - Attikoumé - Campus)	13,2	30 min	6h00	20h30	26	6	4	54
Ligne 16 (Akato - Ségbé -Totsi - Campus)	18	30 min	6h00	20h30	22	4	3	66
Ligne 17 (Adjololo - Campus)	11,1	45 min	6h00	20h30	13	5	1	40
Ligne 18 (Adakpamé - Campus)	13	30 min	6h00	20h30	16,8	4	2	56
Ligne 19 (Akodessewa- Campus)	13	30 min	6h00	20h30	16	3	2	45
Ligne 20 (Avépozo - Campus)	18	30 min	6h00	20h30	17,73	4	3	87
Ligne 21 (Entreprise de l'Union - Campus)	11	30 min	6h00	20h30	17,47	3	2	45
Ligne 22 (Djagblé - Campus)	16,4	30 min	6h00	20h30	19,6	4	3	39
Sous-total 2	149	-	-	-	192	47	26	527
Total général (Sous total 1 + 2)	308,7	-	-	-	575	124	71	1 097

- Nombre de ligne : **19** lignes (**9** ordinaires et **10** estudiantines)
- Longueur réseau : **308,7 Km**
- Quartier : **124**
- Arrêts : **1 097**
- Courses : **575/J**
- Parc : **71/j**
- Fréquences : **15 – 20 min** sur les lignes fortes et **30 à 45 min** sur les lignes moyennes et faibles

II- ANALYSE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE

- Un réseau de lignes de bus organisées, mais peu maillées dans le Grand Lomé



- Périphéries encore mal desservies (Légbassito, Sogbossito, ...)
- Absence de lignes transversales → correspondance faible intra-réseau Sotral

II- ANALYSE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE

❑ Caractéristiques du parc au 30 juin 2025

Marques	Types		Effectif	Capacité totale (places)	Longueur (m)	Part par rapport au parc total	Parc en état de rouler	Parc immobilisé	Pourcentage	
									Parc en état de rouler	Parc immobilisé
MAN	RR8ZZ8	Autobus	46	95	12	48%	46	0	100%	0%
	RR2CO19	Autocars	5	55	12	5%	5	0	100%	0%
	N14ZZX	Autobus	7	45	8	7%	7	0	100%	0%
ASHOK LEYLAND	PBEFD4	Autobus	10	95	12	10%	10	0	100%	0%
SUB	MAZ-131020	Autobus	22	80	12	23%	22	0	100%	0%
CHAMOTOR	EX-TITAN12	Autocars	3	55	12	3%	1	2	33%	67%
RENAULT	SFR1150	Autocars	3	60	12	3%	2	1	67%	33%
Total	7 types	-	96	485	-	-	93	3	97%	3%

- L'effectif du parc au 30 juin 2025 est de 96 véhicules, dont 91 en état de rouler (95%)

- Les bus de marque MAN dominant la flotte (60%), suivis des SUB (23%).



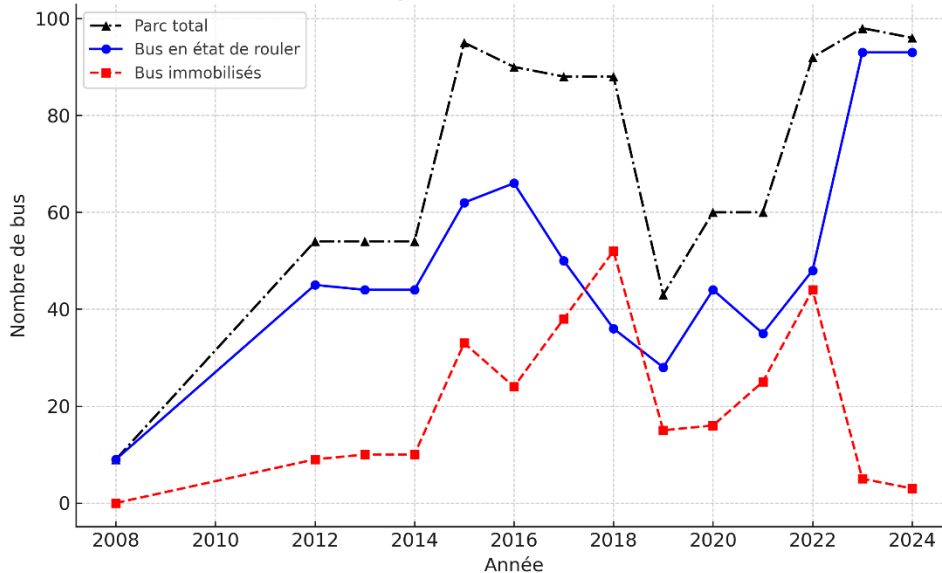
- Les bus MAN et ASHOK LEYLAND affichent des taux de disponibilité (100%) très satisfaisants

