



RÉPUBLIQUE TOGOLAISE

# **Lomé face aux défis de la mobilité urbaine: Le Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) comme outil prospectif et stratégique**

*David K. AKIZOUZIM*

*Ministère des transports routiers, aériens et ferroviaires*

# SOMMAIRE

- 1 CONTEXTE
- 2 COMPOSANTES DU PMUD
- 3 METHODOLOGIE
- 4 POINTS CLES DU DIAGNOSTIC DE LA MOBILITE A LOME
- 5 VISION 2040 DU GRAND LOME
- 6 ACTIONS PLANIFIEES
- 7 FINANCEMENT ET GOUVERNANCE
- 8 CONCLUSION

# Contexte (1/2)

- ~30 % de la population nationale, se retrouve à Lomé, la capitale
- De 2010 à 2022, sa population est passée de 1 571 508 à 2 188 376 hbts et **pourrait atteindre 3 259 000 en 2030.**
- Cette **croissance démographique rapide**, combinée à un **étalement urbain non maîtrisé**, exerce une pression considérable sur le système de mobilité urbaine.

- Plusieurs défis en ressortent, notamment :

- **des difficultés croissantes de déplacements**

*allongement des temps de trajet,  
congestion routière aux heures de pointe,  
réseau routier qui peine à s'adapter à la population  
et au nombre croissant de véhicules,  
prépondérance du transport artisanal ;*



- **une pollution accrue.**

*dû à la densité urbaine, aux conditions de déplacements  
et à la vétusté du parc automobile.*

- **un nombre important d'accidents de la route;**

*liés en grande partie à l'usage massif et peu régulé  
des deux-roues motorisés et assimilés ;;*



- En raison du **manque de données actualisées sur la mobilité**, l'élaboration de solutions efficaces et intégrées a longtemps été limitée.
- Conscient de ces limites, le gouvernement, à travers le ministère chargé des transports a adhéré au partenariat *MobiliseYourCity en 2019*, afin **d'outiller la capitale d'un cadre prospectif et opérationnel de planification**.
- Ce partenariat a permis d'engager l'élaboration du **Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) du Grand Lomé en 2023**.
- **Finalisé en 2024**, ce document qui définit une vision de la mobilité à l'horizon 2040 se **positionne dès lors comme un instrument stratégique visant à améliorer la planification et le financement de la mobilité urbaine** tout en promouvant une approche globale, intégrée et participative.



## Composantes du PMUD

Le Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) définit une stratégie de transport qui répond aux défis de Lomé, et contribue au développement urbain durable d'ici 2040. Il a deux composants principaux :



### ***La composante A, qui constitue la démarche de PMUD proprement dite :***

- Tirer les **enseignements de la démarche de PDU** et de son pré-diagnostic ;
- Mener un diagnostic institutionnel et financier fin pour définir l'état d'avancement effectif de la décentralisation et la distance à l'objectif
- Constituer une **base de données actualisée et représentative** afin de définir des objectifs et plans d'actions
- Proposer des **solutions opérationnelles et réalistes aux problèmes identifiés par les acteurs**



### ***La composante B, spécifique au renforcement de la SOTRAL, délégataire du transport public de masse***

- **Développer l'attractivité de l'offre de service de la SOTRAL** vis-à-vis du transport artisanal et pérenniser son activité ;
- Profiter du renouvellement de la concession pour renforcer l'offre de transport de la SOTRAL et son pilotage ;
- **Anticiper les investissements pour intégrer la modernisation des équipements** (matériel roulant et outils d'aides à l'exploitation) ;
- Accompagner la **transition énergétique et concrétiser les ambitions sociales et environnementale** de la SOTRAL.

La démarche adoptée à Lomé repose sur trois (3) piliers :

1. **Diagnostic** : le diagnostic synthétique de la mobilité a consisté à **croiser des données et documents existants**, à les compléter à partir d'une campagne **d'entretiens bilatéraux** avec un vaste panels d'acteurs, des **enquêtes de terrain** et des **ateliers de travail avec les parties prenantes**.
- 
2. **Prospective et scénarisation** : élaboration de **trois scénarios principaux (tendanciel, optimisé, durable)**, incluant des variantes, permettant de simuler les effets d'options contrastées (inertie, amélioration incrémentale, rupture technologique, structuration par BHNS ou rail).
- 
3. **Intégration stratégique** : déclinaison en objectifs thématiques, plan d'actions et dispositifs de financement.

