



RAPPORT DE DIAGNOSTIC

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

Octobre 2019

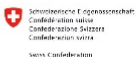
Un partenariat international soutenu par

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



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

Un partenariat international soutenu par



Federal Department of Economic Affairs,
Education and Research EARE
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	12
1. Problématique de la mobilité urbaine au Togo	13
1.1 Un développement urbain rapide	13
1.1.1 Tendances nationale	13
1.1.2 Description synthétique des principales villes	14
1.2 Croissance de la motorisation au Togo.....	16
1.3 Diagnostic de la mobilité urbaine	19
1.3.1 Diagnostic sur Lomé	19
1.3.2 Diagnostic sur les villes secondaires : le cas de Kara	30
1.4 Contexte national	32
1.4.1 Cadre législatif	32
1.4.2 Principaux acteurs de la mobilité urbaine	36
2. Aperçu des enjeux pour chaque thématique prioritaire	42
2.1 Cadre institutionnel et gestion du transport urbain.....	42
2.2 Sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain	44
2.3 Performances et usage du transport public	49
2.4 Participation du secteur privé dans la gestion du transport urbain	53
2.5 Planification multimodale et fonctionnement des centres-villes	55
2.6 Thématiques transversales	59
2.6.1 Environnement et qualité de vie	59
2.6.2 Sécurité routière	59
2.6.3 Equité sociale	59
3. Eléments de synthèse	61
Annexe – Note sur l’estimation du parc de véhicules en circulation au sein du Grand Lomé	62
Annexe 2 – Grille de lecture de la matrice de la Gouvernance	65
Références	66
Liste des données d’entrée utiles à la réalisation de l’étude	68

Liste des figures

Page

Figure 1 : Principales zones urbaines du Togo	14
Figure 2 : Localisation des pôles générateurs de déplacement	15
Figure 3 : Nombre de véhicules immatriculés par type de 2009 à 2018	17
Figure 4 : Parc roulant 4 roues et plus à Lomé en 2018	18
Figure 5 : Carte des voiries structurantes du Grand Lomé	22
Figure 6 : Type de revêtement des voiries du Grand Lomé	22
Figure 7 : Plan du réseau SOTRAL.....	23
Figure 8 : Comparatif des tarifs de transports à Lomé	24
Figure 9 : 2 exemples de traitement des arrêts de bus SOTRAL.....	25
Figure 10 : Gare routière urbaine de BIA (terminus Sotral).....	25
Figure 11 : Répartition modale des déplacements des habitants de plus de 10 ans sur le Grand Lomé.....	26
Figure 12 : Des trottoirs encombrés par le stationnement des véhicules, en l'absence d'espaces organisés.....	27
Figure 13 : Espaces aménagés pour les piétons sous forme de trottoir (à gauche) et de bordurette (à droite).....	27
Figure 14 : Zone interdite à la circulation des véhicules aux abords du Grand marché de Lomé.....	27
Figure 15 : Localisation de la ville de Kara et carte de son espace urbain structuré par le réseau viaire.....	30
Figure 16 : Circulation des modes de transport sur rue bitumée (à gauche) et en terre (à droite).....	31
Figure 17 : Chronologie des institutions au Togo	35
Figure 18 : Matrice de la gouvernance des transports urbains à Lomé	40
Figure 19 : Matrice de la gouvernance des transports urbains dans les villes secondaires (exemple de Kara).....	41
Figure 20 : Matrice SWOT des enjeux liés au cadre institutionnel et à la gestion du transport urbain.....	44
Figure 21 : Recettes fiscales potentielles sur le transport artisanal	46
Figure 22 : Financement de la mobilité urbaine au Togo	46
Figure 23 : Synthèse des formalités administratives et taxes pesant sur les propriétaires de véhicules.....	48
Figure 24 : Matrice SWOT des enjeux liés au financement dédié à la gestion du transport urbain.....	49
Figure 25 : Convention de concession de la SOTRAL	50
Figure 26 : Matrice SWOT des enjeux liés aux performances du transport public.....	52
Figure 27 : Nouveaux opérateurs de taxis-motos : Olé Togo (à gauche) et GoZem (à droite)	54
Figure 28 : Matrice SWOT des enjeux liés à la participation du secteur privé dans la gestion du transport urbain	55
Figure 29 : La gare routière d'Agbalépédogan, un espace peu organisé qui rassemble les têtes de ligne des minibuses interurbains et des taxis-villes.....	57
Figure 30 : Une station de taxis-motos non organisée, sur le boulevard du Mono, à Lomé	58

Figure 31 - Matrice SWOT des enjeux liés à la planification multimodale.....58

Glossaire

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

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

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 Yasmeeen 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.

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* ». Le résultat attendu du pilier est la réalisation d'un accès universel sécurisé par un transport durable pour les populations urbaines.

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

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

Suite à cette publication, un programme de travail complémentaire a été défini, visant à 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. Cette démarche vise Lomé et les villes secondaires togolaises, en s'appuyant sur l'exemple de Kara.

Le présent rapport vise à identifier les principaux enjeux de mobilité et d'accessibilité dans les villes togolaises 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 Lomé et à Kara, en juillet et août 2019, 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 Togo à partir de la lecture de la littérature existante, de l'analyse des données transmises et des entretiens réalisés.

Ce rapport de diagnostic précède le rapport de recommandations qui sera finalisé à la suite d'un atelier de la mobilité urbaine qui se tiendra à Lomé avant la fin de l'année.

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 Togo

1.1 Un développement urbain rapide

1.1.1 Tendances nationales

Pays côtier situé sur le golfe de Guinée, le Togo accueille près de 8 millions d'habitants. Sa géométrie en forme de rectangle, long de 700km du Nord au Sud avec une largeur inférieure à 150km, lui confère d'une part une variété de climat, paysages et cultures et d'autre part la proximité de ses voisins que sont le Bénin à l'Est, le Ghana à l'Ouest, le Burkina-Faso au Nord. Sur la côte sud, le port de Lomé sert de porte d'accès à toute la sous-région.

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	BURKINA FASO	MALI	TOGO	SOURCES
DEMOGRAPHIE					
Population nationale (million, 2018)	11,5	19,8	19,1	7,9	Banque Mondiale
Projection de population (million, 2030)	16,1	26,5	23,3	10,9	UN-Habitat
Densité de population (pop. / km ² 2018)	102	72	16	145	Banque Mondiale
URBANISATION					
Taux d'urbanisation (% , 2018)	47%	29%	42%	42%	Banque Mondiale
Taux de croissance urbaine (% , 2018)	3,9%	5,0%	4,9%	3,7%	Banque Mondiale
Aires urbaines avec plus de 300'000 habitants (2018)	4	2	2	1	Banque Mondiale
ECONOMIE					
PIB par habitant (\$PPA, 2018)	2 421	1 975	2 314	1 761	Banque Mondiale
Taux de croissance économique (% / an, 2013-2018)	5,4%	5,5%	5,2%	5,3%	Banque Mondiale
Poids de la population vivant sous le seuil international de pauvreté (PPA, % de la pop.)	49,5% (2015)	43,7% (2014)	49,7% (2009)	49,2% (2015)	Banque Mondiale
Indice de développement humain (0-1 scale, 2018) 0 - faible, 1 - fort développement humain	0,515	0,423	0,427	0,503	UNDP
FINANCE PUBLIQUE					
Budget de l'Etat (en milliards FCFA / US\$, 2015)	1 507 2,50	1 516 2,52	1 785 2,97	806 1,34	Lois de finance 2015
Rapport Budget / Population (en FCFA, 2015)	139 666	82 168	100 174	117 922	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	51,6	53,5	55,2	Doing Business Mondiale Banque
Indice de Perception de la Corruption (1-100, 2016) 1 - transparence faible ou forte corruption, 100 - transparence forte ou faible corruption	36	42	32	32	Transparency International
MOTORISATION					
Prix de l'essence / diesel (US\$ / L, 2016)	0,72/0,72	0,98/0,86	1,12/0,98	0,71/0,71	Banque Mondiale
Véhicules privés en circulation (2015)	210 000	200 000	170 000	140 000	OICA
Taux de motorisation (véhicules privés / 1 000 habitants, 2015)	20	11	10	19	OICA - Banque Mondiale
Mortalité par accidents de la route (mortalité / 100 000 habitants, 2016)	28	31	23	29	Banque Mondiale
Taux de ménages possédant une motocyclette et/ou un scooter (%)	56,1%	35,8%	55,0%	36,8%	EIP Togo 2017

Au-delà des activités portuaires, l'économie du Togo repose essentiellement sur la culture vivrière, qui représente 65% de l'activité, ainsi que sur la culture du cacao, du café, du coton et sur les mines de phosphates. Le pays présente un important niveau de pauvreté, avec près de la moitié de la population vivant sous le seuil de pauvreté en 2015.

Comme la plupart des pays de la sous-région, le Togo connaît une croissance urbaine fulgurante, laissant augurer de défis importants en matière de mobilité urbaine : 42% de la population vit aujourd'hui dans les zones urbaines, et des projections prévoient un taux de 57% à l'horizon 2030. Elle se concentre majoritairement dans la capitale, Lomé, qui rassemble 1,6 millions au niveau de l'agglomération. Ce dynamisme est en grande partie lié à l'activité du port de Lomé.

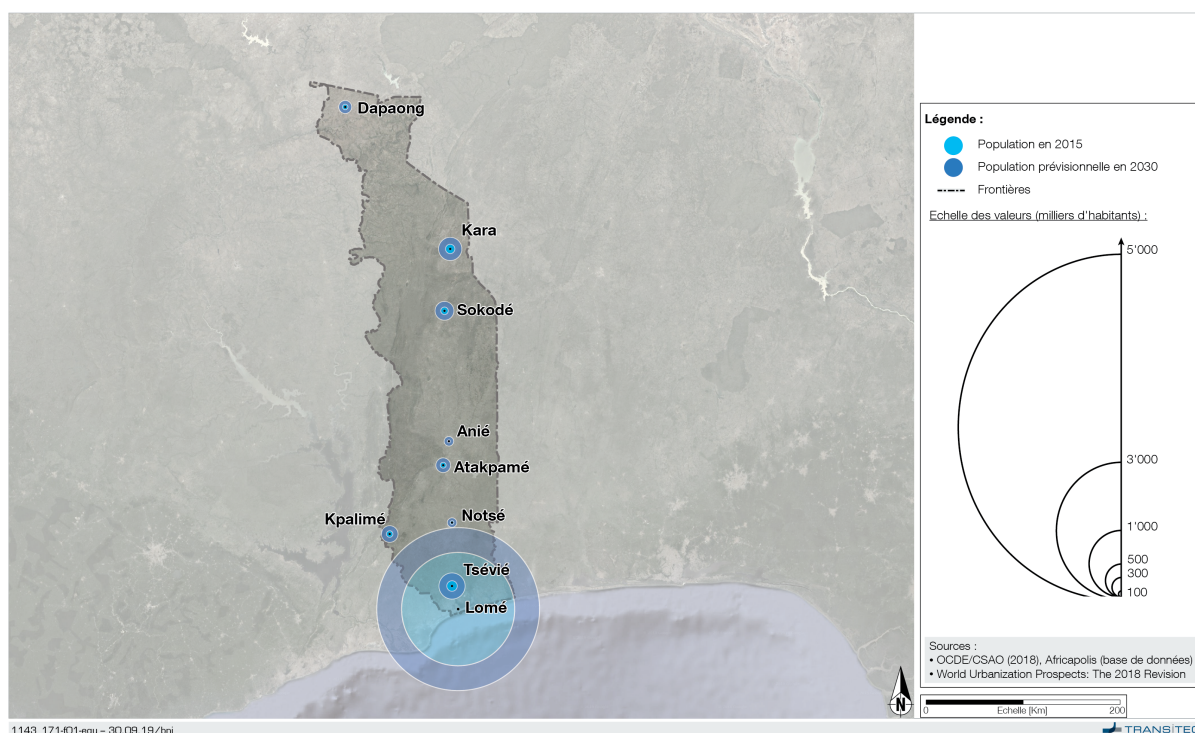


Figure 1 : Principales zones urbaines du Togo

Le processus de décentralisation longtemps à l'arrêt a connu des avancées notables ces dernières années. Les dernières lois de décentralisation du 08 mai 2019 et 26 juin 2019 ainsi que les élections municipales tenues mi 2019, vont permettre de renforcer le rôle des communes. La mobilité urbaine pourrait ainsi être gérée à un échelon plus local, favorisant la proximité, la réactivité et le « sur-mesure ».

1.1.2 Description synthétique des principales villes

Le Togo se décompose en 5 régions administratives, du Sud au Nord : la région maritime, la région des plateaux, la région centrale, la région de la Kara et la région des savanes. Toutefois près de 60% de la population se concentre dans les deux régions les plus au Sud, et la densité de population décroît globalement en montant vers le Nord, avec une importante fracture entre :

- Lomé, la capitale, située sur le littoral Sud, dont l'agglomération compte environ 1,6 million d'habitants ;
- les villes de l'intérieur, loin derrière en termes de poids démographique avec moins de 120'000 habitants selon les estimations de 2019.

Lomé, capitale portuaire

Lomé est une des rares capitales situées à la frontière avec un autre pays, en l'occurrence le Ghana. Elle dispose d'une position littorale stratégique dans le golfe de Guinée, sur laquelle elle a su largement s'appuyer. Seul port en eau profonde sur la côte ouest africaine, le port autonome de Lomé s'est imposé comme un point d'entrée et de sortie pour les marchandises de la sous-région (Burkina-Faso, Mali, Niger). La zone franche industrielle située près du port accentue le rôle moteur du port dans

l'économie togolaise. Elle abrite aujourd'hui plus de 1,6 millions d'habitants et une densité de près de 4900 habitants / km².