- Les marques anciennes (CHAMOTOR et RENAULT) présentent des taux d'immobilisation assez élevés, respectivement (67 et 33%)

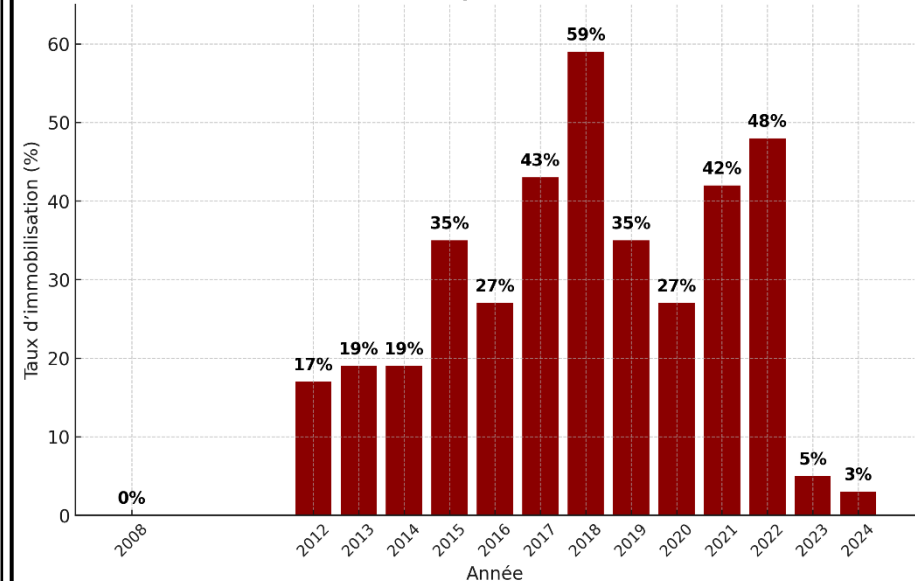
II- ANALYSE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE

❏ Une évolution irrégulière du parc

Évolution du parc de la SOTRAL (2008-2024)



Taux d'immobilisation du parc de la SOTRAL (2008-2024)



