



RAPPORT DE DIAGNOSTIC

Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Burkina Faso

Octobre 2019

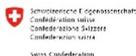
Un partenariat international soutenu par

Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Burkina Faso



Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Burkina Faso

Un partenariat international soutenu par



Federal Department of Economic Affairs,
Education and Research, FA/E
State Secretariat for Economic Affairs SECO



United Nations
Economic Commission for Africa



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	11
1. Problématique de la mobilité urbaine au Burkina Faso	12
1.1 Développement urbain au niveau national	12
1.1.1 Tendances nationale	12
1.1.2 Architecture urbaine nationale	15
1.2 Une motorisation à deux roues	17
1.3 Diagnostic et enjeux de la mobilité urbaine.....	19
1.3.1 Ouagadougou	19
1.3.2 Les villes secondaires : le cas de Bobo-Dioulasso	34
1.4 Contexte national	37
1.4.1 Cadre législatif	37
1.4.2 Principaux acteurs de la mobilité urbaine	37
2. Enjeux de la mobilité urbaine au Burkina Faso.....	41
2.1 Cadre institutionnel et gestion du transport urbain.....	41
2.2 Sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain	44
2.3 Performances et usage du transport public	46
2.4 Participation du secteur privé dans la gestion du transport urbain et engagement de la société civile	48
2.5 Planification multimodale et fonctionnement des centres-villes	49
2.6 Thématiques transversales	51
2.6.1 Environnement et qualité de vie	51
2.6.2 Sécurité routière	51
Synthèse	52
Annexe – Grille de lecture de la matrice de la Gouvernance	54
Références	55

Liste des figures

Page

Figure 1: Carte de population des villes majeures du Burkina Faso en 2015 et projeté en 2030.....	14
Figure 2 : Expansion de Ouagadougou entre 1983 et 2025	15
Figure 3 : Localisation des centralités secondaires.....	16
Figure 4: Evolution du parc automobile et de deux-roues motorisés soumis à immatriculation.....	18
Figure 5: Cartographie du réseau de voies bitumées et/ou éclairées	23
Figure 6: Régulation de carrefours par feux tricolores à Ouagadougou.....	24
Figure 7: Structure du réseau primaire de voirie en accès au centre-ville	25
Figure 8 : Résultats de comptages dans le centre de Ouagadougou (arrondissements n°1 et 2)	26
Figure 9 : Charges du trafic journalier (TJMO, en uv/24h) en 2014	26
Figure 10 : Evolution du trafic journalier entre 2011 et 2014	27
Figure 11 : Partage de la voirie et usages	27
Figure 12 : Évolution du nombre de décès et d'accidents de la route à Ouagadougou entre 2005 et 2016	28
Figure 13 : Carte de l'accidentologie routière en 2015	29
Figure 14 : Réseau de bus urbain de la SOTRACO en 2019	31
Figure 15 : Hiérarchisation de la voirie	33
Figure 16 : Accidentologie à Bobo-Dioulasso de 2010 à 2018	36
Figure 17 : Frise chronologique des transports urbains au Burkina Faso	38
Figure 18 : Matrice SWOT des enjeux liés au cadre institutionnel et à la gestion du transport urbain.....	42
Figure 19 : Matrice de la gouvernance de la mobilité urbaine à Ouagadougou	43
Figure 20 : Schéma des vecteurs de financement du transport urbain au Burkina Faso.....	45
Figure 21 : Matrice SWOT des enjeux liés aux sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain	45
Figure 22 : Matrice SWOT des enjeux liés aux performances et usages du transport public.....	47
Figure 23 : Matrice SWOT des enjeux liés à la participation du secteur privé et de la société civile dans la gestion du transport urbain	48
Figure 24 : Matrice SWOT des enjeux liés à la planification multimodale et le fonctionnement des centres-villes	50

\

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 Martin Stucki (directeur d'étude, Transitec Ingénieurs-Conseils) et Julien Allaire (directeur d'étude adjoint, Transitec Ingénieurs-Conseils) en collaboration avec François Boulanger (chef de projet, Transitec Ingénieurs-Conseils) et Yasmeen Hopkins et Nadège Djossou (contributeurs). 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.

Abréviations

AFD	Agence Française de Développement
AOMU	Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine
AOT	Autorité Organisatrice des Transports
ARTI	Autorité chargée de la Régulation sur secteur du Transport Intérieur
BAAC	Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation
BAD	Banque Africaine de Développement
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
BRT	« Bus Rapid Transit »
CCVA	Centre de Contrôle des Véhicules Automobiles
CETUO	Conseil Exécutif des Transports Urbains de Ouagadougou
CGCT	Code Général des Collectivités Territoriales
CTGO	Conseil des Transports du Grand Ouaga
CHU	Centre Hospitalier Universitaire
CSMOD	Cadre Stratégique de Mise en Œuvre de la Décentralisation
DIRMO	Direction des Infrastructures Routières et de la Mobilité
EDSBF-IV	4 ^{ème} Enquête Démographique et de Santé du Burkina Faso
EMD	Enquête Ménages Déplacements
EPIC	Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial
EASI	Concept « Enable – Avoid – Shift - Improve »
FCFA	Franc de la Communauté Financière Africaine
FER-B	Fonds d'Entretien Routier du Burkina Faso
INSD	Institut National de la Statistique et de la Démographie
LOTI	Loi d'Orientation du Transport Intérieur
MESSR	Ministère des Enseignements Secondaire, Supérieur et de la Recherche
MTMUSR	Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière
ODUO	Observatoire des Déplacements Urbains de Ouagadougou
OICA	Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles
OMS	Organisation Mondial de la Santé

ONG	Organisation Non Gouvernementale
ONASER	Office National de la Sécurité Routière
OPTIS	« Ouagadougou Public Transport Implementation Study »
PAMO	Projet d'Appui à la Mobilité de Ouagadougou
PDDO	Projet de Développement Durable de Ouagadougou
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PIB	Produit Intérieur Brut
PNDES	Plan National de Développement Economique et Social
POS	Plan d'Occupation des Sols
PPUB	Programme Pays Urbain du Burkina Faso
PTDIU	Projet de Transport de Développement des Infrastructures Urbaines
RN	Route Nationale
UNDP	« Unites Nations Procurement Division »
SDAGO	Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Ouaga
SDS	Schéma De Structure
SNADDT	Schéma National d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
SOTRACO	Société de Transport en Commun de Ouagadougou
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique
SWOT	« Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats »
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TJMO	Trafic Journalier Moyen des jours Ouvrables
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
TVM	Taxe sur les Véhicules à Moteur
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
WTO	« World Trade Organization »

Introduction

Le transport urbain et la mobilité constitue 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* ». L'accès universel et sécurisé au transport durable pour les populations urbaines constitue l'un des aboutissements du pilier.

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 d'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 l'efficacité de la gouvernance (*Permettre, Enable*), l'efficacité de l'usage des sols (*Eviter, Avoid*), l'efficacité du système de transport multimodal (*Reporter, Shift*) et l'efficacité de l'usage de la voirie et des véhicules (*Améliorer, Improve*). 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 à accompagner la mise en œuvre de ces lignes directrices dans huit 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 africaines.

Le présent rapport vise à identifier les principaux enjeux de mobilité et d'accessibilité dans les villes burkinabè en analysant cinq thématiques prioritaires :

- Renforcer le cadre institutionnel de la gestion du transport urbain ;
- Renforcer les sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain ;
- Améliorer les performances et l'usage du transport public ;
- Favoriser la participation effective du secteur privé à la gestion du transport urbain ;
- Améliorer la planification multimodale et le fonctionnement des centres-villes.

Il a été rédigé à l'issue d'une première mission à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso pour recueillir des données et échanger avec les acteurs locaux et nationaux. Il est le fruit d'un travail d'analyse approfondi s'appuyant sur le cadre conceptuel EASI. Il contient un diagnostic de la mobilité urbaine au Burkina Faso à partir de la lecture de la littérature existante, de l'analyse des données transmises et des entretiens réalisés.

Ce rapport de diagnostic précède une note de recommandations qui sera établie pour être débattu et enrichi dans le cadre d'un atelier de la mobilité urbaine qui se tiendra à Ouagadougou les 14 et 15 novembre 2019. Suite à cet atelier avec les acteurs nationaux et locaux seront proposées une lettre de politique et une stratégie pour la mobilité urbaine au Burkina Faso.

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. Problématique de la mobilité urbaine au Burkina Faso

1.1 Développement urbain au niveau national

1.1.1 Tendances nationales

Une urbanisation rapide non contrôlée

Pays enclavé entre le Mali, le Bénin, le Togo, la Côte d'Ivoire, le Niger et le Ghana, le Burkina Faso couvre une superficie d'environ 274 500 km².

Le tableau ci-après introduit quelques indicateurs de comparaison avec les 3 autres pays faisant l'objet de la présente étude :

Tableau 1: Données statistiques sur les quatre pays pilotes de l'étude

	BENIN	TOGO	MALI	BURKINA FASO	SOURCES
DEMOGRAPHIE					
Population nationale (million, 2018)	11,5	7,9	19,1	19,8	Banque Mondiale
Projection de population (million, 2030)	16,1	10,9	23,3	26,5	UN-Habitat
Densité de population (pop. / km ² , 2018)	102	145	16	72	Banque Mondiale
URBANISATION					
Taux d'urbanisation (% , 2018)	47%	42%	42%	29%	Banque Mondiale
Taux de croissance urbaine (% , 2018)	3,9%	3,7%	4,9%	5,0%	Banque Mondiale
Aires urbaines avec plus de 300'000 habitants (2018)	4	1	2	2	Banque Mondiale
ECONOMIE					
PIB par habitant (\$PPA, 2018)	2 421	1 761	2 314	1 975	Banque Mondiale
Taux de croissance économique (% / an, 2013-2018)	5,4%	5,3%	5,2%	5,5%	Banque Mondiale
Poids de la population vivant sous le seuil international de pauvreté (PPA, % de la pop.)	49,5% (2015)	49,2% (2015)	49,7% (2009)	43,7% (2014)	Banque Mondiale
Indice de développement humain (0-1 scale, 2018) 0 - faible, 1 - fort développement humain	0,515	0,503	0,427	0,423	UNDP
FINANCE PUBLIQUE					
Budget de l'Etat (en milliards FCFA / US\$, 2015)	1 507 2,50	806 1,34	1 785 2,97	1 516 2,52	Lois de finance 2015
Rapport Budget / Population (en FCFA, 2015)	139 666	117 922	100 174	82 168	Lois de finance 2015 Africapolis
GOVERNANCE ET AFFAIRES					
Doing Business (Distance de la frontière, 2019) 0 - Performance la plus basse, 100 - Performance historiquement la plus haute ou "frontière"	51,4	55,2	53,5	51,6	Doing Business Banque Mondiale
Indice de Perception de la Corruption (1-100, 2016) 1 - transparence faible ou forte corruption, 100 - transparence forte ou faible corruption	36	32	32	42	Transparency International
MOTORISATION					
Prix de l'essence / diesel (US\$ / L, 2016)	0,72/0,72	0,71/0,71	1,12/0,98	0,98/0,86	Banque Mondiale
Véhicules privés en circulation (2015)	210 000	140 000	170 000	200 000	OICA
Taux de motorisation (véhicules privés / 1 000 habitants, 2015)	20	19	10	11	OICA - Banque Mondiale
Mortalité par accidents de la route (mortalité / 100 000 habitants, 2016)	28	29	23	31	Banque Mondiale
Taux de ménages possédant une motocyclette et/ou un scooter (%)	56,1%	36,8%	55,0%	35,8%	EDSBF-IV Burkina Faso - 2010

Bien que le pays présente un des taux d'urbanisation les plus faibles parmi les pays d'Afrique de l'Ouest : 29,4 % de sa population réside dans une zone urbaine en 2018 contre 45,6 % en moyenne². Le pays a connu depuis son indépendance une croissance urbaine rapide, soutenue par la forte croissance démographique. Le tableau ci-dessous présente l'évolution de la population urbaine et rurale sur la même période au regard de l'évolution de la population totale du pays.

Tableau 2 : Evolution de la population, notamment rurale et urbaine du Burkina Faso entre 1960 et 2018³

Année	1960	1995	2006	2018
Part de la population urbaine	4,70 %	15,1 %	22,3 %	29,4 %
Population urbaine (en millions)	0,23	1,53	3,09	5,79
Population rurale (en millions)	4,60	8,56	10,70	13,90
Population totale du pays (en millions)	4,83	10,10	13,80	19,70

Avec un taux de croissance annuel moyen supérieur à 5,8%, le nombre de centres urbains est passé de 2 en 1960 à 33 en 1995 et 49 en 2006 selon le Programme du Développement Urbain du Burkina Faso (PDU)⁴. Cette dynamique est appelée à se poursuivre dans les années à venir. Le taux d'accroissement de la population urbaine est ainsi estimé en 2018 à 4,75 % par la Division de la population des Nations Unies sur la période 2020 – 2025.

Ouagadougou et dans une moindre mesure, Bobo-Dioulasso, seconde ville la plus peuplée domine l'urbanisation du pays. Ces deux villes qui représentaient 16,4% de la population du pays en 2015 totalisaient 59,2% de la population urbaine⁵. En comparaison, les autres villes ne totalisaient pas plus de 0,1 millions d'habitants⁶.

Les pouvoirs publics constatent que cette urbanisation rapide s'avère plus subie que planifiée. La multiplication des zones d'habitat informel et l'accaparement des terres périurbaines par certains acteurs privés contribuent à un processus d'extension spatiale non maîtrisé et peu respectueux de l'environnement. Aussi, un Programme du Développement Urbain (PDU) a été élaboré pour coordonner les actions inhérentes au développement urbain aussi bien au niveau national que local et pour mettre en cohérence des projets prioritaires de développement urbain avec les outils de planification urbaine et d'aménagement du territoire. Il s'inscrit dans la continuité du Programme Pays Urbain du Burkina (PPUB) (2014-2016), doit en capitaliser les acquis et œuvrer à la concrétisation des orientations du Plan national de développement économique et social (PNDES 2016-2020), du Schéma national d'aménagement et de développement durable du territoire (SNADDT horizon 2040) et des Schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme des noyaux urbains.

Les objectifs spécifiques assignés au PDU sont les suivants :

- développer les flux urbains et interurbains ;
- maîtriser la croissance urbaine et préserver l'environnement ;
- promouvoir des pôles urbains de services et de transformation des produits agricoles ;
- améliorer les services administratifs, la formation et la professionnalisation des acteurs urbains ;
- renforcer les capacités de planification et de gestion des noyaux urbains.

² Données : Division de la population des Nations Unies, 2018

³ Source : Division de la population des Nations Unies, 2018

⁴ Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat (2019), Programme du Développement Urbain du Burkina Faso

⁵ Division de la population des Nations Unies, 2018

⁶ Africapolis, 2018

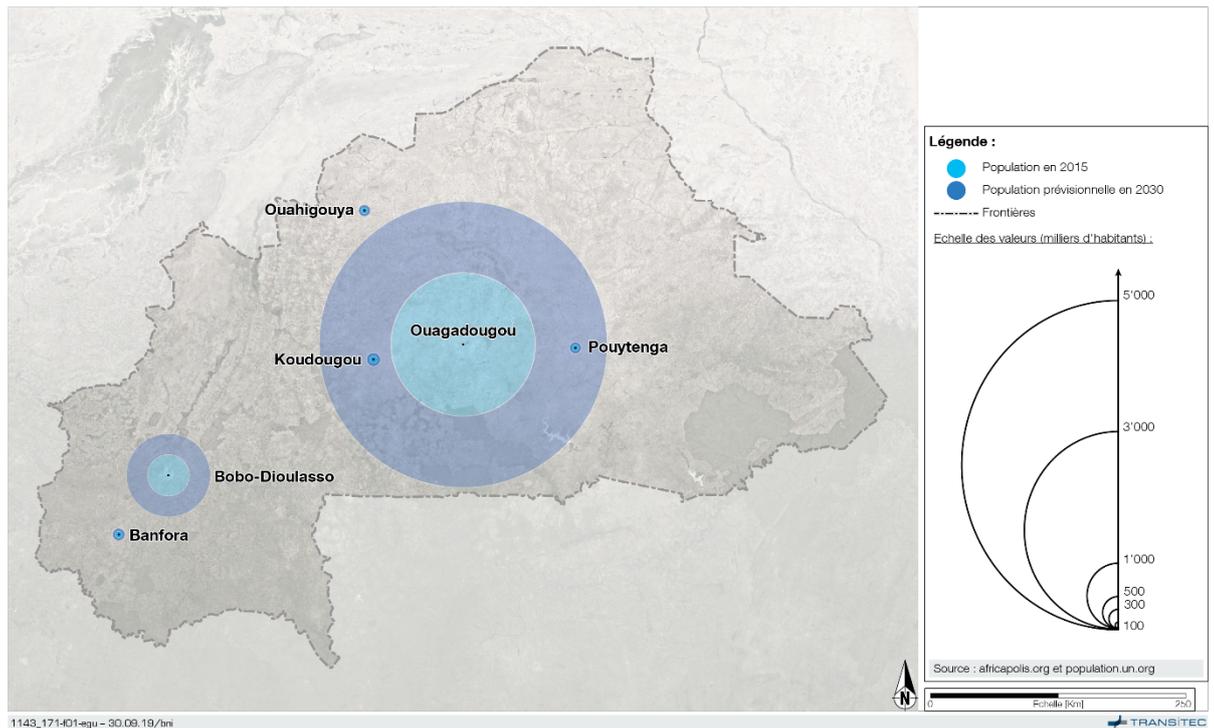


Figure 1: Carte de population des villes majeures du Burkina Faso en 2015 et projeté en 2030

Une économie dépendante des échanges extérieurs

Pays sahélien, le Burkina Faso dispose de peu de ressources naturelles. Son économie repose principalement sur l'agriculture et l'élevage qui représentaient 35,2 % de son PIB en 2014 et sur la production de l'or. Sa performance économique est ainsi dépendante des aléas climatiques et des cours mondiaux de l'or et du coton, prééminent parmi les cultures de rente. L'économie est fortement dépendante des hydrocarbures comme principale source d'énergie et ce qui exacerbe sa vulnérabilité aux chocs externes (WTO, 2017).

L'enclavement du pays constitue un handicap pour son accès aux marchés internationaux. Les marchandises échangées devant transiter par les ports des pays voisins, notamment Abidjan (Côte d'Ivoire), Tema (Ghana), Lomé (Togo) ou Cotonou (Bénin), tous situés à plus ou moins 1 000 kilomètres de Ouagadougou, cela entraîne un renchérissement du coût d'approvisionnement en importations et affecte négativement la compétitivité des exportations (WTO, 2017).

