



RAPPORT FINAL

Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes togolaises

Mars 2020

Un partenariat international soutenu par



Federal Department of Economic Affairs,
Education and Research SAEK
State Secretariat for Economic Affairs SEKO



United Nations
Economic Commission for Africa



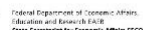
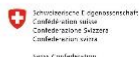
WORLD BANK GROUP

Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes togolaises



Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes togolaises

Un partenariat international soutenu par



Le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) est un partenariat international visant à faciliter l'élaboration des politiques et le renforcement des capacités connexes dans le secteur des transports en Afrique.

Des politiques adéquates conduisent à des transports sûrs, fiables et rentables, permettant aux populations de sortir de la pauvreté et aidant les pays à être compétitifs sur le plan international.

* * * * *

Le SSATP est un partenariat regroupant :

Quarante et deux pays africains : 42 pays: Angola, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, République centrafricaine, Comores, République du Congo, République démocratique du Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, Soudan du Sud, Tanzanie, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe ;

Huit Communautés Economiques Régionales ;

Deux institutions : Commission de l'Union africaine (CUA) et Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) ;

Des partenaires techniques et financiers du Troisième Plan de Développement : la Commission européenne (principal donateur), le Secrétariat d'État suisse à l'économie (SECO), l'Agence française de développement (AFD), la Banque africaine de développement (BAD) et la Banque mondiale (hôte) ;

De nombreuses organisations nationales et régionales publiques et privées.

* * * * *

Le SSATP tient à remercier sincèrement ses pays membres et ses partenaires pour leurs contributions et leur soutien.

* * * * *

Plus de publications peuvent être trouvées sur le site Internet du SSATP : www.ssatp.org

Les résultats, interprétations et conclusions exprimés ici sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les points de vue du SSATP ou de ses partenaires.

© 2020 La Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Groupe de la Banque mondiale, 1818 H Street, NW Washington, DC 20433 Etats-Unis.

Table des matières

Page

Introduction	10
1. Lettre de politique	11
1.1 Un besoin d'agir rapidement.....	11
1.2 Une vision inscrite dans la stratégie nationale.....	12
1.3 Un cadre d'intervention adapté à une approche intégrée	12
2. Stratégie de mobilité urbaine	14
2.1 Améliorer la gouvernance de la mobilité urbaine (Enable)	14
Axe stratégique n°1 : Sécuriser les ressources dédiées à la mobilité urbaine.....	14
Axe stratégique n°2 : Organiser les institutions pour garantir une gestion multimodale de la mobilité urbaine et l'interaction urbanisme – transport.....	15
Axe stratégique n°3 : Développer les compétences pour garantir les ressources humaines...	15
2.2 Rationnaliser l'usage des sols en milieu urbain (Avoid)	15
Axe stratégique n°4 : Gérer l'usage des sols pour rééquilibrer les dynamiques territoriales ..	16
Axe stratégique n°5 : Définir une stratégie multimodale qui répond aux enjeux de mobilité actuels et les anticipe en garantissant une articulation urbanisme - transport	16
2.3 Développer un système de transport multimodal (Shift)	17
Axe stratégique n°6 : Renforcer le réseau SOTRAL sur les axes forts du Grand Lomé et développer des réseaux de transport collectifs sur les principales villes secondaires	17
Axe stratégique n°7 : Encadrer les modes de transport non conventionnés et cibler leur terrain d'action	17
Axe stratégique n°8 : Améliorer l'articulation entre le réseau de la SOTRAL et le transport non conventionné en organisant des stations sur le Grand Lomé	18
2.4 Réduire la consommation d'énergie, la pollution atmosphérique et l'insécurité routière (Improve).....	18
Axe stratégique n°9 : Favoriser les modes alternatifs en améliorant leur prise en compte sur l'espace public.....	19
Axe stratégique n°10 : Améliorer la pérennité des infrastructures de transport existantes ...	19
Axe stratégique n°11 : Minimiser les effets de la mobilité sur l'environnement, la santé publique et le dynamisme socio-économique	19
2.5 Programme de suivi de réalisation de la stratégie de mobilité urbaine	20
3. Plan d'actions.....	22
3.1 Les orientations territorialisées du plan d'action.....	22
3.1.1 Les actions à l'échelle nationale : définir le cadre et les outils de gestion de la mobilité urbaine	22
3.1.2 Les actions pour le Grand Lomé.....	23
3.1.3 Les actions pour les principales villes secondaires	23
3.2 Le plan d'actions détaillé.....	25

Remerciements

Ce document a été préparé dans le cadre d'une tâche dirigée par Zemedkun Girma Tessema, responsable du pilier Transport urbain et mobilité (UTM) pour le troisième plan de développement du SSATP (2015-2020). Il a été préparé sous la direction d'Ibou Diouf, responsable du programme SSATP. Le document a été rédigé sous la direction de Julien Allaire (directeur d'étude, Transitec Ingénieurs-Conseils) en collaboration avec Sophie d'Almeida (chef de projet, Transitec Ingénieurs-Conseils) et les contributions de Maeva Chew et Assogba Guézéré. L'équipe est reconnaissante pour tous les commentaires reçus des évaluateurs et des participants qui ont assisté à divers ateliers et événements de validation. Le document a été publié par Kaori Niina, responsable de la communication du SSATP.

Glossaire

AFD	Agence Française de Développement
AGETUR	Agence d'Exécution des Travaux Urbains
ASePT	Association Secours Populaire Togolais
AVR-TOGO	Association pour les Victimes de la Route
BAD	Banque Africaine de Développement
BCEAO	Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest
BM	Banque Mondiale
CDS	City Development Strategy
CEDEAO	Communauté Économique des Etats d'Afrique de l'Ouest
CEREMA	Centre d'Etudes et d'Expertise sur les risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CERFER	Centre Régional de Formation pour l'Entretien Routier
CERTU	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CNSR	Conseil national de sécurité routière
DAGL	District Autonome du Grand Lomé
DDCL	Direction de la Décentralisation et des Collectivités Locales
DGCC	Direction Générale de la Cartographie et du Cadastre
DGIEU	Direction Générale des Infrastructures et des Equipements Urbains
DGSCN	Direction Générale des Statistiques et de la Comptabilité Nationale
DGTP	Direction Générale des Travaux Publics
DGUDMHPI	Direction Générale de l'Urbanisme, du Développement Municipal, de l'Habitat et du Patrimoine Immobilier
DOSI	Délégation à l'Organisation du Secteur Informel
DPSE	Direction de la Planification et du Suivi-Evaluation
DSR	Division de la Sécurité Routière
DTRF	Direction des Transports routiers et Ferroviaires
EASI	Enable Avoid Shift Improve
EDST	Enquête Démographique et de Santé
FCFA	Franc de la Communauté Financière Africaine
FED	Fonds Européen de Développement
FETOSER	Fédération Togolaise des Organisations de la Sécurité Routière.
GL	Grand Lomé
JICA	Agence Japonaise de Coopération Internationale
MATDCL	Ministère de l'Administration Territoriale, de la Décentralisation et des Collectivités Locales
MEDDPN	Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de Protection de la Nature
MEF	Ministère de l'Economie et des Finances
MESR	Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche
MIT	Ministère des Infrastructures et des Transports
MPDC	Ministère de la Planification du Développement et de la coopération
MSPC	Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile
MTP	Ministère des Travaux Publics

MVUHSP	Ministère de la Ville, de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Salubrité Publique
NORSAT	Nouvelle Route sans Accident au Togo
OICA	Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles
ONG	Organisation Non Gouvernementale
ONSR	Office National de la Sécurité Routière
PAGST	Programme d'Appui à la Gouvernance dans le Secteur des Transports
PAL	Port Autonome de Lomé
PIB	Produit Intérieur Brut
PND	Plan National de Développement
PRT	Prévention Routière Togolaise
PUR	Programme d'Urgence
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
RN	Route Nationale
SALT	Société Aéroportuaire de Lomé Tokoin
SCAPE	Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi
SDAU	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SICTO	Syndicat Indépendant des Conducteurs du Togo
SOTOPLA-CEVA	Société Togolaise des Plaques - Contrôle et Visite Techniques des Engins Automobiles
SOTRAL	Société des Transports de Lomé
SPV	Sécurité Publique au Volant
SSATP	Programme de Politiques de Transport en Afrique
SWOT	Strength Weakness Opportunity Threat
SYLICONTO	Syndicat Libre des Conducteurs du Togo
SYNACIT	Syndicat National des Conducteurs Indépendants du Togo
SYNATRIP	Syndicat National des Tricycles pour Passagers
TC	Transport Collectif
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
UE	Union Européenne
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine
UL	Université de Lomé
USYCORT	Union Syndicale des Conducteurs routiers du Togo
VP	Véhicules Privé

Introduction

Le transport urbain et la mobilité constituent l'un des piliers du Programme de Politiques de Transport en Afrique (SSATP) dont l'objectif est de fournir aux décideurs africains des outils pour développer des transports urbains soutenables, sûrs et abordables en Afrique pour les villes secondaires et primaires. Cela s'inscrit dans le cadre de l'Objectif du Développement Durable n°11: « *rendre les villes et les établissements humains inclusifs, sûrs, résilients et durables* ». Le résultat attendu du pilier est la réalisation d'un accès universel sécurisé par un transport durable pour les populations urbaines.

À cette fin, le SSATP a lancé un programme pour soutenir l'élaboration d'un ensemble de politiques visant à améliorer l'accessibilité et la mobilité dans les zones urbaines d'Afrique, sur la base de l'étude empirique de l'expérience dans un échantillon représentatif de villes dans la région.

Le résultat de ce travail a été la publication du document de travail n°106 intitulé "Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes africaines"¹. Ce document décrit une approche appelée "cadre conceptuel EASI" qui comprend un ensemble d'actions politiques spécifiques regroupées en quatre domaines d'intervention de transport durable de Permettre, Eviter, Reporter et Améliorer (*Enable, Avoid, Shift, Improve* en Anglais). Il propose des mesures spécifiques qui pourront être adoptées par les villes africaines sur chacun de ces piliers d'intervention.

Suite à cette publication, un programme de travail complémentaire a été défini, visant la mise en œuvre de ces lignes directrices d'abord, en 2018, dans huit (8) pays et ensuite, en 2019, dans quatre (4) pays membres du programme. L'objectif consiste à favoriser l'émergence d'une vision politique pour le transport et la mobilité urbaine.

La présente étude vise à insuffler un changement dans la manière de penser l'accessibilité et la mobilité, et de sensibiliser les décideurs pour l'adoption de bonnes politiques, stratégies et pratiques opérationnelles qui contribuent efficacement à l'amélioration des transports urbains et de la mobilité dans les villes togolaises.

Le présent rapport fait suite à un premier rapport de diagnostic et de définition des enjeux qui a permis d'élaborer une série de recommandations. Celles-ci ont été présentées à une quarantaine de participants, représentants du secteur public et privé, ministères, agences étatiques, ou représentant de collectivités locales de Lomé et des villes de l'intérieur, dans le cadre d'un atelier national de la mobilité urbaine. Celui-ci s'est tenu à Lomé les 5 et 6 novembre 2019 sous l'égide du Ministère des Infrastructures et des Transports et a permis un partage et un enrichissement des recommandations par les partenaires présents.