## 4 Points clés du diagnostic de la mobilité urbaine de Lomé (1/3)

Des données qualitatives et quantitatives, en résultent :



### **Caractéristiques urbaines de Lomé :**

- Une structuration historique avec **les emplois et services au cœur du centre-ville et des zones d'habitat en périphérie**
- Un **étalement urbain non contrôlé**, (une urbanisation informelle importante et un allongement des temps de parcours)
- De vastes réserves foncières publiques optimisables en zone urbaine
- Le port, un vivier économique d'enjeu national **mais saturé et mal articulé avec la ville**



### **Offre de transport (Seulement 6,9% du réseau est revêtu) :**

- Un réseau structuré et hiérarchisé, mais des **congestions importantes sur le réseau secondaire**
- **Absence de voies dédiées** aux transports collectifs, bus et taxis, dans l'agglomération, qui n'ont pas un temps de parcours attractifs par rapport aux modes individuels
- L'offre de transport institutionnel de la SOTRAL **inférieure à la demande, et saturée**
- Une signalisation à améliorer et un taux d'accidents élevé (notamment pour les piétons et les motos)
- L'articulation des services de transport au niveau des pôles d'échanges est éclatée et souvent non multimodale
- Un **réseau ferré représentant un fort potentiel, mais peu exploité**



### *La demande de transport selon l'enquête ménage déplacement :*

- *Une densité moyenne proche de 6 000 habitants/km<sup>2</sup>*
- ***Taux de motorisation** des ménages **de 45%**, (principalement des deux-roues motorisés), moins de 8% des ménages possèdent une voiture.*
- ***~2,3 déplacements par jour***
- ***~5 millions de déplacements chaque jour** avec plus de **80% liés à un motif professionnel ou d'étude** suivis par les achats comme second motif*
- *Parts modales: **Marche 51%**, **motos 20%**, moto-taxis 19%, taxis 4%, voitures privées 3%, vélos 1%, **bus (SOTRAL et cie) 1%***
- *Les **taxis-motos assurent plus de 70 % des déplacements motorisés**. Leur accessibilité économique et leur flexibilité expliquent ce succès.*

## 5 Vision 2040 du Grand Lomé

**Le PMUD projette une vision partagée de la mobilité à l'horizon 2040.**

**5 scénarios prospectifs ont été définis** à partir de la combinaison de 3 paramètres clés e développement qui ont été identifiés pour comprendre les moteurs de la mobilité et appréhender le développement de la ville. Il s'agit de:

- *La croissance démographique et la forme urbaine*
- *La structuration et le développement du réseau routier*
- *L'organisation des transports publics et artisanaux*

**Chaque scénario a été évalué selon ses impacts en termes de coûts, d'accessibilité, de réduction des externalités et de faisabilité institutionnelle.**

Au final, le scénario 5 (BHNS évolutif) a été retenu comme compromis. Il est caractérisé comme suit:

- **Un étalement urbain**, peu contrôlé, allonge les distances de déplacements
- **Le système de mobilité se base sur la** mise en place d'un réseau « **tronc commun** » **de 4 lignes de bus à haut niveau de service (BHNS)**, appuyées par un réseau de **bus en rabattement**, et une restructuration du réseau de transport artisanal pour qu'il soit complémentaire à ce réseau TC ;
- **Un développement intermédiaire du réseau routier** pour supporter ce système de mobilité et la demande de déplacement ;
- **A très long terme, ce scénario évolutif** ouvre la possibilité d'une articulation du réseau urbain avec un réseau ferré interurbain reliant les villes satellites à la capitale, qui pourrait être déployé sur les emprises ferroviaires existantes.

***Ce choix se distingue par sa capacité à combiner efficacité, évolutivité et soutenabilité financière.***

## SCENARIO 5 – Réseau BHNS évolutif

## DESCRIPTION DU SCÉNARIO

→ Le système de mobilité : mise en place d'un réseau « tronc commun » de 4 lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), appuyées par un réseau de bus en rabattement, et une restructuration du réseau de transport artisanal pour qu'il soit complémentaire à ce réseau TC.