Par conséquent, le secteur des transports revêt un rôle important pour l'économie nationale et notamment le commerce international du Burkina Faso. En effet, la plupart des importations sont acheminées par camion depuis les ports des pays limitrophes. En 2014, le gouvernement burkinabè a initié une réforme visant à moderniser le transport routier, jusque-là dominé par le secteur informel, en rendant obligatoire l'obtention de la licence de transport public routier (WTO, 2017).

Un chemin de fer, géré depuis 1995 par la société privée SITARAIL et jusqu'en 2030 d'après le renouvellement de sa convention avec l'Etat burkinabè, relie Ouagadougou et Abidjan. Long de 1 260 km (dont 620 km sur le territoire burkinabè). 20 à 30 % du transport de marchandises entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso y transite. Plusieurs programmes de réhabilitation et de prolongement du réseau ferroviaire sont en cours d'exécution (WTO, 2017).

1.1.2 Architecture urbaine nationale

Ouagadougou, une capitale radioconcentrique

Ouagadougou constitue l'une des deux polarités urbaines du Burkina Faso. Elle a connu une croissance importante due à la fois à l'accroissement naturel et à l'exode rural. Sa population est ainsi passée de 180 000 habitants en 1975, à 700 000 recensés en 1996 par l'Institut national de la statistique et de la démographie (INSD). Au cours des quinze dernières années, la population a doublé passant de 1,2 millions d'habitants en 2004 à 2,53 millions en 2018 représentant plus de 13 % de la population totale du pays⁷.

Dans le même temps, la ville a connu une rapide extension urbaine qui a engendré l'urbanisation de sept municipalités limitrophes, donnant naissance au Grand Ouaga⁸. Si l'on considère une même densité de population en 2025, la métropole et ses 3,2 millions d'habitants s'étendront sur 700 km² contre 400 km² en 2014. La Figure 2 montre cette évolution et celle du rayon de la ville, aujourd'hui de 10 km qui s'étendra alors à 15 km.

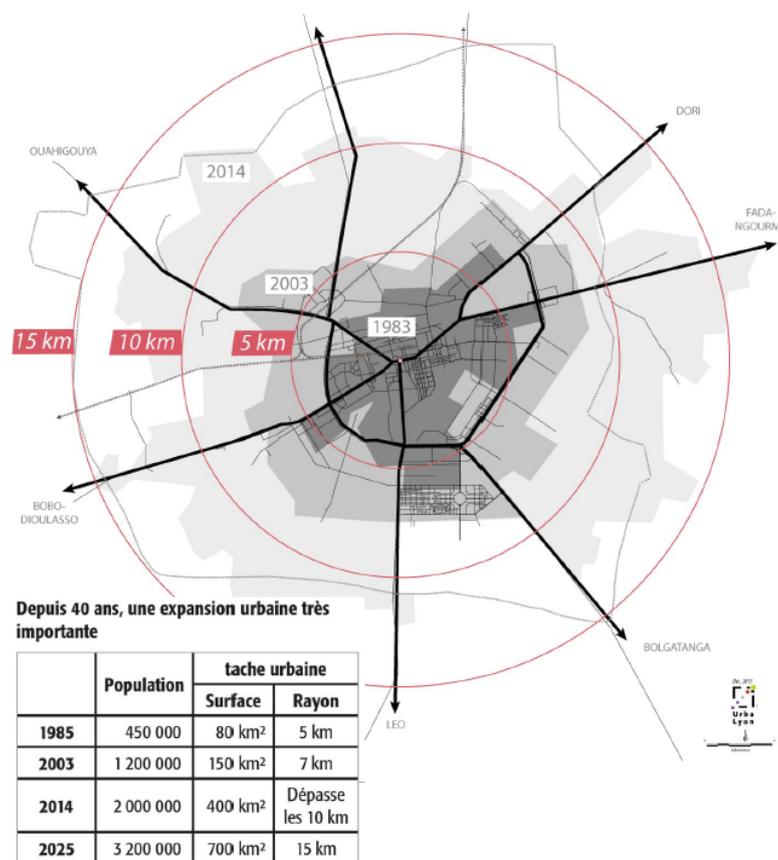


Figure 2 : Expansion de Ouagadougou entre 1983 et 2025⁹

L'agglomération de Ouagadougou se développe selon un schéma radioconcentrique et présente une faible densité (37 habitants/km² pour la commune de Ouagadougou en 2012). Le centre-ville concentre les activités économiques et administratives tandis que les zones résidentielles s'étendent sur le reste de l'aire métropolitaine. Son accès est contraint par l'aéroport au sud, le camp militaire à l'ouest et des voies d'eau au nord et à l'ouest. Les routes nationales convergent vers l'hypercentre et un boulevard circulaire, qui n'est pas achevé au nord, structure le réseau routier.

⁷ Division de la population des Nations Unies, 2018

⁸ Le Grand Ouaga regroupe la commune de Ouagadougou, les communes de Koubri, Komsilga, Komki-Ipala, Saaba, Pabré et Tanghin Dassouri (province du Kadiogo) et la commune de Loubila (province de l'Oubritenga).

⁹ Source: UrbaLyon, Commune de Ouagadougou, 2015

Le quartier de Ouaga 2000, à l'extérieur du boulevard circulaire au sud-est de la ville fait exception dans la structure urbaine. Sorti de terre dans la deuxième moitié des années 1990, il accueille le palais présidentiel et concentre des activités administratives et diplomatiques ainsi que des villas de haut standing. Ce quartier qui a été conçu comme une vitrine du régime de Blaise Compaoré bénéficie d'une densité d'infrastructures unique dans les quartiers périphériques.

L'étalement urbain engendre de nombreux défis mis en exergue par les schémas directeurs d'urbanisme et d'aménagement. Ainsi, dans la perspective d'une urbanisation toujours croissante, le Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Ouaga (SDAGO), dont l'horizon est 2025, révisé en 2010, s'est donné comme grandes orientations fondamentales sur le territoire du Grand Ouaga de :

- maîtriser et gérer l'espace ;
- développer les infrastructures ;
- développer les activités de production et mieux les répartir dans son espace ;
- maîtriser et préserver les ressources naturelles ;
- offrir un meilleur accès aux services sociaux et à un logement décent ;

Le Schéma de Structure (SDS) porté par le Plan d'Occupation des Sols (POS) cherche notamment à orienter le développement et la croissance urbaine. Il définit, dans une logique de déconcentration, 7 centralités au sein du périmètre de la commune de Ouagadougou qui devront accueillir de nouvelles activités tout en préservant leur vocation première d'habitat. En rendant ces 7 centralités secondaires plus dynamiques, le SDS vise à mieux répartir les activités dans certains secteurs de la ville, afin de réduire les distances entre les lieux d'habitation, les commerces et les autres points de service ainsi que les zones d'emplois en général, afin que d'ici 2025 Ouagadougou prenne une forme multipolaire.

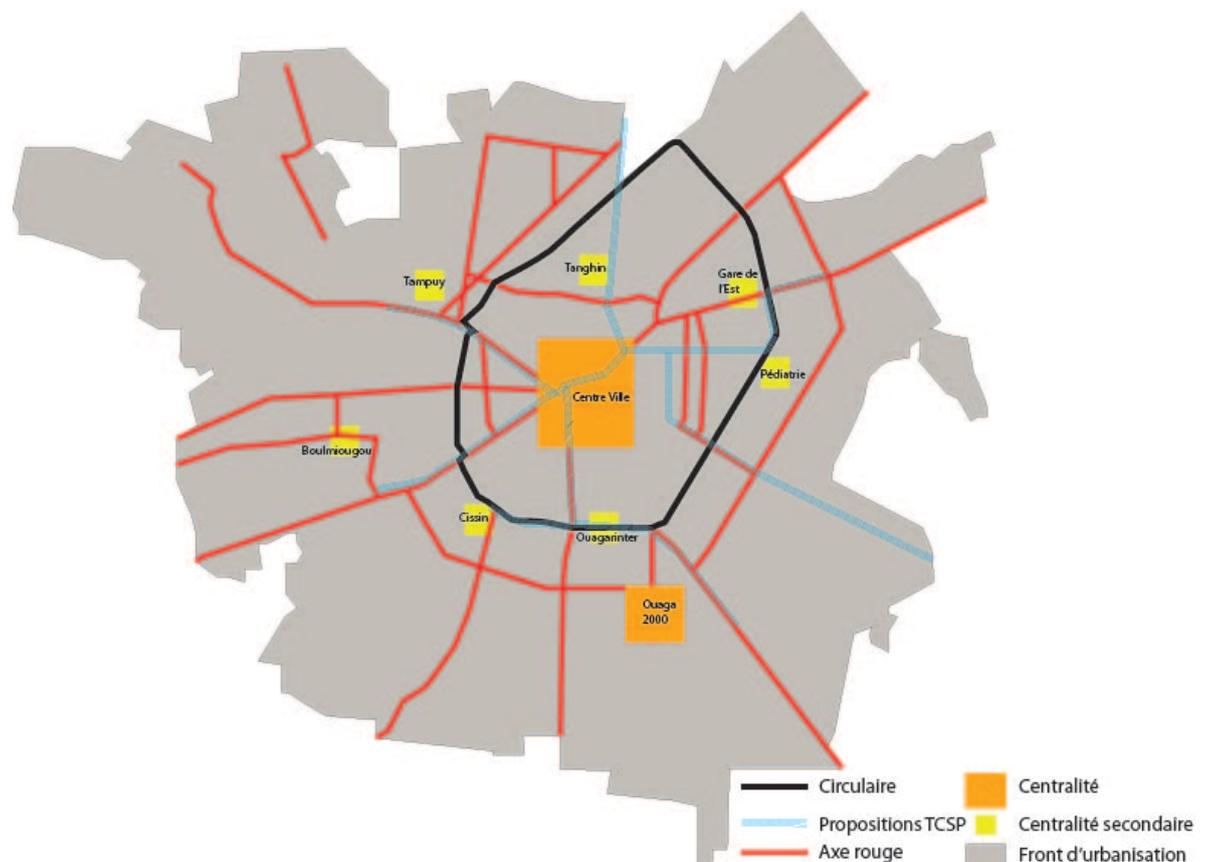


Figure 3 : Localisation des centralités secondaires¹⁰

¹⁰ Source : POS, 2012

Bobo-Dioulasso, la métropole du Sud

Second centre urbain du pays après Ouagadougou, Bobo-Dioulasso a également connu une rapide croissance démographique passant de 490 000 d'habitants en 2006 à 900 000 en 2019 (Division de la population des Nations Unies, 2018).

Capitale de la région des Hauts-Bassins, Bobo-Dioulasso est à la croisée des routes internationales vers le Niger (RN1), la Côte d'Ivoire (RN7), le Mali (RN8), (RN9) et (RN10) le Ghana (RN27). Bobo-Dioulasso est également située sur la ligne ferroviaire reliant Ouagadougou à Abidjan. Cette situation lui a contribué à son essor économique. Mais Bobo-Dioulasso dispose d'une capacité de production industrielle non négligeable pour une ville secondaire africaine. Celle-ci est avant tout liée à la production de coton dans la région, mais d'autres entreprises (cartonnage, métallurgie, chimie) sont également implantées dans la zone industrielle le long de la voie ferrée.

Les autres villes du pays

Hormis Ouagadougou et Bobo-Dioulasso, les villes du Burkina sont de taille modeste, à l'image de leur économie. Ces villes ont avant tout une fonction commerciale basée sur l'exportation de produits agricoles (coton, arachide, amande de karité, cultures maraîchères) et l'importation des produits industriels. Les villes frontalières comme Banfora, Bitou, Orodara, Ouahigouya, Léo et les villes carrefours telles que Koudougou, Dédougou, Koupèla, Pouytenga et Fada N'Gourma tirent profit de leur position géographique en développant des échanges commerciaux avec les régions et les pays voisins. La problématique de la mobilité urbaine est encore embryonnaire dans ces villes du fait d'un taux d'équipement des ménages en véhicules deux-roues en particulier peu important.

1.2 Une motorisation à deux roues

D'après l'Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles (OICA), le taux de motorisation (quatre-roues et plus) en 2015 était de 16 véhicules pour 1 000 habitants. Toutefois, en incluant les deux-roues motorisés, ce taux de motorisation est d'environ 116 véhicules pour 1 000 habitants. Au Burkina Faso, le phénomène de motorisation apparaît donc avant tout sur les deux roues.

Dans son annuaire statistique 2017, l'Institut National de la Statistique et de la Démographie (INSD) fait état en 2017 d'un parc motorisé d'environ 375 000 automobiles et 2 329 400 deux-roues soumis à immatriculation. La Figure 4 et le Tableau ci-dessous présentent l'évolution du parc motorisé entre 2008 et 2017 selon les catégories. Ils montrent l'essor de la moto individuelle dont le nombre d'unités a été multiplié par cinq entre 2008 et 2017 ; ce qui correspond à un taux de croissance annuel moyen de +20 %, tandis que celui des automobiles est de l'ordre de +10 % sur la même période.

En 2017, les nouvelles immatriculations étaient de 278 000 pour les motos individuelles et 21 000 pour les voitures particulières. Le taux de croissance annuel des immatriculations s'avère plus élevé : 7,3 % de 2012 à 2017 pour les voitures particulières tandis qu'il était de 6,3 % pour les deux-roues motorisés.

Aucun site de production de véhicules n'est présent sur le territoire du Burkina Faso. Par conséquent, l'ensemble des véhicules est importé. Le tableau ci-dessous souligne l'augmentation de l'importation de véhicules motorisés plus marquée pour les véhicules automobiles que pour les deux-roues qui présentent respectivement un taux d'accroissement de 81 % et 64 % entre 2010 et 2015.

Ces statistiques ne présentent toutefois pas une tendance récente observée dans le pays : la croissance du nombre de tricycles. Ces véhicules ont été introduits au Burkina Faso au début des années 2000 par les sociétés Nestlé et Sibeia qui les utilisaient pour écouler leurs produits dans les zones où les infrastructures routières avaient atteint un état de dégradation avancé. Depuis, leur nombre croît rapidement soit pour du transport de marchandises, soit pour du transport de personnes, particulièrement dans les villes secondaires. Entre 2012 et 2018, les services des douanes ont enregistré au niveau national en termes de dédouanement environ 100 000 tricycles dont 71% à Ouagadougou et 28 % par la douane de Bobo-Dioulasso.

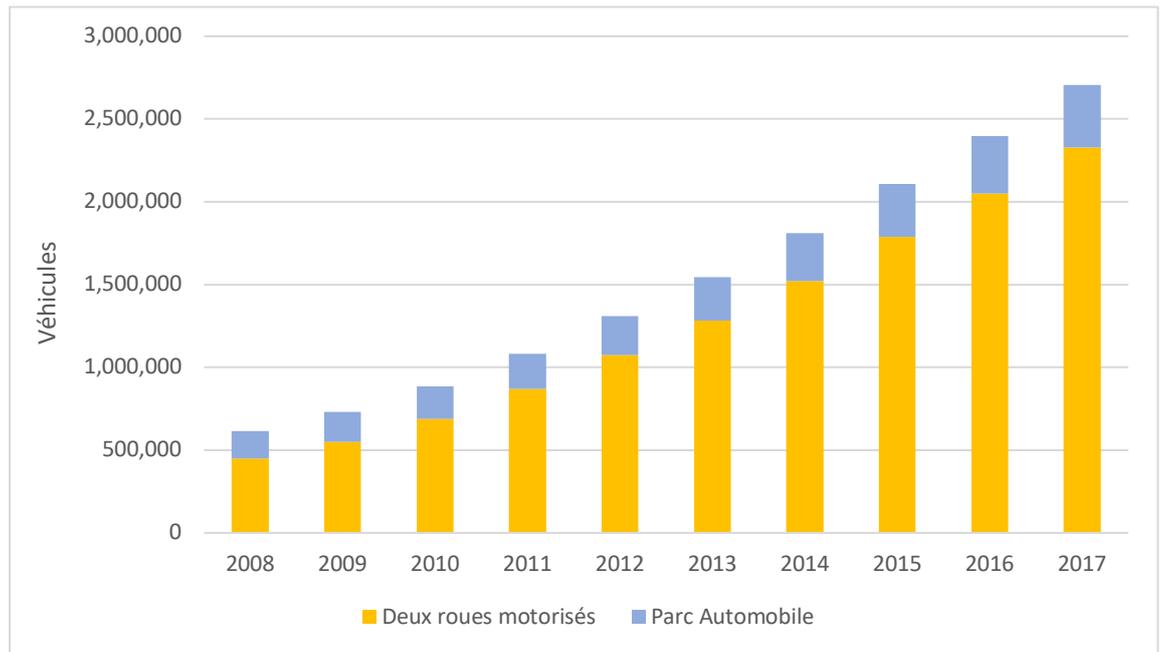


Figure 4: Evolution du parc automobile et de deux-roues motorisés soumis à immatriculation ¹¹

Tableau 3: Nombre de véhicules en circulation selon les catégories entre 2008 et 2017 d'après l'annuaire statistique 2017 de l'INSD¹²

Année	Voitures particulières	Camionnettes	Transport en commun	Poids lourds *	Autres automobiles	Deux roues motorisés	Total
2008	103 623	24 576	6 678	33 819	316	447 426	616 438
2009	110 931	26 130	7 034	35 712	324	551 252	731 383
2010	120 209	27 949	7 494	38 962	328	689 808	884 750
2011	131 452	30 134	8 032	43 559	331	868 088	1 081 596
2012	146 076	32 915	8 816	49 474	338	1 072 966	1 310 585
2013	162 417	35 285	9 615	55 542	343	1 282 706	1 594 908
2014	179 832	37 493	10 296	61 440	379	1 521 048	1 810 488
2015	198 488	39 491	10 952	67 794	386	1 789 181	2 106 292
2016	217 331	41 304	11 596	73 567	386	2 051 103	2 395 287
2017	238 180	43 504	12 383	80 708	388	2 329 427	2 704 590

*Poids lourds : Camions, Tracteurs routiers, Remorques, Semi-remorques, Véhicules spéciaux, Véhicules agricoles

Tableau 2: Evolution du nombre de véhicules motorisés importés d'après l'annuaire des statistiques douanières 2015¹³

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Véhicules automobiles	10 843	13 865	16 505	19 744	17 909	19 573
Deux roues motorisés	118 981	179 672	168 124	183 357	174 625	195 043

¹¹ Source : Institut National de la Statistique et de la Démographie du Burkina Faso