Le présent document le fruit de ce travail, est articulé en trois chapitres :

- Une lettre de politique de mobilité générale, qui inscrit la présente réflexion dans le contexte togolais en définissant la place d'une politique de mobilité urbaine dans les enjeux de développement du pays ;
- Une note stratégique qui présente les recommandations établies, selon le cadre EASI ;
- Un plan d'actions, qui détaille des mesures issues des précédentes recommandations, avec une notion d'échelle (nationale / Grand Lomé / Principales villes secondaires) et de temporalité.

¹ Stucki M. (2015), Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes africaines, SSATP Document de Travail n°106, disponible en ligne: https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/SSATPWP106-Urban%20Mobility_FR.pdf

1. Lettre de politique

1.1 Un besoin d'agir rapidement

Le Togo connaît une rapide croissance démographique couplée à une urbanisation de la population. Entre 2015 et 2030, la population togolaise vivant en zone urbaine devrait doubler. Selon les projections démographiques les villes togolaises vont accueillir trois millions de personnes supplémentaire. Un tiers de ces nouveaux citoyens vivront dans la métropole de Lomé, mais les deux-tiers naîtront ou migreront dans les autres villes du pays.

L'objectif de développement de villes durables au Togo doit avant tout permettre de s'assurer que les habitants des villes puissent disposer des infrastructures, des services et des emplois leur offrant une bonne qualité de vie. Les conditions de mobilité urbaine sont au cœur de ces enjeux. La présente politique nationale de mobilité urbaine vise à se doter des moyens nécessaires pour répondre le mieux possible aux besoins de mobilité des populations, en optimisant l'usage des ressources financières publiques et en réduisant la dépendance à des modes de transport individuel consommateurs d'énergie fossile.

Depuis quelques années, les déplacements quotidiens dans les villes togolaises sont de plus en plus réalisés en deux-roues motorisés. En l'absence d'une offre alternative fiable, les motos permettent d'offrir une grande accessibilité à leurs détenteurs, ou aux utilisateurs de mototaxis, pour un montant qui reste modeste. Plus de 500'000 motos circulent sur les routes du pays et le nombre annuel d'immatriculations ne cesse de croître d'années en années atteignant les 43'000 unités en 2018. A l'échelle nationale, plus d'un tiers des ménages est équipé. Les deux-roues motorisés sont également utilisés comme taxi. A Lomé, les mototaxis représentent plus de 17'000 véhicules. Ils sont utilisés pour environ 500'000 déplacements quotidiens (soit 13% de part modale). Ainsi, à Lomé 22% des déplacements quotidiens sont réalisés en moto utilisée soit à titre privée, soit en tant que taxi.

Par ailleurs, l'importation de voitures a fortement augmenté en 10 ans. 15'600 véhicules étaient importés en 2018 ce qui est presque trois fois plus que dix ans auparavant. Même si le nombre de véhicules dans le pays reste faible (environ 140'000), on constate une motorisation des ménages les plus riches qui accroît le trafic en zone urbaine. Ces véhicules s'ajoutent aux taxis-ville qui conservent une place dans les déplacements quotidiens.

Ces dernières années, l'accessibilité offerte grâce à cette motorisation se traduit par une extension des zones urbaines, allongeant les distances de déplacement vers les pôles principaux d'activités concentrés au centre de la zone urbaine (emplois, commerces, enseignement, ...). Cette dynamique se traduit par un accroissement du coût des déplacements qui peut s'avérer particulièrement problématique pour les ménages les plus modestes.

Actuellement à Lomé, 57% des déplacements sont toujours effectués à pied, parfois sur de longues distances. C'est donc une ville à deux vitesses qui se développe, en réduisant l'accès aux emplois pour les personnes moins fortunées habitant en périphérie des villes. Le développement d'un réseau de bus permet, *a minima*, de développer des services plus abordables, mais le nombre de véhicules est bien trop faible pour espérer à l'heure actuelle répondre aux attentes des personnes non motorisés. La couverture territoriale du réseau est trop faible et seuls quelques milliers de citoyens, notamment aux étudiants, peuvent se déplacer en bus au quotidien à un prix accessible.

Par ailleurs, bien qu'un effort particulier ait été fait pour développer le réseau routier de la capitale ces dernières années, la circulation est très peu régulée et des phénomènes de congestion sont apparus pendant les heures de pointe. Si les tendances de motorisation observées depuis 10 ans se poursuivent, la congestion à Lomé pourrait se renforcer et s'étendre sur la journée, paralysant les réseaux. Les autres villes du pays commenceront également à connaître des embouteillages quotidiens.

Les conséquences seront négatives autant pour la mobilité des personnes que pour le transport de marchandises. L'accroissement des temps de parcours pénaliseraient ainsi l'activité logistique de la capitale autant que son attractivité en tant que centre d'affaires. Une motorisation incontrôlée dans la capitale est donc incompatible avec le projet du PND de mettre en place « un hub logistique d'excellence et un centre d'affaires de premier ordre dans la sous-région ».

Par ailleurs, le transport motorisé individuel est :

- La première source d'émissions de CO₂. Le transport représente les trois quarts des émissions nationales et les déplacements individuels quotidiens en moto et en voiture représente une part importante des émissions du secteur, en forte croissance ;
- Le premier contributeur à la pollution de l'air dans la capitale, ce qui a un impact très important sur la santé des populations selon les études internationales récentes ;
- Une des premières causes de mortalité dans le pays. Près de 6'000 accidents ont été recensés et ont tué près de 600 personnes en 2018. Ces données sont en hausse depuis plusieurs années.

Par ailleurs le développement d'une mobilité urbaine basée sur le transport motorisé individuel pèse sur la balance commerciale du pays. L'importation à la fois des véhicules et des carburants représente une part importante des importations, particulièrement quand les prix des hydrocarbures sont élevés sur le marché international.

1.2 Une vision inscrite dans la stratégie nationale

La politique nationale de mobilité urbaine 2030 (PNMU 2030) doit participer à contrer cette tendance afin de garantir une bonne accessibilité aux emplois (y compris les marchés) et aux services public (santé, éducation, etc.) au plus grand nombre. Elle doit servir de socle au développement de systèmes de transports urbains performants, qui permettent de se déplacer à un coût acceptable pour les ménages tout en établissant un modèle soutenable de financement pour l'Etat. Elle doit parvenir à réduire le poids du secteur des transport dans les importations et maintenir un nombre important d'emplois tout en les intégrant dans l'économie formelle. Elle doit enfin limiter les impacts sur la santé et l'environnement et contribuer à la réduction des décès liées à la mobilité quotidienne.

La PNMU 2030 s'inscrit dans le cadre général du Plan National de Développement (PND) 2018-2022 qui vise à faire du Togo à l'horizon 2030 une nation à revenu intermédiaire économiquement, socialement et démocratiquement solide et stable, solidaire et ouverte sur le monde. Aussi la politique de mobilité urbaine s'inscrit dans les objectifs généraux de long terme fixé par le PND et contribue à la réduction de la pauvreté, à la croissance économique et à la préservation de l'environnement et à la lutte contre les changements climatiques.

Les objectifs de la PNMU 2030 répondent également de manière opérationnelle aux récents engagements internationaux de l'Etat togolais pour le développement durable, à commencer par l'Agenda 2030 qui fixe les 17 objectifs de développement durable (ODD) et l'accord de Paris sur le Climat pour lequel le Togo s'est engagé, à travers la Contribution Prévue Déterminée au Niveau National (CPDN), à réduire de 20% la consommation de carburant d'origine fossile d'ici 2030².

1.3 Un cadre d'intervention adapté à une approche intégrée

La mobilité urbaine nécessite d'être traitée dans sa globalité, avec une vision multimodale, pour que mobilité et urbanisme soient organisés en cohérence, que les différents modes puissent se compléter et non se concurrencer, et que les infrastructures de transport soient mises en œuvre de manière adaptée et au service de toutes les mobilités.

Pour assurer une vision la plus transversale possible, un comité interministériel sera créé. Il rassemblera, sous l'égide du premier ministre, les différents ministères dont les compétences peuvent mettre mis à profit de la présente PNMU 2030. Ce comité interministériel sera le garant de la bonne exécution de cette politique ambitieuse, qui vise à transformer les déplacements quotidiens.

Une gouvernance appropriée sera mise en place pour porter le sujet de la mobilité dans toutes ses composantes et sa transversalité, à travers une approche territoriale. Les récentes lois de décentralisation³ doivent permettre

² La Contribution Prévue Déterminée Au Niveau National (CPDN) dans le cadre de la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC) stipule : « à travers l'amélioration du réseau routier, la promotion de transports collectifs, la limitation de l'âge moyen des véhicules importés (à 5-7 ans) et la promotion des moyens de transports actifs (vélos, marche à pied, aménagement des pistes cyclables). »

³ Lois du 08 mai 2019 et 26 juin 2019

de faciliter la gestion de la mobilité à l'échelle métropolitaine dans les différentes agglomérations du pays en distribuant les responsabilités entre les communes et l'Etat, pour répondre au mieux aux besoins des habitants. A Lomé, le District Autonome du Grand Lomé doit se saisir de la problématique de la mobilité urbaine comme un des axes majeurs de son action pour améliorer les conditions de vie des habitants et créer un cadre favorable à la croissance économique. Les principales villes secondaires (Kara, Sokodé, Kpalimé, Dapaong, Atakpamé et Tsévié) devront également établir un schéma institutionnel favorable. Enfin, la PNMU 2030 devra garantir rapidement les moyens d'agir aux institutions porteuses de la politique de mobilité urbaine.

A l'échelle de ces agglomérations, une articulation entre planification urbaine et planification des transports devra être privilégiée pour éviter les dynamiques d'étalement urbain dans les différentes villes du pays et l'allongement des distances de déplacement. D'une part, il sera nécessaire de mettre en place des politiques visant à l'efficacité de l'usage des sols, de l'autre, une planification de la mobilité devra être mise en place pour développer les systèmes de transports en cohérence avec les besoins actuels et futurs.

Les systèmes de transport vont devoir être repensés à travers une vision multimodale, dans le but de favoriser les déplacements des personnes dans leur vie quotidienne. Aujourd'hui, le choix modal des usagers est très étroitement corrélé à leur niveau de vie, les modes étant ainsi attachés à des catégories sociales. Il est nécessaire d'évoluer vers un nouveau paradigme axé sur une logique territoriale et une meilleure synergie entre les modes de transport.