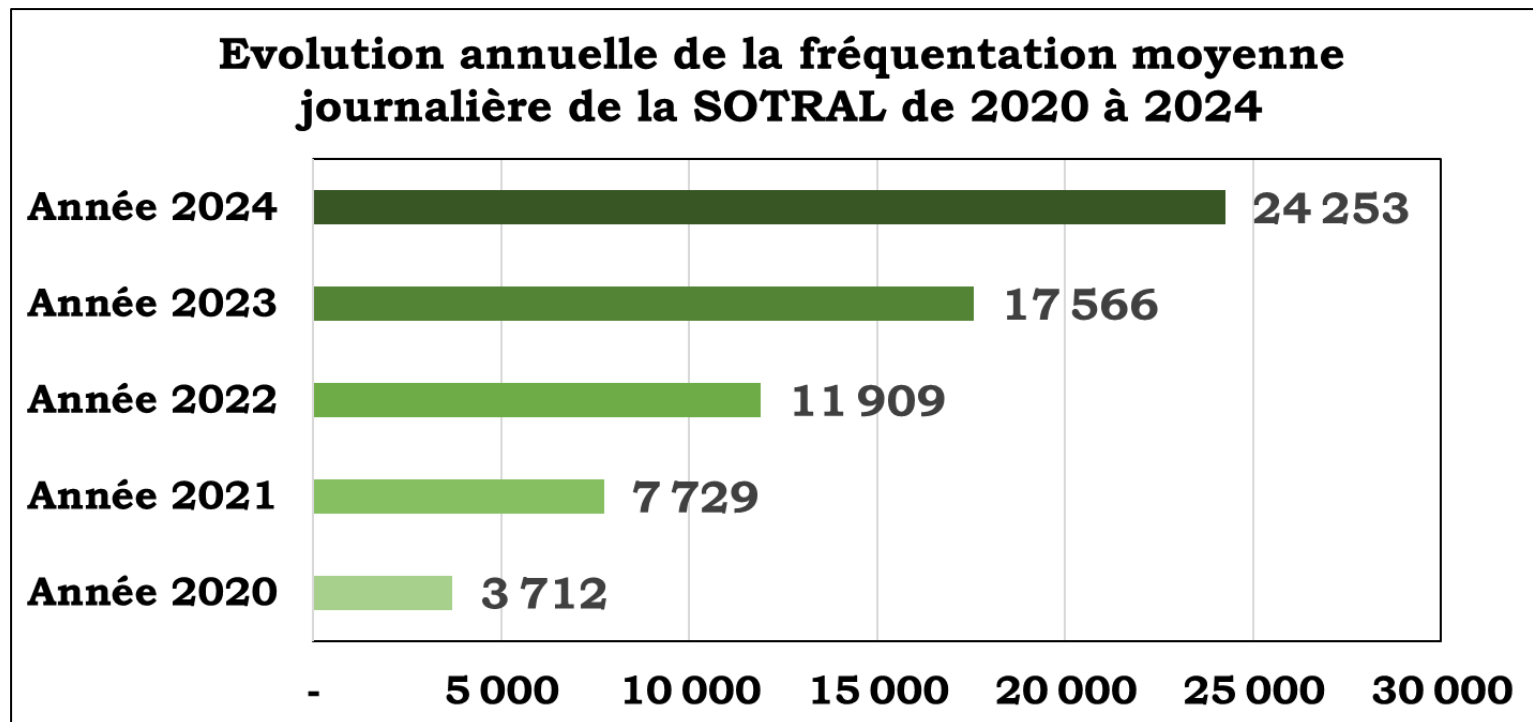
- Démarrage de l'exploitation du réseau en 2008 avec 9 autobus d'occasion
- Forte variation du parc en état de rouler, avec un effectif maximal de 93 bus en 2023–2024
- Taux d'immobilisation en baisse (3% en 2024 contre 59% en 2018)



Une nette amélioration de la disponibilité opérationnelle du parc depuis 2023.