¹² Source : MTMUSR / Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes

¹³ Source : Direction Générale des Douanes, 2017

1.3 Diagnostic et enjeux de la mobilité urbaine

1.3.1 Ouagadougou

Données existantes

Les tableaux ci-après indiquent les données nationales et locales existantes dans le domaine de la mobilité urbaine ainsi que la régularité de la collecte de ces informations :

Tableau 3 : Données nationales ou locales existantes

Données	Champ d'application et localisation	Moyen et année d'acquisition	Source de la donnée	Disponibilité et format de la donnée	Régularité de la mise à jour	Commentaires
Occupation du sol						
Distribution spatiale de la population et localisation de l'emploi	Ouagadougou	Plan d'Occupation des Sols, 2012	Commune de Ouagadougou	Rapport		
Demande de déplacement						
Répartition modale	Ouagadougou Bobo-Dioulasso	2011 (PAMO), 2014 et 2016 : Campagnes de Comptages routiers 2010 : Comptages routiers : "Les transports urbains de personnes à Bobo-Dioulasso"	Commune de Ouagadougou K.Aminata	Rapport	Oui Non	
Enquête origine-destination	Ouagadougou	Réalisation d'une enquête origine destination à Ouagadougou	Commune de Ouagadougou	Rapport	Oui	
Trafic						
Comptage de la circulation	Ouagadougou Bobo-Dioulasso	2011 (PAMO), 2014 et 2016 : Campagnes de Comptages routiers 2010 : Comptages routiers : "Les transports urbains de personnes à Bobo-Dioulasso"	Commune de Ouagadougou K.Aminata	Rapport	Oui Non	

Parking						
Données d'occupation et de rotation						
Transport public						
Itinéraires et arrêts	Ouagadougou	2011, PAMO	SOTRACO	SIG, Rapport	Non	
Niveau de service	National	Rapports d'exploitation annuels	SOTRACO	Rapports	Oui	
Enquête de satisfaction						
Modes actifs						
Comptage piéton/vélo	Ouagadougou	Enquêtes ménages déplacements, 1992		Citation et extraits	Non	
Enquête de satisfaction						
Modèle multimodal						
Trafic						
Transports collectifs						
Externalités						
Sécurité routière	Ouagadougou Bobo-Dioulasso	Fiches des Bulletins d'analyse des accidents de la circulation, 2015 Les accidents de la route à Ouagadougou, un révélateur de la gestion urbaine Enquêtes traumatismes Ouagadougou 2015	Nikiema, A., Bonnet, E., Sidbega, S. & Ridde, V. - 2017 ONASER, 2018 Police Nationale IRD	Bulletins d'analyse des accidents de la circulation ONASER	Oui	Collecte incomplète des données d'accidentologie
Qualité de l'air	Ouagadougou	Etudes sur la qualité de l'air en milieu urbain: cas de Dakar et Ouagadougou	Banque Mondiale SSATP	Rapport Accessible en ligne	Non	
Problématiques Femmes-Hommes						

Tableau 4 : Fréquence de collecte des données

	Pratiques de mobilité	Transports collectifs	Trafic	Stationnement	Modes actifs	Modèle	Externalités		
	Répartitions modale, spatiale, temporelle et selon les motifs	Données d'exploitation (itinéraires et arrêts, niveau de service, etc.)	Comptages et enquêtes origine-destination	Rotation et occupation	Comptages et enquêtes de satisfaction	Modèle multimodal (trafic et transports collectifs)	Sécurité routière	Qualité de l'air	Egalité femme / homme
Lomé, Togo		● annuel	●				● annuel		
Bamako, Mali	● 1993	● 2010 et 2019	● 2015 et 2016				● 2019	● 2004, 2008 et 2019	
Ouagadougou, Burkina Faso	● 2011, 2014 et 2016	● 2011	● 1992, 2011, 2014, 2016 et 2018		● 1992		● 2017	● 1998	
Cotonou, Bénin			● 2016 (contournement N)			● 2016 (contournement N)	● annuel		

Légende

- Non-collecté
- Collecte ponctuelle
- Collecte régulière



- Collecte régulière et diffusion publique

Etat des lieux des infrastructures routières

D'après la base de données des voiries communales, en 2015 le réseau viaire de Ouagadougou comportait 2 300 km de voiries dont 20 % seulement (environ 450 km) étaient bitumées et 400 km éclairées. La plupart des voies revêtues sont situées à l'intérieure de la circulaire et à Ouaga 2000. Au-delà des enjeux d'aménagement de nouvelles voies, l'entretien et la maintenance des voies existantes demeure un défi majeur. De manière générale la gestion de l'écoulement des eaux pluviales est centrale pour les conditions de déplacement durant la saison des pluies et la prévention de la dégradation des chaussées. Ainsi dans les quartiers non lotis, la circulation des piétons comme des véhicules se fait en évitant les grandes flaques d'eau stagnantes.

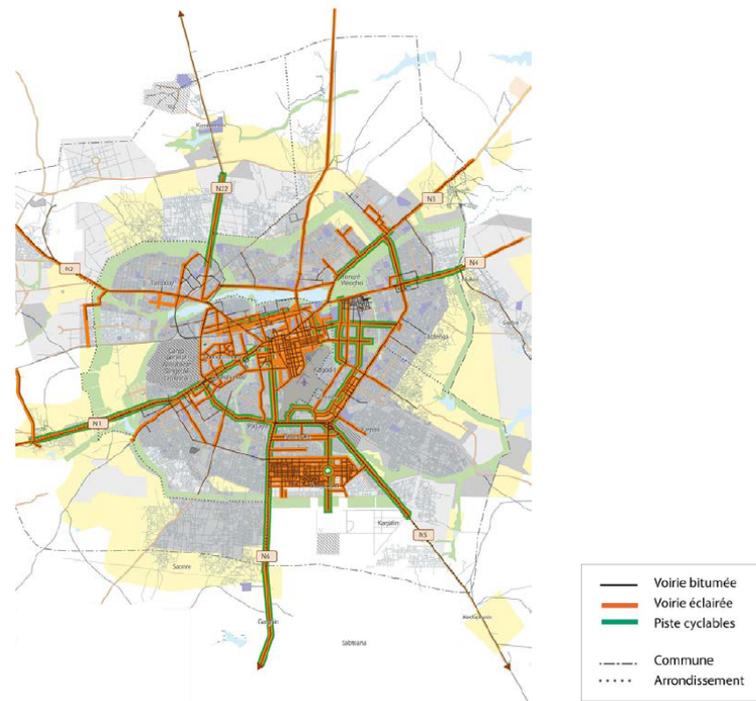


Figure 5: Cartographie du réseau de voies bitumées et/ou éclairées ¹⁴

Les efforts des pouvoirs publics ces dernières années, commune et Etat, ont été importants. Ils ont permis la modernisation des voiries structurantes existantes (chaussées, signalisation, éclairage...) et l'accroissement du linéaire bitumé notamment dans les quartiers périphériques. Toutefois, ponctuellement la réalisation d'infrastructures très « roulantes » destinées principalement à l'automobile s'est faite au détriment des quartiers traversés. Ainsi à part les pistes cyclables, aucun aménagement ni aucune mesure n'est prise en faveur des modes alternatifs à l'automobile. D'un côté, les bus sont soumis aux aléas de la circulation et de la congestion (pas de couloirs réservés, pas de priorité accordée aux carrefours). D'un autre, la prise en compte des besoins de traversées piétonnes ou d'accès aux commerces et équipements sécurisés sont rarement pris en compte. Le marquage au sol et la signalisation horizontale sont peu utilisés.

Une cinquantaine de carrefours en centre-ville présente la particularité d'être régulés par des feux tricolores. Ceux-ci sont globalement respectés par les usagers et offrent des gains de fluidité non négligeables. Il existe un potentiel d'optimisation de ce système de régulation par feux tricolores (certains carrefours fonctionnent de façon rudimentaire et parfois même avec des paramètres accidentogènes).

¹⁴ Source : SMTUSR, 2015



Figure 6: Régulation de carrefours par feux tricolores à Ouagadougou

La trame viaire du centre-ville est structurée par :

- Des pénétrantes convergeant vers l'hypercentre, les 7 routes nationales (N1 à 6 et N22). Considérées de manière homogène comme des voies de grandes circulations, la réalité des quartiers traversés n'est pas prise en compte et aucune distinction n'est faite entre l'intérieur et l'extérieur de la circulaire ;
- Une rocade urbaine dont la fonction est d'assurer le contournement du cœur de ville via l'avenue de la Liberté, l'avenue du Mogho et l'avenue Naba Zombre ;
- Une grande voie circulaire, incomplète et non-homogène, à une distance de l'ordre de 3 à 5 km du marché central qui marque le cœur de ville, n'assurant pas complètement son rôle de contournement, le quart Nord étant manquant.



Figure 7: Structure du réseau primaire de voirie en accès au centre-ville ¹⁵

Plusieurs échangeurs ont été construits par le ministère des Infrastructures pour connecter les pénétrantes avec la grande voie circulaire. Le dernier en date, l'échangeur du Nord est un aménagement monumental qui a été construit pour décongestionner la circulation au niveau du pont de Baskuy, mais sa taille est surtout liée à un caractère prestigieux vu à travers ce type d'investissement. D'autres sont encore en projet, au niveau de Patte d'oie et du rond-point des Nations-unies.

Un trafic dominé par les deux-roues

En 2014, une campagne de comptages routiers a été menée par la Commune de Ouagadougou et pilotée par la Direction des Infrastructures Routières et de la Mobilité (DIRMO). Cette campagne a permis de mesurer l'évolution des flux de déplacements depuis 2011 - une campagne de comptages du trafic routier avait été réalisée sur 18 carrefours clés - et d'alimenter "l'Observatoire des Déplacements Urbains de Ouagadougou" (ODUO).

Les activités administratives et économiques étant concentrées dans l'hypercentre les flux pendulaires sont particulièrement nombreux depuis les zones d'habitat en périphérie. Toutefois, les contraintes d'accès (barrages, camps militaires, aéroport, canaux) limitent à dix le nombre de points d'accès à l'hypercentre¹⁶. Ceux-ci deviennent des goulets d'étranglement du fait de la forte demande.

En 2014, environ 1 000 000 de personnes entrent ou sortent de l'hypercentre ce qui représente une augmentation de 10 % par rapport à 2011. A un rythme similaire d'accroissement du trafic, le nombre de déplacements pourrait doubler d'ici 2030. Ces déplacements génèrent 600 000 entrées ou sorties de l'hypercentre de Ouagadougou en 2014. Les deux-roues représentaient 82 % de ces passages d'engins contre 75 % en 2011 ce qui traduit une nette progression de leur utilisation au détriment des voitures particulières dont la part modale était de 23 % en 2011.

L'arrivée sur le marché de motos chinoises peu chères à l'achat et donc accessibles aux jeunes, a entraîné une forte augmentation du nombre de motos individuelles en circulation. En 2017, plus de 100 000 motos ont été mises en circulation dans la région du Centre portant le parc de deux-roues motorisés soumis à immatriculation à près de 1 million. Ces motos sont avant tout utilisées pour un usage personnel, le gouvernement a interdit l'exploitation à titre onéreux des motos-taxis pour le transport public des personnes à Ouagadougou et à Bobo¹⁷.

Le vélo, avec 16%, reste considérablement utilisé du fait de la liberté de déplacement qu'il offre et de son faible coût mais son utilisation est en recul, son image s'étant ringardisée au regard de la possession d'une moto individuelle.

Les tricycles constituent un phénomène encore récent à Ouagadougou. Ils représentent environ 1 % des engins circulant en centre-ville. Malgré l'interdiction de transporter des passagers par décret, la pratique existe, surtout en périphérie.

¹⁵ Source : Transitec, 2011

¹⁶ Environ 28 000 unités véhicules particuliers/heure selon Le Schéma d'amélioration des circulations en accès au centre-ville de Ouagadougou (Etude de faisabilité et étude d'impact du Projet d'Appui à la Mobilité de Ouagadougou – PAMO)

¹⁷ Décret n°2012-559 du 05 juillet 2012

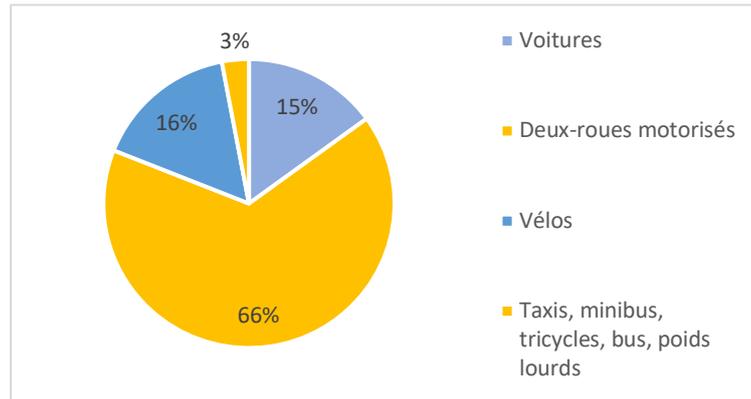


Figure 8 : Résultats de comptages dans le centre de Ouagadougou (arrondissements n°1 et 2) ¹⁸

La campagne fait état d'une forte augmentation du trafic sur les pénétrantes jusqu'à la rocade urbaine et à la circulaire qui ont également connu une augmentation. Ces itinéraires de contournement semblent donc remplir leur rôle. Ce report de trafic se traduit par une diminution du trafic journalier moyen dans le centre-ville.

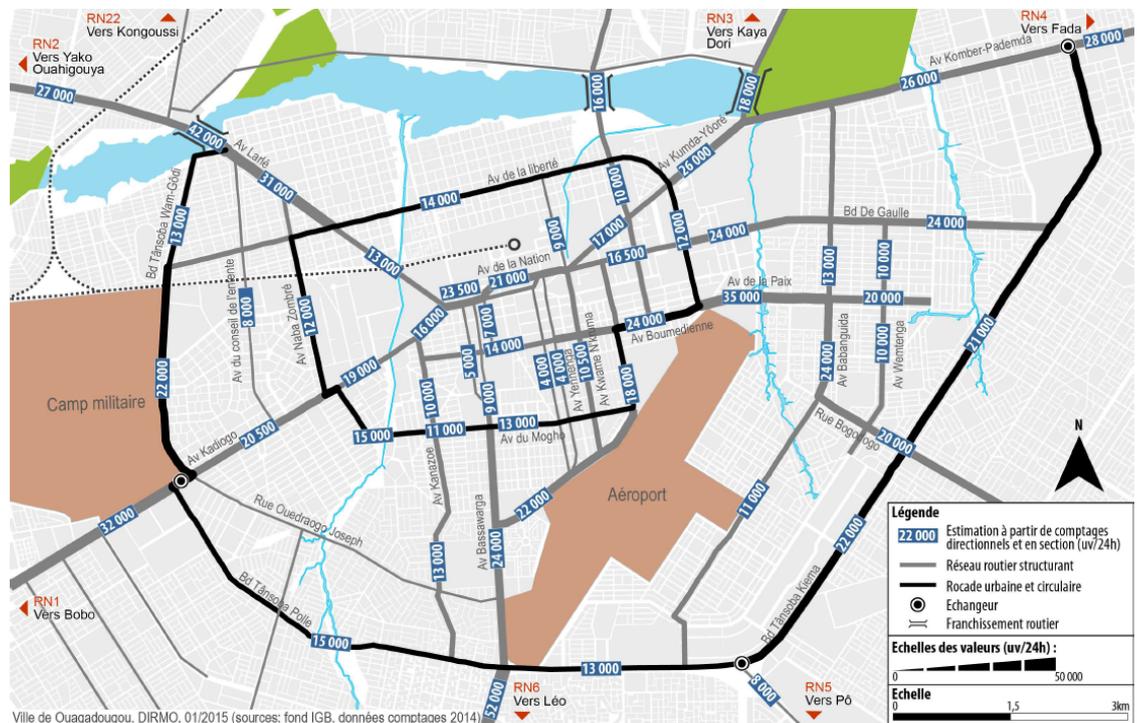


Figure 9 : Charges du trafic journalier (TJMO, en uv/24h) en 2014 ¹⁹

¹⁸ Source : Comptages routiers de la Commune de Ouagadougou, 2014

¹⁹ Source : « Rapport d'analyse des résultats de la campagne de comptages routiers » Urbalyon et DIRMO, Novembre 2014

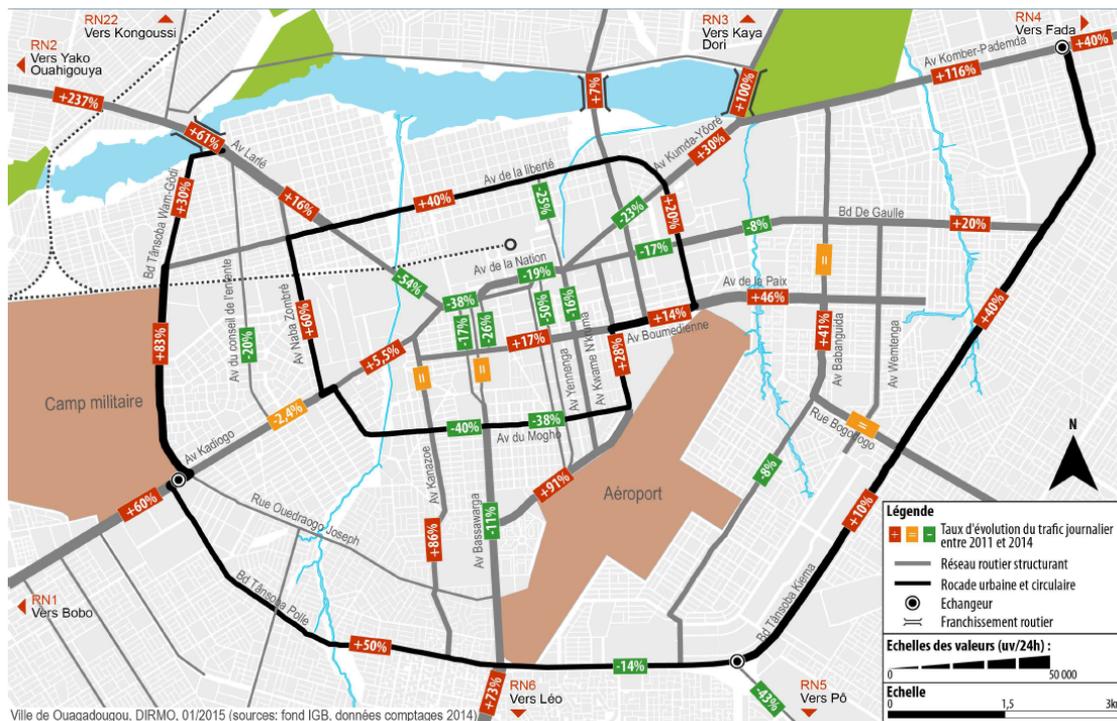


Figure 10 : Evolution du trafic journalier entre 2011 et 2014 ²⁰

Un partage de l’espace de voirie au détriment de l’usage majoritaire des deux-roues

La voirie n’est pas systématiquement pourvue de trottoirs ou lorsqu’ils existent, ils sont souvent étroits, mal entretenus voire occupés irrégulièrement par des véhicules stationnés, des activités marchandes, les rendant inaccessibles. Les piétons sont donc souvent contraints de marcher sur la chaussée. De plus, les traversées piétonnes sont peu sécurisées : longues, mal visibles, marquées de manières insatisfaisantes, sans îlots de protection ; forçant les piétons à s’adapter à la circulation. Aux carrefours à feux, aucune phase piétonne n’est prévue dans les cycles, ni de boutons poussoirs. Enfin, les échangeurs nouvellement créés ont également été fait avant tout pour la circulation des véhicules sans penser aux traversées piétonnes. Certes du fait de la densité et de l’utilisation généralisée de la moto, Ouagadougou est connu pour être l’une des capitales ouest-africaines où l’on marche le moins depuis le début des années 2000²¹, mais les aménagements ne sont pas favorables à un usage de la marche.

