



Bénin



Burkina Faso



Côte-d'Ivoire



Guinée-Bissau

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

**L'impact de la COVID 19 sur le transport urbain dans
l'espace UEMOA et perspectives d'aménagement et
de développement du secteur d'après-crise : analyse
comparative de deux capitales : Ouagadougou
(Burkina Faso) et Dakar (Sénégal).**



Mali



Niger



Sénégal



Togo

**Présenté par Mme Mame Marie Bernard CAMARA
MONTEIRO**

Directrice de l'Aménagement du Territoire

PLAN DE PRÉSENTATION

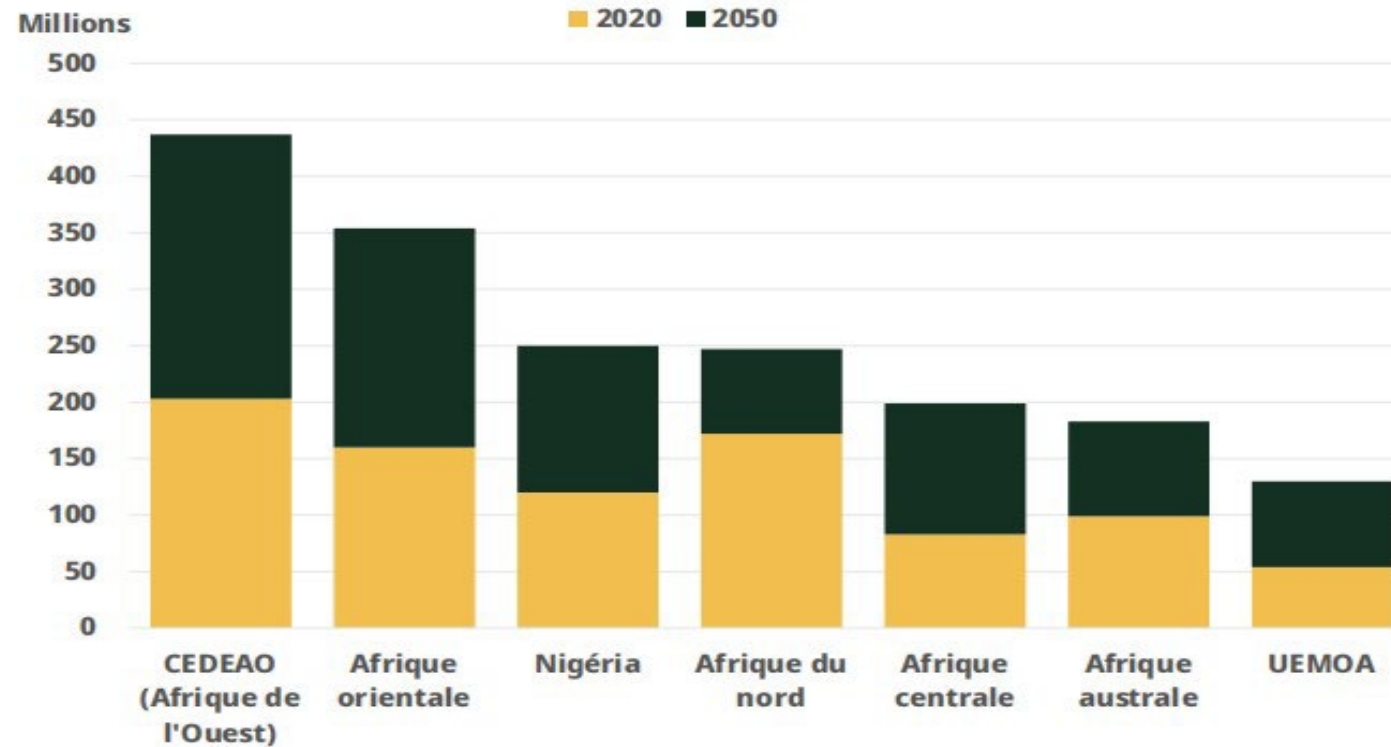
- I. Introduction (la forte croissance urbaine des pays de l'UEMOA)
- II. Dakar et Ouagadougou deux villes différentes sur le plan de la mobilité urbaine
- III. la situation de la COVID 19 dans les villes de Dakar et de Ouagadougou ?
- IV. l'impact de la COVID sur le transport urbain ainsi et les mesures qui ont été prises
- V. Quelle planification du transport urbain et quelles mesures d'aménagement de nos villes dans un contexte de post crise ?

I. Introduction (1/4)

L'expansion urbaine en Afrique et dans l'UEMOA

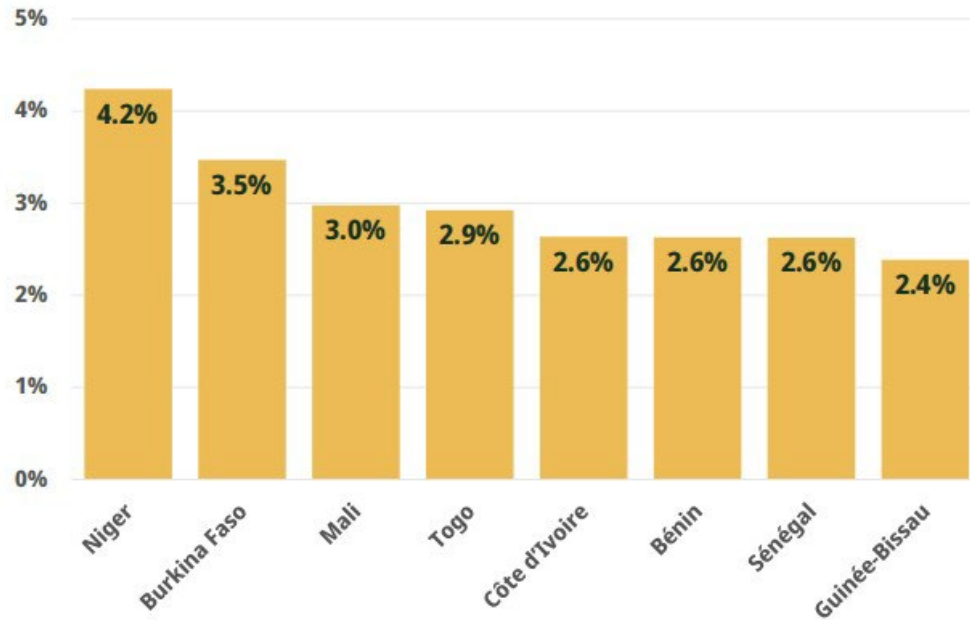
Les villes de l'UEMOA doubleront leur population