Le réseau de transport public devra prendre une toute autre ampleur pour pouvoir répondre aux besoins des populations dans l'agglomération de Lomé. L'objectif, qui sera défini dans le Plan de Mobilité Urbaine, devra au moins être de multiplier par dix la part modale des déplacements réalisés en bus dans la capitale en dix ans. Le réseau de bus devra devenir le réseau structurant de l'agglomération, notamment grâce à des voies réservées. Les autres grandes villes du pays devront également disposer de services de transport public. Le transport artisanal (taxi-ville et taxi-moto) sera modernisé et exploité en complémentarité avec le réseau de bus.

Les modes actifs (la marche et le vélo) seront privilégiés dans l'aménagement des infrastructures, notamment par la généralisation des trottoirs et des passages piétons sur la voirie bitumée. Au fur et à mesure que les alternatives se développent, l'usage de la moto et de la voiture seront régulés, notamment à travers des politiques de circulation donnant la priorité aux transports collectifs et un système de stationnement payant qui renchérit le coût des déplacements, là où une alternative existe.

Enfin, cette PNMU 2030 doit pouvoir favoriser un renouvellement du parc de véhicules dans le pays vers des motos et des voitures moins consommatrices d'énergie et moins polluantes. A travers des règles douanières, il est impératif que le pays sélectionne les véhicules importés pour réduire le nombre de grosses cylindrées, voire de véhicules qui seront interdits de circuler dans les villes européennes, et favoriser l'acquisition de plus efficace énergétiquement.

2. Stratégie de mobilité urbaine

La stratégie de mobilité urbaine se décline suivant les quatre volets du concept EASI.

2.1 Améliorer la gouvernance de la mobilité urbaine (Enable)

Pour mettre en place la présente stratégie de mobilité urbaine, le Togo doit se doter d'un système de gouvernance efficace, capable d'anticiper les besoins, d'orienter l'action et d'assurer la gestion et le développement intégrés des systèmes de transport urbain. Cela consiste à établir un socle institutionnel solide, bénéficiant de ressources financières pérennes et de ressources humaines adaptées.

Il s'agit dans un premier temps de clarifier la répartition des compétences de planification et de gestion de la mobilité urbaine entre les différents échelons et entités institutionnelles (ministères, agences nationales et communes). La mise en œuvre de la décentralisation est une formidable opportunité pour clarifier les rôles des différentes institutions en attribuant les compétences aux échelons territoriaux appropriés et d'établir des mécanismes de coordination entre les acteurs publics.

Cette restructuration institutionnelle au service d'une politique de mobilité urbaine doit permettre d'optimiser l'usage des ressources financières, tout en définissant un budget spécifique affecté à la mobilité urbaine au Togo. Elle doit également permettre de mieux encadrer les activités informelles dans le secteur qui représente un manque à gagner conséquent pour les pouvoirs publics ; notamment les communes urbaines dont les ressources sont globalement insuffisantes pour exercer les compétences qui leur sont dévolues.

Il s'agit donc d'établir des processus de décision clairs et des outils spécifiques permettant de traiter le sujet de la mobilité urbaine dans sa globalité. Ces outils se composent de ressources financières spécifiques, d'entités institutionnelles sur mesure et de ressources humaines adéquates.

Axe stratégique n°1 : Sécuriser les ressources dédiées à la mobilité urbaine

Pour sécuriser les ressources dédiées à la mobilité urbaine, il est nécessaire d'une part de bien collecter les ressources fiscales associées à la mobilité quotidienne, d'en attribuer une partie à la gestion de celle-ci et de compléter au besoin par des dotations du budget de l'Etat et ; d'autre part, de les orienter vers les dépenses d'investissement et d'exploitation en matière de mobilité urbaine.

Dans un premier temps, les taxes existantes sur l'importation et la possession des véhicules doivent être ajustées pour répondre aux objectifs de la présente stratégie nationale, notamment pour influencer les comportements d'achat et d'usage des véhicules afin de réduire les externalités de la mobilité (pollution, consommation d'énergie, sécurité routière, valorisation de certains modes de transport, etc.). Ces taxes devront être indexées sur le niveau de pollution du véhicule, la cylindrée, l'âge, son usage (privé ou professionnel), etc. La subvention du carburant actuellement pratiquée par l'Etat doit être amenée à disparaître progressivement, en veillant à maîtriser l'impact sur le coût du transport et des produits de première nécessité.

Les taxes sur les professionnels du transport en milieu urbain (taxes de circulation des taxis-ville sur le territoire de la collectivité, contrôle technique des taxis-moto et taxis-ville, licences des véhicules, impôts des taxi-motos et taxi-villes) devront intégrer tous les modes concernés, notamment les tricycles qui ont récemment fait leur apparition au Togo, à Lomé. La création d'une licence pour les conducteurs en plus de celle associée au véhicule devra être étudiée. La collecte de ces recettes fiscales devra nécessairement être améliorée pour atteindre un taux de recouvrement acceptable.

Dans un deuxième temps, des pistes de taxes complémentaires, notamment indirectes, pourront être explorées. L'opportunité de la création de taxes sur les entreprises (par exemple indexées sur les salaires⁴) devront être étudiées afin de garantir un bon niveau de recettes sans toutefois fragiliser les acteurs économiques et engendrer de l'informalité. Par ailleurs, le financement de la mobilité urbaine pourrait s'appuyer sur des outils fiscaux existants, mais dont le produit serait réorienté. Pour exemple, une partie des recettes de la taxe d'habitation pourrait être affectée à la mobilité urbaine.

Enfin, ces ressources devront abonder des lignes budgétaires spécifiques, afin de garantir une solidité et une pérennité du financement de la mobilité urbaine. Deux lignes spécifiques sont identifiées : (i) la SAFER pour les

⁴ A l'image du Versement Transport français

investissements dans les infrastructures - son périmètre d'actions devra être étendu pour qu'elle intervienne en milieu urbain, ce qui sous-tend un accroissement de ses ressources- ; et (ii) des institutions métropolitaines pour la planification et la gestion des services de transport urbain.

Axe stratégique n°2 : Organiser les institutions pour garantir une gestion multimodale de la mobilité urbaine et l'interaction urbanisme – transport

A l'échelle des services de l'Etat, un comité interministériel pour la mobilité urbaine devra être créé. Sous l'égide du Premier Ministre, il aura vocation à mettre en œuvre, à travers une vision transversale, la présente politique de mobilité urbaine. Il rassemblera des représentants du (i) Ministère des Infrastructures et des Transports, du (ii) Ministère de la Ville, de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Salubrité Publique, du (iii) Ministère de l'Administration Territoriale, de la Décentralisation et des Collectivités Locales, du (iv) Ministère de la Planification, du Développement et de la Coopération et du (v) Ministère de l'Economie et des Finances.

D'autre part de manière plus verticale des comités de projets seront créés. Ils impliqueront les entités locales ou opérationnelles (DAGL, intercommunalités, SOTRAL, SAFER, ...) afin de prendre en compte leurs projets et préoccupations dans un processus de mise en œuvre des grands projets de l'Etat.

Les compétences de la planification multimodale (tous modes de transport confondus), l'encadrement et l'organisation des services de transports publics conventionnés ou non, la gestion des pôles d'intermodalité et de définition et de mise en d'une stratégie de circulation (plan de circulation et stratégie de régulation lumineuse) seront confiées, dans la capitale au District Autonome du Grand Lomé (DAGL) et aux intercommunalités dans les six principales villes secondaires identifiées. Ces collectivités devront ainsi se doter d'une direction de la mobilité urbaine qui rassemblera les compétences techniques nécessaires à l'exercice de ces compétences métropolitaines.

Axe stratégique n°3 : Développer les compétences pour garantir les ressources humaines

Les AOMU devront disposer de personnel compétent pour mettre en place sur leur territoire la stratégie nationale de mobilité urbaine et les actions locales s'inscrivant dans cette dynamique. La mise en place de directions de la mobilité urbaine au sein du DGAL et des intercommunalités nécessite la mise à disposition de ressources humaines qualifiées.

Il s'agira donc, en collaboration avec le Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche, de valoriser la formation initiale et de développer des parcours de formation continue, en s'appuyant sur les instituts de formation nationaux (Universités de Lomé et de Kara, Union des Communes du Togo qui peut soutenir des formations continues) et internationaux ((EAMAU qui accueille un Master sur les Transports et la Mobilité dans les villes africaines, CODATU, ...). L'Union des Communes du Togo (UCT), pourra jouer un rôle important dans le partage de connaissances et d'expériences entre communes et notamment entre villes secondaires qui connaissent potentiellement des problématiques similaires. La rémunération des techniciens des intercommunalités devra nécessairement répondre aux qualités professionnelles.

2.2 Rationnaliser l'usage des sols en milieu urbain (Avoid)

Le Togo doit réduire au minimum le besoin de déplacements individuels motorisés grâce à une planification et une gestion adéquate de l'usage des sols et des transports. La stratégie nationale de mobilité urbaine doit pouvoir inverser la dynamique d'urbanisation actuelle qui se traduit par un étalement urbain et un allongement des distances de déplacement qui induit une augmentation des déplacements en véhicules motorisés individuels. L'aménagement du territoire doit au contraire anticiper l'organisation des flux de mobilité quotidienne et favoriser une accessibilité des territoires urbains par des modes actifs ou du transport collectif. Ce modèle de développement urbain visant à réduire les déplacements individuels motorisés permet également de réduire l'urbanisation de terres arables, les coûts de construction et d'entretien des infrastructures routières et des autres réseaux (eau, assainissement, électricité, etc.), la consommation de carburants importés, etc.

Les contraintes naturelles et administratives du Grand Lomé ont d'autant plus accentué ce phénomène ces dernières années. L'urbanisation s'est développée vers l'Est et le Nord – entre le littoral, la frontière ghanéenne et la RN1 – tandis que les polarités économiques se concentraient sur le littoral au sud en frange de zone urbaine. Le développement de la ville se fait ainsi par un allongement toujours plus important des distances et une accentuation des déplacements pendulaires. Dans les principales villes secondaires du Togo, on retrouve,

à moindre échelle, une tendance similaire d'étalement urbain avec une répartition souvent déséquilibrée des polarités économiques sur le territoire.

A travers une collaboration étroite au sein du comité interministériel, il s'agira d'élaborer une stratégie de développement du territoire permettant de prévenir ce phénomène et d'en résorber les nuisances à moyen et long terme. Les documents de planification devront ainsi établir les orientations à suivre par les acteurs du développement territorial en matière de transport et d'urbanisme et comporter une dimension contraignante. En parallèle, l'ensemble des outils opérationnels permettant de faire instruire ces orientations à l'échelle locale devront être mis à disposition.

Axe stratégique n°4 : Gérer l'usage des sols pour rééquilibrer les dynamiques territoriales

La gestion de l'usage des sols est directement impliquée dans la définition des besoins en déplacement car elle est la traduction concrète de l'organisation de la ville et de son développement. Le Togo doit ainsi permettre la mise en œuvre de sa stratégie de développement territorial en dotant les acteurs concernés de documents d'urbanisme qui déterminent les grandes orientations urbaines à suivre et les traduisent à travers la mise à disposition des outils opérationnels (documents d'application et ressources).