Sur les 70 km de voirie où des voies sont dédiées aux deux-roues, seul un quart leur est réservé tandis que les trois quarts de la largeur de la voirie restante sont réservés aux voitures et aux bus bien qu’ils constituent une part largement minoritaire du trafic.

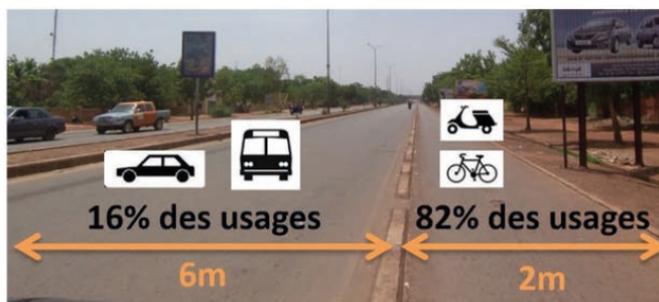


Figure 11 : Partage de la voirie et usages ²²

²⁰ Source : « Rapport d’analyse des résultats de la campagne de comptages routiers » Urbalyon et DIRMO, Novembre 2014

²¹ Olvera, L. D., Plat, D., & Pochet, P. (2005). Marche à pied, pauvreté et ségrégation dans les villes d’Afrique de l’ouest. Le cas de Dakar. Concentration économique et ségrégation spatiale, Bruxelles, Éditions De Boeck, 246-261.

²² Source : Observatoire des Déplacements Urbains de Ouagadougou, 2016

Concernant le stationnement des véhicules automobiles, il est peu contraint et se fait de manière relativement anarchique ce qui contraste avec le stationnement des deux-roues dont la plupart des aires de stationnement, gérées par des « parkeurs », fonctionnent de manière remarquablement ordonnée. Dans le centre-ville, les accotements sont suroccupés par du stationnement longue durée à proximité des bureaux, des équipements marchands et des services publics. Les piétons sont contraints de marcher sur la chaussée et les manœuvres gênent la circulation. Sur la majorité des axes, en particulier les plus récents, les véhicules stationnent sur la chaussée faute de stationnement prévu. Cette situation résulte principalement de la gestion insuffisante du stationnement, de son contrôle et de sa prise en compte lors de la conception des voies urbaines.

En plein cœur de ville, à proximité du marché central et des différentes rues commerçantes de l'hypercentre, la pression du stationnement est très forte. La voirie est encombrée par le stationnement des poids lourds qui est peu maîtrisé. Le stationnement des taxis constitue un problème dans certains cas, notamment aux arrêts de bus souvent utilisés comme « têtes de taxis ». Le stationnement des motos et des vélos est quant à lui bien organisé sur de vastes parkings.

Des enjeux de sécurité routière importants

Les chiffres de la police nationale montrent une croissance des accidents en même temps que la circulation augmente. De 2005 à 2018, leur nombre a presque triplé pour atteindre plus de 13 000 cas enregistrés. Toutefois, ces chiffres sont en-deçà de la réalité, une grande partie des accidents s'arrangeant à l'amiable entre les protagonistes. Le nombre de morts dues aux accidents de la route a également augmenté atteignant un total de 191 en 2018²³, ce qui représente un doublement par rapport à 2005.

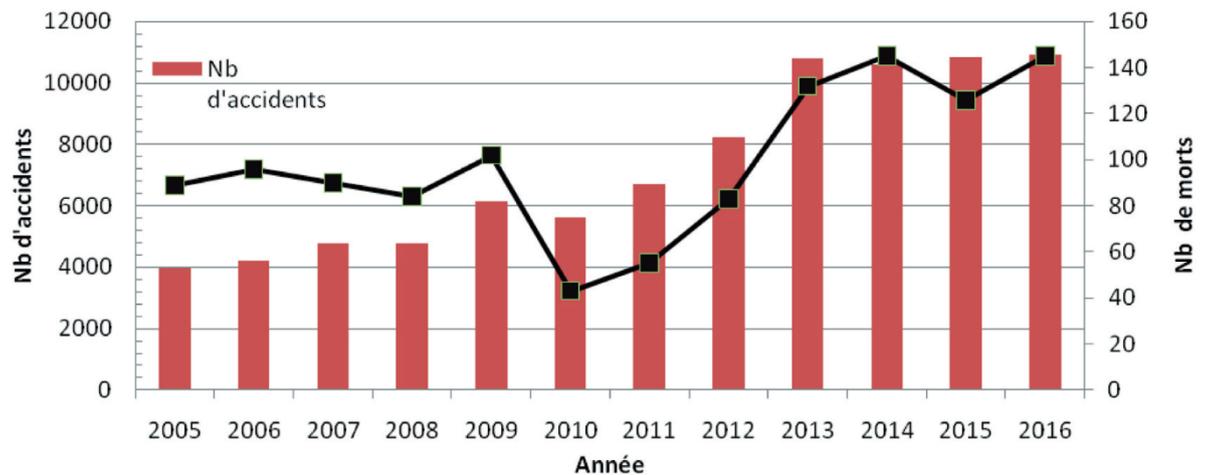


Figure 12 : Évolution du nombre de décès et d'accidents de la route à Ouagadougou entre 2005 et 2016²⁴

La carte de l'accidentologie réalisée en 2015 (Figure 13) à partir des fiches de bulletins d'analyse des accidents de la circulation (BAAC) permet d'identifier les carrefours le long des axes pénétrants et de la circulaire comme les principaux points noirs du réseau. Cette fréquence élevée d'accidents est due avant tout à une forte densité de circulation, où les motos et vélos sont particulièrement nombreuses à rouler en trafic mixte ou sur des pistes cyclables exigües.

²³ Source : ONASER/DSI/SS

²⁴ Source : Police Nationale, issue de : Nikiema, A., Bonnet, E., Sidbega, S. & Ridde, V. - 2017

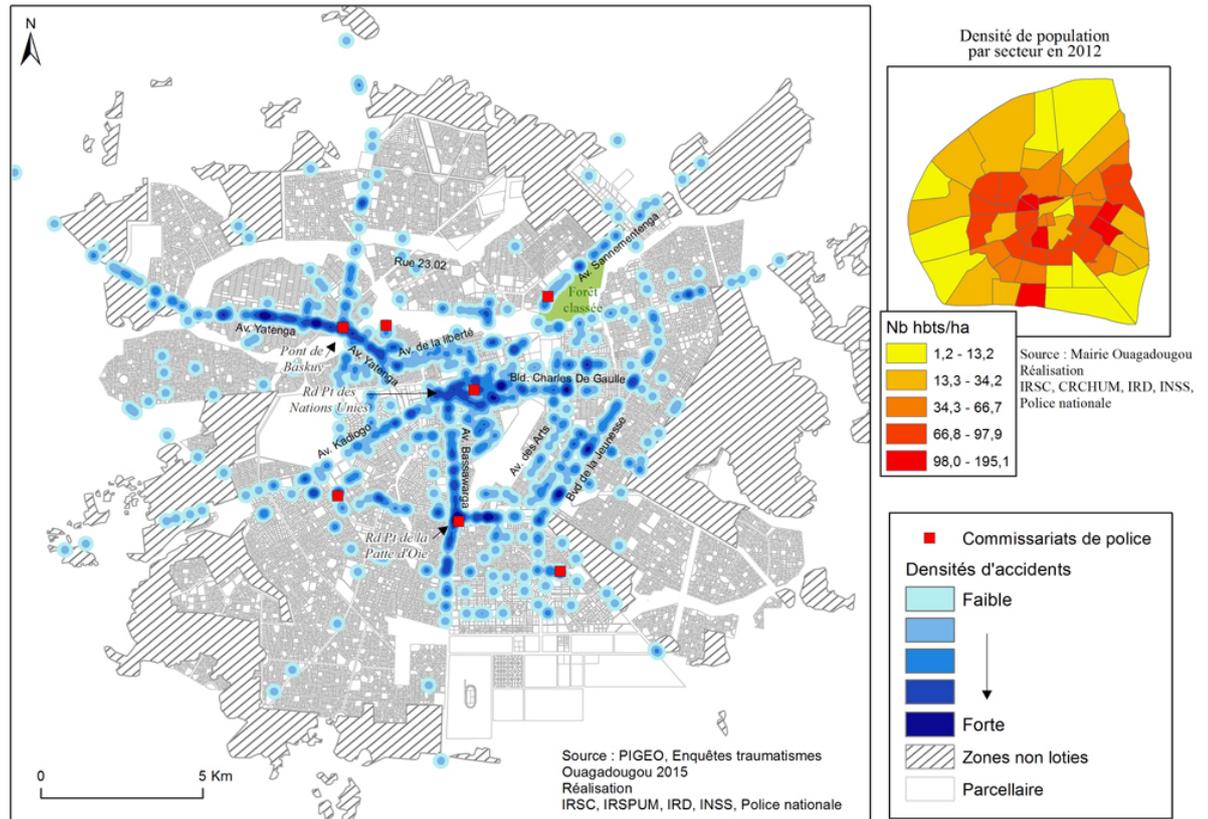


Figure 13 : Carte de l'accidentologie routière en 2015 ²⁵

Plus de la moitié des accidents de la circulation mesurés au cours de cette période implique les deux-roues. Selon les auteurs de cette étude, « lors de l'enquête auprès des accidentés admis au service urgences traumatologiques du CHU Yalgado, 80 % d'entre eux étaient des usagers de deux-roues, majoritairement des personnes de moins de 30 ans ».

Malgré l'obligation du port du casque décrétée dès 1978, cette pratique n'est pas du tout généralisée. En 2005, un décret a rendu obligatoire d'intégrer le casque lors de la vente d'un véhicule motorisé à deux-roues. Cela n'a pas amélioré la situation. Ces dernières années, pendant une période politique mouvementée, l'obligation du port du casque a été très impopulaire.

Un faible niveau de services de transport

L'offre de transport public à Ouagadougou est composée de bus urbains et de taxis collectifs. Le service public de bus urbain est délégué à la SOTRACO (Société de Transport en Commun de Ouagadougou), une société à capitaux publics (25 % apportés par l'Etat Burkinabè²⁶ et la Commune de Ouagadougou) et privés (majoritairement des transporteurs interurbains) créée en 2003. A l'image des deux entreprises qui l'ont précédée, la Régie nationale de transports en commun X9, puis la SOTRAO, qui ont respectivement fait faillite en 1994 et 2000, la SOTRACO a connu des résultats d'exploitation déficitaires durant les trois premiers exercices. Après plusieurs recapitalisations, les résultats déficitaires se sont poursuivis. En 2016, le déficit d'exploitation était de 477 millions FCFA.

En 2011, une convention a été signée pour une durée de cinq ans entre la SOTRACO et le ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports et le ministère des Finances. Celle-ci exonérait la société de transport public de certaines taxes (TVA, patente, suppression des droits d'enregistrement des polices d'assurances, droit de douanes sur l'importation de bus neufs et de pièces détachés), offrait une réduction de 50% de l'impôt sur les sociétés ainsi qu'une subvention annuelle de 650 M FCFA. D'une durée de 5 ans, cette convention a offert une certaine visibilité à

²⁵ Source : Nikiema, A., Bonnet, E., Sidbega, S. & Ridde, V. - 2017

²⁶ A travers le Fonds Burkinabé Economique et Social (FBDES)

l'opérateur concernant sa situation financière, toutefois, elle n'a pas permis de remettre la SOTRACO sur de bons rails.

A sa création, le parc roulant était composé de 40 autobus dont 35 neufs. Les difficultés d'entretien et de maintenance d'un parc vieillissant, pénalisé par des défaillances techniques récurrentes, ont amené le nombre d'autobus en circulation à son niveau le plus bas en 2017 avec 8 autobus. La vétusté du parc d'autobus s'est répercutée sur les fréquences qui dépassent les 50 minutes sur certaines lignes sans aucune assurance de fiabilité. Cette dégradation du service a entraîné une baisse de la fréquentation : de 9,5 millions passagers en 2005, elle a atteint son niveau le plus bas en 2017 avec 0,8 million de passagers.

Du point de vue des arrêts de bus, ils sont rarement aménagés de manière à garantir des montées/descentes sécurisées et des conditions d'attente satisfaisantes, 64 arrêts sur 560 seulement disposent d'abri-voyageurs. Des arrêts avec encoches existent essentiellement sur le réseau primaire (RN et circulaire). Ces encoches sont pénalisantes pour le bus qui doit manœuvrer pour sortir de l'encoche et se réinsérer dans la circulation. Elles sont parfois détournées de leur fonction initiale et utilisées comme stationnement ou point d'arrêt pour les taxis et transporteurs.

Les performances du service sont également tributaires des conditions de circulation des bus sur la voirie. L'absence de voie dédiée et de priorités aux carrefours pénalisent les transports collectifs fortement impactés par la congestion croissante de la circulation. Le manque d'aires de retournement en bout de ligne, de parc-relais, de pôles d'échanges multimodaux et d'un terminus central adapté rend également l'exploitation moins performante.

Depuis 2018, la SOTRACO a bénéficié de la mise à disposition de nouveaux véhicules par le ministère des Enseignements Secondaire, Supérieur et de la Recherche (MESSR). Poussé par une contestation étudiante, ce dernier a acquis une flotte de 130 bus indiens²⁷, qu'il a confié à la SOTRACO pour être exploités à Ouagadougou, mais également dans d'autres villes du pays (Bobo-Dioulasso, Koudougou, etc.). Le MESSR paie également une subvention d'exploitation en plus que celle reçue par la SOTRACO dans le cadre d'un contrat.

En exploitant une trentaine de bus dans la capitale, la SOTRACO maintient ainsi son activité sur un réseau de 229 km qui comporte 13 lignes fonctionnelles et 3 lignes spéciales dédiées aux étudiants afin de desservir les cités universitaires de la Patte d'oie, de Kossodo et du stade du 4 août. Entre décembre 2018 et juin 2019, la fréquentation du réseau est passée de 80 000 à 150 000 passagers par mois.

²⁷ De marque Ashok Leyland



Figure 14 : Réseau de bus urbain de la SOTRACO en 2019 ²⁸

En 2018, une nouvelle tarification a également été mise en place. Le prix du ticket à la course a enregistré une hausse, 200 FCFA à Ouagadougou, et des aménagements de tarifs ont été opérés au niveau des abonnements au profit des étudiants qui représentent les trois quarts des usagers. Le résultat d’exploitation en 2018 était en hausse par rapport à 2017 mais la SOTRACO connaissait toujours des difficultés d’équilibre financier. Toutefois, ce niveau de service est encore anecdotique et ne permet pas de répondre aux attentes des usagers.

Tableau 5 : Grille tarifaire du réseau SOTRACO à Ouagadougou en FCFA ²⁹

	Elèves, étudiants, personnes âgées ou en situation de handicap	Autres usagers
Abonnement hebdomadaire	1 000	2 500
Coupon d’abonnement mensuel	3 000	7 000
Coupon d’abonnement trimestriel	-	20 000
Coupon d’abonnement annuel	35 000	-

En complément du réseau de bus, voire en concurrence, les taxis assument un rôle grandissant. Un accroissement continu du parc des taxis a été observé ces dernières années : estimés à environ 2’000 en 2011, l’ODUO en recensait en 2016 environ 5’000 facturant à la course. Les taxis fonctionnent en majorité en taxis collectifs, comme conséquence de la forte demande en transports collectifs non assurée dans son ensemble par le réseau de bus. Quatre syndicats organisent ces taxis : SYNTAB, SYNTASO, SYNTAPT et SNTTUB. Enfin, les tricycles se développent également dans les quartiers périphériques de la ville.

Perspectives

Le conseil municipal de la Commune de Ouagadougou a inscrit à l’agenda de son mandat 2016 – 2021 la mobilité urbaine comme secteur prioritaire. Quatre projets de mobilité ont été identifiés pour améliorer les conditions de vie des Ouagalais. Ils s’inscrivent dans un schéma stratégique visant à

²⁸ Source : SOTRACO, 2019

²⁹ Source : SOTRACO, 2018

intégrer la planification urbaine et la mobilité. Ce schéma stratégique s'est construit au cours des vingt dernières années notamment à travers les démarches d'élaboration du SDAGO, du POS et du PAMO.

Encadré 1 : Actions prévues sur la mobilité urbaine (extrait du programme du Conseil municipal de la Commune de Ouagadougou dans le mandat 2016 – 2021)

Quatre projets de mobilité sont prévus :

■ **Fluidité de la circulation dans la ville de Ouagadougou :**

- créer et rendre fonctionnel une structure organisatrice des transports urbains ;
- renforcer la signalisation verticale et horizontale (feux tricolores, marquage au sol, etc.) ;
- mettre en place un plan de circulation et de stationnement dans l'hyper centre-ville et dans les centres secondaires (circulation et aires de parking) ;
- organiser des campagnes de sensibilisation (I.E.C) sur la sécurité routière et promouvoir des manuels de circulation ;
- renforcer le contrôle et la verbalisation des contrevenants à la réglementation sur la circulation ;
- dynamiser les acteurs de régulation de la circulation (effectif, formations, valorisation) ;
- faciliter les formations pour l'octroi des permis de conduire dans les écoles secondaires ;
- créer un centre de surveillance de la circulation.