Population urbaine en 2050

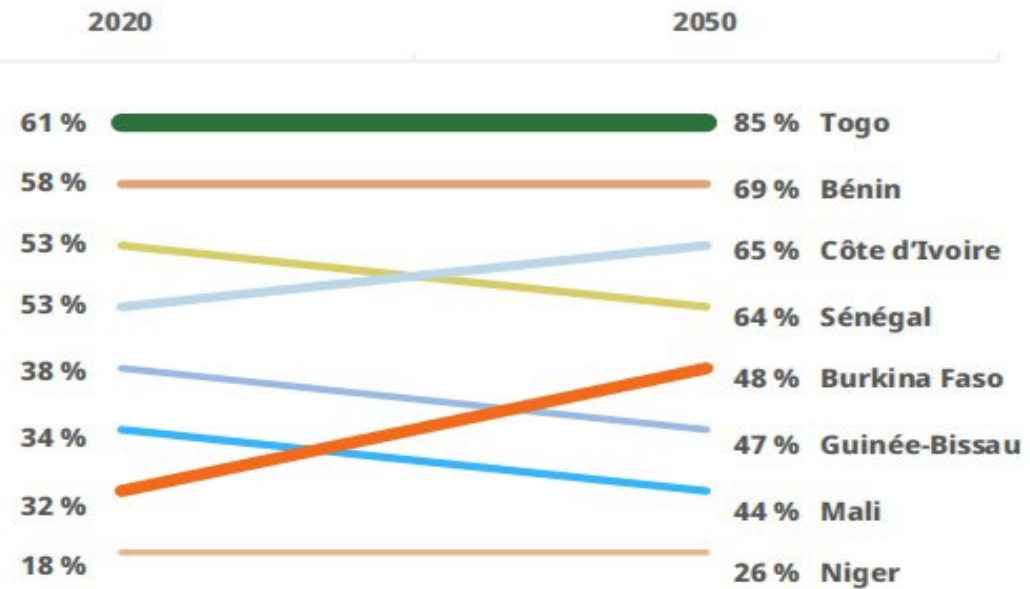


I. Introduction (2/4)

Taux de croissance de la population urbaine de pays de l'UEMOA, 2020-50



Évolution du niveau d'urbanisation, UEMOA



L'expansion spatiale urbaine augmente les distances de déplacement dans les villes,



- ☐ **la mobilité urbaine est rendue précaire par l'importance et la diversité des utilisateurs des routes mais aussi par les usages qui en sont fait**
- ☐ **Le déplacement des citadins est rendu très difficile par l'occupation anarchique des voies de circulation, la faiblesse des systèmes de signalisation, une régulation approximative du système de transport, et l'insuffisance et l'inadaptation des moyens de transport.**
- ☐ **Enfin les moyens de transport intra et interurbain ne sont pas adaptés aux besoins des usagers**
- ☐ **Tous ces dysfonctionnements affectent la connectivité et l'accessibilité aux différents noeux dans le réseau**

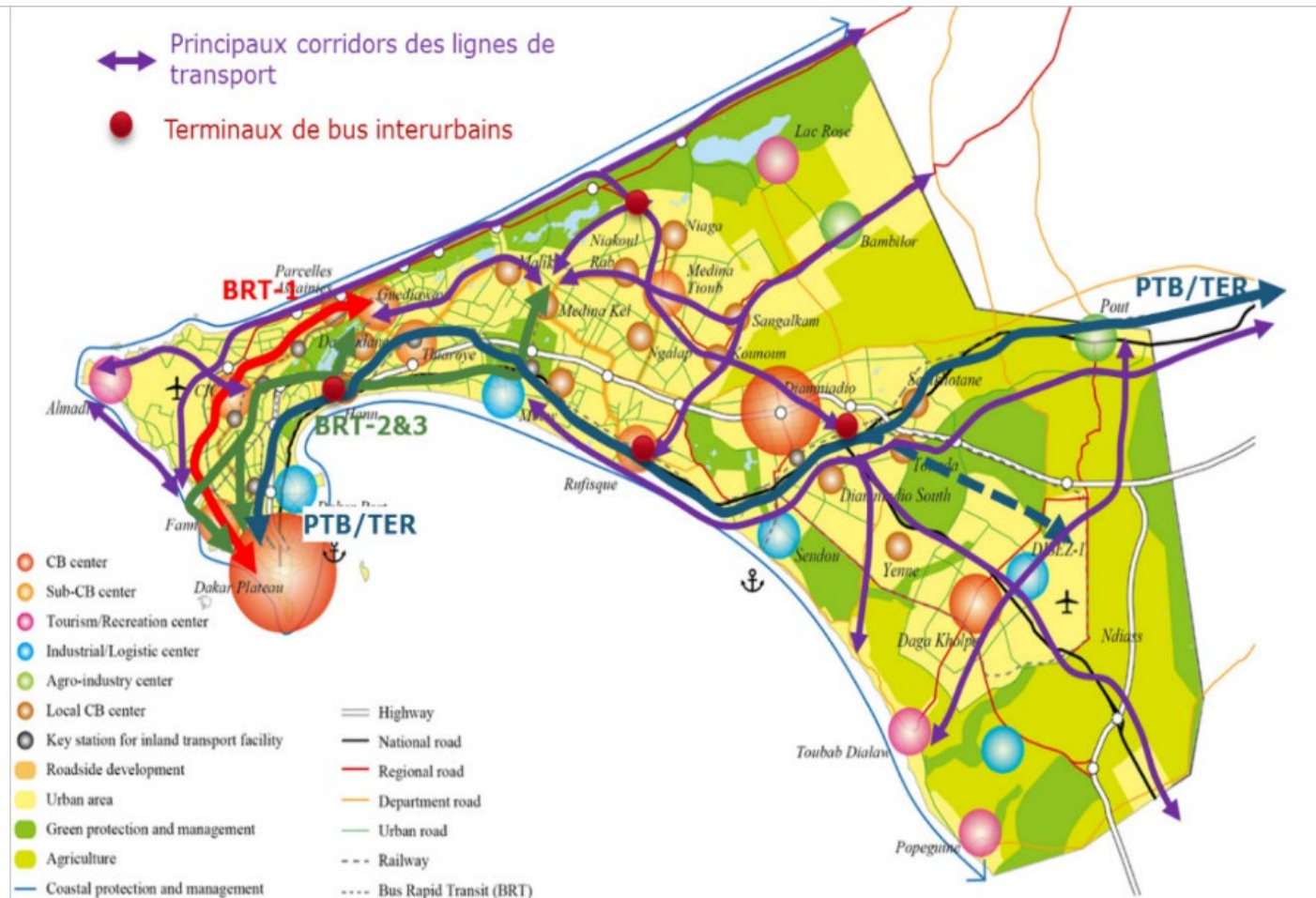
Introduction (4/4)