Le gouvernement togolais est déjà engagé dans une politique ambitieuse de déploiement de Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) avec pour objectif d'en doter l'ensemble des villes de plus de 5'000 habitants. Aujourd'hui, près d'un quart sont d'ores et déjà réalisés. Les SDAU des principales villes secondaires doivent être réalisés ou mis à jour – notamment pour Atakpamé, Sokodé et Dapaong - selon les principes de ville compacte, relativement dense, avec une forte mixité entre activités économiques, administratives, de loisirs et résidentielles. Le SDAU du Grand Lomé a été établi en 2015, il est actuellement en cours de révision et son approbation par l'assemblée nationale devrait suivre.

Le Ministère de la Ville, de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Salubrité Publique a récemment élaboré le Code de l'urbanisme qui devra être complété par des décrets d'application pour permettre l'activation des documents de planification. Par ailleurs, les SDAU devront parfois être complétés par des Plans d'Urbanisme de Détail.

Le Ministère de l'Administration Territoriale, de la Décentralisation et des Collectivités Locales devra par ailleurs s'assurer de la capacité des mairies à faire instruire les documents d'urbanisme et garantir les ressources financières pour permettre l'exercice des compétences au sein des services. En particulier, l'allocation de ces ressources devra permettre de suivre les procédures de permis de construire et de mettre en place les dispositifs de régularisation en cas de non-respect de la législation. Les mesures évoquées pourraient nécessiter une sensibilisation des populations pour faciliter leur appropriation par le grand public.

Axe stratégique n°5 : Définir une stratégie multimodale qui répond aux enjeux de mobilité actuels et les anticipe en garantissant une articulation urbanisme - transport

La planification de la mobilité urbaine doit être gérée à un échelon métropolitain, inclure tous les modes de déplacement et s'inscrire dans une vision transversale en s'articulant avec les documents d'urbanisme.

La réalisation de Plans de Déplacement Urbains (PDU) par les AOMU doit permettre d'établir cette orientation stratégique. A court terme, cet enjeu s'exprime davantage pour le Grand Lomé, un projet de PDU existant d'ores et déjà et un Comité de Projet ayant été mis en place (il sera à terme remplacé par le DAGL).

Dans un second temps, la réalisation des PDU sur les principales villes secondaires du pays, portés par les intercommunalités, devra servir de cadrage à l'organisation de la mobilité autour des déploiements de réseaux de bus envisagés aujourd'hui et porter la politique de développement du vélo. Ces PDU dans des villes de petites tailles pourront faire l'objet d'un effort financier plus modeste. L'essentiel étant avant tout de définir une stratégie pour les dix à quinze à venir en matière de mobilité dans l'agglomération.

Afin de faciliter la réalisation des Plans de Déplacement Urbains, il est important de définir au niveau national des méthodologies pour collecter des données sur la circulation, l'usage des services de transport, les pratiques de mobilité, le parc de véhicules, etc. Ceci permettra d'assurer la cohérence des données entre les villes années après années. Ces données seront centralisées au sein d'un Observatoire de la Mobilité Urbaine, au sein du MIT, qui aura vocation à réaliser un suivi des mesures mises en œuvre, notamment dans le cadre des PDU. Cet Observatoire sera au service des AOMU pour les accompagner dans la collecte et l'analyse des données, il sera également associé aux échanges entre ministères sur des thématiques transversales (recueil des mesures de pollution atmosphérique auprès du MEDDPN, de l'accidentologie auprès du MSPC, etc.).

2.3 Développer un système de transport multimodal (Shift)

Tandis que les ménages ont de plus en plus recours pour se déplacer à des véhicules privés - majoritairement des deux-roues - ; la stratégie nationale de mobilité urbaine vise à maintenir ou accroître les parts modales des transports publics et des modes actifs (la marche et le vélo), dans une démarche positive d'amélioration de la qualité des déplacements.

L'objectif est donc, d'une part, de favoriser les déplacements non motorisés en les intégrant de manière sécurisée et privilégiée dans l'espace public (ce sujet est abordé dans le chapitre 2.4 Improve), et d'autre part, à rendre le transport public plus attractif en privilégiant les véhicules de plus grande capacité et en améliorant l'articulation entre le transport conventionné et non conventionné.

Aujourd'hui, la marche constitue le mode de déplacement prédominant des Togolais, malgré sa faible prise en compte dans l'espace public et les problèmes de sécurité qui en découlent. Les transports publics sont largement dominés par le transport artisanal (non conventionné) qui a montré une grande adaptativité pour répondre à la demande de déplacement. Le transport public institutionnel (conventionné), représenté par la SOTRAL à Lomé, connaît des difficultés chroniques qu'il faut parvenir à surmonter rapidement.

Axe stratégique n°6 : Renforcer le réseau SOTRAL sur les axes forts du Grand Lomé et développer des réseaux de transport collectifs sur les principales villes secondaires

Dans l'agglomération du Grand Lomé, l'objectif est de donner au transport collectif conventionné géré par la SOTRAL un rôle central dans la mobilité urbaine. Pour cela il est nécessaire de renforcer durablement les ressources matérielles et financières de l'opérateur public en l'adaptant aux besoins futurs du réseau par (i) l'accroissement du parc roulant, (ii) la création de dépôt et (iii) une indexation des subventions de l'Etat à la SOTRAL. Cette première étape de renforcement prend essentiellement appui sur une mise à disposition de ressources financières que devra porter le MEF (avec le soutien d'éventuels bailleurs de fonds).

Toutefois, afin d'assurer la performance et l'attractivité du réseau de transport public, il est pertinent d'accompagner cette première mesure par la réalisation d'aménagements en faveur des bus que l'AOMU aurait la charge de planifier sur certains axes majeurs du Grand Lomé. En bénéficiant de voies réservées aux bus et de priorités aux carrefours, la SOTRAL pourrait offrir une plus grande quantité de services avec un nombre équivalent de véhicules. Elle pourrait ainsi améliorer son résultat d'exploitation en collectant davantage de recettes tarifaires.

Enfin, puisque la SOTRAL souffre aujourd'hui d'une mauvaise image auprès du public, le renforcement du réseau doit être accompagné d'une amélioration de l'interface auprès des usagers. Ceci pourra consister à réaliser des campagnes de communication, multiplier des arrêts de bus de qualité, mettre en œuvre un système d'information voyageur et instaurer un système billettique.

Pour les villes secondaires où les services de transport public reposent aujourd'hui exclusivement sur les taxis-motos, il s'agit d'envisager le déploiement de nouveaux réseaux de bus. Un tel projet pourrait voir le jour dans la ville de Kara, qui possède déjà une desserte par bus de l'Université en s'appuyant sur les capacités de la SOTRAL. Cette première expérience permettra d'étudier la faisabilité dans d'autres villes.

Axe stratégique n°7 : Encadrer les modes de transport non conventionnés et cibler leur terrain d'action

Le transport non conventionné fait preuve d'une grande flexibilité, il permet d'offrir une solution de desserte de l'ensemble des quartiers de Lomé et des villes de l'intérieur, y compris pour les routes en terre et les zones périphériques, à un tarif abordable. Il répond ainsi aux besoins de mobilité de bon nombre d'usagers pour qui les alternatives sont insuffisantes. Mais il est aussi porteur d'un fort enjeu social et économique, pour les conducteurs professionnalisés ou informels qui vivent de cette offre de service.

Le transport non conventionné qui dispose aujourd'hui d'une place prédominante dans les villes togolaises doit être intégré dans cette stratégie nationale. Dans cette perspective, il s'agit de l'encadrer, afin de lui octroyer une place dans une organisation multimodale efficace réduisant la concurrence entre les modes conventionnés ou non, de mieux maîtriser ses externalités négatives, en matière de sécurité notamment et de mieux collecter les ressources fiscales associées.

Pour cela, il est proposé d'aller vers la professionnalisation du secteur avec un ciblage précis du terrain d'action de chaque mode. Dans un premier temps, la réglementation sera complétée pour les tricycles qui sont

récemment apparus dans le Grand Lomé. Ensuite, les réglementations portant sur la sécurité routière et la professionnalisation du transport non conventionné seront appliquées, en particulier :

- la réglementation portant sur la professionnalisation, à travers l'enregistrement des conducteurs auprès du CFE et de la DTRF, l'identification des conducteurs et de la zone d'activité, et la sensibilisation des conducteurs sur les questions de sécurité routière et de partage de la voirie ;
- la réglementation notamment l'arrêté interministériel du 4 janvier 1996 portant sur la sécurité routière en rendant obligatoire le permis de conduire, les visites techniques, le port du casque passager ou de la ceinture, etc.

Un cadre de concertation formel entre l'Etat et les représentants des taxis (à savoir les syndicats) sera mis en place pour s'accorder sur l'application de ces réglementations et la mise en place de contreparties destinées à faciliter l'adhésion des conducteurs et des syndicats. Il s'agira, par exemple, de lutter contre les pratiques informelles, de limiter le nombre de licences distribuées, de faciliter l'obtention des permis de conduire et *a fortiori* des actes d'Etat civil, de faciliter le financement d'assurances et de mutuelles, de créer des stations aménagées ou d'accompagner les conducteurs vers la mutation numérique.

Ce programme serait accompagné d'un renforcement du contrôle et d'une meilleure gestion du recouvrement des impôts et des taxes afin de garantir le fonctionnement des mesures ci-avant et de pouvoir bénéficier des retombées économiques du secteur.

Axe stratégique n°8 : Améliorer l'articulation entre le réseau de la SOTRAL et le transport non conventionné en organisant des stations sur le Grand Lomé

La complémentarité entre le transport non conventionné et le transport institutionnel doit s'organiser sur l'espace public pour favoriser l'intégration de ces services au profit des usagers. Les stations de taxis-villes et taxis-motos doivent évoluer, d'une part pour favoriser leur usage et maîtriser leur impact sur l'espace public et d'autre part pour améliorer leur interface avec le transport par bus dans une ambition de son développement. La création de stations s'inscrit ainsi parfaitement en cohérence avec le projet de renforcement de l'encadrement du transport non conventionné et peut constituer une contrepartie pour faciliter leur adhésion à une réorganisation des modes dans l'espace.

Ainsi, l'organisation dans l'espace des stations de transport non conventionné en articulation avec le réseau de la SOTRAL pourra se déployer en plusieurs étapes : (i) recenser les stations de taxis-motos et taxis-ville existantes et définir de nouvelles stations ; (ii) prioriser les stations à formaliser puis proposer et réaliser des aménagements (abris, signalétique) ; (iii) créer des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) plus formels au niveau des principaux points de rabattement sur les lignes de bus (zones d'attente abritées, quais aménagés, information voyageurs, commodités pour les professionnels, zone de stationnement motos, ...).

2.4 Réduire la consommation d'énergie, la pollution atmosphérique et l'insécurité routière (Improve)

Cette stratégie nationale de mobilité urbaine vise à améliorer l'efficacité et la sécurité des modes de transport tout en réduisant au minimum leur empreinte environnementale. Il s'agit de viser une meilleure efficacité et une meilleure pérennité des systèmes et infrastructures.