■ **Renforcement des infrastructures routières**

- réhabiliter les rues de l'hypercentre ville ;
- renforcer le traitement des points à temps ;
- aménager les rues avec des liants, des pavés dans les arrondissements ;
- aménager des zones piétonnes pavées le long des accotements ;
- reprofiler des routes en terre / aménager des routes en terre (25 km/ arrondissement/ an) ;
- aménager et bitumer des routes (35 km de routes nouvellement bitumées).

■ **Valorisation du transport en commun**

- densifier le réseau de transport collectif et renforcer le parc de bus collectifs urbains ;
- aménager les arrêts de bus pour intégrer le transport multimodal (moto-vélo-voiture et bus) ;
- créer des couloirs de bus pour préfigurer le déploiement des bus rapides ou des bus à haut niveau de services et à long terme le tramway ;
- aménager des équipements de transport prenant en compte les personnes à mobilité réduite.

■ **Renforcement des infrastructures de stationnement/parkings**

- identifier et aménager les aires de stationnement et de parking pour véhicules lourds sur les entrées de routes nationales ;
- réhabiliter et construire 3 gares routières publiques (Ouagarinter, Tampouy, Route de Bobo) ;
- réorganiser l'aménagement des gares privées ;
- aménager un parc de vente de véhicules de seconde main ;
- aménager une fourrière municipale.

La Commune de Ouagadougou a défini les orientations stratégiques en matière de mobilité qui se déclinent en quatre axes :

- **la hiérarchisation du réseau** : les caractéristiques d'aménagement d'une voie dépendent de sa fonction déterminée par la hiérarchisation de la voirie. Trois niveaux hiérarchiques classent les voies à Ouagadougou :
 - Niveau 1 : Les axes principaux (les routes nationales et la circulaire) à forte capacité pour les flux de transit et la desserte interurbaine ;
 - Niveau 2 : les axes collecteurs à capacité moyenne pour une desserte inter-secteurs ;
 - Niveau 3 : les axes de desserte des quartiers.

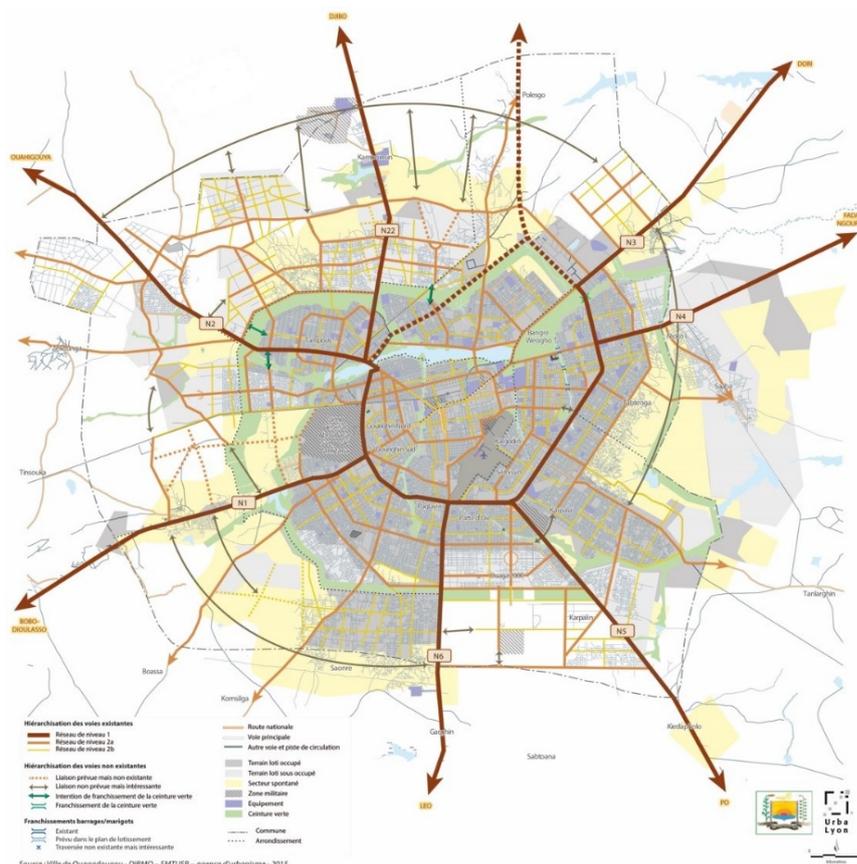


Figure 15 : Hiérarchisation de la voirie³⁰

- **Le report des flux de transit vers des itinéraires de contournement** : le centre-ville de Ouagadougou étant congestionné aux heures de pointes, il est nécessaire, dans une optique d'apaisement, de reporter les flux de transit vers les deux itinéraires de contournement portés par la voie circulaire et la rocade urbaine. Un plan de circulation et de stationnement du centre-ville est actuellement à l'étude.
- **Le report modal vers les transports en commun et la marche à pied accompagne un apaisement de la circulation en centre-ville.** Afin de renforcer l'offre de transport collectif à Ouagadougou, un projet de modernisation du réseau de bus est porté par la commune et l'Etat. Un protocole d'accord a ainsi été signé en juin 2018 entre l'Etat burkinabè, le groupe RATP et le groupe SCANIA. Le projet OPTIS (Ouagadougou Public Transport Implementation Study), vise à structurer un réseau de transport collectif capacitaire et attractif en déployant à terme 460 bus neufs à partir de 2020. Cet ambitieux projet prévoit de favoriser la circulation des bus sur la voirie et de créer des corridors de Bus Rapid Transit (BRT). Une étude de faisabilité d'un système de Bus Rapid Transit (BRT) vient ainsi d'être initiée.
- **La dépoliarisation du centre-ville** inscrite dans le POS qui définit 7 centralités secondaires. Le Projet de Développement Durable de Ouagadougou phase 2 (PDDO 2) vise à accompagner et intensifier un développement territorial équilibré de la Commune de Ouagadougou en favorisant

³⁰ Source : Commune de Ouagadougou, UrbaLyon, 2015

la mobilité et l'émergence de centralités secondaires, en cohérence avec le Plan d'Occupation des Sols (POS) et le « Schéma de principe de circulation du centre-ville de Ouagadougou » selon les termes de référence. A cette fin, trois composantes avec des enveloppes dédiées ont été définies :

- Désenclaver des quartiers périphériques et améliorer les conditions de vie de leurs habitants en aménageant (bitumage, drainage éclairage, plantations, arrêts de bus) 12 km de voiries structurantes de « désenclavement » des quartiers périphériques ;
- Développer trois quartiers parmi les sept identifiés par le POS ayant vocation à devenir des centralités secondaires dans un effort de déconcentration de la ville ;
- Renforcer les capacités de la Commune dans la mise en œuvre de sa politique d'aménagement.

La Commune de Ouagadougou, selon les orientations du POS, mène également une étude technique sur 145 km de voiries. Un diagnostic des besoins en fonction de la circulation, de l'existence de commerces, d'activités, d'équipements et de services doit y être réalisé dans l'optique de dégager les priorités et d'envisager un programme de 5 à 7 ans pour la mise à niveau de la voirie de la capitale.

1.3.2 Les villes secondaires : le cas de Bobo-Dioulasso

Le système de déplacements de la commune de Bobo-Dioulasso présente plusieurs particularités qui le distinguent des autres villes africaines : faible part de la marche à pied, prépondérance des deux-roues motorisés et des bicyclettes, faiblesse des transports collectifs. En 2010³¹, la part des déplacements des deux roues était estimée à 60 % dont 43% en deux roues à moteur et 17% à bicyclette, suivie de la marche à pied (23,66%). Les déplacements en voiture particulière étaient minoritaires avec 8,34 %. L'usage des transports collectifs assuré par les taxis était alors de 8%.

Une voirie urbaine peu bitumée

La structure du réseau primaire de voirie de Bobo-Dioulasso repose sur six pénétrantes : les routes du Niger, de la Côte d'Ivoire et du Mali pour les routes internationales ainsi que celles venant de Orodara, Dindéresso et Dédougou. Ces axes dont l'emprise varie de 40 à 70 mètres forment, avec le boulevard circulaire le réseau primaire de voirie. La voirie secondaire, d'une emprise variant de 20 à 30 mètres, raccorde les différents quartiers aux routes nationales. La très grande partie de ces rues ne sont ni bitumées ni aménagées. Leur mauvais état rend l'accessibilité aux quartiers difficiles. La voirie tertiaire, d'une emprise de 12 à 15 mètres, assure la desserte directe des habitations et des équipements.

L'évolution des transports urbains à Bobo-Dioulasso

La marche à pied résulte de l'insuffisance des ressources pour des couches importantes de la population qui ne peuvent avoir accès à une quelconque forme de transport. Elle est pratiquée pour des déplacements du domicile à l'école ainsi que par les acteurs du secteur informel pour la collecte, l'acheminement et la distribution de marchandises diverses. La marche correspond en majorité à des déplacements courts de voisinage. Les flux piétons sont peu importants sur les principaux axes de l'agglomération, contrairement à ce que l'on observe dans d'autres villes africaines. Les difficultés majeures résident dans l'absence quasi totale de trottoirs et l'envahissement des rues par des petits commerces. Par conséquent, les piétons marchent le plus souvent sur la chaussée, côtoyant ainsi les modes motorisés au risque d'être victimes d'accident.

Les deux-roues ont été pendant plusieurs décennies le mode de déplacement majoritaire dans les villes du Burkina Faso. Les deux-roues à moteur se caractérisent par leur souplesse d'utilisation qui permet le « porte à porte », ainsi que par leur relative rapidité.

Les taxis collectifs sont exploités de manière artisanale par des particuliers. Ils ont assuré seuls le transport en commun, depuis la disparition des autobus de la Sobutrans en 1992. Les taxis artisanaux desservent des lignes aboutissant au centre de la ville où sont concentrés les principaux points générateurs de déplacement ou conduisant aux marchés des quartiers périphériques. Peu de taxis pratiquent la maraude qui consiste à circuler dans les principales rues à la recherche de la clientèle.

³¹pour les quatorze ans et plus selon Kaboré Aminata, Les transports urbains de personnes à Bobo-Dioulasso, Mémoire de maîtrise, département de géographie, Université de Ouagadougou, 2010

Le responsable syndical des taxis estime à environ un millier le nombre de taxis circulant dans la ville de Bobo-Dioulasso. Le prix moyen de la course varie entre 300 et 400 francs. Les conducteurs de taxis reversent aux propriétaires un montant fixe journalier variant entre 3500 et 5000 francs. Ils doivent donc réaliser une quinzaine de courses pour pouvoir se rémunérer. Outre les documents administratifs classiques, l'exploitation des taxis est soumise au paiement annuel de la taxe de stationnement et de la patente d'un montant de 20 000 francs chacune.

Les **tricycles** sont apparus en 2011 dans le paysage urbain de Bobo-Dioulasso. Ils concurrencent vivement les taxis artisanaux sur leurs lignes traditionnelles, des marchés vers la périphérie de la ville ainsi que les autobus de la SOTRACO. On considère que la majorité d'entre eux circulent dans la région des Hauts Bassins dont Bobo-Dioulasso est la capitale régionale. Depuis janvier 2014, 13 640 tricycles ont effectué leur première visite technique au Centre de Contrôle des Véhicules Automobiles de Bobo-Dioulasso en quatre ans.

Le nombre exact de tricycles offrant un service de transport public circulant à Bobo-Dioulasso est estimé à 3000 unités à Bobo-Dioulasso selon le syndicat des tricycles. La municipalité cherche à réglementer ces services autoorganisés par les exploitants. En 2015, la délégation spéciale de la commune de Bobo-Dioulasso a institué un droit de stationnement des tricycles d'un montant de 10 000 FCFA par an et par tricycle³².

La police municipale a également réalisé de nombreuses mises en fourrière, mais suite aux nombreuses protestations des conducteurs de tricycles, le nombre de contrôles a largement diminué. Ainsi les mises en fourrières sont passées de 789 en 2015 à 321 en 2018. Le transport mixte constitue l'essentielle des infractions enregistrées (le non-respect des feux tricolores, le défaut d'assurance, le défaut de visite technique, le transport hors gabarit, la non présentation du permis de conduire, la surcharge et non présentation de la taxe de stationnement et le transport de personnes).

Fin 2018, la SOTRACO, grâce à un partenariat avec le ministère de l'Enseignement a mis en circulation ses premiers **autobus** à Bobo-Dioulasso sur un réseau de 11 lignes urbaines, ainsi qu'une ligne intercommunale desservant le département de Bama à une trentaine de kilomètres. Le réseau de Bobo-Dioulasso compte trois lignes spéciales dédiées au transport des étudiants et desservant l'Université Nazi-Boni située à 15 km de la ville. L'abonnement mensuel est de 3 000 FCFA pour les étudiants et les élèves. Il est valable dans toutes les villes où existent des réseaux de la SOTRACO. Cet abonnement est largement subventionné par le partenariat avec le ministère³³. Le ticket simple est à 150 FCFA la course à Bobo-Dioulasso et à Koudougou et à 200 FCFA à Ouagadougou. La SOTRACO assure également le transport des travailleurs des usines Anatrans et Timini entre la ville et ces unités industrielles localisées dans la banlieue bobolaise avec respectivement trois et deux autobus.

La mise en circulation de 18 bus de la SOTRACO depuis le début de l'année 2019 s'est traduite par une croissance notable de la fréquentation passant de 50 000 à 110 000 voyageurs par mois de janvier à juin (tandis que Ouagadougou passait de 105 000 à 150 000 sur la même période)³⁴.

La sécurité routière à Bobo-Dioulasso

Le nombre d'accident de la route enregistré sur le périmètre de la commune de Bobo-Dioulasso par la police nationale tend à montrer une stabilité de 2012 à 2018. On constate que par rapport à Ouagadougou, la proportion d'accidents impliquant des deux-roues est beaucoup plus importante, du fait du plus faible nombre de voitures dans la circulation. Les tricycles ont commencé à être pris en compte dans les statistiques depuis 2018, ce qui ne permet pas encore d'analyse sur le rôle de ce type de véhicules dans l'accidentologie. Par ailleurs, les statistiques de la police nationale montrent une baisse de 2013 à 2018 de 103 à 44 morts par an.

³² payable au plus tard le 31 mars de chaque année ou trente jours après toute nouvelle acquisition

³³ Ce tarif est moins élevé que le tarif mensuel étudiant pratiqué par la régie X9 en 1992.

³⁴ SOTRACO, Rapport d'activités de la direction générale au 30 juin 2019.

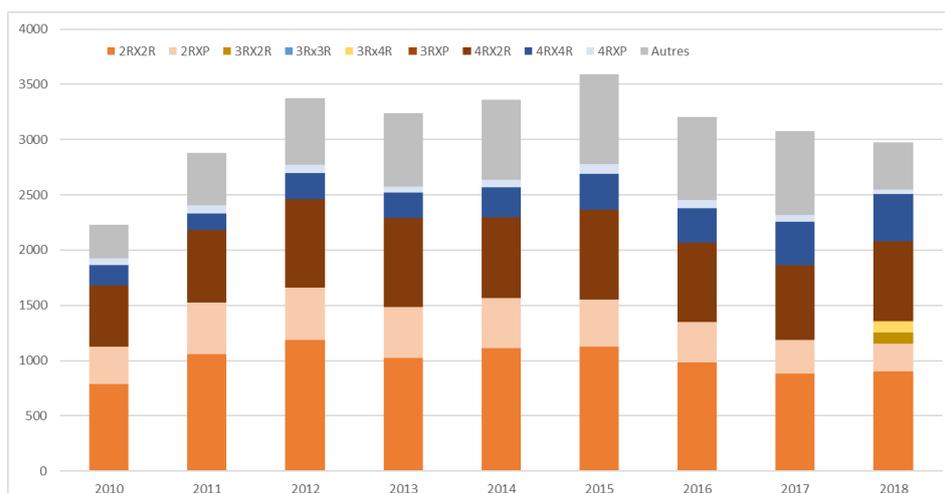


Figure 16 : Accidentologie à Bobo-Dioulasso de 2010 à 2018 ³⁵

Une prise de conscience à la mairie de Bobo-Dioulasso

Deux documents de planification, le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (2012) et le Plan d'Occupation des Sols (2017) ont identifié six centralités secondaires : la route de Ouagadougou, le port sec, Bobo 2010, Sarfalao, Belleville et la route de Léguéma. Les trois premières doivent bénéficier dans une première phase d'aménagement de voiries et de gare de transports publics.

Contrairement à Ouagadougou, la problématique de la mobilité urbaine n'apparaît pas explicitement dans le plan communal de développement 2017-2021 du Conseil Municipal de Bobo-Dioulasso. En revanche, elle apparaît clairement dans le Programme Urbain de Mobilité et de Développement Durable de Bobo-Dioulasso élaboré en septembre 2018. Ce document a pour objectif global de faciliter l'accès aux services publics de proximité à travers (i) une fluidification des déplacements internes et des flux de transit par l'aménagement des voiries en prenant en compte les habitudes de mobilité des populations et la desserte des services socio-économiques, (ii) un accroissement de l'accès aux services urbains de proximité et un renforcement du tissu économique des quartiers périphériques à travers la réalisation d'infrastructures et équipements socio-économiques dans les centralités secondaires de la ville. Quatre aspects sont particulièrement développés :

- Le développement des infrastructures de voirie urbaine et des ouvrages connexes (collecteurs d'eau pluviale, éclairage public...) dans les centralités ;
- Le développement et modernisation des transports publics et de la logistique urbaine ;
- La gestion de la voirie, de la circulation et de la sécurité routière ;
- L'amélioration du cadre institutionnel et réglementaire des transports urbains.

Il est à noter que la réorganisation des services de la mairie intervenue en 2017 a accordé une importance particulière à la mobilité urbaine avec la création de la Direction des Infrastructures Routières et de la Mobilité (DIRMO). Celle-ci est principalement chargée de la mise en œuvre de la politique communale en matière de transports et de mobilité urbaine et en prenant en compte les questions liées à la sécurité routière.