→ A long terme, un réseau ferré interurbain reliant les villes satellites à la capitale sera déployé sur les emprises ferroviaires existantes, et connecté au réseau urbain au niveau de pôles d'échanges multimodaux. Ce développement est hors PMUD

→ Des investissements dans le réseau routier d'ampleur moyenne supportent ce scénario.

## POPULATION

|                        | 2022      | 2040      |
|------------------------|-----------|-----------|
| Population (hab.)      | 2 188 376 | 3 378 165 |
| Densité moy. (hab/km²) | 5 900     | 9 100     |

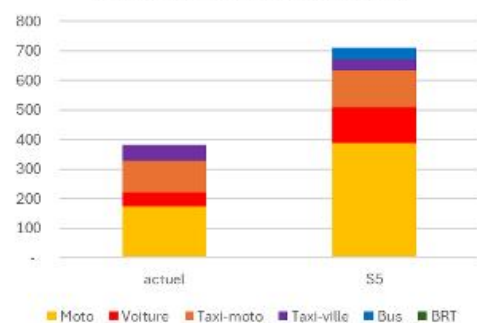
## EMPREINTE CARBONE DE LA MOBILITÉ

Émissions annuelles : 710 630 tCO<sub>2</sub>eq

(+ 87% comparé à 2023)

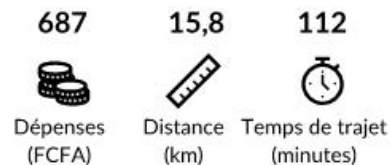
Émissions annuelles par habitant : 210 kgCO<sub>2</sub>eq

(+ 21% comparé à 2023)

Emissions de CO<sub>2</sub>eq (en kt/an)

## RÉSUMÉ DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE

Moyennes par jour et par habitant



## TRANSPORTS COLLECTIFS

|                                                 |                                                                                                  |
|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nombre de lignes                                | 10 lignes de bus + 4 lignes de BHNS                                                              |
| Longueur du réseau                              | 230 km                                                                                           |
| Taille de la flotte                             | 927 bus standards<br>+518 BHNS (articulés)                                                       |
| Population desservie par le réseau de transport | 65 % du DAGL en transport institutionnel et artisanal<br>58% du DAGL en transport institutionnel |

## SYSTÈME DE MOBILITÉ

Les 4 corridors avec la plus forte demande sont desservis par des lignes de BHNS.

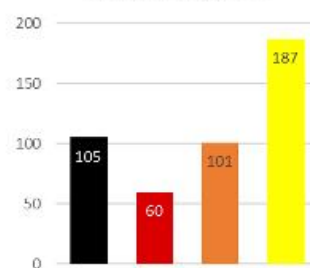
Le tout sera renforcé d'un réseau de bus en rabattement, connecté à un réseau de transport artisanal organisé.