Contrainte par les limites naturelles (Golfe de Guinée au Sud) et administratives (Ghana à l'Ouest), l'urbanisation s'est développée ces dernières années vers l'Est le long du littoral, mais surtout vers le Nord, le long de la frontière ghanéenne et de la RN1 qui traverse le pays du Sud au Nord. Il en résulte une structuration urbaine très contraignante, les principales polarités économiques étant situées en frange de la zone urbaine et non au cœur selon le schéma urbain classique. Le centre historique au Sud-Ouest accueille les administrations, les banques et le grand marché, tandis que le Sud-Est abrite le port de Lomé et la zone industrielle. Avec ces polarités très excentrées, le développement de la ville se fait par un allongement des distances et la multiplication des déplacements pendulaires.

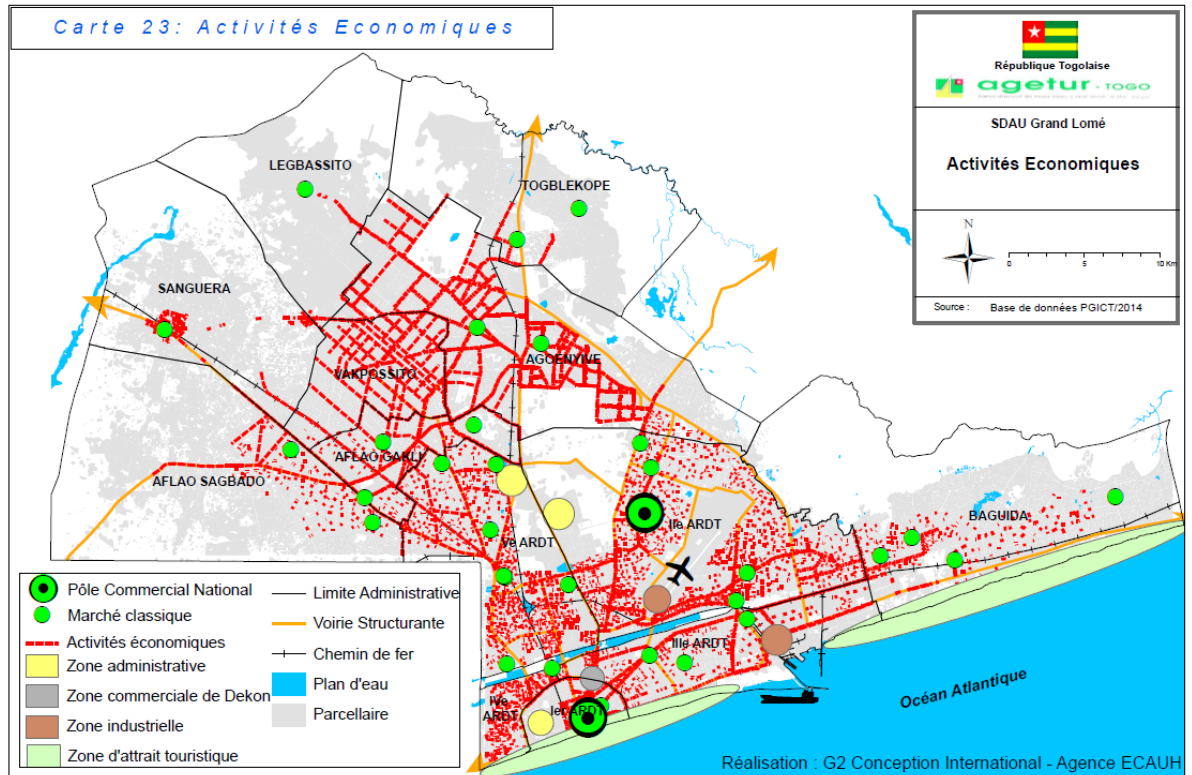


Figure 2 : Localisation des pôles générateurs de déplacement ²

Un certain rééquilibrage est toutefois apporté par l'université de Lomé, située à environ 5 km au Nord du centre historique. Ce rééquilibrage devrait se poursuivre dans les prochaines années, d'une part avec le développement en cours de Lomé II qui a vocation à devenir une nouvelle polarité et d'autre part, parce que l'harmonisation spatiale constitue un axe fort du schéma d'urbanisme élaboré en 2015. Celui-ci pointe le défi de l'urbanisation croissante et donc la nécessité d'améliorer et augmenter les équipements, services sociaux et urbains de manière plus équilibrée sur le territoire. A ce titre, il développe six orientations stratégiques dont la quatrième consiste en l'amélioration de la mobilité urbaine.

La gouvernance à l'échelon local était assurée par un président de délégation spéciale. Cette dernière couvrait le périmètre de la ville de Lomé et de la Préfecture du Golfe. Dans le cadre du processus de décentralisation à l'échelle nationale et avec la tenue des élections municipales mi-2019, la

² Source : SDAU du Grand Lomé, 2015

gouvernance locale connaît une mutation majeure³. Le périmètre du Grand Lomé a été recomposé en 13 communes, chacune d'entre elles étant administrée par un maire élu. Ces communes sont regroupées au sein de deux préfectures, la Préfecture du Golfe composée de 7 communes dites « Golfe 1 » à « Golfe 7 » (Golfe 1 à Golfe 4 correspondant à l'ancien périmètre de la commune de Lomé), et la Préfecture d'Agoè-Nyivé composée de 6 communes. A ce titre Adetikope est inclus au sein du Grand Lomé et le périmètre de l'ancienne commune de Lomé et de ses arrondissements disparaît⁴.

Kara

Créée en 1898, Kara est une ville coloniale comme toutes les autres villes togolaises. Depuis l'indépendance, Kara connaît un développement économique très rapide issu d'une action politique engagée par les pouvoirs publics qui ont choisi de faire de cette ville un pôle d'équilibre régional au nord pour contrebalancer le poids de Lomé. Devenue ville présidentielle et ville moyenne, elle a bénéficié de réalisation d'infrastructures et d'investissements économiques qui la place au rang de deuxième ville du pays. Les investissements réalisés à Kara à partir des années 1970 se sont traduits par un accroissement démographique fort et une urbanisation rapide. De 7'850 habitants en 1960, la population est passée à 28'902 habitants en 1981 puis à 94'900 en 2010 (date du dernier recensement), soit un taux de croissance annuel de 4,2% entre 1981 et 2010.

Au niveau de la trame urbaine, la ville est traversée d'Est à l'Ouest par la rivière Kara et se développe en tâche d'huile le long des axes routiers et surtout le long de la nationale RN1. La commune urbaine est composée actuellement de 29 quartiers regroupés en trois zones urbaines, avec une densité moyenne de 2560 hab./km² (27 hab/ha). La première zone englobe les anciens noyaux avec un habitat dense de 200 hab./ha. La deuxième zone comprend les quartiers moins denses de 100 à 200 hab./ha et enfin la troisième zone d'occupation plus récente se compose de quartiers périphériques dont la densité est moins de 100 hab./ha.

Sur le plan de la gouvernance, les récentes élections locales ont mis fin à la délégation spéciale par l'élection du nouveau maire et ses 3 adjoints le 15 septembre 2019, qui porteront désormais tous les projets de développement de la ville de Kara.

Kpalimé

Chef-lieu de la préfecture de Kloto, Kpalimé est la 3^{ème} ville moyenne togolaise avec une population de 75'000 habitants en 2010 et un taux de croissance annuel de 3,4% entre 1981 et 2010. La dynamique démographique de cette ville frontalière avec le Ghana s'est nourrie des populations de la région septentrionale attirées par le dynamisme économique de cette région des plateaux ouest considérées comme le fief de la production du café et du cacao.

Sokodé

Chef-lieu de la Région centrale et de la préfecture de Tchaoudjo, Sokodé est une ville moyenne au centre du Togo passée de 14'900 en 1960 à 95'000 habitants en 2010 (taux de croissance annuel de 2,4% entre 1981 et 2010). Située au carrefour d'axes de communication, les activités économiques sont dominées par le commerce et le transport qui constituent des pôles générateurs d'emploi formels et informels.

1.2 Croissance de la motorisation au Togo

Une motorisation en pleine croissance et essentiellement portée par les deux-roues motorisés

³ Il n'y avait en effet, plus eu d'élections de maires au Togo depuis plus de 30 ans

⁴ Pendant la période de transition avant les élections, la préfecture d'Agoè-Nyivé avait été créée par anticipation, elle ne représentait toutefois qu'un périmètre administratif tandis que la Préfecture du Golfe conservait son rôle de collectivité territoriale (notamment sur le périmètre de la préfecture d'Agoè-Nyivé anticipée).

S'il est avéré que la motorisation togolaise est encore très faible et en grande partie portée par les deux-roues motorisés, les données manquent pour estimer sûrement le parc de véhicules en usage au Togo. Toutefois, différentes sources permettent d'établir une bonne estimation.

- Selon la Troisième enquête démographique et de santé (EDST-III 2013-2014) : près de 30% des ménages possède au moins un deux-roues motorisé et 4% au moins une voiture ou camion. Avec près de 1,528 million de ménages au Togo en 2013, le parc des deux-roues motorisés serait de l'ordre de 470'000 et celui des voitures privées de l'ordre de 60'000. La possession des voitures et camions est certainement largement sous-estimée notamment car elle ne tient à priori pas compte des véhicules de fonction.
- Selon la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires (DTRF), chargée du suivi de l'immatriculation des véhicules, le parc roulant en 2018 est de 300'000 véhicules motorisés (quatre-roues et plus) circulant au Togo, dont 210'000 sont concentrés à Lomé⁵. Le parc des deux-roues motorisés serait de 525'000 environ en circulation.
- L'Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles (OICA) estime quant à elle le parc de voitures particulières (hors deux-roues) en utilisation au Togo en 2015 à 140'000 unités, soit 19 voitures / 1000 habitants (ou 0,09 voiture/ménage). Il connaît une croissance exponentielle : +7% entre 2005 et 2010 puis +30% entre 2010 et 2015.

Ainsi, le parc de moto peut être estimé à environ 500'000 unités à l'échelle du Togo. Le parc national de voitures se situe probablement autour de 140'000 voitures. Les statistiques annuelles de la DTRF montrent une croissance exponentielle de la motorisation. Chaque année, les nouvelles immatriculations s'élèvent à près de 50'000 deux-roues motorisées et tricycles et près de 16'700 voitures et camionnettes, ce qui correspondrait à une augmentation annuelle de près de 10% du parc de deux-roues et 12% pour les voitures privées (sur la base des estimations de l'OICA).

Nombre de véhicules immatriculés selon les catégories de 2009-2018					
Années	2 Roues et tricycles	Voitures	Camionnettes	Poids lourds*	Total
2009	36 277	5 751	1 403	1 481	44 912
2010	38 638	6 229	1 542	2 969	49 378
2011	42 283	7 256	2 219	3 765	55 523
2012	43 757	9 056	1 986	4 488	59 287
2013	41 830	9 402	2 311	4 560	58 103
2014	51 134	10 304	2 533	4 997	68 968
2015	65 599	14 500	3 229	2 420	85 748
2016	45 341	14 079	2 923	1 777	64 120
2017	41 187	14 328	3 149	2 305	60 969
	43 063	15 607	3 224	2 452	64 346
2018	67%	24%	5%	4%	100%

*Poids lourds : auto-cars, camions, semi-remorques, tracteurs et grue sur roues.

Figure 3 : Nombre de véhicules immatriculés par type de 2009 à 2018 ⁶

Les chiffres font également état d'une forte inégalité entre les territoires ruraux et urbains avec une motorisation bien plus faible des ménages sur les territoires ruraux. Les ménages possédant au moins un deux-roues motorisé sont de l'ordre de 26% dans les territoires ruraux contre 36% en ville, ceux possédant au moins une voiture ou camions étant moins de 1% contre 7,5% en ville.

Ainsi, Lomé concentre une grande partie du parc de véhicules au Togo (cf Figure 4), avec probablement près de 20% du parc togolais pour les deux-roues motorisés. Cette proportion est

⁵ Cette estimation comprend les véhicules motorisés hors deux-roues à usage privé, de taxi, de transport de passagers et de marchandises

⁶ Source : DTRF

probablement d'autant plus forte pour les voitures, notamment parce que les infrastructures sont très peu développées dans les villes secondaires.

Usage de véhicules	Nombre	Proportion
Privé	166 189	79,14%
Taxi	27 003	12,86%
Passagers	7 432	3,54%
Marchandises	9 376	4,46%
Total	210 000	100,00%

Figure 4 : Parc roulant 4 roues et plus à Lomé en 2018 ⁷

Un parc de véhicules importé et vieillissant

Le Togo ne possède pas de site de production de véhicules, ce qui l'amène à importer l'ensemble de ses véhicules. Les taxes d'importation varient uniquement en fonction de la catégorie du véhicule, elles sont composées :

- des Droits de Douane (DD) : 20% de la valeur pour les pour les véhicules de tourisme⁸ ;
- de la Redevance Statistique (RS) : 1%.