Depuis quelques années un effort particulier a été réalisé pour développer le réseau routier structurant du Grand Lomé. Ces infrastructures routières prennent toutefois en compte de manière très hétérogène les différents usages de la route. Ainsi, si certains axes récents disposent de trottoirs et de traversées piétonnes régulées, beaucoup souffrent encore d'une absence totale d'aménagements garantissant la sécurité des piétons. A cela s'ajoutent des difficultés pour assurer l'entretien et la réhabilitation des aménagements qui entraînent une dégradation rapide des infrastructures.

La stratégie nationale doit favoriser les modes alternatifs en améliorant leur prise en compte sur l'espace public, et inscrire le développement du transport au Togo dans une logique de durabilité en garantissant l'efficacité des systèmes de transport, en veillant à la pérennité des infrastructures et en intégrant systématiquement la notion de santé publique.

Axe stratégique n°9 : Favoriser les modes alternatifs en améliorant leur prise en compte sur l'espace public

L'organisation de l'espace public doit permettre une bonne cohabitation des modes de déplacement et des usages. Ainsi, il est nécessaire de généraliser la prise en compte des modes alternatifs sur l'espace public, en amont ou en aval de la création de l'infrastructure.

Une Charte de l'espace public sera réalisée afin d'établir les bonnes pratiques et de fournir des références en matière d'aménagement et de prise en compte des différents usages de la voirie. Un accent particulier pourra notamment être porté sur la cohabitation des circulations avec les activités commerciales.

Ainsi, les acteurs en charge de la création, de la réhabilitation et de l'entretien des infrastructures devront s'appuyer sur les orientations stratégiques des documents de planification (insertion de voie bus, d'arrêts, d'aménagements cyclables, etc.) et suivre les orientations opérationnelles proposées à travers cette charte.

Afin de réduire l'accidentologie, la sécurisation et l'aménagement des cheminements piétons et vélos seront traités avec soin. Priorité sera donnée aux traversées des axes structurants où les enjeux de sécurité sont particulièrement importants.

La pratique du vélo sera également encouragée à travers la réalisation d'un schéma directeur cyclable. Celui-ci identifiera le déploiement d'aménagements, le long des axes structurants lorsqu'ils offrent une emprise suffisante puis sur les autres axes majeurs de Lomé et des autres agglomérations. Ces aménagements seront à valoriser par des services d'accompagnement tels que du stationnement, des campagnes de communication et de sensibilisation, etc. Le potentiel de développement de l'usage du vélo apparaît tout à fait important à Lomé, mais il est encore plus pertinent pour les principales villes secondaires, où le niveau de revenu est plus faible et le trafic moins dense.

Dans l'agglomération du Grand Lomé, il s'agira également de réaliser des aménagements en faveur des bus sur certains axes majeurs afin d'améliorer les performances des bus, d'une part pour améliorer leur attractivité pour l'usager et d'autre part pour améliorer l'exploitation et l'équilibre économique de la SOTRAL.

Axe stratégique n°10 : Améliorer la pérennité des infrastructures de transport existantes

Afin d'assurer la pérennité du réseau routier, le MIT devra renforcer les processus d'entretien et de réhabilitation de la voirie. Il établira une catégorisation de la voirie en milieu urbain, permettant ensuite de clarifier le rôle des différentes institutions dans la création, l'entretien et la maintenance de la voirie. Le MIT sera en charge du réseau primaire, les communes du réseau secondaire (en permettant des possibilités de mutualisation des moyens à une échelle intercommunale). Des ressources financières devront être mises à disposition pour assurer l'exercice de ces compétences.

En parallèle, les modalités d'usage des outils de régulation des déplacements devront être définies par des études spécifiques. Un plan de circulation et de stationnement dans le Grand Lomé permettra de définir une stratégie de régulation lumineuse, et une politique de stationnement sur voirie. Certaines villes secondaires qui disposent de quelques carrefours à feux tricolores (Tsévié, Atakpamé, Sokodé, Kara) pourront également amorcer une réflexion pour optimiser l'usage de l'espace public et éviter les embouteillages.

Axe stratégique n°11 : Minimiser les effets de la mobilité sur l'environnement, la santé publique et le dynamisme socio-économique

La stratégie de mobilité urbaine doit permettre de limiter les externalités négatives (pollution, sécurité routière et impacts sociaux ou économiques). Il s'agit ainsi de moduler les mesures de la stratégie mobilité afin de contribuer en parallèle à l'objectif de réduction des externalités (par exemple en sélectionnant d'avantage les véhicules importés au Togo, selon leur impact environnemental et/ou selon les questions de sécurité routière).

Il est toutefois proposé d'assurer une déclinaison spécifique des questions de sécurité routière, d'impact socio-économiques et de pollutions atmosphérique et acoustique :

- Pour le développement des infrastructures et des services de transport urbain, cela implique d'assurer le lancement systématique d'études d'impacts permettant de mesurer les risques d'externalités négatives et d'engranger d'éventuelles mesures rectificatives.
- Une surveillance active de la pollution pourra être mise en place par le MEDDPN en effectuant des mesures de pollutions atmosphériques et acoustiques, en particulier à Lomé. Ces mesures

pourront par ailleurs être versées à un Observatoire de la Mobilité Urbaine et servir à l'évaluation des mesures prises dans le cadre des documents de planification.

- Sur le sujet de la sécurité routière, les préconisations apportées par l'étude de « Formulation de politique nationale et de définition de stratégie et de programme de promotion de la sécurité routière au Togo »⁵, devront être suivies à travers la mise en œuvre du plan d'action. Ce dernier se décline suivant quatre orientations : la sécurité des routes, la sécurité des véhicules, la sécurité des usagers de la route, les secours et soins aux victimes d'accidents.

2.5 Programme de suivi de réalisation de la stratégie de mobilité urbaine

Afin de préciser les ambitions, des objectifs cibles peuvent être annoncés pour un horizon moyen terme, ici 2030. En affichant des valeurs chiffrées, ils favorisent le suivi d'une ligne directrice, dont les mesures pourront suivre le plan d'actions énoncés au chapitre 3.

Ces objectifs cibles pourront également constituer des indicateurs pour le suivi de la mise en œuvre de la stratégie de mobilité urbaine.

Les objectifs cibles sont proposés ci-dessous. Il sont voués à être alimentés ou précisés en fonction des nouvelles données à disposition et des modulations sur le niveau d'ambition.

Pilier	Indicateur	Objectif cible 2030
Améliorer les performances et l'usage du transport public	Linéaire de voies bus sur le Grand Lomé	10% à 20% du réseau en site propre (environ 30 à 60km de voies bus)
	Accroissement du parc de véhicules de la SOTRAL sur le réseau du Grand Lomé	Parc de 400 bus
	Production kilométrique du réseau de bus déployé sur les villes secondaires identifiées par la SOTRAL (Kara, Sokodé, Atakpamé, Kpalimé et Tsévié)	Production kilométrique journalière : entre 0,40 et 0,45 km / 1000 habitants
	Acquisition de bus pour le déploiement du réseau de bus sur les villes secondaires identifiées par la SOTRAL (Kara, Sokodé, Atakpamé, Kpalimé et Tsévié) (acquisition indexée sur la production kilométrique)	Acquisition de 35 bus, à minima (correspond à une estimation à population constante) : <ul style="list-style-type: none"> • Kara : 9 bus • Sokodé : 10 bus • Atakpamé : 6 bus • Kpalimé : 6 bus • Tsévié : 5 bus
	Aménagement des stations de transports urbains sur le Grand Lomé et les principales villes secondaires	Nombre de Pôles d'Echanges Multimodaux créés : 4 prévus Nombre de stations de transport non conventionnés créés : 4 prévus
Favoriser la participation effective du secteur privé à la gestion du transport urbain	Taux de professionnalisation des conducteurs de taxi sur le Grand Lomé et les principales villes secondaires	100% des conducteurs de taxis licenciés

⁵ Ministère des Infrastructures et des transports / Banque Mondiale – SSATP / SITRASS / LAET – Avril 2019

	Nombre de licences de taxi délivrées par an sur le Grand Lomé et les principales villes secondaires	<p>Quota sur le nombre de licences taxis délivrées par ville</p> <p><i>A préciser : Le nombre de licences est à déterminer en fonction du nombre de taxis nécessaires pour assurer les déplacements journaliers des habitants qui ne pourraient pas être reportés sur le réseau de transport conventionné. Il implique un recensement préalable des véhicules actuels</i></p>
Améliorer la planification multimodale et le fonctionnement des centres-villes	Réalisation des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) sur le Grand Lomé et les principales villes secondaires	Existence de SDAU datant de moins de 10 ans (ou révisés il y a moins de 10 ans)
	Linéaires d'aménagements cyclables sur le Grand Lomé et les principales villes secondaires	100% du réseau primaire urbain aménagé
	Linéaires de trottoirs sur le Grand Lomé et les principales villes secondaires	100% du réseau primaire urbain aménagé
	Linéaire de voirie asphaltées sur le Grand Lomé et les principales villes secondaires	100% du réseau primaire urbain asphalté
	Niveau de service des voiries urbaines	<p>Satisfaction des besoins d'entretien sur le réseau urbain actuel évalués dans le document « Etude sur l'entretien routier dans les pays de l'UEMOA : bilan des 50 dernières années et perspectives » (rapport provisoire de la Banque Ouest Africaine de Développement, révision Août 2015) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforcement de structure (reprise de la totalité de la chaussée d'une route revêtue) : ~300km de voirie (coût estimé à 91,140 milliards de FCFA) • Entretien curatif (réparations localisées) : ~130 km de voirie (coût estimé à 4,557 milliards de FCFA)
	Evolution des parts modales sur le Grand Lomé	<p>Tendances sur l'évolution des parts modales :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marche : maintien • Vélo : renforcement • Transports conventionnés (SOTRAL) : renforcement • Taxis : diminution • Taxis-motos : diminution

		<ul style="list-style-type: none"> • Véhicules individuels : une probable augmentation à maîtriser au maximum jusqu'à stabilisation <p><i>À préciser selon l'évaluation des parts modales actuelles</i></p>
Renforcer le cadre institutionnel de la gestion du transport urbain	Nombre d'AOMU créées avec attribution de ressources dédiées (financement et création de services)	Création sur le Grand Lomé et les six principales villes secondaires (7 AOMU)

3. Plan d'actions

3.1 Les orientations territorialisées du plan d'action

3.1.1 Les actions à l'échelle nationale : définir le cadre et les outils de gestion de la mobilité urbaine

En situant la planification et la gestion de la mobilité urbaine à une échelle métropolitaine, la stratégie développée dans la présente politique de mobilité urbaine s'appuie très largement sur le processus de décentralisation en cours.

Dans ce contexte, les actions nationales portées par l'Etat, vont principalement consister à mettre en œuvre le cadre national et les outils nécessaires à la politique qui sera déployée par les collectivités localement. Ces actions doivent par conséquent en grande partie être réalisées en amont et dès que possible.