## RÉSEAU ROUTIER

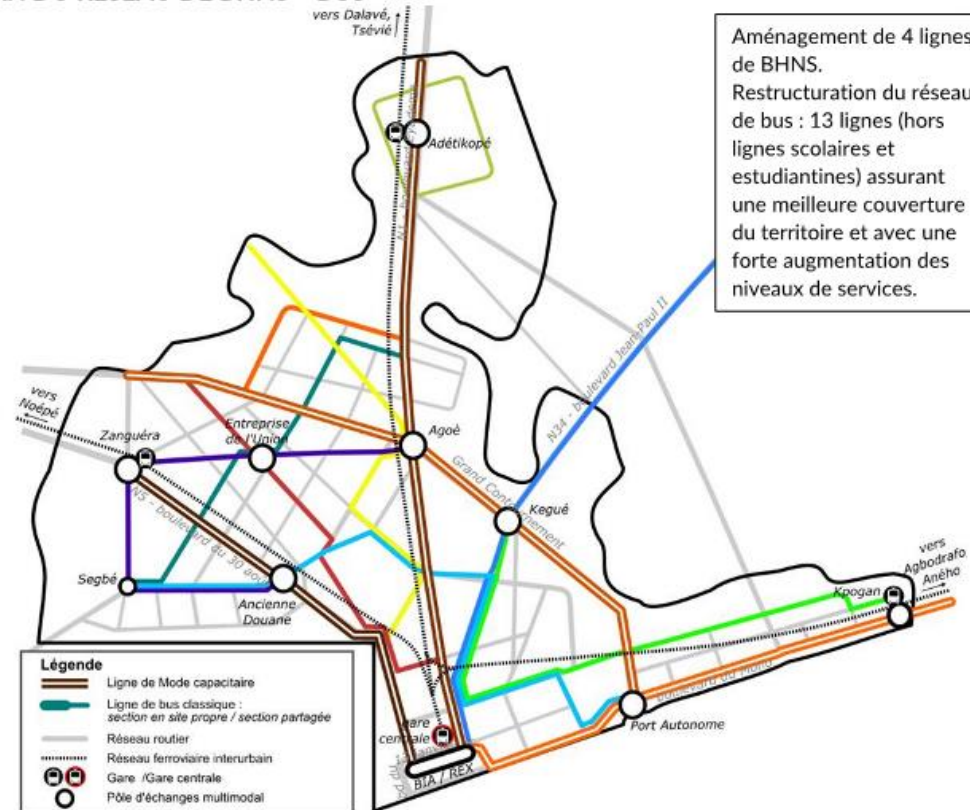
Linéaire total : 5025 km

Réseau majeur (routes nationales, primaires, secondaires et tertiaires) : 383 km

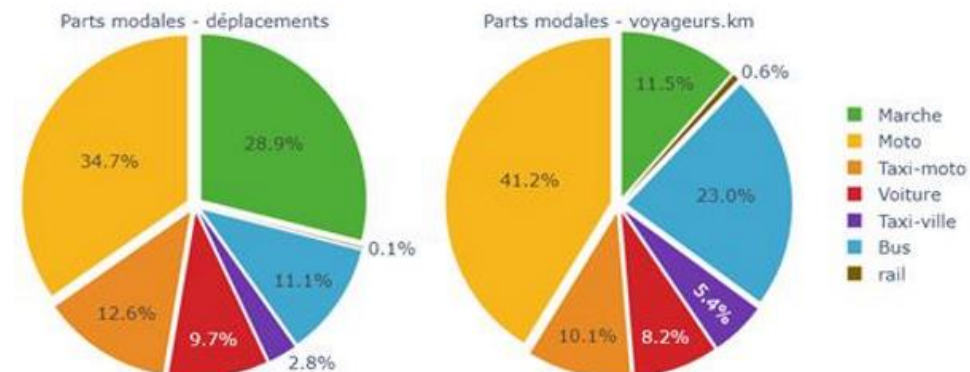
Réseau réhabilité



## PLAN DU RESEAU DE BHNS + BUS



## PARTS MODALES



## Actions planifiées par le PMUD (1/2)

- 8 objectifs à atteindre par 6 types d'actions, pour un total de 1082,372 M€
- 4 étapes : Préparatoire (2025-2026), Court terme (2027-2030), Moyen terme (2031-2035), Long terme (2036-2040)