PANDEMIE DE LA COVID 19:

remise en question de l'essence du transport urbain, en particulier les transports de masse dans les grandes villes et bouleversement du transport urbain de masse dans les grandes villes

**ANALYSE DE L'IMPACT DE LA COVID 19 SUR LE
TRANSPORT URBAIN DANS DEUX GRANDES VILLES DE
L'ESPACE UEMOA AUX REALITES TRES DIFFERENTES.**

II. Dakar et Ouagadougou deux métropoles aux systèmes urbains différents (1/2)



Dakar a une particularité importante sur le plan des transports (**transport urbain de masse, multiplicité des modes de transport, domination du secteur artisanal**) et tient cela sans doute à sa **structure urbaine avec un centre coincé au bout de la presqu'île et donc peu accessible à l'ensemble des périphéries de l'agglomération.**

Dakar et Ouagadougou deux métropoles aux systèmes urbains différents (1/2)

La multiciplité des modes de transport à Dakar

Les bus, les « cars rapides », les taxis et quelques autres véhicules particuliers assurent une partie des déplacements des Dakarois.

Le reste est couvert par les minicars **Ndiaga Ndiaye**, les **bus Tata**, les **bus de la compagnie nationale Dakar Dem Dikk**. Il y a aussi des taxis dits « **clandos** » et la **marche à pied**.



Dakar et Ouagadougou deux metropoles aux systèmes urbains différents

Modernisation des systèmes de transport avec :

Le réseau de Bus Rapide Transit (BRT).

Le Train Express Régional (TER) est maintenant une réalité et assure la desserte entre Dakar et sa banlieue (Fass Mbao, Rufisque, Bargny, Diamniadio). Il est aussi prévu **le prolongement jusqu'à l'aéroport de**

C.



Dakar et Ouagadougou deux métropoles aux systèmes urbains différents

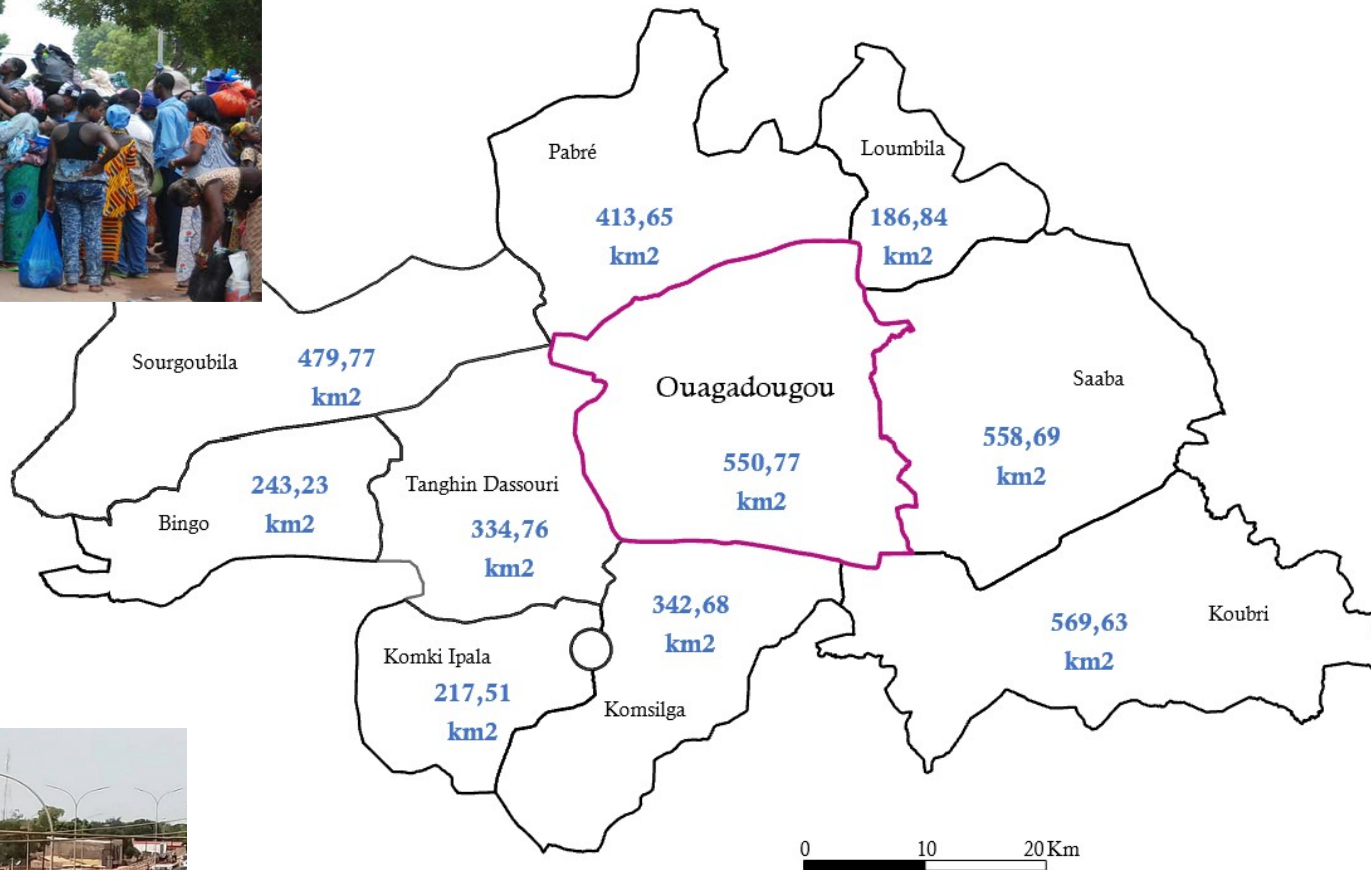
A la périphérie de Dakar, s'est instaurée une catégorie de taxis dits clandos qui n'ont pas de licence mais dont l'existence s'est imposée. Ils pratiquent, dans la plupart des cas, le covoiturage (répartition du prix de la course entre les occupants du taxi).