II- ANALYSE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE

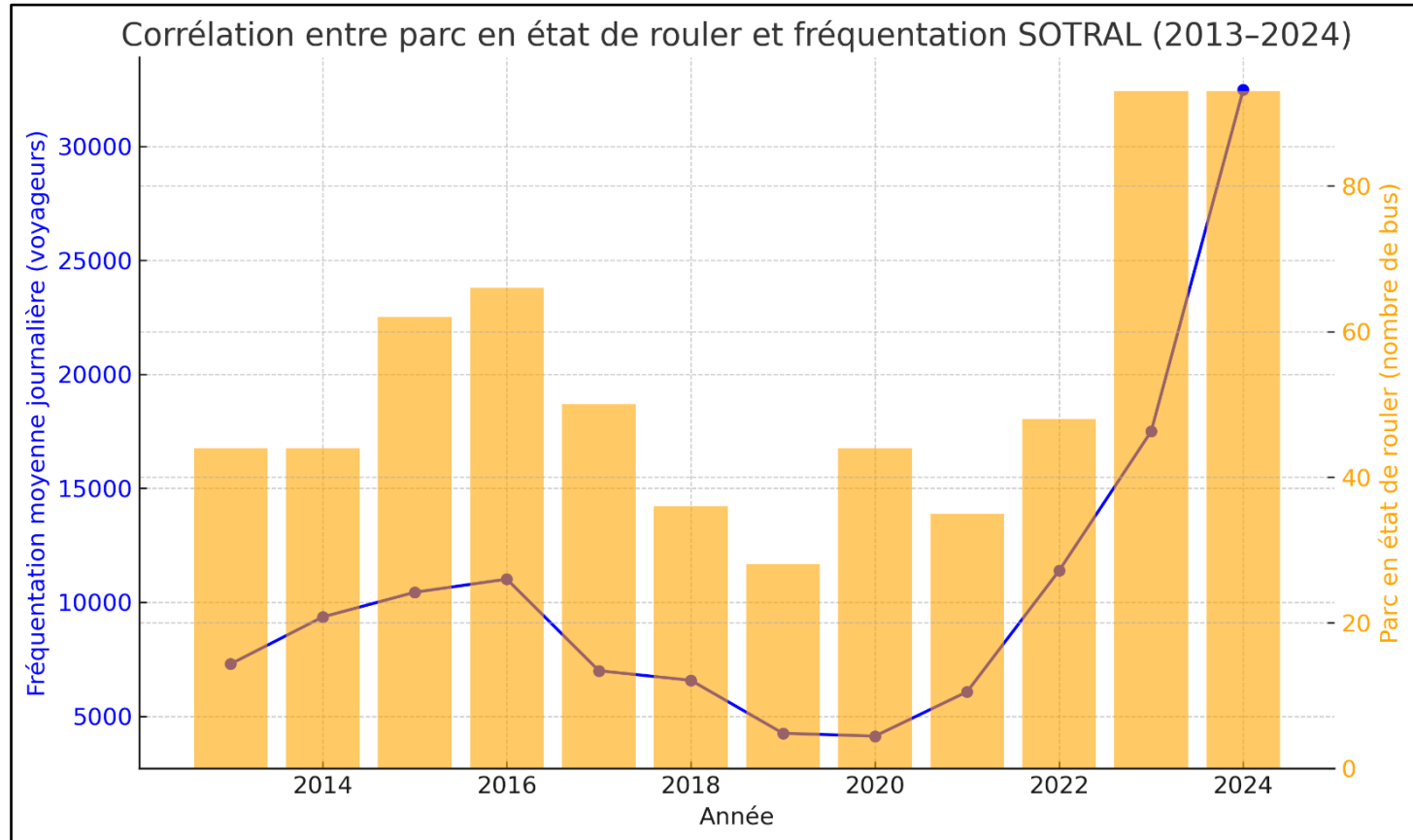
❑ Une fréquentation en forte croissance



- Tendence haussière de la fréquentation en 2024, avec **24 253** passagers transportés en moyenne par jour contre **3 712** en 2020.
- Cette fréquentation est passée à **30 845** passagers par jour sur le 1er semestre 2025 (+537% par rapport à 2020).

II- ANALYSE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE

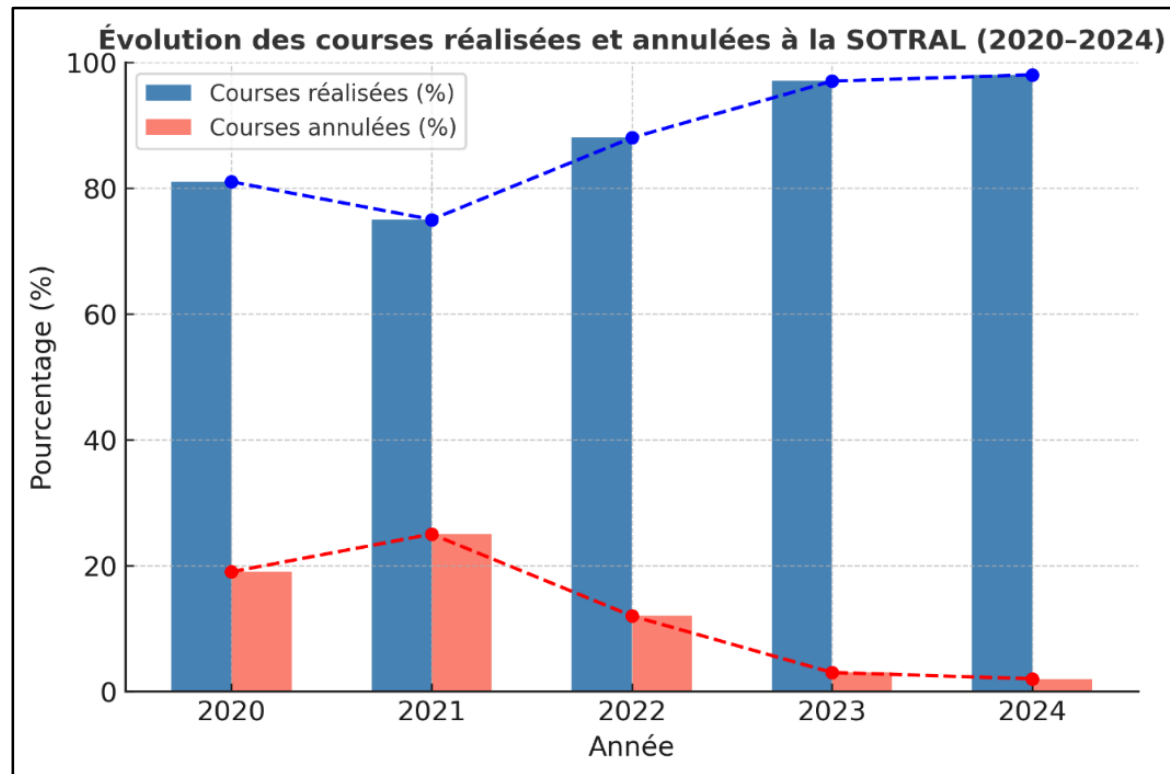
☐ Une fréquentation tributaire de l'effectif du parc