| Objectifs / Types d'actions                                                                                 | TYPE A :<br>Infrastructure & services                                                          | TYPE B :<br>Méthodes & process                                                  | TYPE C :<br>Politiques & stratégies                                                                                                             | TYPE D :<br>Gouvernance & finance                                                         | TYPE E :<br>Gestion de la connaissance                                      | TYPE F :<br>Sensibilisation & communication                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>OBJECTIF 1 :<br/>Réseau routier</b><br>434 562 728 €                                                     | 1A1 Projets routiers majeurs<br>1A2 Projets routiers localisés                                 | 1B1 Guide de conception                                                         | 1C1 Schéma directeur routier et stationnement<br>1C2 Schéma directeur d'électrification de la mobilité<br>1C3 Plan de circulation               | 1D1 Tarification du stationnement                                                         | 1E1 Opérationnalisation de l'Observatoire des Transports Terrestres du Togo | 1F1 Renforcement du respect du Code de la Route et de la Sécurité routière                                                |
| <b>OBJECTIF 2 :<br/>Offre de transport institutionnel</b><br>579 626 369 €                                  | 2A1 Lignes de BHNS<br>2A2 Développement du réseau de bus<br>2A3 Création de dépôts secondaires | <i>cf. Composante B</i>                                                         | 2C1 Plan de décarbonation du réseau SOTRAL                                                                                                      | 2D1 Nouvelle Convention d'exploitation                                                    | 2E1 Plan de recrutement et de formation                                     | 2F1 Campagne de promotion des transports                                                                                  |
| <b>OBJECTIF 3 :<br/>Gestion et entretien des infrastructures et des flottes de véhicules</b><br>1 751 700 € | 3A1 Création d'un centre de gestion du trafic                                                  | 3B1 Plan de maintenance et d'entretien du réseau routier et des espaces publics | 3C1 Plan de gestion du trafic<br>3C2 Réglementation sur l'importation des véhicules et des carburants<br>3C3 Renforcement du contrôle technique | 3D1 Plan de financement pluriannuel<br>3D2 Favoriser le renouvellement du parc automobile |                                                                             | 3F1 Inciter au covoiturage des particuliers<br>3F2 Inciter les entreprises et institutions à se doter de plan de mobilité |

## Actions planifiées par le PMUD (2/2)

| Objectifs / Types d'actions                                                      | TYPE A :<br>Infrastructure & services                                                             | TYPE B :<br>Méthodes & process            | TYPE C :<br>Politiques & stratégies                                                      | TYPE D :<br>Gouvernance & finance                                            | TYPE E :<br>Gestion de la connaissance    | TYPE F :<br>Sensibilisation & communication                        |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| <b>OBJECTIF 4 :<br/>Offre de transport artisanal</b><br><i>1 269 400 €</i>       | 4A1 Aménagement les points d'arrêt / d'attente                                                    |                                           | 4C1 Schéma directeur du transport artisanal                                              | 4D1 Structuration et encadrement du transport artisanal                      |                                           | 4F1 Sensibilisation des syndicats de conducteurs                   |
| <b>OBJECTIF 5 :<br/>Modes actifs</b><br><i>48 310 857 €</i>                      | 5A1 Aménagements modes actifs<br>5A2 Aménagement de l'espace public pour libérer les circulations | <i>cf. 1B1</i>                            | 5C1 Schéma directeur des modes actifs<br>5C2 Schéma directeur des espaces publics        |                                                                              | 5E1 Formation des acteurs institutionnels | 5F1 Sensibilisation du public<br>5F2 Expérimentations Modes actifs |
| <b>OBJECTIF 6 :<br/>Logistique urbaine</b><br><i>3 513 400 €</i>                 | 6A1 Réaménagement des secteurs à forts enjeux                                                     |                                           | 6C1 Plan métropolitain de la logistique urbaine<br>6C2 Renforcement de la réglementation |                                                                              | 6E1 Formation des acteurs institutionnels |                                                                    |
| <b>OBJECTIF 7 :<br/>Pôles d'échanges et intermodalité</b><br><i>13 145 400 €</i> | 7A1 Aménagement des pôles d'échanges                                                              | 7B1 Schéma directeur des pôles d'échanges | <i>cf. 2A2</i>                                                                           | 7D1 Plan d'intégration tarifaire                                             | 7E1 Formation des acteurs institutionnels |                                                                    |
| <b>OBJECTIF 8 :<br/>Gouvernance intégrée</b><br><i>192 600 €</i>                 |                                                                                                   |                                           | 8C1 Stratégie TOD                                                                        | 8D1 Structuration de la gouvernance de la mobilité<br>8D2 Création d'une AOM |                                           |                                                                    |
| <b><i>1 082 372 454 €</i></b>                                                    | <b><i>1 077 398 404 €</i></b>                                                                     | <b><i>234 100 €</i></b>                   | <b><i>2 090 800 €</i></b>                                                                | <b><i>885 100 €</i></b>                                                      | <b><i>68 400 €</i></b>                    | <b><i>1 695 650 €</i></b>                                          |

Le financement du PMUD constitue un défi majeur. Les besoins identifiés dépassent largement les capacités budgétaires actuelles. Le plan propose donc :

- *la consolidation des **ressources existantes** (taxes routières, subventions),*
- *la création de **nouvelles sources** (versement transport, stationnement payant, fiscalité locale),*
- *le recours à des **partenariats public-privé**,*
- *la mobilisation **d'appuis internationaux**.*

Sur le plan institutionnel, la réussite du PMUD nécessitera la **mise en place d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité**, chargée de coordonner aussi bien les acteurs publics et que privés.