Le transport interurbain dans la région de Dakar, le transport interurbain est assuré par les bus Dakar Dem Dikk, les bus Tata, les Taxis, et les Mercedes Ndiaga Ndiaye. .



Dakar et Ouagadougou deux metropoles aux systèmes urbains différents

Le territoire du Grand Ouaga et l'état de son système de mobilité



Distances par rapport au centre de Ouagadougou :

Sourgoubila - Ouaga : 47 km

Komki Ipala - Ouaga : 38 km

Bingo - Ouaga : 30 km

Komsilga - Ouaga : 29 km

Koubri - Ouaga : 26 km

Loumbila - Ouaga : 25 km

Tanghin-Dassouri - Ouaga : 23 km

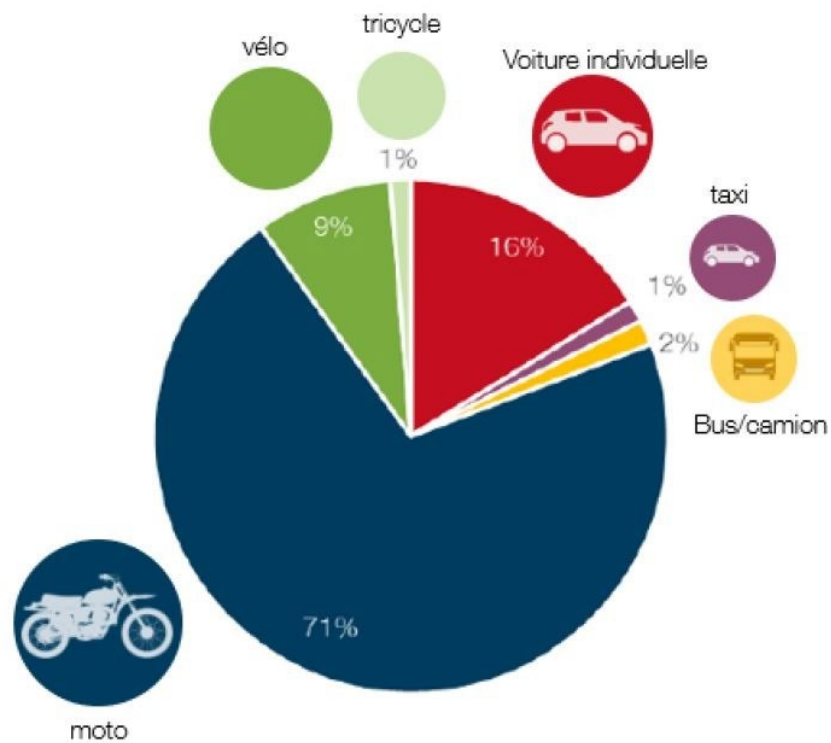
Pabré - Ouaga : 18 km

Saaba - Ouaga : 16 km



Etat du système de mobilité

BAMA Stanislas (« Ouagadougou ou la singularité par les deux roues »)



Répartition modale - Comptages de 2019

Un système de mobilité singulier : les moyens de transports individuels dominent le trafic urbain ; les transports collectifs (bus et taxis) sont marginaux (environ 1% de part modale pour le transport collectif formel).