Cette importation est essentiellement basée sur de vieux véhicules d'occasion, ce qui contribue à renforcer les problématiques de pollution et de sécurité routière. Contrairement à beaucoup de pays de la sous-région, le Togo n'est actuellement pas doté d'une politique de limitation d'âge des véhicules d'occasion et n'applique pas non plus de mesure fiscale différenciée en fonction de l'âge. A cela s'ajoute un manque d'entretien et des visites techniques obligatoires pour les véhicules qui sont très peu respectées par les usagers. Ainsi, la moyenne d'âge des véhicules motorisés serait de l'ordre de 10 à 15 ans (SDAU Lomé, 2015). Une réglementation pour limiter l'âge des véhicules importés à 8 ans pour les poids lourds et 10 ans pour les véhicules de tourisme est actuellement à l'étude.

⁷ Source : DTRF, 2018

⁸ Les véhicules des invalides sont exonérés.

1.3 Diagnostic de la mobilité urbaine

1.3.1 Diagnostic sur Lomé

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 :

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	National et Lomé	- Troisième enquête démographique et de santé au niveau national (EDST-III 2013-2014) - Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de Lomé (SDAU, 2015)	- Ministère de la Planification, du Développement et de l'Aménagement du Territoire - Ministère de la Ville de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Salubrité Publique	- Rapport EDST-III 2013-2014 téléchargeable - SDAU 2015 non diffusé	Non	
Demande de déplacement						
Répartition modale	-	-	-	-	-	-
Enquête origine-destination	-	-	-	-	-	-
Trafic						
Comptage de la circulation	Lomé	Comptages ponctuels dans le cadre d'études et de projets spécifiques	Variable	Non diffusé (dans le cadre d'études et de projets spécifiques)	Non, collecte ponctuelle	
Parking						
Données d'occupation et de rotation	-	-	-	-	-	-

Transport public						
Itinéraires et arrêts	Lomé	Plan de la SOTRAL et travaux universitaires	SOTRAL et universitaires	Variable (certaines données téléchargeables)	Variable	
Niveau de service	Lomé	Données de fréquentation de la SOTRAL et travaux universitaires	SOTRAL et universitaires	Non diffusé	Annuel	
Enquête de satisfaction	Lomé	Enquête annuelle de satisfaction de la SOTRAL et travaux universitaires	SOTRAL et universitaires	Non diffusé	Annuel	
Modes actifs						
Comptage piéton/vélo	-	-	-	-	-	-
Enquête de satisfaction	-	-	-	-	-	-
Modèle multimodal						
Trafic	-	-	-	-	-	-
Transports collectifs	-	-	-	-	-	-
Externalités						
Sécurité routière	National	Relevé annuel du Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile	Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile	Données diffusées sur internet et les médias	Annuel	-
Qualité de l'air	-	-	-	-	-	Réflexions engagées par le Ministère de l'Environnement du Développement Durable et de la Protection de la Nature pour le déploiement de mesures de pollution à Lomé
Problématiques Femmes-Hommes	-	-	-	-	-	-

	Pratiques de mobilité	Transports collectifs	Trafic	Stationnement	Modes actifs	Modèle	Externalités		
	<i>Répartitions modale, spatiale, temporelle et selon les motifs</i>	<i>Données d'exploitation (itinéraires et arrêts, niveau de service, etc.)</i>	<i>Comptages et enquêtes origine-destination</i>	<i>Rotation et occupation</i>	<i>Comptages et enquêtes de satisfaction</i>	<i>Modèle multimodal (trafic et transports collectifs)</i>	<i>Sécurité routière</i>	<i>Qualité de l'air</i>	<i>Egalité femme / homme</i>
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

Le Grand Lomé dispose d'un réseau viaire relativement développé en comparaison des villes de l'intérieur. Le réseau de voiries structurantes permet la desserte des principales polarités économiques du Grand Lomé, notamment le port, et joue un rôle stratégique à l'échelle nationale et transnationale du fait de la présence de deux corridors routiers : Cinkassé-Lomé (Route Nationale RN1), Bénin-Ghana (Route Nationale RN2). Une partie relativement importante de ce réseau est revêtue et les voiries les plus récentes sont parfois dotées d'aménagement pour les piétons, voire de carrefours à feux à l'approche du centre-ville. L'essentiel du réseau viaire du Grand Lomé reste toutefois composé de voiries secondaires non revêtues (93% du réseau).

De manière générale, l'entretien des voiries fait défaut du fait d'une insuffisance de moyens humains et financiers. Ainsi, près de 91% des voiries étaient estimées en mauvais état en 2015. L'entretien du réseau national du territoire du Grand Lomé est financé par la SAFER dont un tiers du budget provient des péages interurbains. L'entretien du reste des voiries est théoriquement financé par la collectivité territoriale qui ne dispose que de ressources limitées.

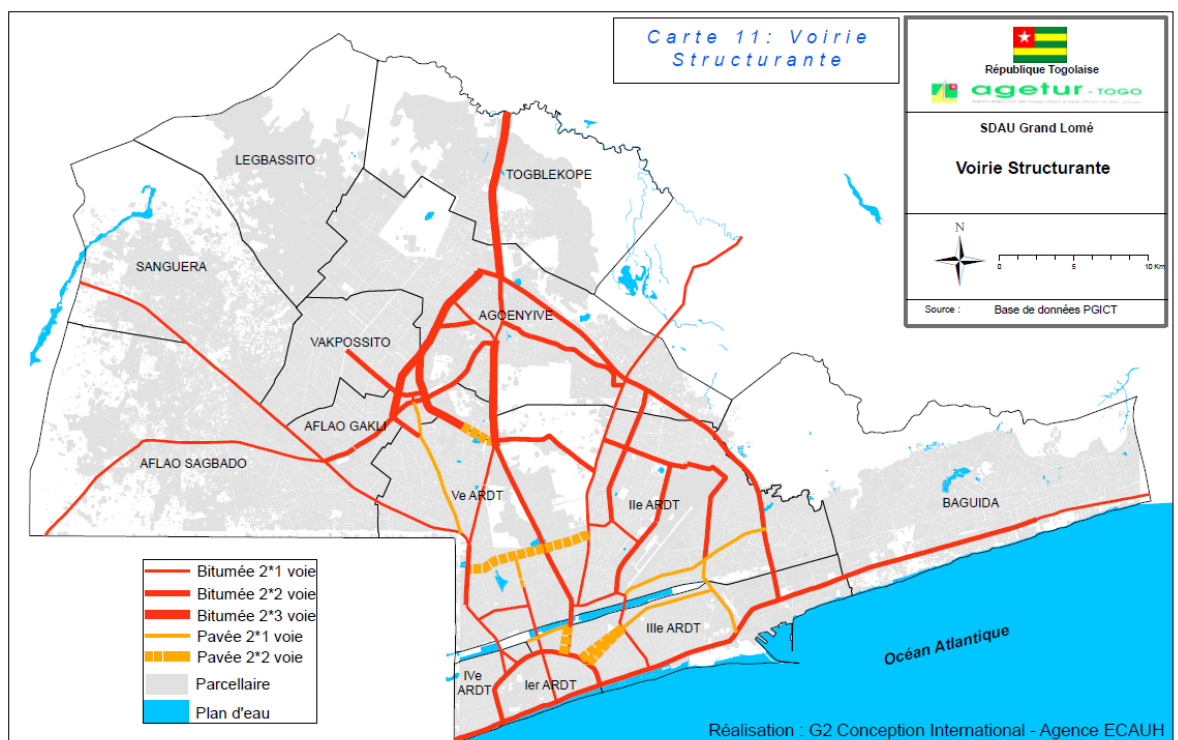


Figure 5 : Carte des voiries structurantes du Grand Lomé⁹

	km	%
Bitume	150,6	6%
Pavé	25,6	1%
Rechargement latérite	9,3	0%
Terre	2424,3	93%
Total	2609,8	100%

Rapport AG7, DGIEU, 2011 – traitement G2 Conception International/ECAUH

Figure 6 : Type de revêtement des voiries du Grand Lomé¹⁰

Les aménagements piétons sont globalement peu développés à l'échelle du Grand Lomé, bien que la marche soit le principal mode de déplacement. Par ailleurs, il n'existe aucun aménagement cyclable. Ainsi :

⁹ Source : SDAU du Grand Lomé, 2015

¹⁰ Source : SDAU du Grand Lomé, 2015

- Seules quelques voiries structurantes les plus récentes disposent de trottoirs et très ponctuellement de traversées piétonnes (essentiellement à proximité du centre-ville de Lomé).
- Le périmètre du grand marché dans le centre-ville de Lomé a été piétonnisé pour répondre à des problèmes d'insécurité et de vols.
- En dehors de ces axes, les circulations piétonnes sont généralement mêlées à la circulation motorisée ce qui pose d'importants problèmes de sécurité.

Lomé est également le point de convergence du réseau ferroviaire togolais qui compte près de 500 km de chemin de fer sur 3 lignes principales (Lomé-Blitta, Lomé-Kpalimé et Lomé-Aného) et 3 lignes secondaires (Togblécopé-Tabligbo, Kpémé-Hahotoé et Lomé-Aflao). Le transport de passager a toutefois été suspendu il y a plusieurs années et le transport de fret est réduit au transport des phosphates et du clinker. La CEDEAO et l'UEMOA ont lancé un vaste programme de réhabilitation des réseaux ferroviaires de l'espace CEDEAO. Ainsi le PND 2018-2022 identifie le développement logistique de la ligne ferroviaire nord-sud et en connectivité avec le Port de Lomé comme un axe stratégique.

Les services de transport

L'offre de transport public à Lomé est composée de :

- Services conventionnés (réseau SOTRAL):** La SOTRAL exploite 11 lignes régulières et 7 lignes universitaires, avec une tarification compétitive et subventionnée. Le réseau est donc relativement étendu et couvre la majeure partie du grand Lomé, même si certains quartiers ne restent pas desservis. A ce jour c'est un réseau radial, qui converge vers la gare routière de BIA, à proximité du grand marché.

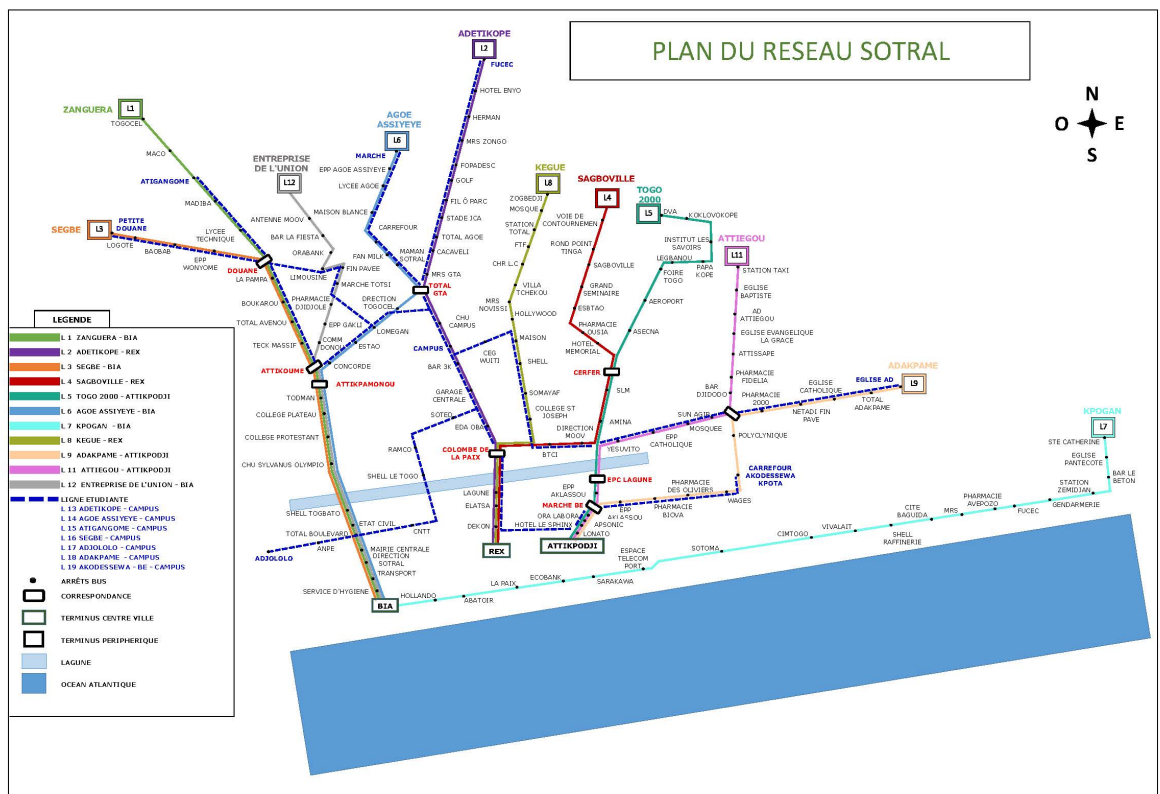


Figure 7 : Plan du réseau SOTRAL¹¹

Toutefois la SOTRAL connaît aujourd'hui de grandes difficultés d'exploitation liées à un parc de véhicules vieillissant et insuffisant. Le parc se compose de quelques bus « Chamotors » achetés neufs, de bus d'occasion offerts dans le cadre d'une coopération décentralisée¹². Des 90 bus