³⁵ Source : Police Nationale

1.4 Contexte national

1.4.1 Cadre législatif

Les textes législatifs de références

- La **Loi d’Orientation des Transports Terrestres (LOTT)** reste à ce jour le principal document de référence qui donne des orientations sur le transport urbain. Elle souligne que la planification, l’organisation, la gestion, le suivi-évaluation du transport urbain doit se faire dans le respect de la législation en matière de répartition des compétences entre l’État et les autres acteurs du développement. En plus, la LOTT recommande que les activités de transport urbain s’organisent à l’intérieur du périmètre de transport urbain, déterminé par l’autorité communale, après avis du ministre chargé de l’administration du territoire et celui chargé des transports. Des arrêtés et décrets renforcent et complètent cette loi, notamment :
 - Le décret No 2018- 0784 /PRES/PM/MTSUR portant organisation du Ministère des transports, de la mobilité urbaine et de la sécurité routière ;
 - L’arrêté No 2019 MTMUSR/SG/DGMU portant organisation et fonctionnement de la Direction Générale de la mobilité urbaine ;
 - L’arrêté No 2014-038 CO/CAB portant création, attributions, composition et fonctionnement d’un cadre de concertation entre les acteurs d’aménagement urbain.
- En matière de décentralisation, la **Loi n°055-2004/AN du 21 décembre 2004, portant Code Général des Collectivités Territoriales**, dispose en son article 32 que les collectivités territoriales concourent avec l’Etat, à l’administration et à l’aménagement du territoire, au développement économique, social, éducatif, sanitaire, culturel et scientifique, ainsi qu’à la protection, à la gestion des ressources naturelles et à l’amélioration du cadre de vie. A ce propos, les communes urbaines ont compétence sur l’organisation et la promotion des transports (urbains) sur leur territoire.

1.4.2 Principaux acteurs de la mobilité urbaine

Plusieurs institutions publiques, privées, organisations professionnelles et de la société civile interviennent dans l’organisation et la gestion de la mobilité urbaine.

Les ministères impliqués

- **Le Ministère des Transports, de la mobilité urbaine et de la sécurité routière** assure la mise en œuvre et le suivi de la politique du Gouvernement en matière de mobilité urbaine. A ce titre, il est chargé de l’amélioration du système de mobilité urbaine, de la lutte contre l’insécurité routière urbaine, de la réglementation et du contrôle de la circulation des véhicules en milieu urbain. Une Direction Générale rassemblant une vingtaine de fonctionnaires est directement en charge de la Mobilité Urbaine.
 - **Le Ministère des infrastructures** est chargé de l’élaboration, de la coordination de la mise en œuvre et du contrôle des programmes de construction des voies urbaines et des ouvrages d’art.
 - **Le Ministère de l’urbanisme et de l’habitat** assure la coordination de l’exécution des projets sectoriels en milieu urbain. A ce titre, il est chargé de l’appui aux collectivités territoriales dans la gestion de l’espace urbain, de l’élaboration et de la mise en œuvre des documents de planification urbaine, de l’élaboration et la mise en œuvre de la politique nationale d’aménagement urbain.
- Le Ministère de L’Environnement, de l’Economie verte et du Changement climatique** est en charge de la protection de l’environnement et du suivi des conventions internationales en matière d’environnement ratifiées par le pays, de l’élaboration et du suivi des programmes d’éducation environnementale et de la coordination des activités en matière de lutte contre les dégradations de l’environnement. Il élabore les textes réglementaires en matière de lutte contre les pollutions et les nuisances notamment en lien avec le transport urbain.

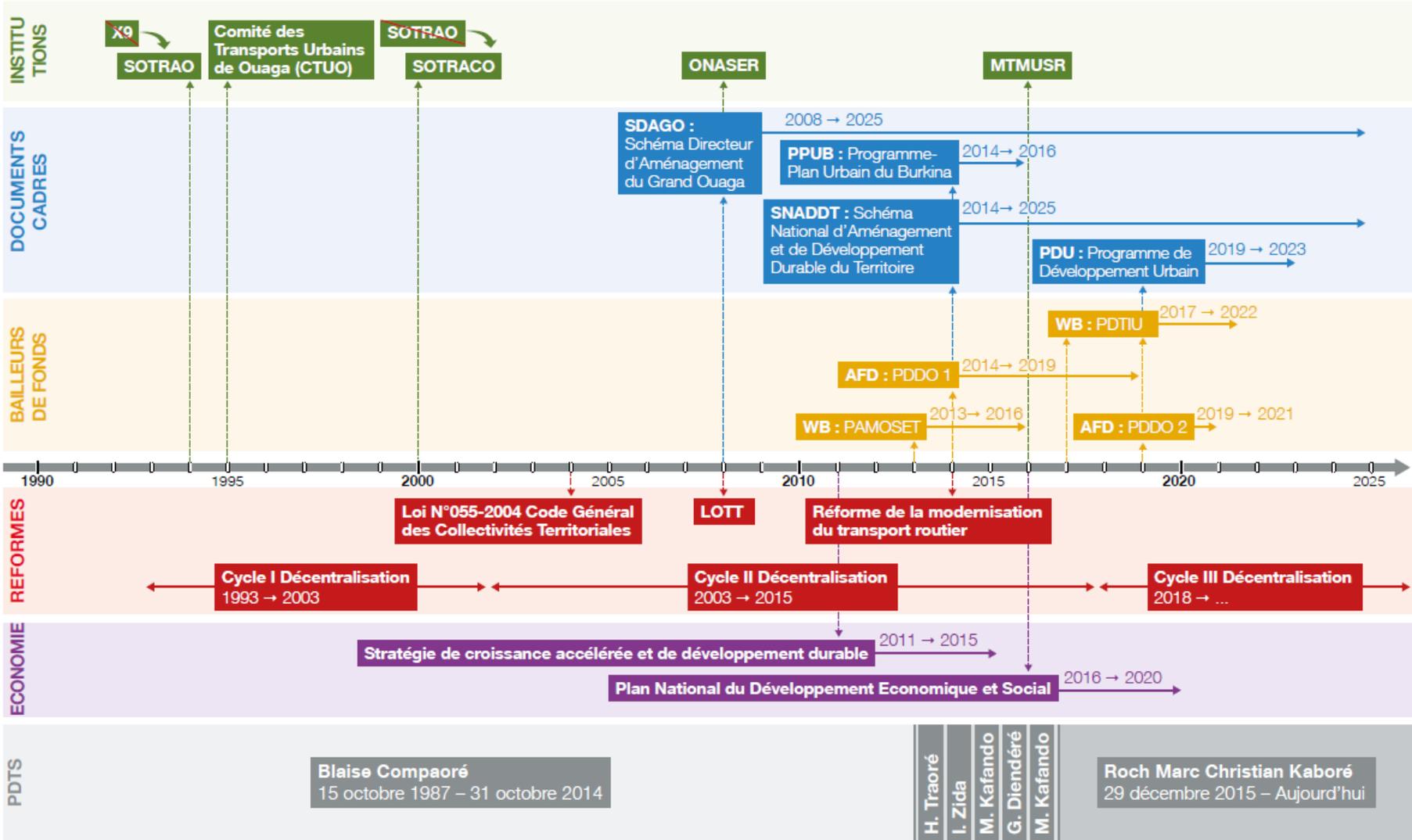


Figure 17 : Frise chronologique des transports urbains au Burkina Faso

- **Le Ministère d'Etat en charge de l'Administration Territoriale, de la Décentralisation et de la Sécurité Intérieure** est quant à lui le ministère de tutelle des municipalités ou plus généralement des collectivités territoriales qui ont un rôle très important à jouer en matière d'organisation et de gestion de la mobilité urbaine.

Le rôle des collectivités territoriales

Depuis 1995, a été initié un processus de décentralisation responsabilisant de façon croissante les collectivités territoriales auxquelles sont transmises notamment des compétences dans le domaine de la planification urbaine et de la mobilité urbaine. En milieu urbain, elles sont chargées de la construction et de l'entretien du réseau routier urbain, de l'enregistrement des véhicules taxis, du recouvrement de la taxe de stationnement des taxis et autres véhicules de transport. Elles assurent également la gestion de la circulation des véhicules.

La ratification en 2005 du "Code général des Collectivités Territoriales au Burkina Faso" (CGCT) a acté ouvert le deuxième cycle de ce processus. Il a donné lieu à la communalisation intégrale du territoire national (351 communes dont 49 communes urbaines dont 2 à statut particulier, Ouagadougou et Bobo-Dioulasso), ainsi que la création de 13 régions.

Cependant, le rapport sur l'état des lieux de la décentralisation réalisé en 2015 et l'évaluation du Cadre stratégique de la mise en œuvre de la décentralisation (CSMOD 2006-2015) ont relevé que le transfert de compétences et la distribution des responsabilités n'est pas achevé. La non-distribution des rôles est source de relations conflictuelles entre l'Etat et les municipalités ainsi que de dysfonctionnements notamment dans le domaine de la planification urbaine et de l'organisation de la mobilité urbaine. De plus, cette prise en charge des compétences par les collectivités n'est pas toujours accompagnée par des transferts de ressources adaptées, aussi bien financières qu'humaines, créant de fait des distorsions en termes de consolidation de leurs capacités.

En 2018, un troisième cycle de décentralisation a été initié. Celui-ci introduit le suffrage universel direct pour l'élection des présidents des conseils de collectivités territoriales, et clarifie les mécanismes d'appui des partenaires de développement et l'adoption d'une loi de programmation financière qui devrait assurer plus de visibilité aux collectivités territoriales.

Dans le contexte actuel, une collectivité locale se distingue par son dynamisme sur la thématique de la mobilité urbaine :

- **La Commune de Ouagadougou** : Plus grande des communes urbaines du Burkina Faso, Ouagadougou compte actuellement 12 arrondissements décomposés en 55 secteurs. (Loi n°066-2009/AN du 22 décembre 2009 adoptée par l'Assemblée nationale). Elle s'étend sur une superficie de 518 km² et compte environ 3 millions d'habitants. Pour répondre aux enjeux de la maîtrise d'ouvrage des projets urbains, la Mairie de Ouagadougou a créé l'Agence municipale des grands travaux (AMGT).

Les opérateurs publics et privés de transport

- **La SOTRACO** est une société privée dont les actions sont réparties entre l'Etat burkinabè (10%), la municipalité de Ouagadougou (15%) et des acteurs privés (75%), particulièrement des transporteurs. La SOTRACO gère aujourd'hui un parc de 130 bus et exploite 13 lignes à Ouagadougou dont la grande majorité a récemment été mise à disposition par le Ministère des Enseignements Secondaire, Supérieur et de la Recherche. Concentré auparavant sur le service par autobus dans la capitale, elle développe actuellement des activités à Bobo-Dioulasso, Koudougou et dans les villes universitaires de Ouahigouya, Fada N'Gouma et Dédougou.
- **Les opérateurs artisanaux : les taxis-compteurs et les « taxis verts »** : à la différence des taxis-compteurs qui fonctionnent à la demande, les « taxis verts » ou taxis ordinaires assurent le transport collectif sur des lignes dédiées ou prédéfinies. Ils peuvent également offrir selon les situations un service personnalisé. Ils ont aujourd'hui un parc de véhicules vieillissants. Ils sont pour la plupart organisés à travers des syndicats : SNTTUB, SYNTAXCO, SYNTAPTUB, SYNTAB. Aux taxis, il faut désormais ajouter les tricycles dont le nombre ne cesse d'augmenter chaque année dans la circulation. Les opérateurs de tricycles se sont également structurés au sein d'une association.
- **Les agences et établissements publics rattachés aux ministères**
 - L'Office National de Sécurité routière (ONASER) :

C'est un établissement public à caractère administratif doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Créé en novembre 2008, l'ONASER a pour mission la promotion de la sécurité routière et la contribution à l'amélioration des conditions d'exploitation du réseau routier et de la fluidité du trafic routier. L'office est sous la tutelle technique du Ministre en charge des Transports et sous la tutelle financière du Ministre chargé des Finances.

- Le Secrétaire Permanent du Programme Sectoriel des Transports (SP-PST)
- Le Secrétariat Permanent de Coordination du Programme de Développement Urbain (SPC/PDU)

Partenaires internationaux

Plusieurs partenaires de développement apportent leur soutien technique et financier pour l'amélioration de la mobilité urbaine au Burkina :

- La Banque Mondiale (BM) est très impliquée depuis de nombreuses années dans la mobilité urbaine notamment à travers le programme Projet d'Appui à la Modernisation du Secteur des Transports (PAMOSSET). Actuellement, elle intervient par le biais du Projet de Transport et de Développement des Infrastructures Urbaines (PTDIU). Ce programme en particulier bénéficie d'une contribution financière de la coopération helvétique. Le Fonds Suédois qui finance l'étude OPTIS ;
- **L'Union européenne (UE)** est également impliquée dans la mobilité urbaine à travers le financement de projets d'aménagement de voiries dans la ville de Ouagadougou.
- **L'Agence Française de Développement (AFD)** accompagne la municipalité de Ouagadougou depuis plusieurs années avec le Plan de Développement Durable de Ouagadougou (PDDO) qui fait appel au Grand Lyon et à l'Agence d'Urbanisme de Lyon dans un cadre de coopération décentralisée. La première phase du projet (2014-2019) financée à hauteur de 27 millions d'euros a permis la réalisation de 13 km de voies bitumées, l'engagement d'étude technique pour la réhabilitation de la gare de Ouaga Inter, la construction d'une nouvelle gare sur la route de Bobo-Dioulasso, l'acquisition de matériel pour l'entretien de la voirie. La deuxième phase (2019-2021) vise dans son volet mobilité urbaine à réduire l'hyper-polarité du centre-ville, à améliorer le niveau de service du transport interurbain de voyageurs. Elle est financée à hauteur de 52 milliards de FCFA.
- **La Banque islamique de développement (BID)** soutient la municipalité de Ouagadougou dans le cadre de la réalisation des ouvrages de voiries. Actuellement, elle finance à hauteur de 12 milliards de FCFA le bitumage de 10,3 kilomètres dans l'arrondissement 10 de Ouagadougou.
- **Le Fonds Suédois** finance depuis septembre 2019 des études préparatoires du projet de développement du transport public urbain à Ouagadougou ; financement à hauteur de 451 millions de FCFA.
- **ONU-HABITAT et Cities Alliance** financent essentiellement des études et programmes de développement urbain ; l'objectif étant de mettre en place un modèle de développement urbain inclusif fondé sur la participation des autorités locales et des habitants. Le programme-pays urbain du Burkina Faso – PPUB est le premier programme-pays mis en place par Cities Alliance en Afrique francophone.

2. Enjeux de la mobilité urbaine au Burkina Faso

2.1 Cadre institutionnel et gestion du transport urbain

- **Un ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière (MTMUSR) qui doit confirmer son rôle stratégique.** En dix ans, le ministère des Transports a été rattaché à plusieurs autres ministères (ministère des Transports et du Tourisme ; ministère des Infrastructures, des Transports et de l'Habitat ; ministère des Transports ; ministère des Transports, des Postes et de l'Économie Numérique ; et tout récemment ministère des Infrastructures, de désenclavement et des transports). Cette évolution montre comment les missions de ce ministère ont été considérées comme périphériques à d'autres thématiques. La création du MTMUSR en 2016 devrait permettre d'affirmer un rôle central sur les thématiques stratégiques que sont la mobilité urbaine et la sécurité routière ; même si ce ministère dispose d'un budget dix fois inférieur à celui du ministère des Infrastructures.
- **Un processus de décentralisation qui mérite d'être accentué.** La décentralisation au Burkina Faso, comme dans beaucoup de pays africains se fait par un transfert de compétences sans toutefois que les moyens nécessaires pour les exercer soient mis à disposition, et dans un contexte où les capacités des administrations locales s'avèrent trop faibles. Le statut particulier de la municipalité de Ouagadougou et dans une moindre mesure de Bobo-Dioulasso permet toutefois dans ces grandes agglomérations d'avoir un pouvoir local structuré. Depuis 2018, un troisième cycle de décentralisation a été mis en place par le ministère de l'administration territoriale et de la décentralisation. Celui-ci doit permettre aux collectivités d'accéder à de nouvelles sources de financement, il prévoit une réforme de la fiscalité locale.
- **Une vision partagée entre le ministère de la Mobilité Urbaine et la commune de Ouagadougou pour transformer la mobilité urbaine dans la capitale.** Depuis 2016, année de la prise de fonction du Président de la République et de l'élection du maire de Ouagadougou, une vision s'est forgée concernant la mobilité urbaine. Le Conseil Municipal de la commune de Ouagadougou a placé l'amélioration de la mobilité des citoyens dans la ville de Ouagadougou comme le premier objectif stratégique. L'investissement dans la voirie, la gestion de la circulation et le développement d'un réseau de transport public moderne sont des priorités pour le mandat 2016-2021.
- **La création d'autorités organisatrices de mobilité urbaine (AOMU) est envisagée par le ministère des Transports.** Depuis de nombreuses années un projet de création de « Conseil Exécutif des Transports Urbains de Ouagadougou (CETUO) » était évoqué par les acteurs burkinabès sur le modèle de celui de Dakar. Cette Autorité Organisatrice n'a jamais vu le jour du fait notamment de divergences entre l'Etat et la commune de Ouagadougou sur son ancrage institutionnel. Après avoir envisagé la création d'une AOMU nationale, un projet de décret a été rédigé pour promouvoir la création d'AOMU par les collectivités à une échelle métropolitaine.
- **Un projet d'autorité organisatrice des transports urbains pour le « Grand Ouaga » est actuellement portée par la municipalité de Ouagadougou.** Ce Conseil des Transports du Grand Ouaga (CTGO) aura pour mission de planifier, d'organiser, de financer et d'œuvrer au développement des transports urbains à l'intérieur du périmètre de transport urbain du Grand Ouaga. Cette initiative prend une dimension intercommunale, le périmètre du développement urbain dans la capitale étant sortie des limites administratives communales. En choisissant le périmètre du Schéma Directeur de l'Agglomération de Ouagadougou (SDAGO), cet organisme devrait pouvoir inscrire pleinement le projet de transport dans celui d'urbanisme.
- **Des dysfonctionnements dans la définition du cadre réglementaire.** De nombreux décrets ou arrêtés sont rédigés, parfois validés à un haut niveau de décision, mais ni promulgués ni publiés. Ces textes qui ont passés toutes les validations techniques servent de références aux techniciens et aux cadres de l'administration sans qu'ils aient de valeur officielle.
- **Un manque de réglementation des services de transport artisanal par des tricycles.** Dans la périphérie de Ouagadougou comme dans les villes secondaires, le transport artisanal réalisé avec

des tricycles s'impose sans que celui-ci ne soit actuellement pris en compte dans les textes réglementaires.