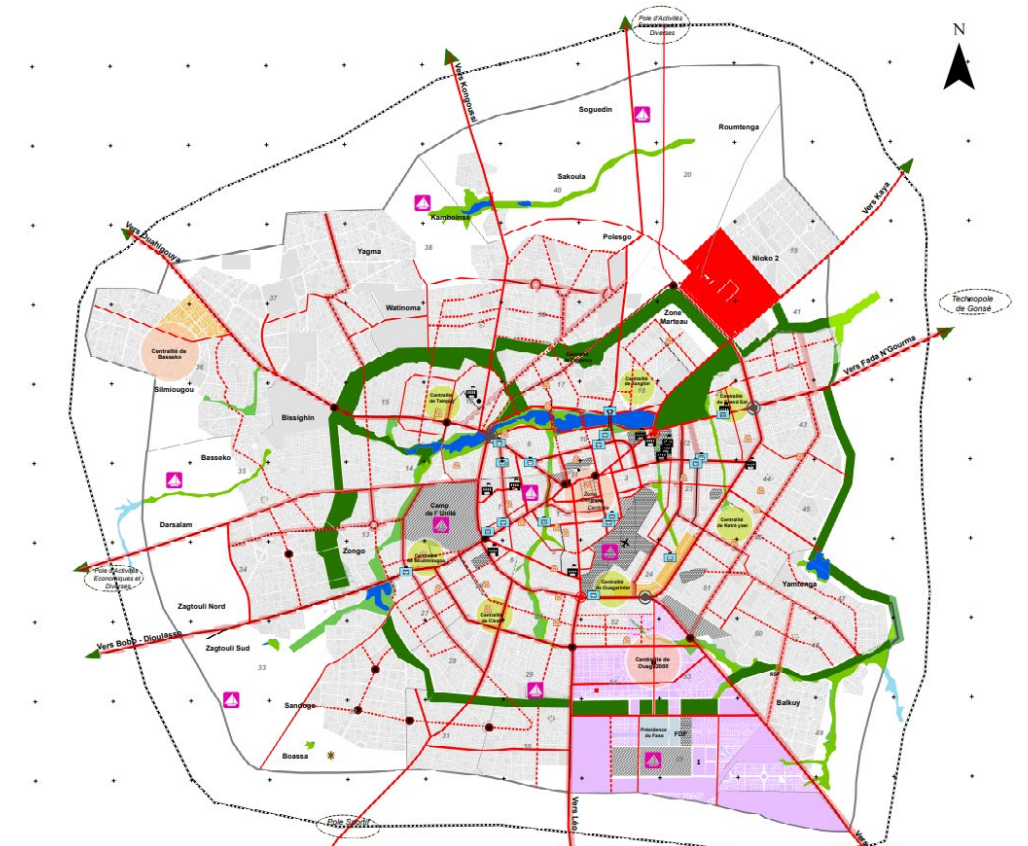
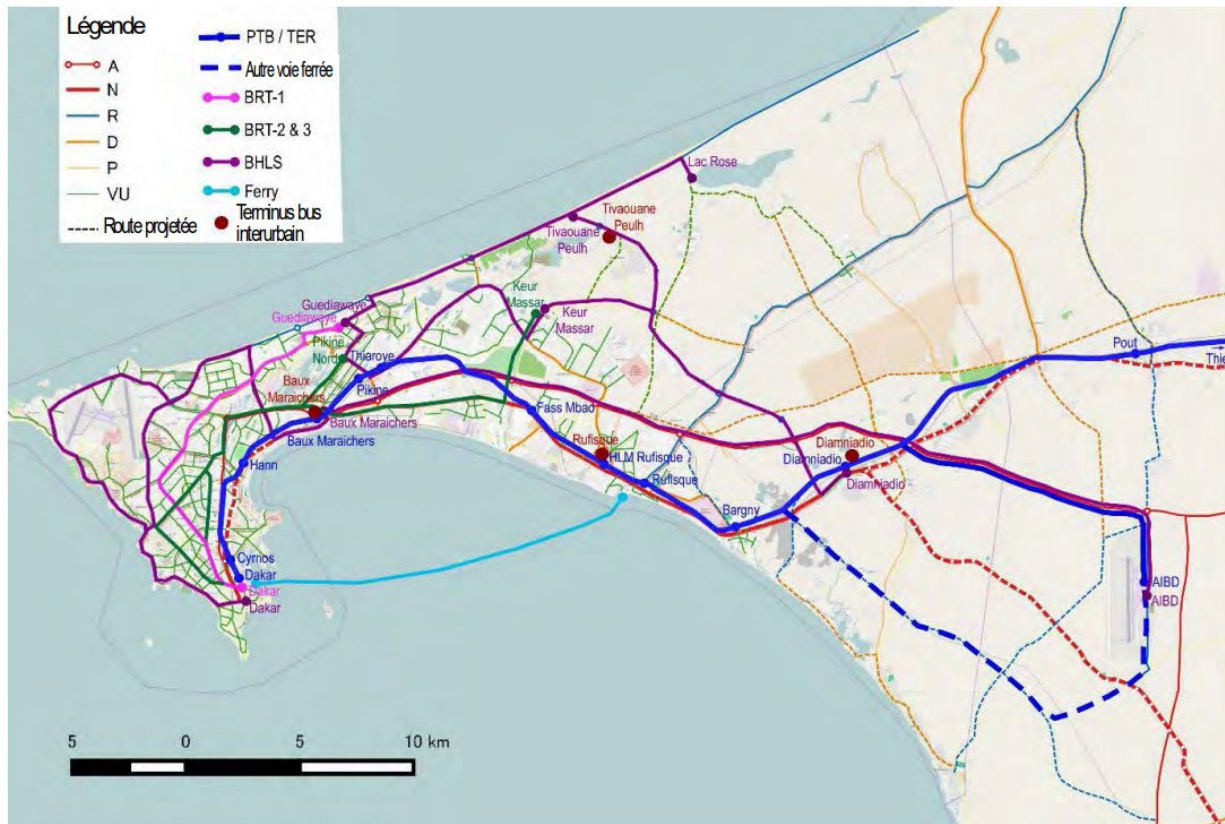
Du point de vue de la gouvernance, pas d'AOM avant la mise en place du CTGO.

Importance majeure de Ouagadougou tant au niveau de l'offre que de la demande.



Dakar et Ouagadougou deux metropoles aux systèmes urbains différents

Malgré tous les efforts réalisés par les Gouvernements de ces deux pays (existence d'un **PDU** avec un **PDUD** au **Sénégal** et d'un SD du Grand Ouaga (**SDAGO**), il est encore noté une occupation anarchique de l'espace urbain,



Des systèmes de transport peu soutenables

Les systèmes de transports représentent des piliers fondamentaux du mode de développement durable des sociétés. **Or, les systèmes de transport urbain, tels que configurés actuellement, ne sont pas soutenables.**