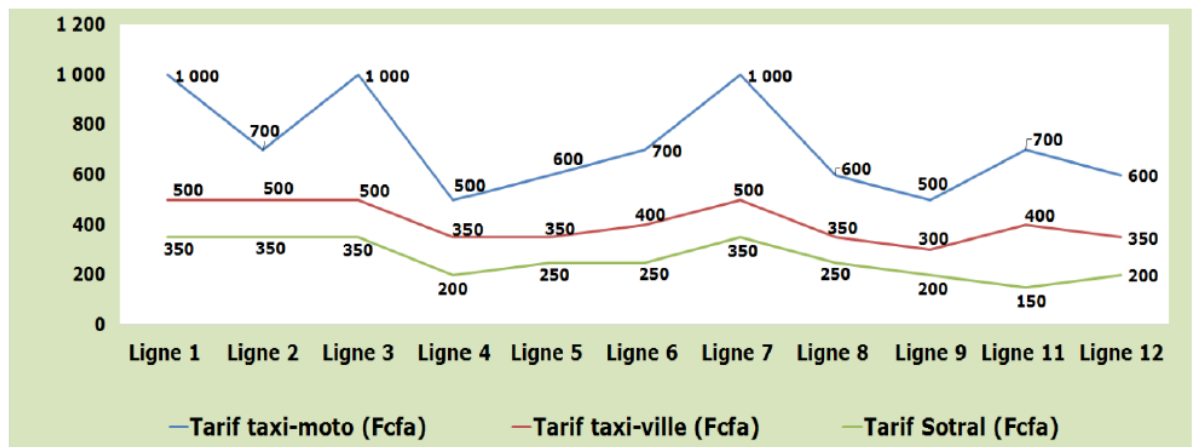
¹¹ Source : SOTRAL

¹² avec le SYTRAL, l'AOTU du Grand Lyon

disponibles en 2015, il n'en reste qu'une dizaine auxquels s'ajoutent 10 bus Man acquis cette année. Les bus « Chamotors » n'ont fait usage que 5 ans, en raison notamment de boîtes manuelles peu adaptées et d'une difficulté d'approvisionnement en pièces de rechange. Le manque de véhicules fiables s'est traduit par une forte dégradation de la qualité de service qui a eu un impact direct sur l'usage :

- la fréquence est passée de 20 mn à 30 voire 40 mn en heures de pointe, entraînant des temps d'attente importants et une saturation des véhicules, dégradant fortement l'image du bus ;
- les temps de parcours se sont allongés aux heures de pointe, pouvant passer de 30 min à 1h30 sur certaines lignes, du fait de la congestion du réseau dans laquelle le bus est englué. La régularité et la fiabilité se sont donc également fortement dégradées ;
- en conséquence, le taux de satisfaction des usagers est passé de 86% en 2015 à 45% en 2018 ;
- la fréquentation a également dégringolé, passant de 12'000 passagers/j en 2015 à 7'000 passagers / jour en 2019 (dont 50% d'étudiants).

La politique tarifaire imposée par l'Etat à la SOTRAL est peu élevée pour des raisons sociales. Avec un ticket variant entre 150 et 350 FCFA (tarification au tronçon) pour les lignes régulières et 150 FCFA pour les étudiants (avec un abonnement étudiant à 6'500 FCFA/mois). Il n'existe pas d'abonnement sur les lignes régulières.



Source : Rapport d'activité semestriel de la SOTRAL, 2018.

Figure 8 : Comparatif des tarifs de transports à Lomé ¹³

Par ailleurs, les bus ne bénéficient d'aucune voie réservée dans la ville et si certains arrêts ont été aménagés pour que les usagers puissent facilement repérer les arrêts de bus, voire attendre l'abri du soleil ou des intempéries, leur qualité est très inégale. De plus des conflits d'usage avec les minibus et taxis au niveau des arrêts, en raison de manque de prise en charge de ces modes et l'absence de pôles multimodaux (voir Figure 9 et Figure 10).

¹³ Source : SOTRAL 2018



Figure 9 : 2 exemples de traitement des arrêts de bus SOTRAL



Figure 10 : Gare routière urbaine de BIA (terminus Sotral)

A présent, le transport par bus à Lomé a une piètre réputation. Il est considéré comme le « transport du pauvre ». Il joue donc aujourd'hui un rôle anecdotique dans la mobilité des Loméens : on estime que la SOTRAL réalise moins de 1% des déplacements en transports publics et moins de 0,5% des déplacements motorisés. Les étudiants sont moins de 3% à les emprunter.

- **Services non conventionnés (transport artisanal)**, qui satisfait la majeure partie de la demande de transport public et s'est rapidement adapté à la croissance urbaine du Grand Lomé. Bien que ce secteur soit régi par des autorisations de la part de l'Etat, la majeure partie des transports artisanaux exerce dans l'informalité. Ils sont composés :
 - de taxis-motos, qui dominent le système de transport artisanal au Togo. A l'échelle du Grand Lomé, ils représenteraient au moins 17'800 véhicules, dont moins de 5% seraient professionnalisés, réalisant plus de 475'000 déplacements journaliers pour les habitants de plus de 10 ans¹⁴. Il existe un cadre institutionnel mis en place pour professionnaliser les taxis-motos mais celui-ci n'est pas appliqué. L'exploitation artisanale se fait sur la base de la location simple, la location en leasing et l'exploitation directe du propriétaire avec une moyenne 26 courses par jour pour les taxis motos dont il s'agit de l'activité principale. L'insécurité des usagers, qui ne portent généralement pas de casque, est l'inconvénient majeur de ce secteur avec des statistiques d'accident alarmantes de 5'000 accidents en 2017 dont 580 morts et près de 8'600 blessés, avec une implication des taxis-motos à hauteur de 65%.

¹⁴ Hypothèses explicitées en annexes

- de taxis collectifs, généralement mieux régulés par les autorités et qui se reconnaissent par leur toit et plaque d'immatriculation jaune. Les taxis collectifs sont exploités selon des itinéraires autorisés au sein de la commune de Lomé à laquelle ils paient une redevance journalière de 150 FCFA. Ils représentent une part de marché moindre, leur nombre pouvant être estimé à près de 9'000 véhicules et ils représenteraient de l'ordre de 270'000 déplacements/jour des habitants de plus de 10 ans¹⁴. Leur circulation est autorisée par la DTRF mais ils sont gérés par les organisations syndicales regroupées dans l'Union SYndicale des COnducteurs Routiers du Togo (USYCORD) qui regroupe cinq syndicats. Le conducteur est tenu d'adhérer à un des 5 syndicats et de payer la cotisation qui lui donne droit d'opérer à partir de la Gare routière où s'organisent le tour de rôle et le contrôle des documents du véhicule. Le secteur est en crise avec la concurrence des taxis-motos et connaît des désorganisations internes marquées par le non-respect des syndicats et des gares routières.
 - depuis peu, le transport de passagers par tricycles a émergé à Lomé sans qu'il soit encore possible d'en estimer l'ampleur. Ceux-ci se sont regroupé au sein d'un Syndicat National des Tricycles pour Passagers (SYNATRIP).
- Enfin, le recours à un véhicule privé représenterait près de 625'000 déplacements/jour des habitants de plus de 10 ans, dont 325'000 seraient liés aux voitures privées et environ 300'000 aux motos¹⁴. Leur parc pourrait être de l'ordre de 54'500 voitures et 76'300 motos.

A l'échelle du Grand Lomé, la part des déplacements motorisés est en croissance mais elle reste modérée. La marche constitue le principal mode de déplacement des habitants (plus de la moitié). Sur la base des ratios observés dans d'autres pays de la sous-région, les volumes de déplacements générés à l'échelle du Grand Lomé pourraient représenter près de 3,43 millions de déplacements journaliers des habitantes de plus de 10 ans, dont près de 1,94 millions de déplacements non motorisés/jour et 1,49 millions de déplacements motorisés/jour¹⁴.

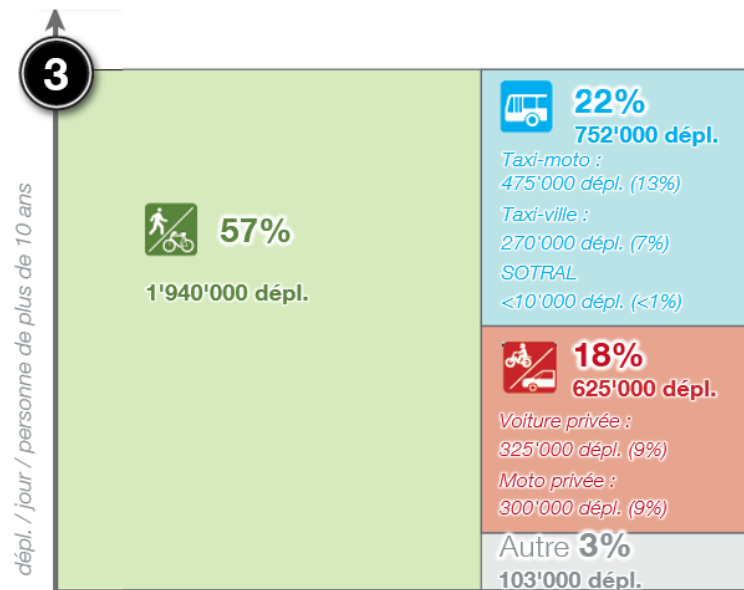


Figure 11 : Répartition modale des déplacements des habitants de plus de 10 ans sur le Grand Lomé

Le plan de circulation et le partage de l'espace entre les modes

Actuellement le partage de l'espace entre les modes se fait majoritairement de manière passive. En cas de projet de nouvelle voirie, les emprises sont d'abord définies, et les fonctionnalités sont ensuite affectées sur la base des emprises (ce ne sont donc pas les besoins qui dictent l'offre). Il en résulte une place majeure affectée au trafic général (automobiles et motos). Il n'y a notamment pas de voies bus ni de voies cyclables dans les villes togolaises, et les piétons se voient affecté l'espace résiduel.

Il n'existe pas non plus de plan de circulation ou de stationnement. Une exception concerne le périmètre autour du Grand marché de Lomé, qui n'est pas accessible aux véhicules motorisés (en dehors des résidents qui bénéficient d'un macaron). Toutefois, cette mesure récemment mise en place

l'a été dans un objectif de sécurité publique (limitation des vols à l'étalage) et non de gestion de la mobilité.



Figure 12 : Des trottoirs encombrés par le stationnement des véhicules, en l'absence d'espaces organisés



Figure 13 : Espaces aménagés pour les piétons sous forme de trottoir (à gauche) et de bordure (à droite)



Figure 14 : Zone interdite à la circulation des véhicules aux abords du Grand marché de Lomé

Perspectives

Face aux enjeux de la démographie croissante, le **Schéma Directeur d'Aménagement Urbain (2015)** vise à promouvoir un développement métropolitain multipolaire en déconcentrant les fonctions motrices. L'objectif sous-jacent est de lutter contre l'étalement urbain pour préserver le potentiel d'agriculture urbaine et les espaces naturels aux marges du Grand Lomé. Ainsi, la stratégie du SDAU est déclinée en 6 orientations, dont la quatrième a trait à l'amélioration de la mobilité urbaine. Il donne les grandes orientations suivantes en matière de transport :

- Elaborer un Plan de Déplacement Urbain (action prévue par le Programme d'Urgence du CDS du Grand Lomé, document antérieur au schéma d'urbanisme) ;
- Mettre en place des infrastructures de transports collectifs en lien avec l'aménagement du territoire par pôle ;
- Renforcer le réseau de transport collectif routier ;
- Valoriser la réserve foncière des voies ferrées par l'organisation d'un réseau de transport de masse sur rail ;
- Organiser le développement d'un transport en commun en site propre (TCSP) à l'échelle de l'agglomération
- Adapter la voirie à la dualité des modes de transports moto (gain d'espace) & transport collectif (durabilité et équité spatiale) ;
- Assurer la sécurité et la mobilité aux piétons et aux cyclistes ;
- Assurer un accès de qualité depuis Lomé au site du futur aéroport ;
- Coupler le maillage viaire concentrique de 2015 avec un maillage radial source de désenclavement ;
- Organiser la logistique urbaine pour réduire la présence des poids lourds en centre ville (voirie de contournement, réglementation,...) ;
- Adapter le gabarit, la morphologie et le revêtement de la voirie aux différents modes de déplacement qui s'y déploient.

La démarche du Plan de Déplacement Urbain qui avait été lancée en 2016 et stoppée faute de moyens mobilisés est de nouveau active depuis mai 2018 avec la reformation de la commission du PDU.

A cela s'ajoute, le **Plan National de Développement 2018-2022** qui définit certains axes prioritaires ayant trait de près ou de loin aux transports urbains de Lomé, parmi lesquels :

- Le développement du corridor logistique Nord Sud ;
- Le renforcement du corridor Est-Ouest (portion togolaise du corridor Abidjan-Lagos) ;
- La construction de l'autoroute Abidjan-Lagos ;
- La réhabilitation et construction des routes nationales secondaires ;
- Le renouvellement du parc automobile ;
- Le développement du transport urbain de masse ;
- Le renforcement des capacités organisationnelle et réglementaire du secteur des transports routiers ;
- La construction et réhabilitation des équipements de transport routier ;
- L'appui à la gouvernance du secteur des transports ;
- La construction d'une ligne ferroviaire nord-sud.

Dans le cadre du Plan National de Développement, la Banque Mondiale finance une enveloppe de 16 milliards de FCFA pour la mise en œuvre d'un Projet d'Infrastructure et de Développement Urbain

(PIDU), dont l'objectif est d'améliorer les accès aux infrastructures urbaines de base et notamment routières dans les villes de Lomé, Kara et Dapaong, ainsi que d'apporter un appui institutionnel à 7 communes (Lomé, Kara, Dapaong, Atakpamé, Kpalimé, Sokodé, Tsévié).