- ❖ Quand le taux d'immobilisation du parc chute entre (2017 - 2020) à 15 bus, la fréquentation baisse fortement.
- ❖ À l'inverse, l'augmentation du parc en 2023 - 2024 (93 bus) a entraîné une hausse significative de la fréquentation (**32 484 passagers/jour en 2024 contre moins de 5 000 en 2019 et 2020**).

III- Efficacité / durabilité de la SOTRAL

☐ Production des courses



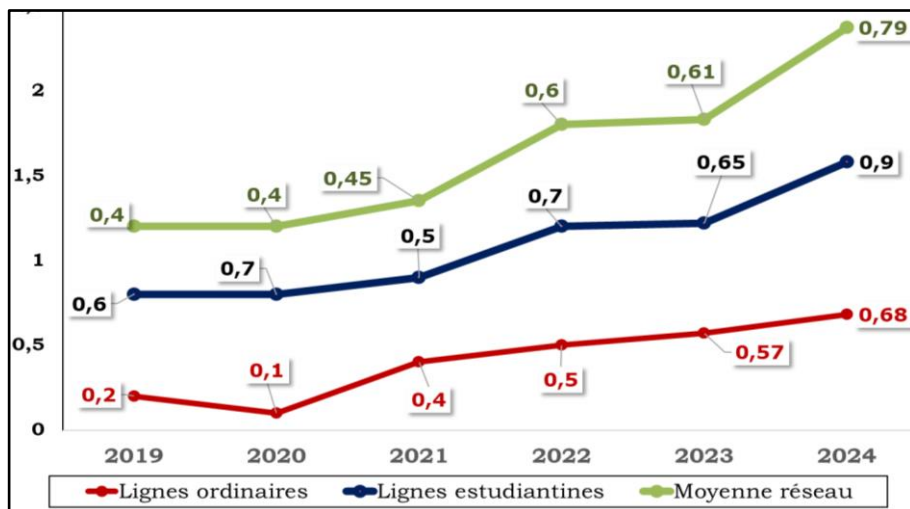
- **2020–2021** : fragilité → 25% de courses annulées en raison du parc vieillissant et de l'impact du COVID-19.
- **2022** : redressement → amélioration avec 88% de courses réalisées grâce aux premiers renforts de bus.
- **2023–2024** : fiabilité record → 97–98 % de courses réalisées, quasi-disparition des annulations (2–3%).

👉 En quatre ans, la SOTRAL est passée d'un service instable à une offre fiable et structurante.

