Thème : Ouagadougou-Lomé : transport artisanal et transport collectif institutionnel à l'épreuve du jeu entre concurrence et complémentarité

Auteurs : DOLS Marie, Urbaniste, spécialiste transport - Chargée d'études à l'Agence d'urbanisme de Lyon – Contact : (+33) 0699566132 – E-mail : dols.urba@gmail.com

BOLOUVI Afeti Yaovi, Spécialiste transport - Chargé de cours à l'Institut Supérieur de Technologies Appliquées et de Management (ISTAPEM, Ouagadougou-Burkina Faso) – Contact : (+226) 66496919, (+228) 90931678 - E-mail : rodybo@yahoo.fr

Résumé

Le développement économique et la croissance démographique en Afrique subsaharienne entraînent une urbanisation croissante. Lomé capitale du Togo et Ouagadougou capitale du Burkina Faso ne sont pas en marge de ce schéma de dynamique urbaine. Cette urbanisation galopante et peu maîtrisée est en grande partie induite par l'exode des jeunes ruraux vers les centres urbains en quête d'emplois ou plus généralement d'opportunités. Entre 1985 et 2012, la population ouagalaise est passée de 500 000 à 1,9 millions d'habitants. Ce chiffre est aujourd'hui estimé à 2500 000. Il dépassera les 3 millions en 2025. Chaque année, c'est près de 100 000 nouveaux habitants qui sont comptabilisés¹.

L'étalement urbain et l'hyperpolarisation du bassin d'emploi au centre-ville entraînent un besoin accru de mobilité et l'allongement des distances de déplacement. Chaque jour, c'est 1 million de personnes et 600 000 engins qui entrent et sortent du centre de Ouagadougou. En 2014, c'est 10% de plus qu'en 2011. A ce rythme, le volume des déplacements serait le double en 2030. Actuellement, la moto individuelle représente 2/3 des engins en circulation².

Lomé affiche des tendances similaires. Avec une population de 224.647 habitants en 1970, 447.806 en 1981, la capitale togolaise a atteint le chiffre de 1.571.508 habitants en 2010³. Tout comme à Ouagadougou, les deux roues représentent environ les 2/3 des véhicules en circulation⁴ et la marche à pied n'est pas négligeable. A Lomé, les deux roues motorisées sont en grande partie des motos taxis⁵ communément appelés en langue locale zémidjan ou Oléyia. Par ailleurs, la forme urbaine particulière de la ville (coincée entre l'océan atlantique et la frontière sud-ouest du Ghana), la concentration des activités économiques au centre de la ville et l'étalement urbain occasionnent quotidiennement « une grande

¹ Référentiel Hiérarchie des voiries ouagalaises, rapport provisoire – juin 2017

² Référentiel Hiérarchie des voiries ouagalaises, version provisoire – juin 2017

³ Chiffres du dernier Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH, 2010)

⁴ SDAU Grand Lomé, 2016

⁵ Ce mode de transport est singulier à la ville de Lomé. A Ouagadougou, il n'existe pas de taxis motos.

proportion de flux de déplacements pendulaires : la plupart des déplacements se font des périphéries vers le centre-ville en heure de pointe du matin ; et du centre-ville vers la périphérie en fin de journée»⁶. Cette situation est généralement source de congestions et d'autres externalités négatives comme les pollutions atmosphériques ou sonores. Elle est en partie responsable de nombreux accidents de circulation.

A l'instar de la plupart des villes africaines au sud du Sahara, l'utilisation des deux roues motorisées à Ouagadougou et Lomé s'est généralisée vers le début des années 90 avec l'introduction sur le marché des motos de marque asiatique/chinoise bon marché. Ce qui a contribué à modifier profondément les habitudes de mobilité. En effet, en 1960, au lendemain des indépendances, les villes africaines au sud du Sahara disposait d'un système de transport institutionnel beaucoup plus efficient. « Les compagnies d'autobus traditionnelles avaient été nationalisées au cours du processus de décolonisation, pour faire place à un régime réglementé de transport public pendant l'immédiate période postcoloniale (X. Godard et Teurnier, 1992) »⁷. Moins de deux décennies plus tard, le constat fut tout autre. Apparue dans un « milieu professionnel souvent mal préparé humainement et financièrement », la plupart de ces entreprises publiques ont fini par faire faillite et ont cessé leurs activités (X. Godard, 2001). C'est ainsi que « la SOTUC à Yaoundé tombe en faillite en 1987, la régie X9 de Ouagadougou est privatisée en 1996, la SOTRAC à Dakar est liquidée en 1998, la KBS au Kenya est vendue en 1992 », etc. (K. Tindano, 2008). En 1962, la ville de Lomé expérimentait des services d'autobus de grandes capacités avec la Régie Municipale pour le Transport Urbain (RMTU). Malheureusement, la compagnie a enregistré des déficits successifs ayant entraîné sa liquidation en 1982. Cette « cessation d'activité consacra la prédominance des opérateurs du secteur artisanal des transports qui assure depuis lors seul le déplacement des populations de la ville de Lomé et de ses environs à travers plusieurs moyens de transport en l'occurrence le taxi-collectif, le taxi-ville et le taxi-moto » (K. Tindano op cite).

La fragilité du système de transport collectif urbain à Lomé et à Ouagadougou a donc progressivement donné libre cours au développement peu contrôlé d'un transport artisanal avec lequel il faudra désormais compter. «Ce système pallie la pénurie de service public de transport. Il s'appuie sur deux facteurs en présence E d'une part; les véhicules; car l'importation de motos chinoises; par exemple a permis une baisse des prix conséquente

⁶ Diagnostic de l'Avant-projet PDU de Lomé

⁷ DIZEWE K., 2017

d'autre part; la main d'œuvre disponible; quasiment inépuisable; avec la contraction dramatique du salariat et le manque de perspectives d'emploi pour les jeunes notamment. Le rôle économique du transport artisanal est central également pour les propriétaires de véhicules. Leur location à des chauffeurs constitue une rente qui remplace un système de protection sociale inexistant»⁸.

Pour autant, les gouvernements locaux ne sont pas restés les bras croisés. A Lomé par exemple, la SOTRAL une nouvelle société de transport public fera son apparition en 2008. A Ouagadougou, c'est la SOTRACO qui sera lancée en 2003. Pour assurer la durabilité du transport collectif urbain dans les deux capitales, des accords de coopération ont été noués avec les villes du nord. À titre illustratif, le SYTRAL de Lyon appuie la ville de Lomé à travers des missions d'expertise et des dons de bus à la SOTRAL. Lyon accompagne par ailleurs la mise en place d'un Plan de Déplacements Urbains à Lomé, un plan qui prendra en compte la question du développement d'un réseau efficient de transport collectif urbain ou la création de lignes de bus en site propre.

De son côté, Ouagadougou bénéficie depuis dix ans de l'appui du Grand Lyon dans le cadre de la mise en œuvre de plusieurs projets de transport. En plus, les pouvoirs publics burkinabè envisagent la création d'une ligne de tramway dans la ville de Ouagadougou. Malgré ces initiatives de structuration du transport collectif urbain, beaucoup sont ceux qui au regard de l'importance économique et sociale insistent sur une meilleure organisation du transport artisanal : «la place majeure jouée par le transport artisanal dans les villes des pays en développement est aujourd'hui bien identifiée. La nécessité d'intégrer ce mode à la planification de la mobilité; de rechercher plus de régulation du secteur fait consensus».⁹

⁸ Dols M., 2017

⁹ Dols M., 2017