Le calendrier de la mise en œuvre de la présente politique doit s'inscrire dans celui de la décentralisation. Les structures locales sont en cours de mise en place. Dès leur création, leur organisation devra permettre la prise en main de leurs nouvelles fonctions.

Le plan d'actions à l'échelle nationale devra ainsi se déployer suivant plusieurs items, afin de définir le cadre et apporter l'ensemble des outils nécessaires :

- **Par la définition d'un cadre de gouvernance clair** : la priorité aujourd'hui est en effet de clarifier le rôle des collectivités locales et de les aider à se mettre en ordre de marche. Cela implique également l'organisation de leurs interactions avec les services de l'Etat pour garantir le bon fonctionnement d'une organisation plus verticale ;
- **Par la mise à disposition de ressources financières pérennes** : ce sujet est assurément clé puisqu'il doit assurer en premier lieu le bon fonctionnement des organes institutionnels, en second lieu l'exploitation et l'entretien des services et infrastructures de transport, et en troisième lieu l'investissement dédié au développement de la mobilité urbaine ;
- **Par le recrutement de ressources humaines adéquates** : c'est à l'échelle nationale que doit s'organiser la formation des agents en charge de la mobilité urbaine. Si la décentralisation va en partie sur une réorganisation des services de l'Etat et des collectivités, de nouveaux cadres devront être recrutés pour permettre le déploiement à l'échelle locale et assurer des interactions de qualité avec les services de l'Etat ;
- **Par la confirmation du cadre réglementaire** : le cadre réglementaire togolais existant devra faire l'objet de quelques adaptations. L'effort le plus important sera dans la généralisation du contrôle de sa mise en application. Le déploiement d'unités de contrôle ayant le pouvoir de sanctionner, notamment la police municipale à l'échelle locale, sera une nécessité ;

- **Par la fourniture d'outils techniques** guidant les collectivités et garantissant la gestion harmonisée à l'échelle des territoires pour faciliter les interactions et la supervision par l'Etat : code de l'urbanisme, charte des espaces publics, hiérarchisation de la voirie, indicateurs et mesures pour la mise en œuvre d'observatoires, ...

3.1.2 Les actions pour le Grand Lomé

Le Grand Lomé dispose d'un plan d'action spécifique, qui devra être mis en œuvre sous l'égide de la Direction Mobilité Urbaine du DAGL, en s'appuyant sur les outils déployés à l'échelle nationale évoqués précédemment. Ce plan d'actions peut se structurer selon trois volets opérationnels, dont la progression pourra se faire en parallèle, pour une mise en application selon différentes temporalités :

- **La mise en place de la Direction Mobilité Urbaine et son opérationnalité.** Cette direction sera dotée de ressources spécifiques, devra en effet reprendre à sa charge plusieurs compétences clefs de la mobilité urbaine : la planification multimodale, l'encadrement et l'organisation des services de transport conventionnés et non conventionnés, la gestion des pôles d'intermodalité et la stratégie de circulation. La création d'un service compétent est donc une étape charnière de la mise en œuvre de la politique.
- **La mise en œuvre de mesures démonstratives de court terme.** De premières actions peuvent être menées sans attendre de documents de planification, voire même sans attendre que la Direction de la Mobilité Urbaine du DAGL ne soit à pied d'œuvre, le Comité de projets PDU constituant une cellule technique transversale efficace. Ces actions pourront être ciblées sur les sujets « incontournables », à savoir prioritaires et n'étant pas susceptibles d'être remis en cause par le PDU : aménagement de stations de taxis et PEM principaux, de voies bus sur des axes à enjeu ne présentant pas de contraintes d'emprises, aménagement de trottoirs et cheminements cyclables, déploiement du nouveau matériel roulant de la SOTRAL sur les lignes existantes pour renforcer l'offre, accélération de l'encadrement des taxis-motos sur la base des outils fournis par l'Etat.
- **Le lancement d'une démarche de planification.** Elle devra faire évoluer les paradigmes en matière de structuration des modes à l'échelle du Grand Lomé. Le cahier des charges du Plan de Déplacement Urbain du Grand Lomé est prêt et un Comité de Projet spécifique est en place. Il s'agit aujourd'hui de trouver les financements pour le réaliser. Ce PDU devra être tout à la fois ambitieux, afin de définir la place de chaque mode de transport à long terme dans une logique de complémentarité, d'intermodalité et de cohérence avec le schéma d'urbanisme, et pragmatique, pour proposer des mesures concrètes à court / moyen terme. Il devra se décliner par des études spécifiques plus détaillées en matière de plan de circulation, de stratégie de régulation lumineuse, de restructuration du réseau de bus, de plan de stationnement.

3.1.3 Les actions pour les principales villes secondaires

Pour les principales villes secondaires, que sont Kara, Sokodé, Kpalimé, Dapaong, Atakpamé et Tsévié, la déclinaison du plan d'actions en trois volets opérationnels, à l'instar de celui proposé pour le Grand Lomé, reste valable, avec toutefois deux tendances légèrement différentes :

- des outils de planification globalement moins aboutis (les SDAU de Sokodé, Dapaong et Atakpamé sont en cours d'actualisation), avec des enjeux forts mais portant plutôt sur le long terme : quand dans le Grand Lomé il s'agit de faire évoluer un système pour régler les problèmes actuels, dans les villes secondaires il s'agit en premier lieu d'anticiper sur leur futur développement ;
- la capacité à agir sur le court terme (sous réserve bien sûr de disposer des ressources adéquates) de manière plus opérationnelle :

- d'une part sur les infrastructures : par un entretien régulier du réseau routier, et notamment du réseau non revêtu (reprofilage), la création de stations pour les taxis-motos, des aménagements en faveur des cycles ;
- d'autre part sur les services : développement de réseaux de bus, encadrement et réorganisation des taxis-motos,...

3.2 Le plan d'actions détaillé

Le plan d'actions rassemble une soixantaine d'actions, et est présenté selon la Classification Enable / Avoid / Shift / Improve du cadre EASI avec les informations suivantes :

- **Actions (Comment ?)** : description de l'action
- **Echelle (Où ?)** : échelle d'action soit
 - National : action à l'échelle nationale
 - Grand Lomé et principales villes secondaires : action à l'échelle locale portant tant sur le Grand Lomé que sur les principales villes secondaires
 - Grand Lomé : action à l'échelle locale portant sur le Grand Lomé
 - Villes secondaires : action à l'échelle locale portant sur les six principales villes secondaires
- **Temporalité (Quand ?)** : notion temporelle basée sur l'état d'avancement de l'action
 - Faire (court terme) : les actions sont prêtes à être engagées et peuvent donc être réalisées à court terme
 - Etudier pour faire (moyen terme) : les actions nécessitent des études complémentaires, qui doivent être engagées au plus vite afin de pouvoir déployer l'action à moyen terme
 - Anticiper (long terme) : les actions portent sur de la planification, qui doit être réalisée rapidement afin de préparer le territoire sur une vision de long terme
- **Pilote (Qui ?)** : entité en charge du portage de l'action
- **Partenaire (Avec qui ?)** : entité à associer à la planification et la mise en œuvre de l'action
- **Impact** : Niveau d'impact sur la mobilité urbaine (de * = efficacité modérée à **** = efficacité très forte)
- **Complexité** : Niveau de complexité de mise en œuvre (de * = complexité faible à **** = complexité forte)

Sont également indiqués les éléments suivants :

- **Recommandation** : rattachement de l'action à une recommandation telle que retenue à l'issue de l'Atelier national
- **Numéro** : numéro de la recommandation telle que retenue à l'issue de l'Atelier national
- **Thème** : Thème de l'étude auquel était rattaché la recommandation (et correspondant au sujet de l'atelier dans lequel elle a été discuté).

ID	EASI	Actions (Comment ?)	Echelle (Où ?)	Temporalité (Quand ?)	Pilote (Qui ?)	Partenaires (Avec qui ?)	Impact	Complexité	Recommandation	N°	Thème
1	Enable	Créer un comité interministériel MIT / MVUHSP / MATDCL / MPDC et organiser des rencontres régulières pour garantir l'interaction entre les projets et identifier ceux à porter auprès des bailleurs de fonds	National	Faire (court terme)	MATDCL	MIT, MVUHSP, MPDC	**	*	A l'échelle nationale, créer des comités de projet pour améliorer la coordination entre les acteurs de la mobilité	E3	1. Gouvernance
2	Enable	Créer des Comités de projets associant l'AOMU, la SOTRAL et les communes / intercommunalité (service en charge de la mobilité urbaine) aux projets du MIT en matière de création / réaménagement de voirie, création d'arrêts, SLT, ... Instaurer une procédure de validation par les institutions participantes	National	Faire (court terme)	MIT	DAGL, SOTRAL,...	**	*	A l'échelle nationale, créer des comités de projet pour améliorer la coordination entre les acteurs de la mobilité	E3	1. Gouvernance
3	Enable	Faciliter la gestion du recouvrement des impôts et des taxes des véhicules afin de garantir leur perception en s'appuyant sur une gestion matérialisée et/ou informatisée (par exemple : contrôle visuel via une vignette apposée sur le pare-brise, facilitation du partage d'information entre institutions via une plateformes informatisées, etc.) et assurer le contrôle associé	National	Faire (court terme)	MIT	MSPC	****	***	Identifier les sources de financement et créer des mécanismes de financement dédiés à la mobilité urbaine	D1	2. Financement

4	Enable	Identifier les sources de financement existantes et mobilisables qui découlent directement ou indirectement de la mobilité, puis les ajuster (actualisation et indexation sur les orientations de la stratégie de mobilité)	National	Etudier pour faire (moyen terme)	MEF	MIT, MVUHSP, MPDC	***	***	Identifier les sources de financement et créer des mécanismes de financement dédiés à la mobilité urbaine	D1	2. Financement
5	Enable	Etudier l'opportunité de mettre en place de nouvelles taxes relatives à la mobilité urbaine et mobiliser la présence des bailleurs de fond	National	Etudier pour faire (moyen terme)	MEF	MIT, MVUHSP, MPDC	***	***	Identifier les sources de financement et créer des mécanismes de financement dédiés à la mobilité urbaine	D1	2. Financement

6	Enable	Flécher les sources de financement vers la mobilité urbaine et établir les structures en charge de les mobiliser et de les gérer : - le DAGL pour le Grand Lomé et l'intercommunalité dans les principales villes secondaires ; - la SAFER au niveau national, spécifiquement pour l'entretien routier urbain (moyennant un extension de son périmètre d'action).	National	Etudier pour faire (moyen terme)	MEF	MPDC, MIT	****	****	Identifier les sources de financement et créer des mécanismes de financement dédiés à la mobilité urbaine	D1	2. Financement
	Enable	Accompagner la disparition progressive de la subvention du carburant à l'horizon 2030 en veillant à protéger les populations modestes de l'augmentation du coût du transport et des produits de première nécessité	National	Etudier pour faire (moyen terme)	MEF	MIT, MEDDPN	****	****	Identifier les sources de financement et créer des mécanismes de financement dédiés à la mobilité urbaine	D1	2. Financement