- **Une absence de mise en œuvre du code de la route, particulièrement en matière de sécurité routière.** Malgré une accidentologie élevée des deux-roues motorisés, l'obligation du port du casque n'est pas mise en œuvre. Le bilan humain est désastreux, et malgré l'existence de l'Office National de la Sécurité Routière, la mise en œuvre d'une politique généralisant le port du casque pour les conducteurs de moto se fait toujours attendre.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ■ Un degré de décentralisation favorisant la considération des enjeux de mobilité urbaine par les élus locaux ; ■ Un nombre restreint d'institutions impliquées qui doit permettre une certaine efficacité ; ■ Une vision commune entre les pouvoirs locaux à Ouagadougou et le ministère. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Le processus de rédaction, validation puis publication des arrêtés ministériels n'est pas toujours mené à terme et les textes ne rentrent pas en vigueur ; ■ Une faible coordination interministérielle entre le Ministère des infrastructures et le Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière ; ■ L'obligation du port du casque n'est pas respectée, malgré les conséquences fatales.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ■ Un décret est en cours de préparation pour favoriser la création d'AOTU à l'échelle métropolitaine et à l'initiative des communes ; ■ Une autorité organisatrice de transport urbain en création au niveau du Grand Ouagadougou. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Le développement du transport artisanal avec des tricycles.

Figure 18 : Matrice SWOT des enjeux liés au cadre institutionnel et à la gestion du transport urbain



Secteur	Aménagement urbain	Transport public					Espace public					
		Transport institutionnel collectif		Gares routières urbaines	Taxis collectifs	Taxi-motos & Tricycles	Infrastructures routières et voiries	Gestion de la circulation	Stationnement	Modes actifs		
		Bus (lignes régulières)	Bus (lignes universitaires)							Marche	Vélo	
Niveau stratégique <i>Que souhaitons nous réaliser, avec quelles ressources ?</i>	Elaboration de politique / Planification	Ministère de l'Urbanisme (SDAGO) + Mairie de Ouagadougou	Mairie de Ouagadougou	Ministère de l'enseignement Supérieur et SOTRACO	Mairie de Ouagadougou	Inexistant (développement récent)	Mairie de Ouagadougou et MIE	Mairie de Ouagadougou		Problématique	Problématique	
	Financement	Mairie de Ouagadougou	Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière	Ministère de l'enseignement Supérieur			Mairie de Ouagadougou	Problématique	Problématique	Problématique		
Niveau tactique <i>Quels services doivent être développés pour atteindre ces objectifs ? Comment ?</i>	Règlementation	Ministère de l'Urbanisme	Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière				MIE	Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière				
	Attribution des Licences, Permis et Contractualisation	Mairie de Ouagadougou	Mairie de Ouagadougou	Ministère de l'enseignement Supérieur			Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière	Problématique	Mairie de Ouagadougou	Problématique		
	Tarifification	Non pertinent	Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière	Mairie de Ouagadougou			Ministère de l'enseignement Supérieur	Problématique	Mairie de Ouagadougou	Problématique		
Infrastructure, Equipement	Ministère de l'Urbanisme (SDAGO) + Mairie de Ouagadougou	Mairie de Ouagadougou et SOTRACO		Mairie de Ouagadougou	Maîtrise d'ouvrage des infrastructures (Arrêts de bus, stations de taxis) : quasi-inexistant	Mairie de Ouagadougou et MIE	Mairie de Ouagadougou	Mairie de Ouagadougou et MIE	Problématique	Problématique		
Niveau opérationnel <i>Comment produire les services de manière efficiente ?</i>	Exploitation / Maintenance	Non pertinent	SOTRACO	syndicats/opérateurs		Mairie de Ouagadougou						

Figure 19 : Matrice de la gouvernance de la mobilité urbaine à Ouagadougou

2.2 Sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain

- **Une possibilité d'optimisation des dépenses d'investissements routiers.** Pendant la dernière décennie, la construction d'échangeurs était considérée comme un signe de prestige pour les villes de la sous-région. Pourtant, en matière de mobilité, les bénéfices associés à l'échangeur du Nord de Ouagadougou sont maigres par rapport au coût de cette réalisation. La construction d'infrastructures routières qui représente, au niveau national en 2018, 14,5% des Actes d'engagement de l'Etat, absorbent une part très importante des budgets du secteur des transports, au détriment en milieu urbain d'investissements destinés à développer le transport public.
- **Le financement du transport public est limité et ne répond pas à une stratégie nationale.** Les ressources de l'Etat pour le transport public se limite actuellement aux subventions apportées à la SOTRACO (de l'ordre de 2 milliards de Francs CFA) et à l'achat d'autobus par le ministère de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche Scientifique et de l'Innovation.
- **La mise en place récente d'une taxe sur les véhicules à moteur (TVM) pour financer les collectivités territoriales³⁶.** Depuis le 1^{er} janvier 2019, cette taxe est due par les propriétaires de véhicules circulant sur le territoire national, à l'exception toutefois des motos. En fonction de la cylindrée, le tarif annuel est situé entre 7 000 FCFA et 30 000 FCFA pour les véhicules de tourisme. Les propriétaires de camions doivent s'acquitter d'une taxe d'un montant annuel entre 20 000 et 50 000 FCFA. Cette nouvelle recette fiscale n'est toutefois pas affectée au financement de la mobilité urbaine.
- **Une source de financement discutée au niveau du gouvernement pour financer l'AOTU.** La commune de Ouagadougou et le MTMUSR ont proposé l'instauration d'une taxe sur les véhicules à moteur pour financer l'investissement dans une flotte de 250 bus et le développement des dépôts devant accueillir ces véhicules, voire le fonctionnement du réseau. Contraint par les règles de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), il n'était pas possible de mettre en place une taxe sur les véhicules importés. Le projet est donc de taxer l'immatriculation de l'ensemble des véhicules du pays, y compris les deux-roues et les tricycles. Le montant serait de 10 000 FCFA pour les motos et 50 000 FCFA pour les autres véhicules. 6 milliards de FCFA pourraient être ainsi levés annuellement.
- **Des recettes de stationnement motos et voitures insuffisantes en centre-ville.** A Ouagadougou comme à Bobo-Dioulasso, le stationnement des motos est relativement bien organisé en centre-ville, avec des parcs de stationnement sur l'espace public. Le stationnement des voitures est également payant mais sans une traçabilité de la recette collectée. La création de parkings pour deux-roues et véhicules automobiles est soumise à autorisation de la commune. Tout bénéficiaire d'autorisation doit s'acquitter de la taxe d'occupation du domaine public de 600 FCFA le mètre linéaire.
- **Un potentiel de valorisation du foncier public pour financer l'investissement dans le réseau de transport public.** De nombreux terrains publics dans l'agglomération, appartenant à l'Etat ou à la commune, qui pourraient être utilisés pour de la valorisation foncière le long des axes de transport public de masse prévu à moyen terme.
- **Des ressources budgétaires réduites et concentrées sur les missions régaliennes depuis 2016.** Depuis les attentats de 2016 et les attaques répétées de milices dans le nord du pays, une plus grande proportion du budget de l'Etat est affectée à la sécurité intérieure. Cela se conjugue avec un moindre dynamisme économique qui se traduit par la baisse des recettes propres de l'Etat. Cette situation se traduit mécaniquement par une réduction drastique de la capacité d'investissement dans le secteur des transports.

³⁶ la LOI N°042-2018/AN PORTANT LOI DE FINANCES POUR L'EXECUTION DU BUDGET DE L'ETAT, EXERCICE 2019.

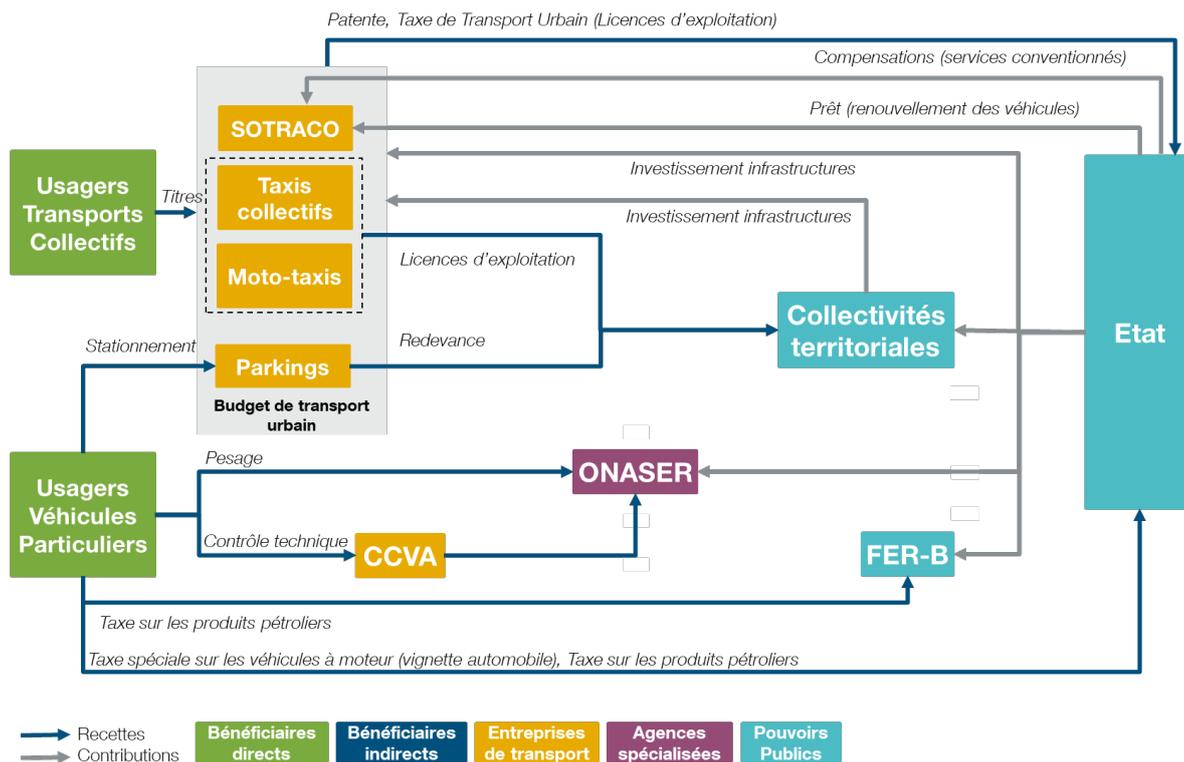


Figure 20 : Schéma des vecteurs de financement du transport urbain au Burkina Faso

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ■ D'importantes ressources financières affectées récemment à des projets de voirie en milieu urbain ; ■ Une mise en place récente d'une taxe sur les véhicules motorisés. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ De faibles ressources financières du fait de la situation économique et sécuritaire ; ■ Une orientation des financements vers la route ; ■ Une absence de mécanisme pérenne existant pour financer le transport public.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ■ Un projet de taxe sur les véhicules à 2 et 4 roues pour financer le transport public à Ouaga ; ■ La valorisation foncière sur des terrains appartenant à des entités publiques peut permettre de financer des projets de transports ; ■ L'organisation de la gestion du stationnement payant. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Le risque de considérer les échangeurs et les grands projets routiers comme des outils de réponse au besoin de déplacements ; ■ Le danger d'accentuer le poids d'un projet de transport de masse sur les dépenses publiques d'investissement et de fonctionnement en surdimensionnant les projets de transport public.

Figure 21 : Matrice SWOT des enjeux liés aux sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain

2.3 Performances et usage du transport public

- **L'attractivité du transport public à Ouagadougou s'est réduite en même temps que le nombre de véhicules mis en exploitation par la SOTRACO diminuait.** En 2017, avec un parc de bus inférieur au nombre de lignes du réseau, la SOTRACO ne représentait qu'une infime part des déplacements quotidiens dans l'agglomération en répondant à une demande captive. Aux yeux de la grande majorité des Ouagalais, le bus n'est pas considéré comme une alternative crédible à la moto.
- **Le mode de contractualisation entre l'opérateur de transport public et l'Etat n'incite pas à la performance du service.** Le soutien financier de l'Etat est relativement conséquent, toutefois, il n'est pas lié à une production kilométrique ou un nombre de véhicules en circulation. S'il est indiqué comme « *résultant des tarifs sociaux accordés aux élèves, aux étudiants, aux personnes du troisième âge et aux handicapés* »³⁷, aucun objectif de fréquentation de ces publics spécifiques n'est mentionné. Pour finir, la municipalité de Ouagadougou n'est pas associée à ce partenariat, malgré son rôle dans la gestion de la circulation.
- **Le partenariat entre le Ministère de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche Scientifique et de l'Innovation et la SOTRACO n'est pas non plus défini à partir d'objectifs de performance.** Le ministère a investi dans 130 bus mis à disposition de la société pour desservir les sites universitaires de différentes villes du pays (Ouagadougou, Bobo Dioulasso, Koudougou, Ouahigouya, Fada Ngourma, Dédougou). Un financement complémentaire sera apporté pour l'exploitation de ces services (de l'ordre de 1 300 M FCFA par an). Toutefois, dans le cadre du contrat, il n'est pas prévu de conditionner l'appui au fonctionnement de la SOTRACO à des objectifs de fréquentation, de recette, ou de production kilométrique.
- **Les villes secondaires ne disposaient jusqu'à présent d'aucune offre de transport public institutionnel.** Seul des systèmes de transport artisanaux répondaient tant bien que mal aux besoins des habitants. Les tricycles sont apparus pour les opérateurs comme le véhicule le plus performant en termes de recettes vis-à-vis des coûts d'exploitation, mais ils offrent un confort très limité aux usagers et représente un risque d'accident.
- **Les recettes tarifaires s'avèrent limitées, mais la performance financière s'améliore avec l'accroissement du nombre de bus en circulation.** Avec 75% d'étudiants parmi les usagers, et étant donné le faible montant des abonnements et des réductions étudiantes, les recettes tarifaires sont limitées et représentent en 2019 un Ratio Recettes/Dépenses de 35%. Celui-ci s'est toutefois amélioré par rapport à 2018 puisqu'il était alors de 24% pour un nombre de kilomètres parcourus quatre fois moins important.
- **Un vaste projet de transport public est porté par la municipalité de Ouagadougou pour moderniser le réseau de bus (projet OPTIS).** Amorcé par des échanges avec un constructeur de bus européen, ce projet vise à déployer 250 bus à partir de 2020 et 460 à termes. L'objectif est ainsi de pouvoir offrir une alternative crédible à la moto aux habitants du Grand Ouagadougou. La réflexion conduit à considérer la mise en place de voie réservée aux autobus sur les rues principales de la ville. Ce type d'aménagement est d'ores et déjà anticipé autour de certains projets d'infrastructures (route financée par la Banque Islamique de Développement, pont sur le barrage au Nord).
- **Un projet de BRT est également envisagé à plus long terme dans la capitale avec un financement de la Banque Mondiale.** Une étude de faisabilité devrait définir prochainement les perspectives de fréquentation ainsi que les tenants et aboutissants d'un tel projet de transport de masse dans une ville peu dense.

³⁷ Contrat Plan 2015-2019 entre l'Etat burkinabè et la Société des transports en commun de Ouagadougou, juin 2015.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ■ Une volonté politique de développer un réseau de bus moderne à Ouagadougou ; ■ Un investissement récent du ministère de l'Enseignement Supérieur dans une flotte de bus qui a permis un déploiement par la SOTRACO de nombreux bus à Ouagadougou et dans des villes secondaires. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ La faible attractivité du transport public et la piètre image du service à Ouagadougou ; ■ Le manque de ressources depuis quelques années, peu de services offerts et très peu d'utilisation du transport public par les habitants de Ouagadougou et des autres villes du pays ; ■ La contractualisation entre la SOTRACO et les ministères n'est pas incitative pour l'opérateur et le fragilise tant que les financements sont incertains.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ■ Le déploiement de bus dans cinq villes de l'intérieur devrait permettre d'initier un usage sur ces territoires ; ■ La quasi-absence de transport collectif artisanal à Ouagadougou fait qu'il n'y a pas d'entraves possibles au déploiement d'un réseau de bus porté par la puissance publique ; ■ Le projet « OPTIS » de la municipalité à Ouagadougou pour déployer plus de 200 bus dès 2020. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ La densité des villes est faible et ne permet pas de développer rapidement un système de transport de masse avec un haut niveau de rentabilité ; ■ Le « service » offert par les 2-roues motorisés peut rester attractif si l'offre de transport public n'est pas pensée avec une approche multimodale.

Figure 22 : Matrice SWOT des enjeux liés aux performances et usages du transport public

2.4 Participation du secteur privé dans la gestion du transport urbain et engagement de la société civile

- **La SOTRACO compte plusieurs actionnaires privés.** L'actionnariat de l'opérateur de transport est pour 75% privé. Des opérateurs de transport interurbain ont investi dans cette entreprise. Ce schéma est un héritage des sociétés précédentes qui cherchaient à équilibrer leurs comptes en déployant des activités urbaines et interurbaines.
- **Le transport artisanal se développe dans toutes les villes du pays.** Les syndicats de taxis collectifs ou de tricycles représentent auprès des pouvoirs publics les opérateurs de transport. Leur intégration dans un réseau de transport public multimodal est encore difficile à faire, et ils se voient plus en concurrents. Toutefois, à Ouagadougou comme à Bobo-Dioulasso, une complémentarité peut être bénéfique pour les usagers.
- **De nombreuses associations œuvrent pour la sécurité routière.** Elles bénéficient parfois de financements de l'ONASER ou du CCVA, et reçoivent des dons de la part d'entreprises ou de particuliers. Ces associations font un travail de terrain auprès des usagers, mais elles ne semblent pas intervenir dans le cadre d'une stratégie définie.
- **Les mouvements étudiants portent une contestation concernant l'accessibilité des établissements universitaires qui a permis d'accroître l'offre de transport public.** En se mobilisant largement en 2018, les étudiants ont réussi à obtenir une offre de service de transport public pour leur mobilité quotidienne.