Au-delà de ces orientations stratégiques, le Grand Lomé possède peu de projets structurants concernant la mobilité urbaine. Du fait de la situation macroéconomique du pays, les bailleurs et les partenaires internationaux sont présents essentiellement sur des études mais peu sur de l'investissement. Les principaux projets qui émergent à ce stade concernent :

- Le projet de développement d'un corridor logistique Nord Sud porté par l'Etat (chemin de fer et réseau routier) ;
- Des réflexions à long terme sur la création d'un nouvel aéroport au Nord de Lomé ;
- Le projet Lomé II de développement d'une nouvelle centralité urbaine (en cours) ;
- La mise en œuvre d'actions programmées dans le Programme d'Urgence (PUR) du CDS Grand Lomé 2011), dont celles ayant trait à la mobilité :
 - Projet de réalisation de voiries cantonales de liaison, dont l'objectif est de désenclaver la périphérie du Grand Lomé. Pour un budget prévisionnel de près de 48 milliard de FCFA dont près de 5% à charge de la collectivité territoriale et le reste étant encore à financer.
 - Projet de réalisation du Plan de circulation de Lomé, présenté comme une préfiguration ou un prérequis au Plan de Déplacement Urbain (collecte de données en particulier). Ce projet a été chiffré à près de 225 millions de FCFA dont 5% serait porté par les collectivités territoriales et le reste étant encore à financer à l'époque du CDS.

Idées clés et enjeux

- Une ville délimitée par l'océan et la frontière, avec des polarités économiques de fait très excentrées
- Une urbanisation qui continue à s'étendre vers le Nord et l'Est, loin des polarités économiques
- Un opérateur de transport public établi, mais qui n'a pas encore trouvé son équilibre, et n'assure qu'une part congrue des déplacements
- ... la quasi-totalité du transport public étant dès lors assurée par du transport non institutionnel, peu organisé et peu encadré, via des véhicules de petite capacité et notamment des motos
- Des modes actifs représentant la majeure partie de la demande, mais insuffisamment pris en compte
- Des infrastructures souffrant d'un manque d'entretien
- Un problème de sécurité préoccupant, en lien avec la densité des deux-roues motorisés ; et un niveau de pollution important

Points de vigilance

- Une ville en forte croissance démographique
- Un taux de motorisation des ménages à fort potentiel de croissance et une importation essentiellement tournée vers les véhicules d'occasion, ce qui pose des questions de qualité de l'air et de sécurité routière.
- Un processus de décentralisation qui va modifier les équilibres, à gérer au mieux pour en tirer les bénéfices

1.3.2 Diagnostic sur les villes secondaires : le cas de Kara

Kara, l'une des six villes moyennes les plus importantes du Togo, est considérée comme le fruit d'une véritable volonté politique de mise en place d'une métropole régionale au Nord capable de concentrer l'essentiel des services administratifs et de contrebalancer le poids de la capitale Lomé. Sa position stratégique au centre de la région et sur le corridor Lomé-Ouagadougou est un atout qui lui permet de polariser tout le Nord Togo.

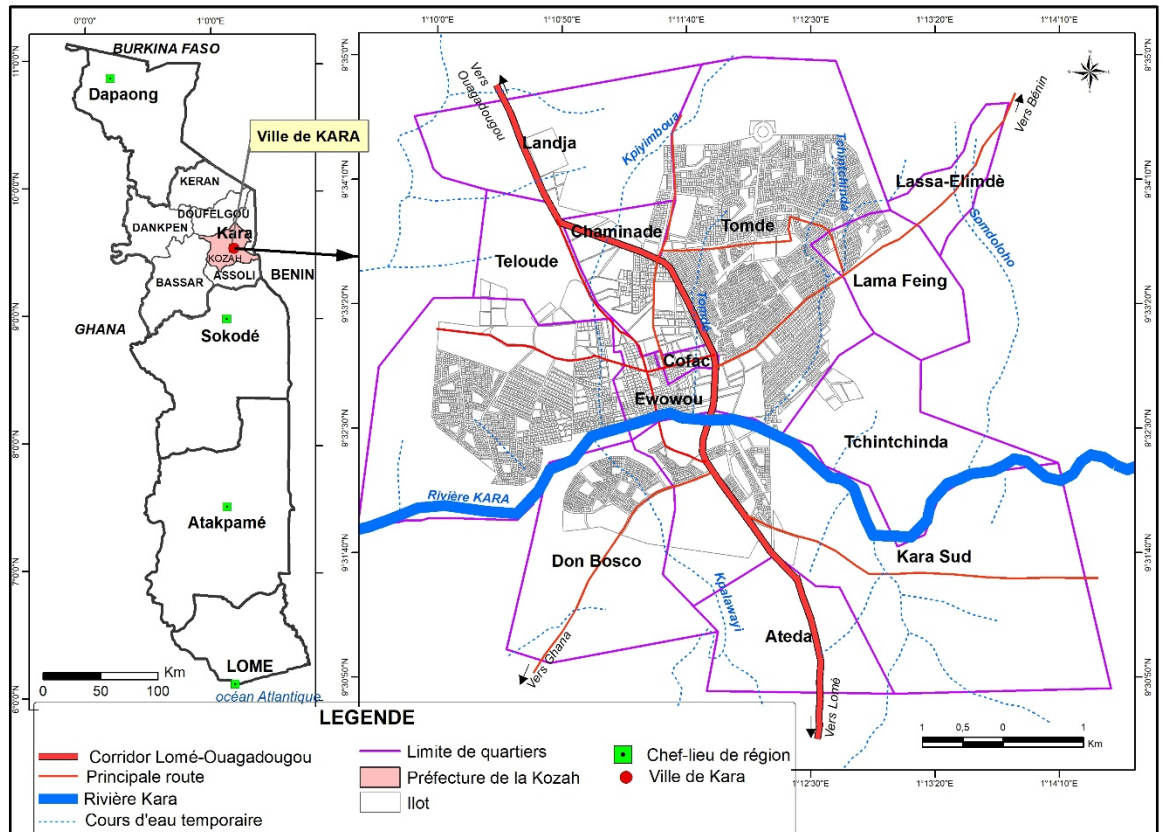


Figure 15 : Localisation de la ville de Kara et carte de son espace urbain structuré par le réseau viaire

La ville est traversée d'Est en Ouest par la rivière de même nom et se développe principalement en tâche d'huile autour des principaux axes routiers suivants :

- sur le plan longitudinal, la trame urbaine évolue le long de la route nationale RN1 et celle de Lama dans le sens Sud–Nord.
- dans le sens transversal, les fronts d'urbanisation suivent la route nationale RN16 Kara - Kétao - Frontière du Bénin orientée Ouest -Est et la route nationale RN 19 Kara - Bandjéli - Ghana dans le sens Est-Ouest et vers Kpenzindè-Abouda au Sud-Est.

Mais la ville est caractérisée par l'absence de plan d'occupation du sol et de plan de développement urbain, ce qui explique le caractère désordonné de l'extension urbaine.

Seul le réseau routier principal et quelques voiries secondaires sont revêtus avec un entretien insuffisant et irrégulier. À l'intérieur des quartiers, le réseau tertiaire non revêtu assure la desserte locale. Il est toutefois difficilement praticable, ce qui laisse une large marge de manœuvre aux deux-roues, très efficaces.



Figure 16 : Circulation des modes de transport sur rue bitumée (à gauche) et en terre (à droite)

Il n'existe pas d'étude sur la mobilité à Kara en dehors des recherches universitaires, toutefois l'analyse des mobilités quotidiennes montre que les modes de déplacement utilisés pour accéder aux aménités urbaines varient selon le statut socio-économique des ménages et des individus. En ce qui concerne la marche, son importance n'est plus à démontrer dans le déplacement des scolaires et étudiants, des fonctionnaires et des commerçants moins nantis. Comme dans les autres villes secondaires, le transport collectif urbain conventionnel n'existe pas, en dehors des bus de l'université de Kara chargés du transport des étudiants. L'essentiel du transport des personnes est assuré par le secteur artisanal :

- 3'000 taxis-motos environ sont utilisés, presque exclusivement, par les populations de Kara, quelques soient leurs motifs de déplacement. Ces taxis-motos, très adaptés aux espaces urbains et notamment au réseau routier peu revêtu, prolifèrent et s'approprient l'espace urbain de Kara.
- Les taxis-brousses : le développement des taxis-motos a contraint les taxis-ville en manque de clients sur les centres urbains, à devenir des « taxis-brousses » dont la fonction essentielle est la desserte des villages environnants et les petites villes de la région de Kara.

Ainsi Kara fait face à un enjeu de structuration des transports artisanaux par les pouvoirs locaux, ce qui consisterait pour la Mairie de Kara : à impliquer les syndicats bien disposés à coopérer, à s'appuyer sur des textes locaux qui réglementent le stationnement et l'occupation anarchique de l'espace public. Par ailleurs, l'application de nouvelles stratégies de prélèvement de taxes dans les gares routières et sur les taxis-motos permettrait d'accroître son assiette fiscale.

Au titre des projets, le Projet d'Infrastructure et de développement urbain (PIDU) en cours actuellement va aménager et éclairer certaines voies et trottoirs pour améliorer la mobilité des modes actifs. Par ailleurs, une étude a été réalisée par la SOTRAL en 2015 pour identifier les possibilités de développement d'un transport urbain public à Kara. Il existe également un projet de voie de contournement pour les camions gros porteurs visant à favoriser le désengorgement de la ville et améliorer la sécurité routière.

Enfin, le projet des taxes d'habitation dont le prélèvement démarrera très bientôt, assurera une ressource supplémentaire pour la mairie qui pourra éventuellement en affecter une partie pour l'organisation des transports urbains.

Idées clés et enjeux à Kara

- Un double chef-lieu de la préfecture et de la Région qui en fait une métropole régionale promue par les pouvoirs publics
- Un réseau viaire composés de voies primaires bitumées alors que le réseau secondaire et tertiaire est en terre, notamment dans les quartiers périphériques
- Un transport urbain exclusivement assuré par les taxis-motos en ville et les taxis-brousses dans les villages et petites villes environnantes
- Une forte politisation de la ville et des interventions intempestives isolées des cadres politiques sur les décisions de la mairie
- Un problème de sécurité préoccupant et aggravé par la prédominance des deux-roues motorisés
- Une volonté politique d'aider la ville de Kara à se doter d'un transport urbain public à travers une étude réalisée par la SOTRAL
- Les récentes élections municipales qui offrent une occasion pour faire évoluer les rôles et les compétences des différents acteurs des mairies

Points de vigilance dans les villes secondaires

- Des équipements socio-collectifs insuffisants et un réseau viaire en mauvais état
- La faiblesse des moyens financiers, humains et techniques qui freine l'élaboration et la mise en application des schémas de planification locale

1.4 Contexte national

1.4.1 Cadre législatif

Le gouvernement togolais, accompagné de la Banque Mondiale, a initié un large programme de réforme touchant notamment le domaine des transports. Ainsi une mission d'évaluation du cadre juridique et institutionnel actuel des transports routiers a été commandée par la Banque Mondiale. Cette mission devrait permettre une remise à plat du cadre juridique dans le domaine des transports terrestres. Le cadre législatif dans ce domaine étant composé de nombreux textes de nature et de portée diverse, il souffre d'un manque de hiérarchisation entre les différentes normes juridiques (loi, décret, arrêté) et demande à être actualisé.

Deux lois de portées générales offrent toutefois une base législative sérieuse, bien qu'ils méritent également d'être actualisés et complétés. Il s'agit :

- De la loi n°98-21 du 31 décembre 1998 relative au régime des transports et aux dispositions générales communes applicables aux différents modes de transport. Ce texte définit :
 - son propre objet, c'est-à-dire qu'il vise à augmenter la mobilité des personnes et des biens, à assurer la compétitivité des productions togolaises sur les marchés par une diminution des coûts et une amélioration de la qualité des services, à contribuer à la réduction de la pauvreté et à accompagner la mise en œuvre d'un développement durable et supportable de l'économie.
 - ainsi que les principes généraux concernant la politique des transports et l'organisation du marché, l'intervention des pouvoirs publics et les investissements dans le secteur des transports.
- De la loi n° 2000-008 du 13 avril 2000 portant régime des transports par route qui définit les contrats de transport de marchandises, transports de voyageurs et déménagement (responsabilité du transporteur, délais et pénalités, etc.).

Par ailleurs, le Togo a amorcé un processus de décentralisation en 1992. Sa mise en œuvre, portée par des lois successives - 1998, 2007, 2018 et enfin 2019 – connaît des difficultés pour se concrétiser et les modifications successives des textes a conduit à complexifier la lecture du cadre législatif et son application. Dans le domaine de la mobilité urbaine notamment, ces difficultés touchent en particulier la répartition des compétences entre l'Etat et les collectivités territoriales.

La tenue des élections municipales mi-2019 marque la transition vers une opérationnalisation de la décentralisation. Une gouvernance locale est en train de se mettre en place, qui va modifier les responsabilités et faire évoluer les périmètres. Ainsi la décentralisation implique :

- La définition de collectivités territoriales à deux niveaux : la Commune et la Région.
- Les préfectures, en tant que collectivités territoriales disparaissent au profit de plusieurs communes au niveau de chaque préfecture, mais leur existence administrative subsiste. A l'échelle du Grand Lomé, le périmètre de la préfecture du Golfe évolue et englobe notamment l'ancienne commune de Lomé, et la préfecture d'Agoenyieve est créée alors qu'au niveau de Kara par exemple, quatre communes ont été créées.
- La loi de décentralisation prévoit la notion d'intercommunalité et de district autonome, sans que des compétences ne leur soit encore attribuées :
 - Création d'intercommunalités qui regroupent automatiquement l'ensemble des communes d'une même préfecture. Exception faite de l'intercommunalité du Grand Lomé qui regroupe les préfectures d'Agoenyieve et du Golfe. Les intercommunalités seront administrées par les élus des communes.
 - Création d'un District Autonome du Grand Lomé (DAGL), sur le même périmètre que l'intercommunalité. Le DAGL sera piloté par un conseil composé pour moitié par des élus des communes et pour moitié par des représentant de l'Etat.