7	Enable	Définir puis mettre en œuvre des cursus de formation continue pour assurer la formation des agents en charge de la mobilité urbaine	Grand Lomé et principales villes secondaires	Faire (court terme)	MESR	EAMAU, Universités de Lomé et de Kara, UCT, CODATU, CNAM, ...	***	**	Dans les villes secondaires, doter les collectivités locales d'organes de gestion de la mobilité urbaine pour assurer l'exercice des compétences	E2	1. Gouvernance
8	Enable	Créer au sein du DAGL un service en charge de la mobilité urbaine	Grand Lomé	Faire (court terme)	MATDCL	Comité de projet du PDU	****	**	Créer une autorité organisatrice de la mobilité du Grand Lomé assurant l'exercice de l'ensemble des compétences afférentes à la mobilité urbaine	E1	1. Gouvernance
9	Enable	Doter le DAGL d'une ligne budgétaire spécifique sous forme de budget annexe dédié à la mobilité urbaine	Grand Lomé	Faire (court terme)	MEF	MIT	****	**	Créer une autorité organisatrice de la mobilité du Grand Lomé assurant l'exercice de l'ensemble des compétences afférentes à la mobilité urbaine	E1	1. Gouvernance
10	Enable	Compléter dans les textes les compétences dédiées au DAGL en matière de mobilité urbaine : - planification de la mobilité urbaine (tous modes de transport confondus) - encadrement et organisation des services de transports publics	Grand Lomé	Faire (court terme)	MATDCL		****	*	Créer une autorité organisatrice de la mobilité du Grand Lomé assurant l'exercice de l'ensemble des compétences afférentes à la mobilité urbaine	E1	1. Gouvernance

		conventionnés ou non - gestion des pôles d'intermodalité - stratégie de circulation (plan de circulation et stratégie de régulation lumineuse)									
11	Enable	Créer les intercommunalités dans les principales villes secondaires et les doter d'un organe décisionnel	Villes secondaires	Faire (court terme)	Communes	MATDCL	****	*	Dans les villes secondaires, doter les collectivités locales d'organes de gestion de la mobilité urbaine pour assurer l'exercice des compétences	E2	1. Gouvernance
12	Enable	Créer des services de mobilité urbaine au sein des intercommunalités, et leur allouer des ressources financières	Villes secondaires	Faire (court terme)	Intercommunalités	MATDCL	****	***	Dans les villes secondaires, doter les collectivités locales d'organes de gestion de la mobilité urbaine pour assurer l'exercice des compétences	E2	1. Gouvernance
13	Avoid	Renforcer la capacité des Mairies à faire instruire les documents d'urbanisme en assurant la mise à disposition des ressources financières et humaines nécessaires	National	Faire (court terme)	MATDCL		**	**	Finaliser les schémas d'urbanisme et mettre en place les ressources techniques, financières et humaines pour assurer leur mise en application	C2	5. Planification multimodale
14	Avoid	Mettre en place les décrets d'application du code de l'Urbanisme	National	Faire (court terme)	MVUHSP		***	**	Finaliser les schémas d'urbanisme et mettre en place les ressources techniques, financières et humaines pour	C2	5. Planification multimodale

									assurer leur mise en application		
15	Avoid	Organiser la collecte de données sur les pratiques de mobilité et le parc de véhicules à l'échelle nationale Définir l'organisme en charge du traitement et de la mise à disposition des données	National	Etudier pour faire (moyen terme)	MIT	MEDDPN, MSPC	**	*	Réaliser des documents de planification de la mobilité et des transports et assurer leur suivi et évaluation	C1	5. Planification multimodale
16	Avoid	Réaliser le Plan de Déplacements Urbains du Grand Lomé	Grand Lomé	Anticiper (long terme)	DAGL (ou Comité du PDU dans l'attente de sa création)	MIT, MVUHSP, Communes, DOSI, Syndicats de transport non conventionnés	***	**	Réaliser des documents de planification de la mobilité et des transports et assurer leur suivi et évaluation	C1	5. Planification multimodale
17	Avoid	Réaliser les Plans de Déplacements Urbains des chefs-lieux des régions, où le déploiement d'un réseau de bus est envisagé : Kara, Sokodé, Kpalimé, Atakpamé, Tsévié	Principales villes secondaires	Anticiper (long terme)	Intercommunalités	MIT, MVUHSP, Communes, DOSI, Syndicats de transport non conventionnés	**	*	Réaliser des documents de planification de la mobilité et des transports et assurer leur suivi et évaluation	C1	5. Planification multimodale
18	Avoid	Créer un Observatoire de la Mobilité Urbaine chargé d'assurer le suivi des mesures inscrites dans les Plans de Déplacements Urbains	Grand Lomé et principales villes secondaires	Faire (court terme)	MIT	MEDDPN, MSPC, MPDC	**	*	Réaliser des documents de planification de la mobilité et des transports et assurer leur suivi et évaluation	C1	5. Planification multimodale

19	Avoid	Poursuivre le déploiement des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme et assurer leur approbation, en priorisant les principales villes secondaires qui n'en disposent pas encore ou pour lesquelles les documents sont obsolètes : Atakpamé, Sokodé et Dapaong.	Principales villes secondaires	Anticiper (long terme)	Intercommunalités	MIT, SOTRAL	**	*	Finaliser les schémas d'urbanisme et mettre en place les ressources techniques, financières et humaines pour assurer leur mise en application	C2	5. Planification multimodale
20	Avoid	Décliner les SDAU en Plans d'Urbanisme de Détail	Grand Lomé et principales villes secondaires	Etudier pour faire (moyen terme)	DAGL et intercommunalités		***	**	Finaliser les schémas d'urbanisme et mettre en place les ressources techniques, financières et humaines pour assurer leur mise en application	C2	5. Planification multimodale
21	Shift	Elaborer et adopter une réglementation pour les tricycles en les orientant vers le transport de marchandises	National	Faire (court terme)	DOSI	MIT, Syndicats	**	**	Encadrer les taxis-motos et les tricycles pour évoluer vers une professionnalisation de la pratique	B1	4. Secteur privé
22	Shift	Faire appliquer la réglementation en matière de sécurité routière : - rendre obligatoire, à minima : le port du casque ou de la ceinture passager, le permis de conduire et le passage des visites techniques ; - organiser des campagnes de sensibilisation des conducteurs sur les questions de sécurité routière et de partage de la voirie	National	Faire (court terme)	DOSI	MIT, MSPC, Syndicats	****	****	Encadrer les taxis-motos et les tricycles pour évoluer vers une professionnalisation de la pratique	B1	4. Secteur privé
			Grand Lomé	Faire (court terme)	DOSI	MIT, MSPC, Syndicats	***	***	Encadrer les taxis-ville pour améliorer leur complémentarité avec le réseau de transport conventionné	B2	4. Secteur privé

23	Shift	Recenser les stations de taxis-motos et taxis-ville existantes et définir de nouvelles stations	Grand Lomé et principales villes secondaires	Faire (court terme)	DAGL ou intercommunalités	DOSI, Syndicats des transports artisanaux, communes	***	**	Organiser dans l'espace les stations de transport non conventionné pour faciliter la prise en charge des usagers en articulation avec le réseau de la SOTRAL	A4	3. Transport public
24	Shift	Aménager les principales stations et les principaux PEM : abris, signalétique, commodités pour les conducteurs	Grand Lomé et principales villes secondaires	Faire (court terme)	DAGL ou intercommunalités	MIT	***	**	Organiser dans l'espace les stations de transport non conventionné pour faciliter la prise en charge des usagers en articulation avec le réseau de la SOTRAL	A4	3. Transport public
25	Shift	Faire appliquer la réglementation pour une professionnalisation des taxis-villes, des taxis-motos et des tricycles en procédant à l'enregistrement	National	Moyen terme : Etudier pour faire	DOSI	MIT, CFE, Syndicats	****	****	Encadrer les taxis-motos et les tricycles pour évoluer vers une professionnalisation de la pratique	B1	4. Secteur privé

		<p>systématique des conducteurs auprès du CFE et de la DTRF (cela doit se traduire par une généralisation le port de la chasuble avec un numéro d'identification correspondant à la zone d'activité pour les taxis-motos).</p>	Grand Lomé	Moyen terme : Etudier pour faire	DOSI	MIT, CFE, Syndicats	***	***	Encadrer les taxis-ville pour améliorer leur complémentarité avec le réseau de transport conventionné	B2	4. Secteur privé
26	Shift	<p>Lancer un programme de professionnalisation des opérateurs de transport artisanal pour s'assurer de leur appropriation de la réglementation et les inciter à se à se fédérer en entreprises. Ce programme devra comprendre des contreparties, telles que la facilitation pour l'obtention des permis de conduire et des actes d'Etat civil, la facilitation du financement des assurances et des mutuelles, la création de stations de transport artisanal, des mécanismes de reconversion professionnelle, l'accompagnement à la mutation numérique, proposer aux entreprises un accompagnement des pouvoirs publics (contrat leasing par exemple).</p>	National	Faire (court terme)	DOSI	MIT, ANPE	****	****	Encadrer les taxis-motos et les tricycles pour évoluer vers une professionnalisation de la pratique	B1	4. Secteur privé
		<p>Lancer un programme de professionnalisation des opérateurs de transport artisanal pour s'assurer de leur appropriation de la réglementation et les inciter à se à se fédérer en entreprises. Ce programme devra comprendre des contreparties, telles que la facilitation pour l'obtention des permis de conduire et des actes d'Etat civil, la facilitation du financement des assurances et des mutuelles, la création de stations de transport artisanal, des mécanismes de reconversion professionnelle, l'accompagnement à la mutation numérique, proposer aux entreprises un accompagnement des pouvoirs publics (contrat leasing par exemple).</p>	Grand Lomé	Faire (court terme)	DOSI	MIT, ANPE	****	****	Encadrer les taxis-ville pour améliorer leur complémentarité avec le réseau de transport conventionné	B2	4. Secteur privé