<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Des actionnaires privés au sein de la SOTRACO ; ■ De nombreuses associations présentes sur la question de la sécurité routière ; ■ Des étudiants qui ont demandé d'avoir des bus pour aller à l'université. <p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Des taxis collectifs qui peuvent encore être redéployés pour faire du rabattement vers le réseau de transport public ; ■ Le développement de service de gestion du stationnement payant ; ■ Les transporteurs interurbains sont des entreprises qui délivrent un service performant. 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Le manque d'acteurs privés dans le secteur <p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Des services de taxis sur trois roues se développent à Ouagadougou et dans les autres villes et pourraient devenir difficile à organiser.
--	---

Figure 23 : Matrice SWOT des enjeux liés à la participation du secteur privé et de la société civile dans la gestion du transport urbain

2.5 Planification multimodale et fonctionnement des centres-villes

- **Le Schéma Directeur de l'Agglomération de Ouagadougou (SDAGO) de 1999 a été révisé en avril 2010.** Ce document de planification de la capitale du Burkina Faso propose un schéma de développement polycentrique sur le périmètre intercommunal du Grand Ouaga. Bien qu'il serve de référence aux professionnels, ce document n'a jamais été approuvé par les autorités.
- **Une planification du développement urbain récente dans les villes de l'intérieur sur laquelle appuyer une planification de la mobilité.** Un programme de développement urbain porté par le ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat a permis aux 13 capitales régionales et à la commune urbaine de Pouytenga de disposer de schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, définissant des programmes d'investissements prioritaires qui totalise 155 milliards de Francs CFA d'investissement dans la voirie entre 2019 et 2023. Ces SDAU offrent un socle précieux à la planification de la mobilité.
- **Un plan de mobilité urbaine soutenable évoqué à Ouagadougou tandis que les projets se multiplient.** Outre les projets routiers et le projet de pont sur le barrage, une étude de structuration du réseau de transport collectif à Ouagadougou est prévue pour définir sa structure à court, moyen et long-terme. Celle-ci comprend l'étude de faisabilité d'un BRT. Cette somme de projets correspond à une vision qui pour l'instant n'a pas donné lieu à la rédaction d'un plan. Toutefois, Ouagadougou s'est inscrit dans l'initiative MobiliseYourCity pour bénéficier d'un soutien dans la conduite d'une démarche de planification. L'objectif énoncé est de pouvoir, une fois l'AOTU en place, lui confier la maîtrise d'ouvrage de cette étude à l'échelle du Grand Ouaga.
- **Une intervention de différents maîtres d'ouvrage pour des travaux de voirie qui n'est pas concertée.** Il n'existe pas pour les maîtres d'ouvrages étatiques d'obligation de soumission des projets à la municipalité avant une intervention sur son territoire. A Ouagadougou, la commune avait instauré par un arrêté en 2013 un comité de coordination des maîtres d'ouvrage (Commune, Onea, Sonabel, ministère des Infrastructures, ministère de l'Urbanisme, etc.). Celui-ci offrait un cadre de dialogue qui a disparu après l'insurrection.
- **Une gestion de la circulation et du stationnement remarquable par rapport aux autres capitales de la sous-région.** Une cinquantaine de carrefours sont régulés par des feux tricolores sur le territoire de la commune de Ouagadougou. Ceux-ci sont relativement respectés par les usagers automobilistes, motocyclistes et cyclistes. Ils permettent notamment d'organiser les flux en phasant le passage des voitures et des deux-roues aux carrefours. En matière de stationnement, l'offre est organisée pour les motos dans les centres-villes.
- **Le réseau routier de la commune de Ouagadougou a été hiérarchisé et connaît des investissements importants.** Portés par la commune, ces derniers suivent ce schéma qui repose sur un référentiel de voirie prédéfini. La couverture du réseau primaire est voie de généralisation, avec des profils très larges sur les pénétrantes et les artères principales. Un projet de revêtement de voiries secondaires est également à l'étude pour permettre de rattraper le retard pris dans la capitale où seulement 20% du réseau était revêtu en 2015.
- **Une part modale de la marche à pied faible mais un nombre non négligeable de cyclistes.** Les piétons sont peu nombreux à Ouagadougou. L'habitude d'utiliser une moto réduit considérablement l'usage de la marche à pied. En revanche, le vélo, qui était le mode de transport le plus répandu avant que la moto s'impose, est encore utilisé. Bien que ce mode de transport soit dévalorisé, de nombreux cyclistes circulent sur la voirie, partageant les pistes cyclables avec les motocyclistes.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ■ L'existence d'un SDAGO à Ouagadougou ; ■ La présence d'une réelle gestion de la circulation à Ouagadougou ; ■ La gestion de qualité des parkings moto et vélo. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Le SDAGO n'a jamais été validé par le conseil des ministres ; ■ La réalisation d'infrastructures routières n'est pas conditionnée à l'inscription de cette infrastructure dans un document de planification ; ■ Un comité de coordination des maîtres d'ouvrage avait été créé par la Mairie de Ouagadougou mais celui-ci n'a pas été relancé depuis plusieurs années.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ■ La mise en place d'une AOTU à l'échelle du Grand Ouaga permet de structurer les politiques d'urbanisme et de transport à l'échelle de l'agglomération ; ■ Un programme du ministère de l'Urbanisme a permis de faire une programmation des investissements suite à la réalisation de schémas directeurs. ■ La commune de Ouaga s'est inscrite dans MobiliseYourCity et pourrait bénéficier d'un appui pour la planification de la mobilité. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ La poursuite d'une dynamique de développement urbain monocentrique portée par l'extension des zones non loties.

Figure 24 : Matrice SWOT des enjeux liés à la planification multimodale et le fonctionnement des centres-villes

2.6 Thématiques transversales

2.6.1 Environnement et qualité de vie

- **Le trafic est la première source d'émissions de polluants locaux, mais aucun système de mesure de la qualité de l'air n'a été mis en place dans la ville.** Les motos sont évidemment la principale source de pollution dans le système de transport, même si les moteurs deux-temps ont été remplacés par des moteurs quatre-temps.
- **Une part non négligeable du carburant utilisé est importée en contrebande.** Tandis que la qualité du carburant s'est améliorée ces dernières années, Une part non négligeable de la consommation entre illégalement dans le pays, échappant au monopole de la Société nationale burkinabè d'hydrocarbures (SONABHY). De moins bonne qualité, ils génèrent plus d'émissions de polluants.
- **Il n'existe pas de filière de réemploi et de recyclage des deux-roues motorisés.** Pourtant, ces véhicules importés ont des durées de vie de quelques années seulement. Deux projets de décharge (l'une à Ouagadougou, l'autre à Bobo) ont été envisagés dans le cadre du programme Pamoset.

2.6.2 Sécurité routière

- **Si le port du casque est obligatoire dans les textes, il n'est quasiment pas mis en pratique.** En 2006, une tentative d'imposer le port du casque a été avorté du fait de l'opposition du grand public. Pourtant, les motocyclistes sont les premières victimes de l'accidentologie et le potentiel nombre de morts évitées par le port systématique du casque est considérable. Aucune action concertée de grande ampleur n'est entreprise, depuis l'élaboration d'une stratégie à sa mise en œuvre, pour changer les mentalités.
- **Le système d'enregistrement des accidents dans un fichier central ne permet pas de connaître de manière exhaustive le nombre d'accidents et de victimes.** Si environ 1000 décès sont recensés par l'ONASER en 2018, il semblerait que le nombre réel soit bien plus important³⁸. Un projet de décret pour institutionnaliser le Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation (BAAC) est à l'étude.
- **Des campagnes de sensibilisation sont mises en œuvre par des associations.** Toutefois, leur coordination et leur impact semblent limités. Une caravane de la sécurité routière, en partie financée par les compagnies d'assurance a récemment parcouru le pays pour sensibiliser pour le port du casque.

³⁸ L'OMS annonce un chiffre, probablement surévalué, de 5000 décès par an.

Synthèse

Avec seulement 29,4% de sa population vivant en zone urbaine en 2018, le Burkina Faso affiche un taux de croissance urbaine de près de 5% par an, qui laisse à penser qu'il est en train de rattraper son retard par rapport aux pays voisins. Les deux villes principales du pays, Ouagadougou et Bobo-Dioulasso qui comptent à elles-seules 59,2% de la population urbaine et 16,4% de la population totale du pays, vont voir leur démographie multipliée par deux.

Ces dernières années la croissance urbaine a généré une augmentation des besoins de déplacements qui ont majoritairement été satisfait par l'usage de deux-roues motorisés. Les ménages se sont rapidement équipés à tel point que, nationalement, le nombre de deux-roues motorisés est passé de 450 000 en 2008 à près de 2 330 000 en 2017. Ils représentent près de 86% des véhicules motorisés en circulation. Ce système de mobilité porté par des deux-roues motorisés donnent une grande accessibilité à leurs utilisateurs, toutefois dans un contexte où le port du casque fait exception, l'augmentation rapide de la circulation s'est traduite par une croissance du nombre d'accidents de la route et de décès. Par ailleurs la qualité de l'air - même si elle n'est pas mesurée - s'est dégradée, notamment du fait de l'utilisation de carburant de contrebande de moins bonne qualité.

Les zones urbaines disposent d'un réseau routier bitumé très limité, puisque même dans la capitale, seule 20% de la voirie communale était bitumée en 2015. Les efforts des pouvoirs publics en faveur de l'accroissement du linéaire bitumé à Ouagadougou ont été importants. Cette extension du réseau reste toutefois largement faite pour accommoder le trafic automobile. Le partage de la voirie lui donne l'avantage sur les deux-roues (motorisés et vélos) qui représentent pourtant 82% de la circulation à Ouagadougou. Il en est de même sur les piétons : les trottoirs ne sont pas encore généralisés sur les nouvelles infrastructures. En revanche, Ouagadougou dispose de carrefours équipés de feux tricolores qui, même s'il paraît perfectible, joue un rôle important dans l'organisation de la circulation. Toutefois le trafic est devenu particulièrement dense et certaines intersections entre de larges artères sont devenus des points noirs du réseau. La forte croissance des flux pendulaires vers le centre-ville, liée au modèle de développement urbain radioconcentrique risque d'accentuer ces difficultés que la construction de nouvelles infrastructures routières ne permettra pas de résoudre sur le long-terme.

Le transport public, inexistant dans les villes secondaires, était en déclin à Ouagadougou depuis de nombreuses années. Il a toutefois connu un regain en 2018 du fait de l'acquisition de nouveaux véhicules par le Ministère de l'Enseignement Supérieur qui, pour répondre à des revendications étudiantes, a souhaité desservir des centres universitaires à travers le pays. La SOTRACO s'est vu déléguée l'exploitation de ces bus dans la capitale comme dans les autres villes du pays. Cette nouvelle flotte de véhicules accompagnée d'une subvention d'exploitation a permis de maintenir à flot cette compagnie privée, disposant d'un quart de capitaux public.

Mais au-delà de cette initiative, la municipalité de Ouagadougou porte un projet plus ambitieux avec le soutien du Ministère des transports, de la mobilité urbaine et de la sécurité routière. L'objectif est de déployer un réseau de bus modernes dans le Grand Ouagadougou afin d'offrir une alternative aux motos, dans une ville où le transport collectif artisanal est quasiment inexistant. Ce réseau a vocation à s'appuyer sur des corridors de Bus Rapid Transit sur les axes pénétrants. Ce projet porte une dimension transformationnelle de par son ampleur et son intégration dans une vision urbaine visant à développer des pôles secondaires, une modification du plan de circulation et de stationnement du centre-ville, un schéma institutionnel renouvelé avec la création d'une autorité métropolitaine en charge des transports urbains, un mécanisme fiscal en phase d'élaboration pour permettre de financer cette opération, etc.

Les autres villes du pays connaissent également une prise de conscience des enjeux de mobilité urbaine. En effet, la motorisation des ménages à Bobo-Dioulasso et dans les autres villes secondaires tend à s'accroître et des services de transport artisanal, fournis notamment avec des tricycles, se développent pour répondre aux besoins des populations.

Le Burkina Faso s'est inscrit depuis 2018 dans un troisième cycle de son processus de décentralisation amorcée en 1995, les municipalités devraient disposer de moyens supplémentaires pour mettre en œuvre les actions nécessaires dans leurs domaines de compétence. Tandis qu'un programme national a permis de produire des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme pour les capitales régionales, celles-ci devraient pouvoir accentuer leurs efforts en matière de mobilité et d'accessibilité à partir de ces documents de planification territoriale. Un décret en cours de préparation devrait inciter à la création d'autorités organisatrices de transport par les collectivités locales à l'échelle

métropolitaine. Disposant d'une Direction Générale de la Mobilité Urbaine, le Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la sécurité routière est d'ores et déjà organisé pour pouvoir accompagner ces initiatives. Des ressources devront toutefois être dégagées pour assurer la mise en œuvre de politique de transport et la concrétisation de projets.

Annexe – Grille de lecture de la matrice de la Gouvernance

Secteur	Aménagement urbain	Transport public					Espace public					
		Transport institutionnel collectif (train, métro, bus, bateaux, etc)	Gares routières	Transport artisanal collectif		Taxis (voitures, motos, trois-roues)	Infrastructures routières et voiries	Gestion de la circulation	Stationnement	Modes actifs		
				Professionnalisé	Non-professionnalisé (minibus, voitures)					Marche	Vélo	
Niveau stratégique <i>Que souhaitons nous réaliser, avec quelles ressources ?</i>	Elaboration de politique / Planification	Définition d'un Schéma Directeur d'Urbanisme	Définition d'un projet de ligne ou de réseau	Planification des gares routières	Définition d'un réseau ou de points d'arrêts		Définition d'un schéma directeur des infrastructures routières	Définition d'une stratégie de gestion de la circulation (plan de circulation, modération du trafic, stratégie de régulation lumineuse, etc.)	Définition d'une stratégie de stationnement	Elaboration d'une politique de promotion des modes actifs et d'un plan d'infrastructures		
	Financement	Financement de projets urbains	Financement de l'investissement et du déficit d'exploitation	Financement de ces infrastructures	Prime à la casse, ou programme de renouvellement		Financement des infrastructures et des équipements					
Niveau tactique <i>Quels services doivent être développés pour atteindre ces objectifs ? Comment ?</i>	Règlementation	Cadre réglementaire de l'urbanisme	Supervision et réglementation des services de transport public				Définition de standard de construction	Définition d'un cadre réglementaire (code de la route) et mise en application par les forces de l'ordre				
	Attribution des Licences, Permis et Contractualisation	Permis de construire	Contractualisation entre l'autorité et l'opérateur		Attribution des licences d'exploitation							
	Tarifcation		Politique tarifaire envers les usagers	Politique tarifaire envers les transporteurs	Politique tarifaire envers les usagers		Péages	Contractualisation avec des opérateurs de stationnement Tarification du stationnement sur voirie ou en ouvrage				
	Infrastructure, Equipement	Infrastructures de réseaux urbains hors transport	Maîtrise d'ouvrage des infrastructures et propriété des véhicules et équipement	Maîtrise d'ouvrage et propriété de l'infrastructure	Maîtrise d'ouvrage des infrastructures (Arrêts de bus, stations de taxis)		Maîtrise d'ouvrage des infrastructures routières	Maîtrise d'ouvrage des équipements de signalisation lumineuse	Maîtrise d'ouvrage du déploiement d'horodateurs et/ou de parking en ouvrage	Maîtrise d'ouvrage des trottoirs	Maîtrise d'ouvrage des pistes cyclables	
Niveau opérationnel <i>Comment produire les services de manière efficiente ?</i>	Exploitation / Maintenance		Exploitation et maintenance des véhicules et des infrastructures	Gestion des gares (par une entreprise ou un syndicat d'exploitants artisanaux)	Exploitation et maintenance des véhicules		Entretien, maintenance	Entretien et maintenance des feux de circulation, de la signalisation horizontale et verticale	Exploitation et maintenance du stationnement en ouvrage et sur voirie	Nettoyage, entretien, maintenance des infrastructures modes actifs		

Références

- Africapolis. (2018). Disponible en ligne : (<https://www.africapolis.org>)
- Bamas Stanislas. Etude de mise en place de l'autorité organisatrice du transport urbain à Ouagadougou : Rapport final
- Bamas Stanislas. La crise des transports collectifs par autobus à Ouagadougou.
- CODATU. (2018). Article « Projet de modernisation du réseau de bus de Ouagadougou : signature d'un protocole d'accord ».
- Commune de Ouagadougou. Elaboration d'un plan provisoire de circulation pour la commune de Ouagadougou.
- Conseil municipal de la commune de Ouagadougou. Programme du conseil municipal au cours du mandat 2016-2021 : fiche-actions Projet mobilité
- Contrat Plan 2015-2019 entre l'Etat burkinabè et la Société des transports en commun de Ouagadougou. (juin 2015).
- Direction Générale de l'Urbanisme et des Travaux Fonciers. (2010). Schéma directeur d'Aménagement du Grand Ouaga.
- Direction de l'informatique et des statistiques. (2017). Annuaire des statistiques douanières 2015.
- Division de la population des Nations Unies. (2018).
- G2 Conception. (2019). Stratégie Nationale de l'Habitat et du Développement Urbain (SNHDU).
- Institut National de la Statistique et de la Démographie. (2018). Annuaire Statistique 2017
- Kaboré Aminata. (2010). Les transports urbains de personnes à Bobo-Dioulasso, Mémoire de maîtrise, département de géographie, Université de Ouagadougou.
- Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat. (2019). Programme du Développement Urbain du Burkina Faso.
- Olvera, L. D., Plat, D., & Pochet, P. (2005). Marche à pied, pauvreté et ségrégation dans les villes d'Afrique de l'ouest. Le cas de Dakar. Concentration économique et ségrégation spatiale, Bruxelles, Éditions De Boeck, 246-261.
- Organisation Mondiale du Commerce. (2017). Examen des politiques commerciales (WT/TPR/S/362) : Annexe 2 Burkina Faso.
- SOTRACO. (2019). Rapport d'activités de la direction générale au 30 juin 2019.
- SOTRACO. (2019). Rapport de gestion du conseil d'administration à l'assemblée générale ordinaire des actionnaires au 31 décembre 2018.
- SPC-PDU.(2019). Document du Programme de Développement Urbain du Burkina Faso 2019-2023.
- 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
- Transitec-Urbaplan-GEDES. (2010). Etude de faisabilité et étude d'impact environnemental et social du Projet d'Appui à la Mobilité de Ouagadougou (PAMO) : Phase 1 – Diagnostic et scénarios.
- Transitec-Urbaplan-Gedes. (2012). Schéma d'amélioration des circulations en accès au centre-ville de Ouagadougou (Etude de faisabilité et étude d'impact du Projet d'Appui à la Mobilité de Ouagadougou – PAMO).
- Commune de Ouagadougou (2014). Rapport d'analyse des résultats de la campagne de comptages routiers de novembre 2014.
- Commune de Ouagadougou. (2016). Observatoire des Déplacements Urbains à Ouagadougou – Les chiffres clés de la mobilité n°1.
- Commune de Ouagadougou, Urbalyon. (2017). Référentiel : Hiérarchie des voiries ouagalaises.

Textes de lois

Arrêté No 2014-038 CO/CAB portant création, attributions, composition et fonctionnement d'un cadre de concertation entre les acteurs d'aménagement urbain ;

Arrêté No 2019 MTMUSR/SG/DGMU portant organisation et fonctionnement de la Direction Générale de la mobilité urbaine ;

Décret n°2012-559 du 05 juillet 2012 ;

Décret No 2018- 0784 /PRES/PM/MTSUR portant organisation du Ministère des transports, de la mobilité urbaine et de la sécurité routière ;

Loi n°055-2004/AN du 21 décembre 2004, portant Code Général des Collectivités Territoriales ;

LOI N°042-2018/AN portant Loi de Finances pour l'exécution du budget de l'Etat, Exercice 2019.