Ces notions d'intercommunalité et de DAGL constituent un enjeu saillant de la politique d'organisation des transports urbains. En effet, le projet de création de l'intercommunalité du Grand Lomé et du DAGL pourrait permettre de faire émerger une autorité compétente en matière de mobilités urbaines à l'échelle de l'agglomération et ainsi proposer une vision globale et efficace des transports urbains à l'échelle du territoire.

Chronologie du processus de décentralisation

■ **1992 : Constitution du 14/10/1992, réforme de l'organisation administrative fondée sur le principe de la décentralisation**

Énonce le principe de décentralisation, définit trois niveaux de collectivités territoriales décentralisées (la commune, la préfecture et la région) et leur attribue les compétences relatives.

■ **1998 : Loi du 11/02/1998, portant le processus de décentralisation**

Loi destinée à concrétiser les dispositifs constitutionnels de 1992, cette loi a été peu suivie dans les faits.

■ **2004 : Programme de Consolidation de la Décentralisation au Togo d'avril 2004**

Programme lancé en vue de relancer le processus de décentralisation de 1998.

■ **2007 : Loi du 13/03/2007, relative à la décentralisation et aux libertés locale**

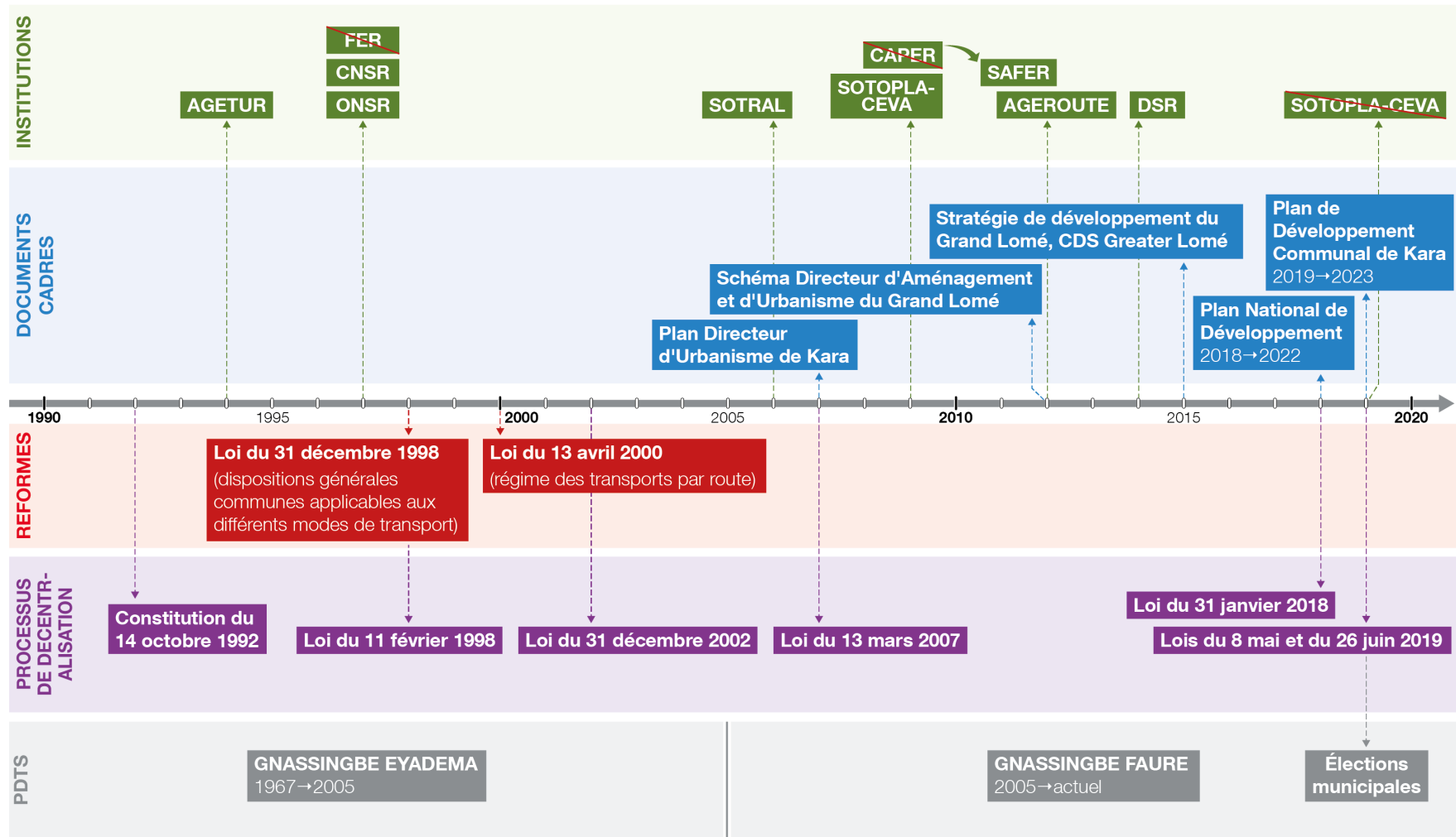
Apporte des modifications sur la loi de décentralisation de 1998, elle redéfinit les compétences des collectivités territoriales.

■ **2018 : Loi du 31/01/2018, relative à la décentralisation et aux libertés locales**

Apporte des modifications sur la loi de décentralisation de 13/03/2007.

■ **2019 - Accélération du processus de décentralisation : Deux lois successives du 08/05/19 et du 26/06/19 et des élections municipales**

- Loi du 08/05/19 : cette loi redéfinit les collectivités territoriales selon deux niveaux : la commune et la région. Ainsi la préfecture subsiste uniquement de manière administrative.
- Loi du 26/06/19 : cette loi adopte la suppression de la préfecture en tant que collectivité territoriale et définit de nouvelles conditions du Code général des Impôts. Par ailleurs, elle prévoit la création d'intercommunalités et du District Autonome du Grand Lomé (DAGL).
- Des élections municipales se sont déroulées mi-2019 pour l'élection des maires des communes, elles constituent un bond dans le processus de décentralisation au Togo qui se trouve donc dans un moment charnière.



1143_171-f01-mro - 23.10.19/bni



Figure 17 : Chronologie des institutions au Togo

1.4.2 Principaux acteurs de la mobilité urbaine

Les ministères impliqués

Au Togo, les compétences en matière d'infrastructures et de transports sont rassemblées au sein du même ministère, ce qui simplifie la coordination. Toutefois certaines compétences en interface avec le sujet de la mobilité urbaine sont portées par d'autres ministères. Les ministères concernés par le sujet sont ainsi les suivants :

- Le **Ministère des Infrastructures et des Transports (MIT)** applique, en collaboration avec les autres ministères concernés, la politique des infrastructures et des transports arrêtée par le gouvernement. A ce titre, il définit et coordonne les interventions de l'Etat et des différents acteurs intervenant dans les constructions d'ouvrages publics. Il est, en outre, chargé notamment d'élaborer et suivre la politiques et stratégies des transports, d'assurer et faciliter la mobilité des biens et des personnes, de faire le suivi des politiques relatives aux transports terrestre, maritime, aérien et à la météorologie, de veiller à la mise en œuvre des politiques de protection et de sécurité des infrastructures des transports.

Le Ministère est réparti en six directions opérationnelles, dont les suivantes touchent à la mobilité urbaine : Direction de la Planification et du Suivi-Evaluation (DPSE), Direction des Travaux Publics (DTP), Direction des Transports Routiers et Ferroviaires (DTRF).

- Le **Ministère de l'Urbanisme, de l'Habitat et du Cadre de Vie (MUHCV)** met en œuvre la politique de l'urbanisme, des établissements humains et de l'amélioration du cadre de vie arrêtée par le gouvernement. Il définit et coordonne les interventions de l'Etat et des différents acteurs Il assiste les collectivités territoriales en gestion urbaine et met à disposition des outils de planification du développement urbain. Il intègre notamment les directions suivantes présentant des interfaces avec la mobilité urbaine : **Direction Générale de l'Urbanisme, du Développement Municipal, de l'Habitat et du Patrimoine Immobilier (DGUDMHPI)**, **Direction Générale des Infrastructures et des Equipements Urbains (DGIEU)**, **Direction Générale de la Cartographie (DGC)**.
- Le **Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation (MATD)**. Au sein de ce ministère, la Direction de la Décentralisation et des Collectivités Locales (DDCL) est chargée de mettre en œuvre la politique de l'État en matière de décentralisation et d'assurer son suivi. A ce titre, elle veille également au respect de la répartition des compétences entre l'État et les collectivités territoriales.
- Le **Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile (MSPC)**, dont dépend la **Division de la Sécurité Routière (DSR)** créée en 2014. Cette dernière est en charge de l'éducation et la sensibilisation de la société civile, des contrôles routiers, de la surveillance des carrefours (gestion de la circulation aux heures de pointes notamment) et de police de proximité.
- Le **Ministère de l'Economie et des Finances (MEF)**. Dans le cadre de ses attributions, le ministère de l'économie et des finances est en charge de l'orientation générale de la politique économique et financière du gouvernement et de la gestion du patrimoine de l'Etat. Par ailleurs, il assure la tutelle financière des entreprises et établissements publics ou à participation étatique et, le cas échéant, contribue à leur transfert au secteur privé, dans les cadres, législatif et réglementaire du processus de privatisation.

Les collectivités territoriales

Suite à l'amendement de juin 2019 et aux élections municipales, il n'existe plus que 2 niveaux de collectivités territoriales au lieu de trois : les Régions et les Communes. La loi distingue par ailleurs 3 types de compétences : les compétences propres aux collectivités territoriales, celles partagées communes avec l'Etat central et celles transférées à l'Etat central.

En matière de transport, les compétences attribuées aux régions sont relativement limitées. Elles sont consultées sur les projets de routes nationales traversant son territoire et partagent avec l'Etat central, la construction et l'entretien et d'infrastructures à caractères régional (routes, pistes et ponts) ainsi que la gestion des péages sur les voies régionales.

Les communes jouent un rôle plus important en matière de transport urbain. Ainsi :

- Elles se voient attribuer davantage de compétences propres : elles sont consultées sur les projets de routes nationales, régionales et préfectorales traversant son territoire, sont en charge de la construction et de la gestion des gares routières et aires de stationnement, organisent et contrôlent l'état de la signalisation routière.
- Elles partagent avec l'Etat central : la création, la réhabilitation et l'entretien de la voirie communale, la réglementation de la circulation, l'organisation du transport urbain, la réalisation d'infrastructure d'accostage de petits navires ainsi que la construction et la gestion des péages sur voirie communale.

Dans le contexte des élections municipales très récentes, la répartition des compétences entre l'Etat central et les collectivités territoriales est en pleine mutation. Cette transition complexifie la coordination entre les acteurs et fait parfois émerger des recoupements de compétences ou des zones d'ombres. Par ailleurs, le budget limité des collectivités ne leur permet aujourd'hui pas d'assumer l'ensemble des responsabilités qui leur incombent.

Les opérateurs publics et privés de transport

- **La Société de Transport de Lomé (SOTRAL)**. Le cadre institutionnel de cette société est régi par trois autorités de tutelle que sont la municipalité de Lomé, le Ministère des Infrastructures et des Transports, le Ministère de l'Economie et des Finances.
- **Le Collectif des Syndicats de Conducteurs de Taxis-motos du Togo (COSTT)** est une union de 7 syndicats dont il est le porte-parole auprès des pouvoirs publics notamment sur la question de la professionnalisation. De manière générale, la part des conducteurs de taxis-moto syndiqués est très faible (près de 10'000 taxis-moto syndiqués soit moins de 5%).
- **L'Union des syndicats des conducteurs routiers du Togo (USYCORT)** est l'union de 5 syndicats de taxis-ville, s'occupant également des transports interurbains.
- **La Société Togolaise des Plaques - Contrôle et Visite Techniques des Engins Automobiles (SOTOPLA-CEVA)** était liée jusqu'en juin 2019 par un contrat de concession à la DTRF qui lui avait délégué la fabrication et la pose des plaques d'immatriculation ainsi que les contrôles techniques.
- **Le Syndicat National des Tricycles pour Passagers (SYNATRIP)** est un syndicat des tricycles de transport de passager, ces derniers s'étant développé relativement récemment à Lomé.