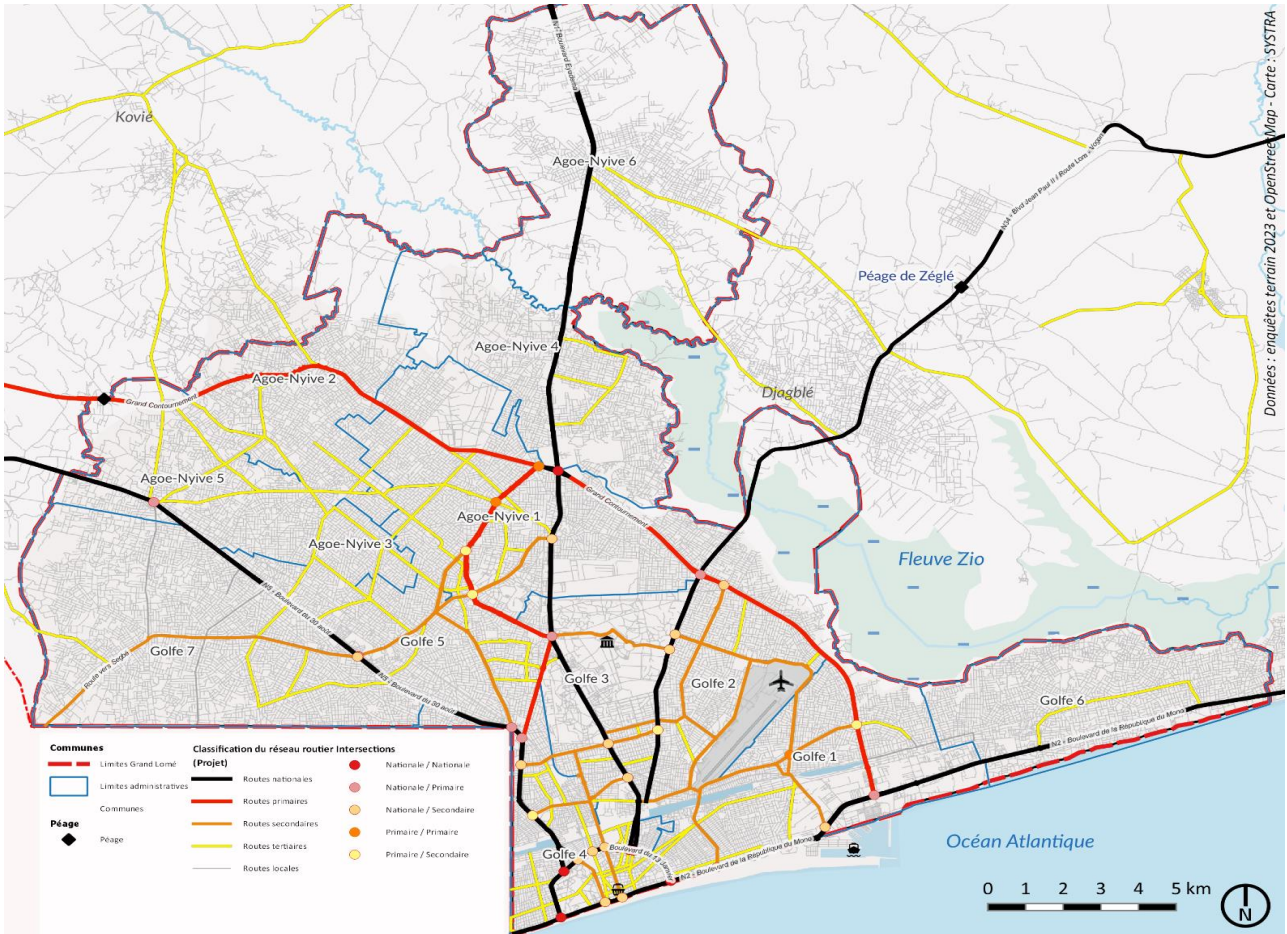
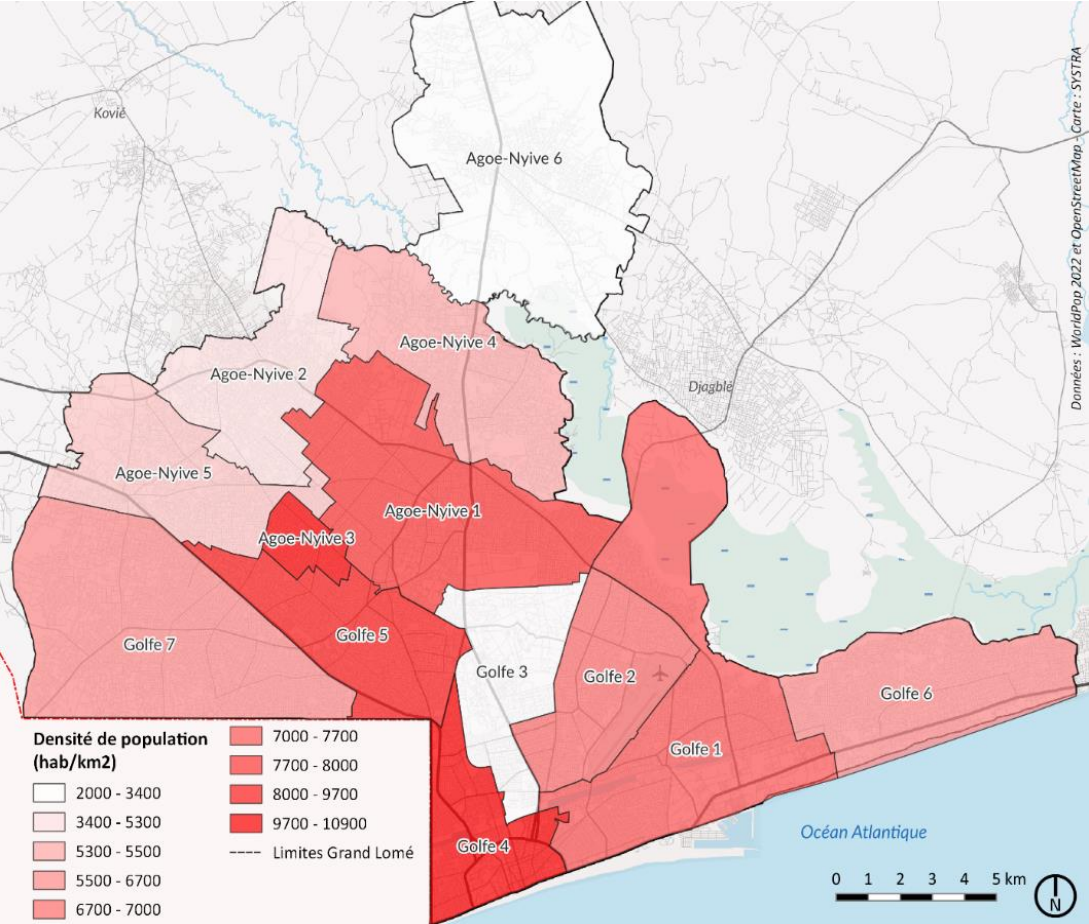
Aussi le **ministère chargé des transports**, acteur pivot, garant de la cohérence stratégique et interface avec les bailleurs, **est appelé à jouer un rôle central**.

# Conclusion

Le PMUD du Grand Lomé constitue un instrument stratégique pour dépasser la logique de réponses ponctuelles et orienter la croissance de la capitale vers un système de mobilité plus durable et inclusif.

**Toutefois, l'enjeu reste de passer de la planification à l'action.** Sa mise en œuvre réussie nécessitera une forte volonté politique, un financement conséquent et une coordination institutionnelle. Au-delà de Lomé, ce plan peut servir de **référence méthodologique pour les autres grandes villes du pays.**

# ANNEXE



# MERCI POUR VOTRE ATTENTION !