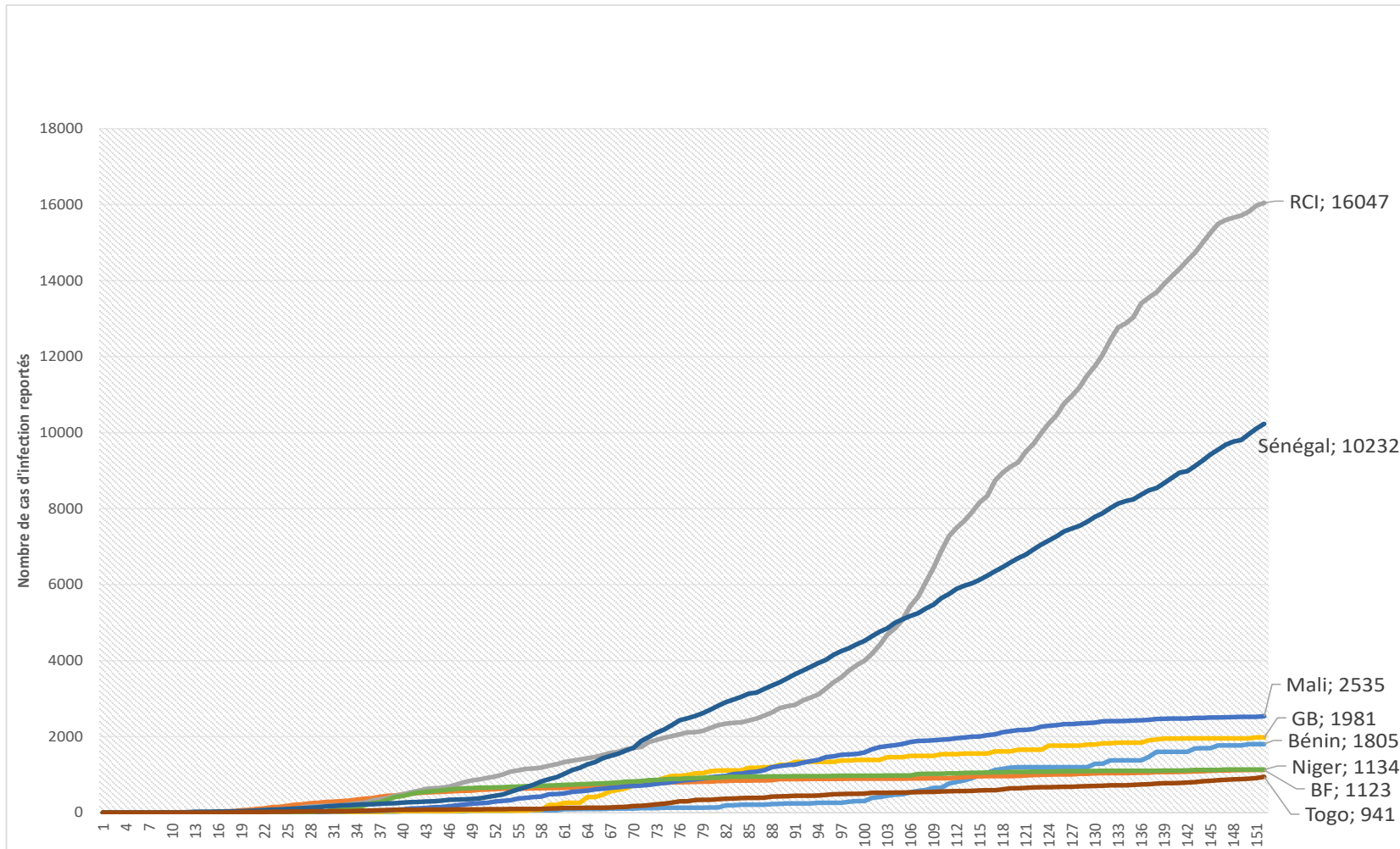
La preuve en est que le secteur des transports publics formels et informels dans **les villes africaines a été fortement touché a été fortement touché par un choc exogène qui a touché le monde entier est qui est la pandémie de la COVID 19.**

En effet, les différentes mesures de prévention ont eu un impact majeur sur la mobilité des personnes.

La situation de la COVID 19 dans les villes de Dakar et de Ouagadougou

Quelques données de la COVID 19 dans l'espace UEMOA

Graphique : Courbes d'évolution des cas confirmés de COVID-19 des Etats de l'UEMOA au 31/07/2020



La situation de la COVID 19 dans les villes de Dakar et de Ouagadougou

Ville	Cas confirmés	Date du 1 ^{er} cas
Dakar	6262	Mars 2020

Ville (Province)	Cas confirmés	Date du 1 ^{er} cas
Ouagadougou (Kadiogo)	556	09 mars 2020

Ouagadougou moins exposée que Dakar

Hypothèse: l'utilisation des deux roues a limité la progression de la maladie de la COVID à Ouagadougou

L'impact de la COVID sur le transport urbain ainsi et les mesures qui ont été prises

les systèmes de transport public du monde entier ont vu leur fréquentation et leurs recettes chuter et ont été contraints de réduire les services.

Une fréquentation en berne pendant la pandémie

La baisse de la fréquentation due à la pandémie de COVID-19, a donc compromis la transition vers un transport sûr et durable pour tous

COVID-19 a exacerbé la vulnérabilité des travailleurs du secteur des transports, en particulier les conducteurs de minibus et les conducteurs du système de transport adapté.

Ailleurs dans le monde, dans certaines villes (Namibie, Monrovia) , l'augmentation des tarifs des transports publics a affecté la capacité de déplacement des segments de la population à faibles revenus (**Selon le rapport de la Banque mondiale et de la SSATP**)

l'impact de la COVID sur le transport urbain ainsi et focus sur les mesures prises

Capitales

Dakar

Mesures prises

- **arrêté ministériel**, des mesures visant à empêcher la propagation de la Covid-19 par le biais des moyens de transport public et privé;
- **dans les autobus urbains de 12 m exploités par la société Dakar Dem Dikk**, un maximum de quatre-vingts (80) places, sur cent dix (110) places disponibles avaient été prévus pour être occupé par les voyageurs.
- Dans **les minibus urbains** exploités par l'Association de financement des transports urbains de Dakar (Aftu), **un maximum de quarante (40) places, non compris le personnel de bord, sur cinquante (50) places disponibles ont été autorisés à l'exploitation.**
- Concernant les autocars et minicars communément appelés Ndiaga Ndiaye et Cars rapides, **les places debout ont été interdites.**
- **le « *port correct du masque est obligatoire pour toutes les personnes à bord des véhicules de transport public et privé de voyage dès que leur nombre est supérieur à un* ».**
- « En outre, les entrées et sorties des gares urbaines de passagers se font dans le **respect des mesures d'hygiène et de sécurité arrêtées par l'autorité sanitaire compétente** ».(gel, masques...usagers et personnel

l'impact de la COVID sur le transport urbain ainsi et focus sur les mesures prises



Campagne de sensibilisation du CETUD

l'impact de la COVID sur le transport urbain ainsi et focus sur les mesures prises



Ouagadougou

gel, contrôle,
masque
couvre feux,
interdiction des
engins (tricycles et
quadricycles.....