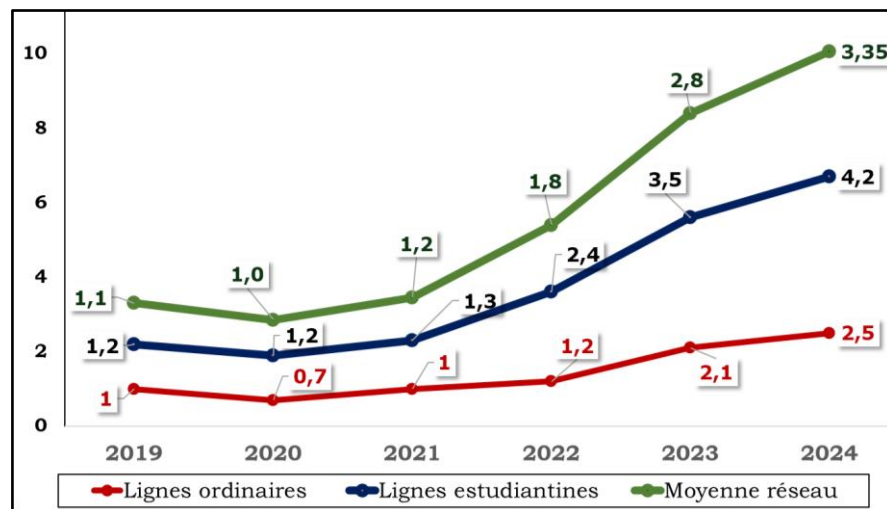
III- Efficacité / durabilité de la SOTRAL

□ Une évolution croissante des indicateurs de performance

Courbe des R/D moyennes des lignes de 2019 - 2024



Courbe des V/K des lignes de la SOTRAL de 2019 - 2024



Le R/D est un indicateur qui renseigne sur la rentabilité d'une ligne

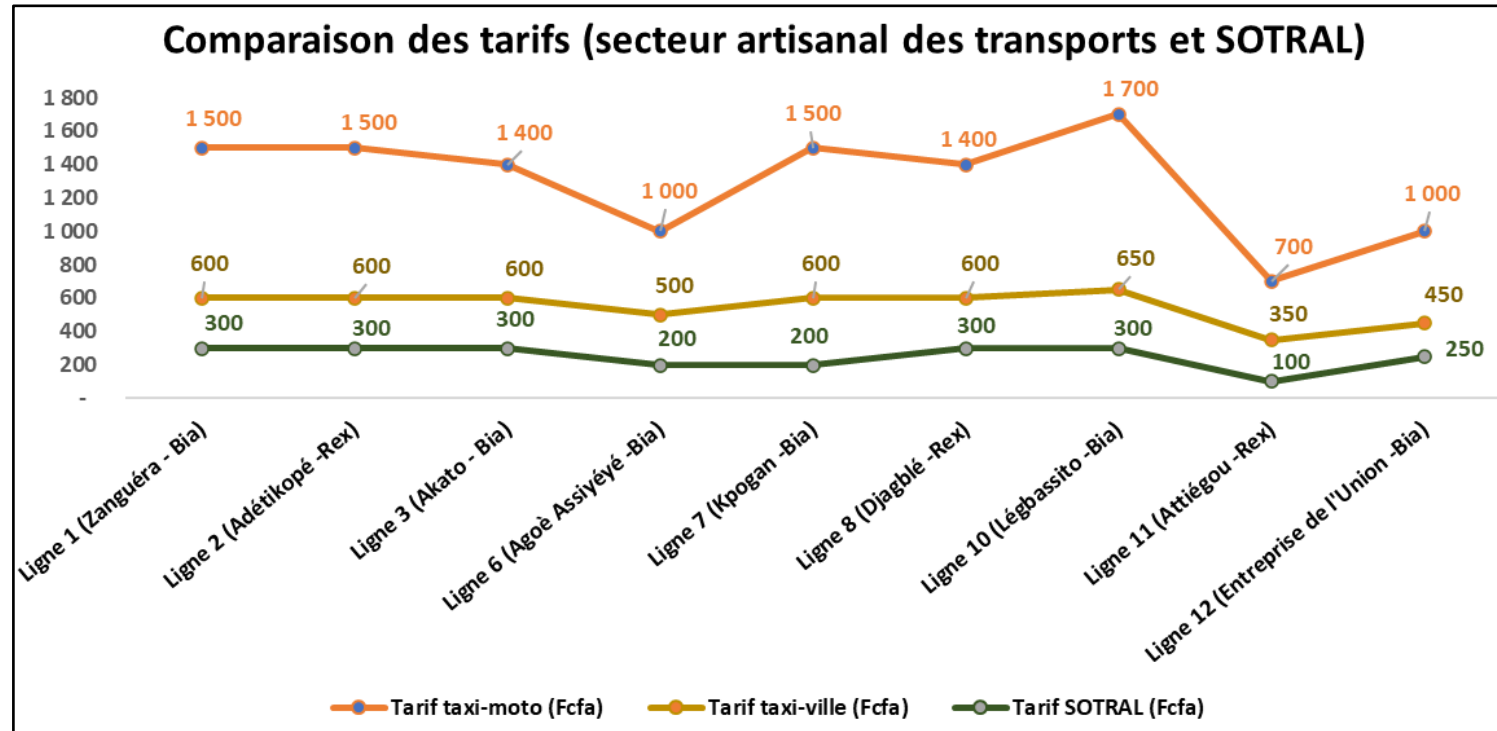
- $R/D > 1$: la ligne est excédentaire,
- $R/D = 1$: la ligne est en équilibre d'exploitation,
- $R/D < 1$: la ligne est déficitaire