Les agences et établissements publics rattachés aux ministères

- **Le centre régional de formation pour l'entretien routier (CERFER)**, créé en 1970 par une convention entre 5 Etats de la sous-région (Bénin, Burkina, Côte d'Ivoire, Niger et Togo), est sous tutelle du MIT et est chargé de la formation de techniciens intervenant dans de la construction et de l'entretien routier.
- **La Société Autonome de Financement de l'Entretien Routier (SAFER)**, a été créée en 2012 sous la double tutelle du MEF et du MIT. Elle a pour missions : la mobilisation des ressources destinées à l'entretien routier, le financement de l'entretien courant et périodique, ainsi que la construction de postes de péages, et enfin la gestion des postes de péages existants. Ce fonds de 2ème génération remplace le Fonds d'Entretien Routier (FER) mis en place en 1997 et la Compagnie Autonome des Péages et de l'Entretien Routier (CAPER) créée en 2009. Dans la pratique, si la SAFER dispose d'une autonomie administrative, avec la mise en place d'un Conseil de Surveillance, les ressources définies dans le décret ne lui assurent pas l'autonomie financière puisque les redevances sur les produits pétroliers, qui en représentent l'essentiel (85%), sont fixées annuellement par Loi de Finance.
- **L'Agence d'exécution de travaux urbains au Togo (AGETUR- TOGO)**, a été créée en 1994 et joue le rôle de la maîtrise d'ouvrage déléguée en matière de rénovation des voies urbaines, de la construction d'écoles, de bâtiments administratifs et de forages. Elle se place sous la tutelle du MIT (anciennement sous tutelle du MUHCV). Jusqu'en 2013, il s'agissait de la seule agence porteuse de la compétence en matière de construction et de réhabilitation des infrastructures routières, ce qui l'amenait à exercer au-delà de ses compétences. La création de l'AGEROUTE a permis de combler ces insuffisances. Il subsiste toutefois une zone d'ombre sur la répartition des compétences entre les deux agences.

- **L'Agence de gestion des travaux d'infrastructures routières (AGEROUTE-Togo)**, créée en 2013 et sous tutelle du MIT. Elle est chargée de la mise en œuvre de tous les projets de construction, de réhabilitation et d'entretien des infrastructures routières sur le réseau routier national. Elle peut jouer le rôle de maître d'ouvrage délégué sur les projets de réseau routier national et agir en tant qu'agence d'exécution pour le compte de l'Etat. Les ressources de l'AGEROUTE sont constituées d'une dotation budgétaire globale annuelle allouée par l'Etat en fonction des objectifs prioritaires du gouvernement en matière d'exécution des projets d'infrastructures routières.
- **La Brigade des travaux publics d'entretien routier** est directement rattachée au secrétariat général du MIT. Elle est chargée d'intervenir en urgence pour l'élimination des points critiques causés notamment par les inondations, les accidents de circulation sur les voies en terre et pistes, etc.
- **L'Office National de la Sécurité Routière (ONSR)** a été créée en 1997 sous la tutelle du MIT mais n'a toutefois jamais été opérationnelle par faute de moyen. Ses missions concerneraient l'étude et la recherche des moyens pour améliorer la sécurité routière, la formation, et la sensibilisation des usagers et la gestion du centre de contrôle technique des véhicules.
- **Le Conseil national de sécurité routière (CNSR)** a été créé sous la tutelle du MIT en même temps que l'ONSR, en 1997 et elle n'est pas non plus opérationnelle. Sa mission consisterait à donner des avis sur la politique et à proposer des mesures de prévention et des recommandations au Gouvernement.
- **La Délégation à l'Organisation du Secteur Informel (DOSI)** a été créée en 2008 afin de structurer le secteur informel. Dans ce cadre, elle intervient dans le domaine des transports artisanaux et soutien des initiatives afin de participer à la professionnalisation progressive de ce secteur.
- **L'Union des Communes du Togo (UCT)** est une association créée en 1996 par les maires et placée sous tutelle du MATDCL. Elle a pour but de proposer un cadre d'échange et de solidarité entre Communes de façon à veiller à leur développement et émancipation. Dans ce cadre elle promeut la politique de décentralisation et facilite le dialogue entre les pouvoirs locaux et l'Etat.

Les acteurs de la société civile

L'implication de la société civile dans l'organisation des mobilités urbaines se concentre essentiellement sur la question de la sécurité routière. La Fédération Togolaise des Organisations de la Sécurité Routière (FETOSER) fédère plusieurs associations dans ce domaine : Prévention Routière Togolaise (PRT), Association pour les Victimes de la Route (AVR-TOGO), Nouvelle Route sans Accident au Togo (NORSAT), Comité National de Lutte contre les Accidents (CNLA), Association Secours Populaire Togolais ASePT), Sécurité Publique au Volant (SPV). La FETOSER joue le rôle de porte-parole et propose des stratégies dans le but d'améliorer la sécurité routière (éducation routière dans les écoles, aide à l'obtention du permis de conduire, amélioration de l'état du parc de véhicule, etc.)

Partenaires internationaux

Les principaux partenaires sont :

- **La Banque mondiale** porte de nombreuses études dans le domaine des transports. Elle appuie notamment le MUHCV et participe au financement des projets d'infrastructures de développement urbain dans plusieurs villes dans le cadre du PIDU (notamment Lomé, Sokodé, Kpalimé, Kara, Atakpamé).
- **L'AFD** est présente mais n'intervient plus sur les questions de mobilité au Togo.
- **La JICA**, appuie la **Direction Générale de la Cartographie (DGC) dans le projet de cartographie et topographie numérique de création d'une base de données géographique.**
- **L'Union Européenne**, finance et participe à plusieurs études au Togo, en particulier une étude sur l'organisation du transport artisanal au Togo et la politique nationale des transports.
- **La CODATU** accompagne le ministère sur l'élaboration du PDU du Grand Lomé ainsi que l'initiative **MobiliseYourCity**.
- **L'Ecole Africaine des Métiers de l'Architecture et de l'Urbanisme (EAMAU)** est une institution inter-état de 14 pays membres fondée en 1975, qui vise à dispenser des formations initiales et continues en architecture et urbanisme. Son siège est basé à Lomé au Togo.

Idées clés et enjeux

- Des compétences concentrées au sein du Ministère des Infrastructures et des Transports, mais des interfaces toutefois nécessaires avec de nombreux ministères
- Une décentralisation en cours, qui n'est pas encore effective
- Des collectivités locales qui ne sont pas en mesure d'assumer toutes leurs compétences (exploitation et entretien), faute de moyens ou faute d'interface avec l'Etat
- Des institutions existantes sur lesquelles il s'agit de s'appuyer davantage pour renforcer les échanges et le partage de compétences à l'échelle locale (UCT, EAUMAU, CERFER, etc.).

Secteur	Aménagement urbain	Transport public						Espace public				
		Transport institutionnel collectif		Gares routières urbaines	Transport artisanal			Infrastructures routières et voiries	Gestion de la circulation	Stationnement	Modes actifs	
		Bus (lignes régulières)	Bus (lignes universitaires)		Taxis collectifs	Taxis motos	Tricycles				Marche	Vélo
Service de l'Etat (Ministère MIT : Secrétariat Général) et comité de projet transversal du PDU												
Niveau stratégique <i>Que souhaitons nous réaliser, avec quelles ressources ?</i>	Elaboration de politique / Planification	Ministère MUHCV (direction DGUDMHPI) et Agence AGETUR pour le SDAU du Grand Lomé de 2015	Ministère MIT, Ministère MEF et Commune de Lomé (autorités de tutelle)	Ministère MESR et autorités de l'UL	Quasi-inexistant (théoriquement collectivités territoriales)	Ministère MIT (plus appliqué ?)	Quasi-inexistant	Inexistant (développement récent)	Selon la classification du réseau (pas de classification claire des voiries urbaines) : Ministère MIT (direction DTP) et Ministère MUH en milieu urbain (directions DGUDMHPI et DGIEU)		Inexistant	
	Financement	Ministère MEF, collectivités territoriales et éventuels bailleurs de fond	Ministère MEF		Commune de Lomé (pas d'action) et Préfecture du Golfe (projet Agbalépédogan)	Ministère MEF (prime à la casse, ou programme de renouvellement) et Agence DOSI (professionalisation du secteur de l'informel)			Selon la classification du réseau (pas de classification claire des voiries urbaines) : Ministère MIT (direction DTP), Ministère MUH en milieu urbain (directions DGUDMHPI et DGIEU) et Agence SAFER (entretien du réseau national uniquement)		Ministère MIT (DTP)	Ministère MIT (DTP)
Niveau tactique <i>Quels services doivent être développés pour atteindre ces objectifs ? Comment ?</i>	Règlementation	Pas de code de l'Urbanisme et code foncier récent	Etat ?			Etat par le biais d'un arrêté interministériel		Inexistant ?		DSR		
	Attribution des Licences, Permis et Contractualisation	théoriquement Ministère MUHCV (direction DGUDMHPI) et Agence AGETUR	Commune de Lomé (convention de concession)	Ministère MESR et autorités de l'UL (convention de concession)	Inexistant	Ministère MIT (direction DTRF)	Ministère MIT (direction DTRF) : quasi-inexistant					
	Tarifification		Ministère MIT, Ministère MEF et Commune de Lomé (autorités de tutelle)	Ministère MESR et autorités de l'UL	Inexistant							
	Infrastructure, Equipement	Agence AGETUR et collectivités territoriales selon l'échelle	SOTRAL avec concession d'emprises de la commune de Lomé	SOTRAL	Commune de Lomé (pas d'action) et Préfecture du Golfe (projet Agbalépédogan)	Commune de Lomé : quasi-inexistant	Inexistant	Selon la classification du réseau (pas de classification claire des voiries urbaines) : Agence AGEROUTE, Agence AGETUR et collectivités territoriales		Ministère MIT (DTP) / Commune de Lomé	Inexistant	Ministère MIT (DTP) / Inexistant
Niveau opérationnel <i>Comment produire les services de manière efficiente ?</i>	Exploitation / Maintenance		SOTRAL		Collectivités territoriales et syndicats/opérateurs	Opérateurs		Selon la classification du réseau (pas de classification claire des voiries urbaines) : Agences AGEROUTE et AGETUR, collectivités territoriales et Brigade des travaux publics (interventions en urgence sur l'entretien du réseau routier)		Commune de Lomé	Inexistant	

Compétences non attribuées, non exercées ou conflit entre acteurs annihilant l'action
 Compétences pas suffisamment clairement définies et conflits latents entre acteurs
 Non pertinent

Figure 18 : Matrice de la gouvernance des transports urbains à Lomé

Secteur		Aménagement urbain	Transport public				Espace public					
			Bus (lignes universitaires)	Gares routières urbaines	Taxis collectifs	Taxis motos	Infrastructures routières et voiries	Gestion de la circulation	Stationnement	Modes actifs		
Niveau stratégique <i>Que souhaitons nous réaliser, avec quelles ressources ?</i>	Elaboration de politique / Planification	Ministère MUHCV (direction DGUDMHP)	Ministère (MIT) / Ville de Kara, / SOTRAL	Ville de Kara : quasi-inexistant	Ville de Kara : quasi-inexistant		Service de l'Etat (Ministère MIT)		Inexistant : avis consultatif de la Ville de Kara sur les projets nationaux, régionaux et préfectoraux	Inexistant	Inexistant	Inexistant
	Financement	Ministère MEF, ville de Kara et éventuels bailleurs de fond	Ministère MEF	Ville de KARA et Ministère MEF	Ministère MEF (prime à la casse, ou programme de renouvellement) et Agence DOSI (professionalisation du secteur de l'informel)		SAFER sur le réseau national, régional et préfectoral et Ville de Kara sur les voiries communales	Inexistant				
Niveau tactique <i>Quels services doivent être développés pour atteindre ces objectifs ? Comment ?</i>	Règlementation	Pas de code de l'Urbanisme et code foncier récent	Ministère (MIT) / Ville de Kara, / SOTRAL	Ville de Kara	Etat par le biais d'un arrêté interministériel		Inexistant	DSR Kara				
	Attribution des Licences, Permis et Contractualisation	Quasi-inexistant : théoriquement Ministère MUHCV (direction DGUDMHP) et ville de Kara selon l'échelle	Ville de Kara, et SOTRAL	Inexistant	Ministère MIT (direction DTRF)	Ministère MIT (direction DTRF) : quasi-inexistant			Ville de Kara : quasi-inexistant			
	Tarifification		Ville de Kara et SOTRAL	Ville de Kara					Ville de Kara : quasi-inexistant			
	Infrastructure, Equipement	Ville de KARA	Ville de Kara, SOTRAL	Ville de Kara	Ville de Kara : quasi-inexistant	Inexistant	Selon la classification du réseau (pas de classification claire des voiries urbaines) : Agence AGETUR et ville de Kara	Ville de Kara	Ville de Kara : quasi-inexistant	Inexistant	Inexistant	
Niveau opérationnel <i>Comment produire les services de manière efficiente ?</i>	Exploitation / Maintenance		SOTRAL	Ville de KARA et syndicats/opérateurs	Exploitation et maintenance des véhicules : Opérateurs		Selon la classification du réseau (pas de classification claire des voiries urbaines) : Agence AGETUR et Ville de Kara	Ville de Kara	Ville de Kara et opérateurs	Quasi inexistant (Associations des Jeunes et femmes de Kara)		

Compétences non attribuées, non exercées ou conflit entre acteurs annihilant l'action
 Compétences pas suffisamment clairement définies et conflits latents entre acteurs
 Non pertinent

Figure 19 : Matrice de la gouvernance des transports urbains dans les villes secondaires (exemple de Kara)

2. Aperçu des enjeux pour chaque thématique prioritaire

2.1 Cadre institutionnel et gestion du transport urbain

Le Togo est en pleine transition vers la décentralisation. Les textes doivent mieux répartir les compétences pour améliorer la gouvernance territoriale du pays. Toutefois, la décentralisation n'est pas encore effective et les élections municipales sont récentes. Par conséquent, en cette phase de transition, où la mobilité urbaine est gérée à différents échelons, des interactions entre les institutions sont nécessaires et ne sont pas toujours très lisibles. Par ailleurs, les institutions, notamment les collectivités locales, n'ont souvent pas les ressources humaines et financières pour assumer toutes les compétences dont elles ont la charge. Sur ce dernier point, l'existence de l'EAMAU constitue une opportunité pour le renforcement des compétences des collectivités locales en matière d'urbanisme et d'architecture, à travers son pôle de formation ou l'apport de son expertise spécialisée.