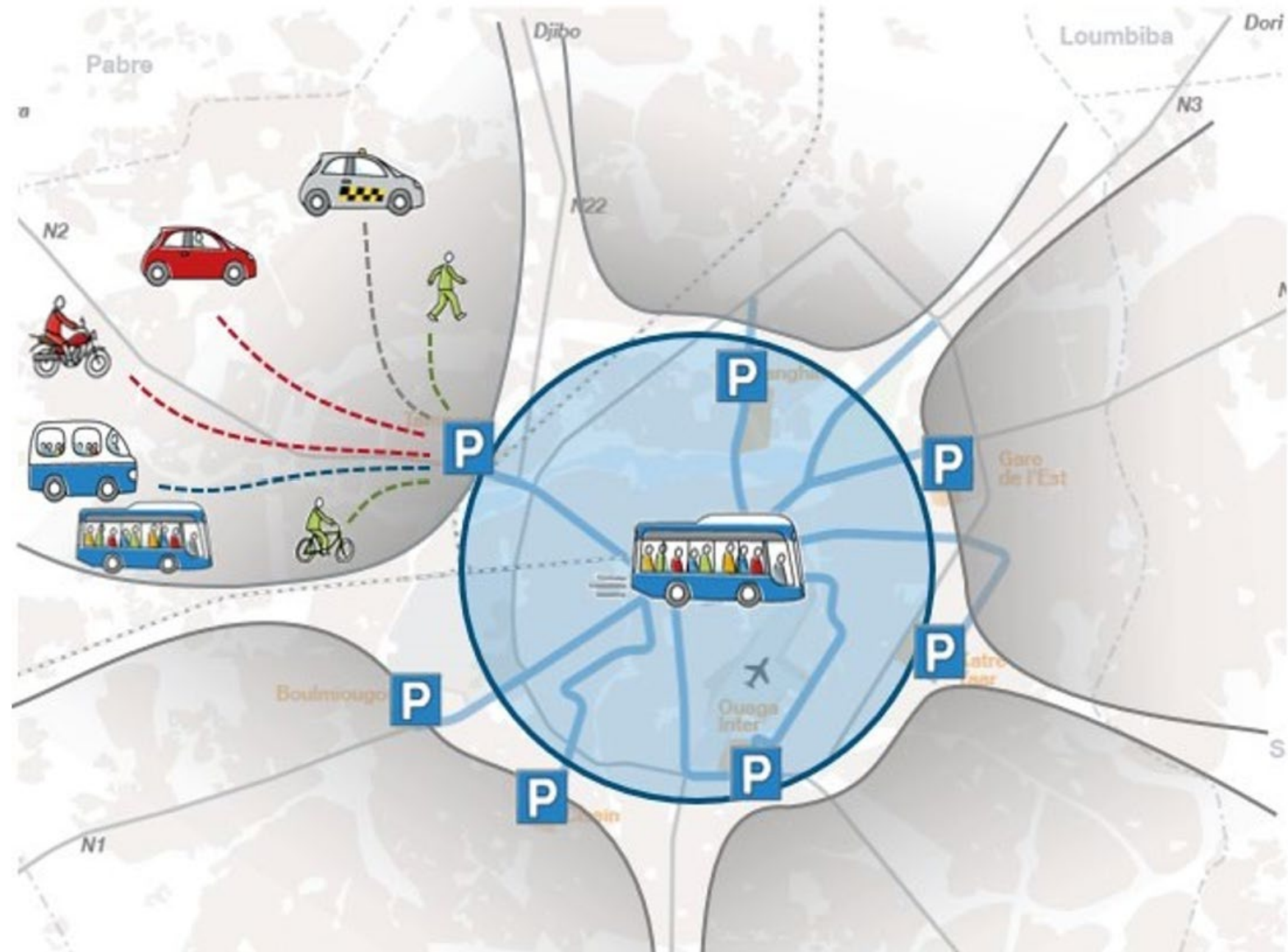


Quelle planification du transport urbain et quelles mesures d'aménagement de nos villes dans un contexte de post crise?

Il est vrai qu'aujourd'hui la pandémie de la COVID est finie mais il urge de penser à des solutions durables pour le transport en vue de faire face à d'éventuels ou futurs chocs exogènes

La crise sanitaire a offert une opportunité pour repenser le système de transports urbains vers une mobilité multimodale

La stratégie de mobilité urbaine



Quelle planification du transport urbain et quelles mesures d'aménagement de nos villes dans un contexte de post crise

Le vélo (normal ou électrique) idéal pour l'intermodalité



Jemo-Lebu cycle lane, Addis Ababa

Quelle planification du transport urbain et quelles mesures d'aménagement de nos villes dans un contexte de post crise

Mise en place de solutions innovantes et l'utilisation d'applications numériques pour les transports publics formels et informels dans les villes africaines. (kampala, afrique du Sud)