Le V/K est un indicateur de remplissage des bus et d'efficacité de la ligne

- $V/K = 0 \text{ à } 2$: Faible, s'interroger sur la pérennité du service
- $V/K = 2 \text{ à } 4$: Moyen, chercher des pistes d'amélioration de l'offre
- $V/K = 4 \text{ à } 6$: Bon, rationaliser la ligne pour améliorer son attractivité
- $V/K > 6$: Très bon

III- Efficacité / durabilité de la SOTRAL

□ Une tarification sociale et accessible



- Tarifs sociaux : 150 - 350 FCFA (étudiants : 150 FCFA)
- **Baisse de 50 FCFA** en décembre 2024 → **+34%** fréquentation sur le 1^{er} semestre 2025)
- Élasticité prix de la demande = **-4,08%** (Une baisse de prix de **10%** a provoqué une hausse importante de la fréquentation de **40,76%**.)
- Principal motif de basculement des usagers sur le réseau SOTRAL : « C'est moins cher » cité par **58,5%**.
- **La tarification Sotral** : moins chère de **420%** par rapport à la tarification des taxis-motos et de **121%** par rapport à celle des taxis-villes.

III- Efficacité / durabilité de la SOTRAL

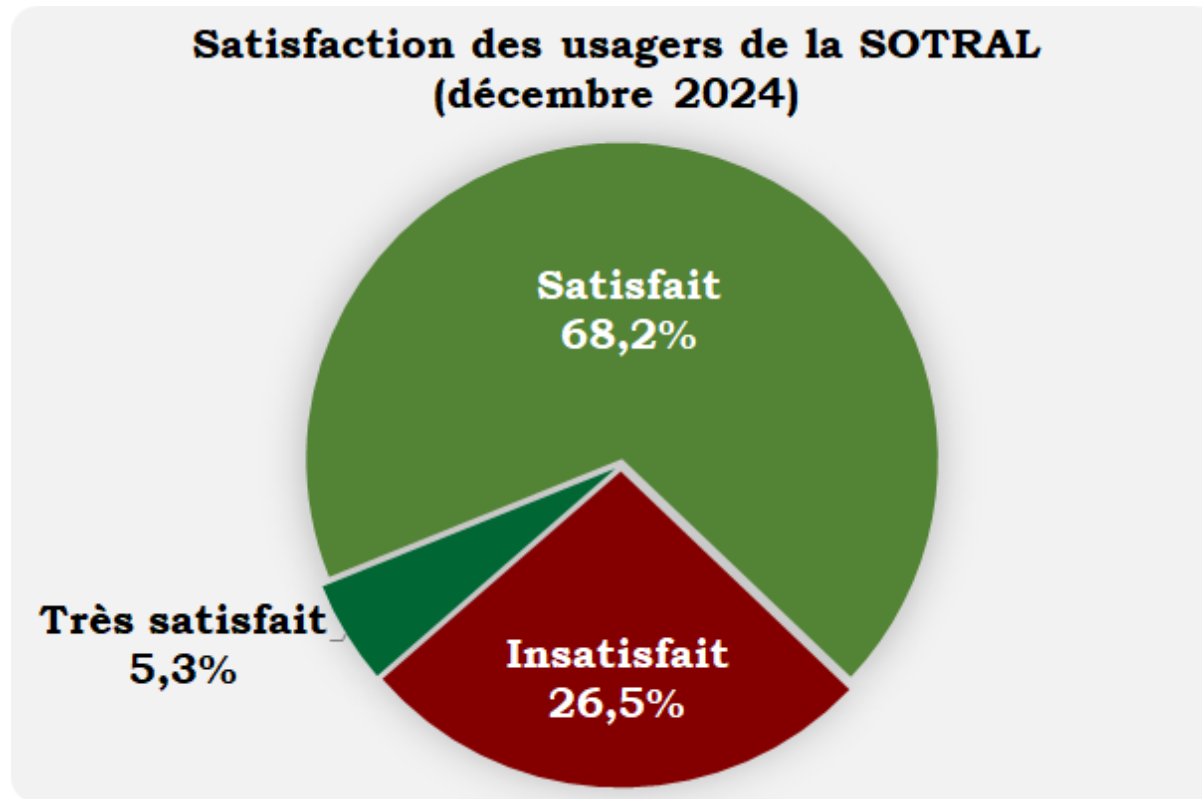
❑ Une distorsion de l'offre par rapport à la demande