27	Shift	Réaliser des voies réservées aux bus sur les axes disposant d'une largeur de voirie suffisante, déjà identifiés par la SOTRAL, en anticipation de la hausse de trafic	Grand Lomé	Faire (court terme)	MIT	SOTRAL	**	*	Réaliser des aménagements en faveur des bus en ciblant les axes à enjeu sur certains axes majeurs du Grand Lomé	A2	3. Transport public
28	Shift	Revoir le principe actuel de ligne de taxis-villes pour les orienter vers des liaisons interurbaines ou inter-quartiers et améliorer la desserte transversale non couverte par le réseau de bus	Grand Lomé	Etudier pour faire (moyen terme)	DOSI	MIT, Syndicats	***	**	Encadrer les taxis-ville pour améliorer leur complémentarité avec le réseau de transport conventionné	B2	4. Secteur privé
29	Shift	Mettre en place un zonage des taxis-motos afin de les orienter vers des services de rabattement et une desserte fine des quartiers	National	Etudier pour faire (moyen terme)	DOSI	MIT, Syndicats	****	****	Encadrer les taxis-motos et les tricycles pour évoluer vers une professionnalisation de la pratique	B1	4. Secteur privé
30	Shift	Solliciter les bailleurs de fonds pour bénéficier de leur appui afin de renforcer le parc de bus de la SOTRAL et aller au-delà des investissements déjà engagés	Grand Lomé	Etudier pour faire (moyen terme)	SOTRAL	MIT, MPDC	****	**	Renforcer les ressources de la SOTRAL	A1	3. Transport public
31	Shift	Créer un deuxième dépôt de bus à Lomé dans le but de réduire les coûts d'exploitation de la SOTRAL liés aux haut-le-pied	Grand Lomé	Etudier pour faire (moyen terme)	SOTRAL	MIT, DAGL	**	**	Renforcer les ressources de la SOTRAL	A1	3. Transport public

32	Shift	Indexer la subvention de la SOTRAL sur la production kilométrique annuelle et sur des indicateurs de performance contractuels	Grand Lomé	Etudier pour faire (moyen terme)	MEF	MIT, DAGL	***	**	Renforcer les ressources de la SOTRAL	A1	3. Transport public
33	Shift	Réaliser des études ciblées sur les axes les plus contraints et en priorisant les lignes structurantes afin de proposer des mesures de traitement des points noirs du réseau (voies bus, régulation lumineuse, plan de circulation, etc.)	Grand Lomé	Etudier pour faire (moyen terme)	DAGL	SOTRAL	****	***	Réaliser des aménagements en faveur des bus en ciblant les axes à enjeu sur certains axes majeurs du Grand Lomé	A2	3. Transport public
34	Shift	Acquérir et déployer un système de priorité bus aux carrefours à feux (système e détection et prise en compte des bus par les contrôleurs de feux)	Grand Lomé	Etudier pour faire (moyen terme)	SOTRAL	MIT, DAGL	***	**	Réaliser des aménagements en faveur des bus en ciblant les axes à enjeu sur certains axes majeurs du Grand Lomé	A2	3. Transport public
35	Shift	Réaliser des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) en articulation avec le réseau de bus de la SOTRAL et les projets de réorganisation de réseau	Grand Lomé	Etudier pour faire (moyen terme)	DAGL	SOTRAL, communes	***	**	Organiser dans l'espace les stations de transport artisanal pour faciliter la prise en charge des usagers en articulation avec le réseau de la SOTRAL	A4	3. Transport public
36	Shift	Mettre en œuvre un système d'information aux voyageurs (couplé à un Système d'Aide à l'Exploitation: SAE) qui puisse proposer des informations en temps réel sur smartphone et aux arrêts	Grand Lomé	Etudier pour faire (moyen terme)	SOTRAL	DAGL	**	**	Accompagner les usagers pour favoriser l'usage du transport conventionné	A5	3. Transport public
37	Shift	Lancer des campagnes de communication valorisant l'image du transport public	Grand Lomé	Etudier pour faire (moyen terme)	SOTRAL	DAGL	**	*	Accompagner les usagers pour favoriser l'usage du transport conventionné	A5	3. Transport public

38	Shift	Déployer un réseau de bus urbain à Kara, sous forme d'expérimentation : - création d'un dépôt - aménagement des arrêts - organisation d'une cellule d'exploitation	Villes secondaires	Faire (court terme)	MIT	SOTRAL, Intercommunalité de Kara	***	**	Déployer du transport public dans les principales villes secondaires, en s'appuyant sur la SOTRAL	A3	3. Transport public
39	Shift	Créer des filiales de la SOTRAL (avec un nom et une gouvernance spécifiques) dédiées à l'exploitation des futurs réseaux de Kara, Sokodé, Atakpamé, Kpalimé, Tsévié et organiser la reprise du réseau universitaire de Kara par SOTRAL/Kara	Villes secondaires	Faire (court terme)	MIT	SOTRAL	*	*	Déployer du transport public dans les principales villes secondaires, en s'appuyant sur la SOTRAL	A3	3. Transport public
40	Shift	Déployer un réseau de bus urbain sur les villes de Sokodé, Atakpamé, Kpalimé, Tsévié	Villes secondaires	Faire (court terme)	MIT	SOTRAL, Intercommunalités	***	**	Déployer du transport public dans les principales villes secondaires, en s'appuyant sur la SOTRAL	A3	3. Transport public
41	Improve	Mobiliser des ressources financières spécifiquement dédiées à l'entretien et à la réhabilitation du réseau routier et les affecter aux institutions compétentes	National	Faire (court terme)	MEF	SAFER	***	***	Assurer la pérennité du réseau routier en renforçant les processus d'entretien et de réhabilitation de la voirie	C5	5. Planification multimodale
42	Improve	Former des agents municipaux pour améliorer la gestion de l'espace public en charge du stationnement et de l'occupation par les commerçants	National	Faire (court terme)	MATDCL	MSPC	***	**	Standardiser la prise en compte des modes alternatifs sur l'espace public	C3	5. Planification multimodale
43	Improve	Mettre en œuvre le Plan d'Action de l'étude sur la sécurité routière « Formulation de politique nationale et de définition de	National	Faire (court terme)	MIT	MSPC	***	***	Intégrer des mesures de protection de la santé publique avec le développement des infrastructures et	E4	6. Gestion des externalités

		stratégie et de programme de promotion de la sécurité routière au Togo » (Ministère des Infrastructures et des transports / Banque Mondiale – SSATP / SITRASS / LAET – Avril 2019)							des services pour la mobilité urbaine		
44	Improve	Réaliser une charte de l'espace public qui établit les références en matière d'aménagement et prend en compte l'ensemble des usages : circulation tous modes, commerces, stationnement, assainissement, etc.	National	Etudier pour faire (moyen terme)	MIT	MCIDSPCL, SOTRAL, MSPC, MVUHSP	**	*	Standardiser la prise en compte des modes alternatifs sur l'espace public	C3	5. Planification multimodale
45	Improve	Développer les aménagement en faveur des modes alternatifs en milieu urbain : - sur le réseau routier existant (requalification) - sur le réseau routier projeté en assurant la prise en compte systématique des modes alternatifs en amont de la réalisation de nouvelles infrastructures (consultation des documents de planification et de la Charte de l'espace public)	National	Etudier pour faire (moyen terme)	Etat et communes (selon gestionnaire de voirie)	MCIDSPCL, SOTRAL, MSPC, MVUHSP	****	**	Standardiser la prise en compte des modes alternatifs sur l'espace public	C3	5. Planification multimodale
46	Improve	Etablir une catégorisation de la voirie en milieu urbain et répartir la compétence des institutions en matière d'entretien et de réhabilitation	National	Etudier pour faire (moyen terme)	MIT	MVUHSP	***	**	Assurer la pérennité du réseau routier en renforçant les processus d'entretien et de réhabilitation de la voirie	C5	5. Planification multimodale

47	Improve	Faciliter la mise en œuvre opérationnelle de l'entretien et de la réhabilitation du réseau routier : - réactivation et généralisation des brigades d'entretien routier dotées de fonds spécifiques - déploiement d'un programme de réhabilitation (en assurant le lien avec les documents de planification)	National	Etudier pour faire (moyen terme)	MIT		***	**	Assurer la pérennité du réseau routier en renforçant les processus d'entretien et de réhabilitation de la voirie	C5	5. Planification multimodale
48	Improve	Réaliser des études d'impacts pour tous projets de développement d'infrastructures et de services de transports urbains, qui intègrent les questions socio-économiques, de pollution atmosphérique et acoustique et de sécurité routière.	National	Faire (court terme)	MEDDPN	MIT	***	*	Intégrer des mesures de protection de la santé publique avec le développement des infrastructures et des services pour la mobilité urbaine	E4	6. Gestion des externalités
49	Improve	Constituer un réseau cyclable en réalisant des aménagements sécurisés pour les vélos sur les axes structurants offrant une emprise suffisante	Grand Lomé et principales villes secondaires	Faire (court terme)	MIT		**	**	Intégrer des aménagements cyclables et promouvoir la pratique du vélo, particulièrement dans les villes secondaires	C4	5. Planification multimodale
50	Improve	Développer les services d'accompagnement à la pratique du vélo : - déploiement du stationnement sécurisé à proximité des pôles générateurs - développement de services annexes au sein des administrations (douches, casiers, etc.)	Grand Lomé et principales villes secondaires	Faire (court terme)	DAGL et intercommunalités	Associations	**	*	Intégrer des aménagements cyclables et promouvoir la pratique du vélo, particulièrement dans les villes secondaires	C4	5. Planification multimodale

		- promotion du vélo auprès du Grand Public et campagne de sensibilisation à la sécurité routière									
51	Improve	Etablir des Schémas Directeurs Cyclables, portés par des référents vélo identifiés dans chaque ville, qui définissent : les liaisons cyclables à développer, une priorisation, le type d'aménagement et les besoins opérationnels.	Grand Lomé et principales villes secondaires	Etudier pour faire (moyen terme)	MIT	Intercommunalités	**	*	Intégrer des aménagements cyclables et promouvoir la pratique du vélo, particulièrement dans les villes secondaires	C4	5. Planification multimodale
52	Improve	Investir dans des équipements de mesure de la pollution atmosphérique, mettre les données à disposition de l'Observatoire de la Mobilité Urbaine et proposer une communication grand public	Grand Lomé	Faire (court terme)	MEDDPN	MIT	**	*	Intégrer des mesures de protection de la santé publique avec le développement des infrastructures et des services pour la mobilité urbaine	E4	6. Gestion des externalités
53	Improve	Définir une politique de stationnement public sur le centre-ville élargi du Grand Lomé et la mettre en œuvre : matérialiser le stationnement et mettre en place sa gestion par les communes (réglementation et moyen de contrôle)	Grand Lomé	Etudier pour faire (moyen terme)	Communes	DAGL, MIT, SOTRAL	**	**	Organiser le stationnement dans le centre-ville de Lomé, le matérialiser et le réglementer	C7	5. Planification multimodale
54	Improve	Etablir un plan de circulation du centre-ville élargi du Grand Lomé	Grand Lomé	Etudier pour faire (moyen terme)	DAGL	MIT, SOTRAL	***	**	Améliorer la gestion de la circulation et mettre en place une stratégie de régulation à Lomé pour favoriser une meilleure cohabitation entre les modes	C6	5. Planification multimodale

55	Improve	Mettre en place une stratégie de régulation lumineuse	Grand Lomé	Etudier pour faire (moyen terme)	DAGL	MIT, SOTRAL	**	***	Améliorer la gestion de la circulation et mettre en place une stratégie de régulation à Lomé pour favoriser une meilleure cohabitation entre les modes	C6	5. Planification multimodale
----	---------	---	------------	----------------------------------	------	-------------	----	-----	--	----	------------------------------