**Digitalisation d
e l'offre de transport**

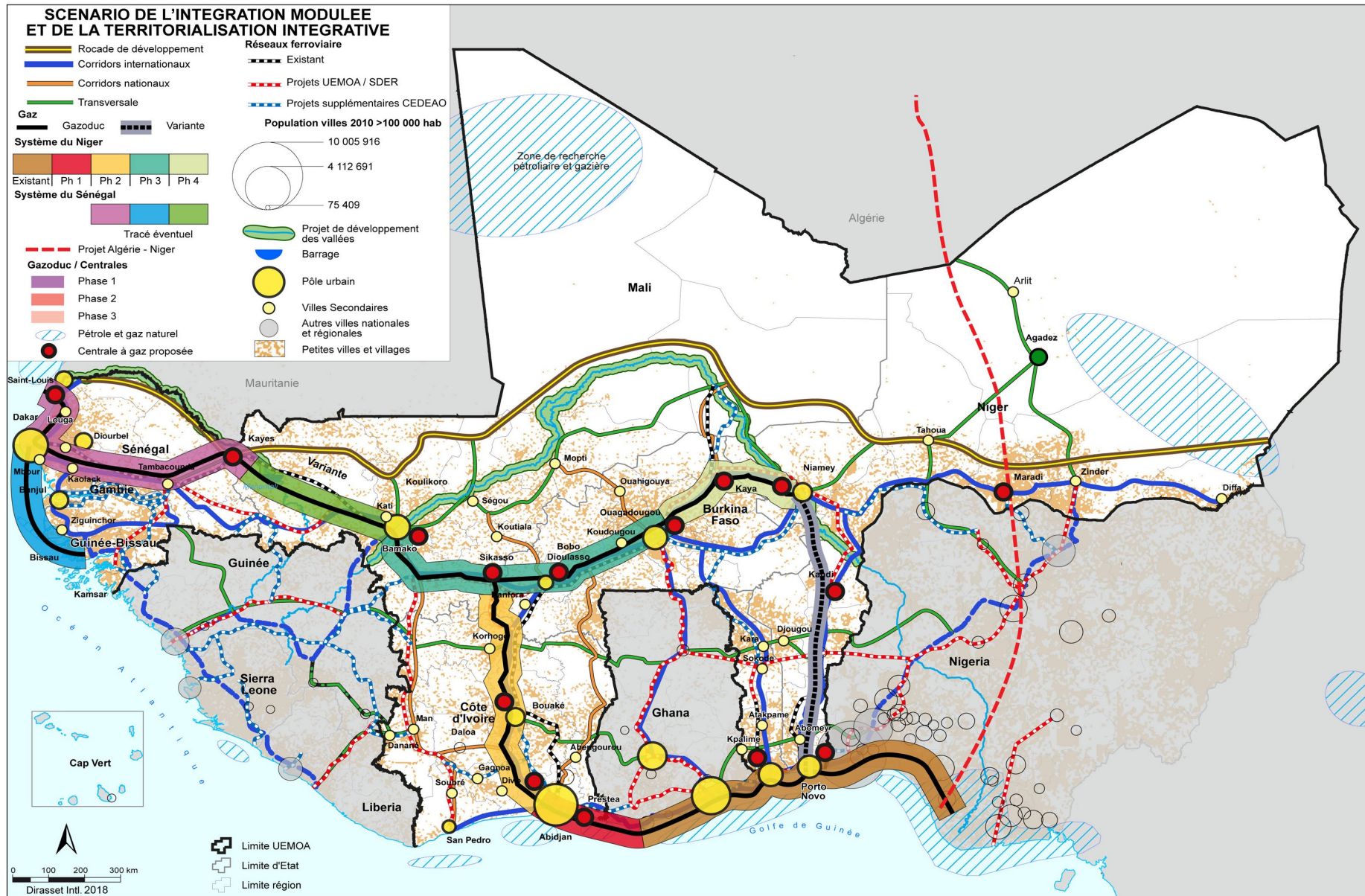
Systeme de
transport
intelligent (ITS)

L'introduction du Systeme d'aide à l'exploitation et à l'information aux voyageurs (SAEIV)

L'introduction de systemes de billettique central et interoperable

La conception d'applications mobiles pour les usagers

Quelques orientations du Schéma de Développement de l'Espace Régional de l'UEMOA en matière de transport Urbain



Quelques orientations du Schéma de Développement de l'Espace Régional de l'UEMOA en matière de transport Urbain

Encourager les États à élaborer et mettre en œuvre, une politique de transport en commun multimodal et inclusif

Amener les états membres à partir des schémas directeurs pour doter les capitales de Plans de Déplacement Urbain et les mettre en oeuvre

Promouvoir les transports en commun sur site propre avec des véhicules électriques ou à gaz

Systématiser l'aménagement des pistes cyclables et motorisées

Quelle planification du transport urbain et quelles mesures d'aménagement de nos villes dans un contexte de post crise

Covid a permis aux Etats de développer des stratégies de résilience et paradoxalement, elle a aussi confirmé la place du mass transit qui constitue encore, pour une grande partie des citadins la solution la plus rapide, la plus capacitaire et la plus abordable sur de longues distances.

Il est nécessaire que les villes africaines respectent les outils de planification à redéfinir pour un transport urbain durable: **la question de l'étalement urbain**

Les nouvelles mesures d'hygiène, qui renvoient au port du masque et à se nettoyer régulièrement les mains en public et privé signifient ceci: Aucune ville ne peut plus se permettre de vivre dans des conditions insalubres à nouveau comme ce fut le cas de la plupart des grandes villes africaines avant l'apparition de la COVID-19.

Quelle planification du transport urbain et quelles mesures d'aménagement de nos villes dans un contexte de post crise

Les projets urbains devraient être encouragés pour améliorer la vie dans les villes africaines. Comme les pays et les villes africains sont confrontés aux mêmes défis, il sera bon pour eux de construire des programmes conjoints de développement urbain.

La COVID-19 nous a rappelé à tous, que le temps est venu de faire face à un autre défi récurrent qui est le suivant:

COMMENT LES CHERCHEURS ET LES DÉCIDEURS PEUVENT TRAVAILLER ENSEMBLE ET TROUVER DES SOLUTIONS DURABLES D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE AU DÉVELOPPEMENT DES VILLES ET DES PAYS EN AFRIQUE POUR UN TRANSPORT URBAIN PLUS DURABLE?

La COVID-19 est une maladie, donc une mauvaise chose pour l'être humain. Mais j'espère que: De cette situation négative, nous, chercheurs , trouvons une belle occasion d'apporter une pensée positive pour le décollage économique de l'Afrique face à d'autres chocs exogènes.



JE VOUS REMERCIE DE VOTRE ATTENTION