(offre en parc faible par rapport à la demande)



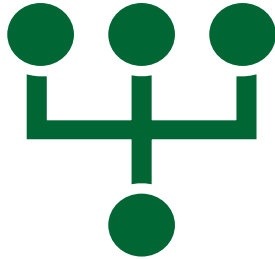
III- Efficacité / durabilité de la SOTRAL

☐ Satisfaction et limites



- 73,5% satisfaits (Enquête COCLIQUOT SOTRAL, décembre 2024)
- 26,5% insatisfaits → inconfort principal motif (40% des insatisfaits)

III- Efficacité / durabilité de la SOTRAL



❑ Durabilité sociale et territoriale

- Extension du réseau par le prolongement (L3, L8 et L20) et création de nouvelles lignes (L10, L21 et L22) vers les quartiers périphériques (Djagblé, Légbassito, Kpogan)
- Démarrage de la phase expérimentale du projet de digitalisation des moyens de paiement des titres de transport (novembre 2024)
- Objectif : réduire la pénibilité des déplacements et assurer la qualité de service

❑ Durabilité environnementale

- Parc neuf = moins de pannes, meilleure efficacité
- Projet : acquisition en cours de **85 bus** sur les 12 prochains mois (**60** en fin 2025 et **25** en début 2026)
- Projet d'acquisition de **100 bus** électriques à l'horizon 2030 soutenu par le fond vert pour le climat
- Projet de développement de 4 lignes de BHNS à l'horizon 2040 (PMUD, 2023)

IV- PERSPECTIVES ET CONCLUSION

□ Perspectives

- Consolidation de la fiabilité du parc (plan de renouvellement établi dans le cadre du PMUD, projet en cours de renouvellement du parc par l'Etat,)
- Diversification des sources de financements (PPP, fonds verts, coopérations, subventions,...)
- Extension du projet de digitalisation du paiement des titres de transport
- Construction de **3 dépôts** de bus sur les quartiers périphériques pour réduire le haut-le pied
- Poursuite des travaux d'amélioration des conditions d'attente des bus aux usagers sur les différents arrêts
- Création de **3 lignes transversales** → sortir du tout-radial
- Créations des pôles intermodaux (bus + taxis + taxis-motos) / aménagement de couloirs de bus, des parcs relais aux abords des principales lignes du réseau de la SOTRAL

□ Conclusion

- De la fragilité à la résilience : un service en progrès
- Crise 2020 - 2022 → relance 2023 → consolidation 2024 - 2025
- La SOTRAL comme l'un des modèles africains d'un transport urbain durable, un parc fiable gage d'une durabilité du transport collectif par autobus dans les villes africaines

**MERCI DE VOTRE
AIMABLE ATTENTION**