Les difficultés liées à l'attribution et à l'application des compétences

Les nouvelles lois de décentralisation définissent relativement clairement la répartition des compétences entre les institutions. Il subsiste toutefois des difficultés liées à une application différente entre les textes et la réalité ou des zones d'ombre sur l'attribution d'une compétence.

■ Les compétences appliquées différemment des textes :

- En matière d'aménagement urbain, les collectivités territoriales sont théoriquement compétentes et l'Etat assure le suivi de l'élaboration des documents de planification via le MUHCV. Dans les faits, les compétences attribuées aux collectivités territoriales sont souvent renvoyées à l'Etat par manque de moyen humain et/ou financier. Pour ce qui est du Grand Lomé, l'absence d'autorité commune entre la ville de Lomé et la Préfecture du Golfe ne permet pas la réalisation des documents de planification à l'échelle du territoire. La compétence est donc portée par l'Etat.
- Pour ce qui concerne les gares routières, les compétences sont assurées par la collectivité territoriale au sein de laquelle elle se situe. Dans les faits, le manque de moyen humain et financier des collectivités ne leur permet pas d'assumer systématiquement leur rôle, en particulier en matière de réhabilitation et de gestion de ces infrastructures. Ainsi, si la Préfecture du Golfe a des projets de réhabilitation de gares routières, la commune de Lomé n'intervient pas du tout sur ce sujet. Dans les villes secondaires, les municipalités n'ont pas de moyens pour leur aménagement et doivent attendre l'intervention de l'Etat¹⁵.
- En matière d'organisation du transport artisanal¹⁶ : l'Etat conserve un rôle important dans la planification et la gestion des taxis-ville et des taxis-motos. La collectivité territoriale joue un rôle dans la collecte de taxes auprès des taxis-ville. Toutefois, les deux se heurtent à des difficultés de mise en œuvre des textes. Ainsi :
 - la professionnalisation des taxis-ville est relativement bien appliquée, toutefois certains points faibles subsistent en termes de planification (pas ou peu de maîtrise de la définition de point d'arrêt et des lignes), de politique tarifaire (pas de maîtrise des tarifs) et de réalisation des infrastructures (pas ou peu de réalisation des infrastructures).
 - le cadre législatif existant pour la professionnalisation des taxis-motos n'est pas appliqué et l'essentiel du secteur reste dans l'informalité ce qui limite fortement les capacités d'encadrement de la pratique et ne permet pas aux pouvoirs publics de bénéficier de la manne financière des taxes. Par ailleurs, la commune de Lomé n'exerce pas du tout sa responsabilité en la matière et ne perçoit donc pas les taxes liées aux véhicules déclarés.

¹⁵ Une étude sur l'aménagement de cinq gares routières a été lancée dans les chefs-lieux de Préfecture (Tsévié, Atakpamé, Sokodé, Kara et Dapaong) en mars 2019 dans le cadre du programme d'appui à la gouvernance dans le secteur des transports pour définir un mode de gestion efficient de ces infrastructures.

¹⁶ Une étude sur l'organisation du transport artisanal financée par l'Union européenne est en phase de finalisation du diagnostic et doit aboutir à terme à un plan d'action.

- En matière d’infrastructures routières et de voiries :
 - La répartition des compétences est établie à la fois en fonction du type de voiries (caractère national, régional ou local), en fonction du caractère de l’intervention (réalisation, réhabilitation, ou exploitation) et en fonction du niveau d’avancement du projet (planification, réalisation, exécution). Il arrive ainsi que la répartition des compétences soit peu lisible notamment en milieu urbain et en particulier à Lomé.
 - La Direction de l’Entretien routier intervient grâce aux financements de la SAFER, qui ne permettent pas de répondre aux besoins de financement de la réhabilitation et de l’entretien des routes.
 - Par ailleurs, les moyens limités des collectivités territoriales ne leur permettent pas d’assurer l’entretien du réseau urbain, qui est de fait partiellement pris en charge par l’Etat qui n’a déjà pas les moyens d’entretenir de manière satisfaisante le réseau dont il a la charge.
 - L’organisation du MIT prévoit une Brigade des travaux publics et d’entretien routier. Cet outil permet d’intervenir rapidement sur des petites interventions d’entretien routier et d’éviter souvent l’aggravation des dégradations. Cette brigade n’existe toutefois plus que sur Lomé, et ne dispose pas des moyens (financiers et ressources humaines) nécessaires pour lui permettre de fonctionner de manière satisfaisante.

■ **Les compétences non attribuées :**

- En matière d’aménagement urbain : il n’existe pas de code d’urbanisme permettant une application appropriée de la réglementation, le code foncier est quant à lui très récent.
- En matière de transport artisanal :
 - Le développement récent des tricycles, n’a pas encore été pris en compte dans les textes.
 - A Lomé, la mairie met à disposition des espaces fonciers à destination des taxis-moto et des taxis-ville pour la construction de stations et d’abris, toutefois leur construction et son financement n’est pas prise en charge.
- En matière de stationnement et de prise en compte des vélos : ces sujets ne sont actuellement pas pris en charge.

Les difficultés liées aux interactions entre les autorités compétentes

Des difficultés peuvent également émerger dans la coordination entre différents domaines, différentes échelles de territoire ou degrés d’opérationnalité. Ainsi :

- **Le pilotage interministériel des sujets transversaux de la mobilité est limité**, en particulier en matière d’aménagement urbain où les interactions entre le MIT et le MUHCV doit assurer une meilleure prise en compte de l’accessibilité des projets de développement du territoire. Cela s’applique également à l’organisation de l’espace public : lors de nouveaux projets, les emprises sont définies sans prise en compte des fonctionnalités de transport, ce qui se fait généralement au détriment des bus (pas de voies réservées) et des modes actifs.
- **La notion d’intercommunalité** et de District Autonome du Grand Lomé a été définie dans les textes mais ne connaît pas encore de réalité opérationnelle. Ainsi il n’existe pas d’institution ciblée à ce stade qui pourrait porter et centraliser les enjeux de mobilité à l’échelle du Grand Lomé. L’existence d’une telle institution serait notamment une force en tant que porte-parole auprès des bailleurs.
- **Le changement d’entités responsables entre la construction et l’exploitation des infrastructures.** Les phases de planification et de conception des aménagements sont généralement portées par l’Etat tandis que l’entretien et la gestion de ces aménagements sont portées par la collectivité territoriale ou un acteur privé. Le manque d’interactions entre ces institutions mène parfois à une mauvaise prise en compte des besoins opérationnels. Ainsi :
 - La commune est peu ou pas associée aux études lors de la construction de voirie ou la mise en place de signalisation lumineuse tricolore. Il en résulte deux points de dysfonctionnement facilement perceptibles sur le terrain :

- La commune ne bénéficie pas des capacités de maintenance, et reçoit souvent les manuels des équipements en chinois, ne lui permettant pas de prendre en main les installations.
- La régulation en place n'est pas adaptée aux besoins, car la ville ne maîtrise pas le fonctionnement et la manipulation de la programmation. Il n'est ainsi pas rare que des carrefours à feux soient régulés de manière humaine une grande partie du temps, consommant inutilement des ressources.
- La SOTRAL n'est pas toujours associée lors de la requalification d'axes et les bus ne sont donc pas pris en compte de la manière la plus optimale dans les aménagements (positionnement des arrêts de bus notamment).

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ■ Un Ministère des transports qui rassemble les compétences de planification, gestion des transports et des infrastructures ■ Un Comité de projets PDU qui rassemble les acteurs de la mobilité urbaine et permet un travail partenarial 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Une décentralisation qui n'est pas encore effective et qui fait ressortir des zones d'ombre sur le partage des compétences durant la période de transition ■ Des communes qui ne sont pas en mesure d'assumer toutes les compétences qui leur sont dévolues ■ Une absence d'entité correspondant à l'échelle d'organisation des déplacements (Grand Lomé) et notamment d'une AOTU ■ Un manque d'emprise sur le secteur du transport artisanal qui freine l'efficacité des mesures entreprises pour l'organisation des mobilités urbaines et qui représente un manque à gagner pour les pouvoirs publics
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ■ Une loi de décentralisation qui définit la notion d'intercommunalité et de District Autonome du Grand Lomé, et qui offre ainsi l'opportunité de faire émerger une autorité compétente portant un regard transversal sur une échelle de territoire cohérente pour les mobilités urbaines ■ Une loi de décentralisation et des élections municipales récentes qui offrent une occasion de faire évoluer les rôles et compétences ■ Des études en cours sur la politique nationale des transports pour la période 2016-2030 et sur le cadre réglementaire 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Des délais de mise en place opérationnelle des nouvelles institutions non maîtrisés

Figure 20 : Matrice SWOT des enjeux liés au cadre institutionnel et à la gestion du transport urbain

2.2 Sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain

Il n'existe pas de budget spécifique affecté à la mobilité urbaine au Togo. A ce stade, les contributions financières allouées au secteur des transports sont :

- Concernant le fonctionnement de la SOTRAL :
 - Les contributions des usagers de transports collectifs qui participent au budget de fonctionnement de la SOTRAL par l'achat de titres de transport. Ces recettes restent toutefois relativement limitées et en baisse (près de 375,2 millions de FCFA en 2013 sachant que la fréquentation a chuté de moitié depuis). Ces recettes couvrent 35% des dépenses de la SOTRAL. Ce taux de recouvrement, qui était à une époque de 55%, est en forte baisse en lien avec la dégradation du niveau de service et le manque d'efficacité des lignes.
 - Les recettes liées à la location de cars et la publicité, qui sont également limitées et en baisse (près de 58,5 millions de FCFA en 2013).
 - Les compensations financières de l'Etat à la SOTRAL pour l'application d'une tarification spécifique à l'endroit des étudiants ainsi que de subventions de l'Etat. A ce jour, l'Etat a considérablement augmenté ses dotations envers la SOTRAL et accorde une subvention annuelle de 500 millions de FCFA, inscrite dans la nouvelle convention.
- Les usagers de la route contribuent au budget de la SAFER en s'acquittant des droits de péage interurbain et de la taxe intérieure des produits pétroliers. Ce budget contribue au financement de l'entretien des voiries nationales et interurbaines uniquement et il ne couvre aujourd'hui que 35% des besoins (les recettes seraient de l'ordre de 15 milliards de FCFA pour un besoin estimé à près de 40 milliards de FCFA).
- Une loi sur le crédit-bail a été récemment votée afin de permettre l'achat d'un véhicule à crédit.

La fiscalité sur le transport artisanal alimente le budget de l'Etat ou de la collectivité mais elle n'est pas spécifiquement allouée aux politiques de mobilité urbaine :

- La contribution des propriétaires de voiture ou de moto qui s'acquittent d'une redevance pour l'immatriculation de leur véhicule et le passage du contrôle technique (cette dernière procédure étant peu appliquée). Jusqu'à très récemment (mi-2019), la SOTOPLA-CEVA était en charge de la fabrication et de la pose des plaques d'immatriculation ainsi que du contrôle technique et elle reversait une partie de ses recettes à l'Etat. Cette concession a pris fin et le service a été repris par la DTRF.
- Les taxes perçues auprès des taxis-villes, par l'Etat pour l'attribution des licences et par les collectivités pour l'exercice de la profession sur leur territoire (de l'ordre de 150 FCFA / jour à Lomé).
- Les impôts à charge des taxis-ville et des taxis-moto qui s'élèvent respectivement à 18'000 FCFA / an et 5'000 / an.

De plus, **le taux de recouvrement des taxes directes et indirectes auprès des taxis-motos et taxis-ville reste faible** car il représente un sujet social sensible. Le manque à gagner à Lomé, si l'on se base sur la présence de près de 8'500 taxis-ville et 17'800 taxis-motos¹⁷, l'application des taxes pour la professionnalisation du secteur serait de l'ordre de 778 millions de FCFA / an :

Type de taxes	Millions de FCFA/an	Hypothèses
Taxes de circulation des taxis-ville sur le territoire de la collectivité	318	200 à 300 jours travaillés/an

¹⁷ Estimations en annexe

Contrôle technique des taxis-moto et taxis-ville (tous les 6 mois)	158	4'700 FCFA pour les taxis-ville et 2'200 FCFA pour les taxis-moto
Licences véhicules (tous les ans)	60	6'000 FCFA pour les taxis-ville et 500 FCFA pour les taxis-moto
Impôts des taxis-moto et taxis-ville :	242	18'000 FCFA pour les taxis-ville et 5'000 FCFA pour les taxis-moto
Total	778	

Figure 21 : Recettes fiscales potentielles sur le transport artisanal

Les produits pétroliers sont subventionnés par l'Etat togolais ce qui permet de contenir la hausse des prix et de limiter l'emprise de contrebande. En mars 2019, le prix du super à la pompe est de 564 FCFA / l.

Il est à noter que concernant le processus de décentralisation, celui-ci ne se reflète pas encore dans la distribution des ressources au niveau local. Ainsi seules 2,3% des dépenses publiques s'effectuaient au niveau local entre 2008 et 2010¹⁸.

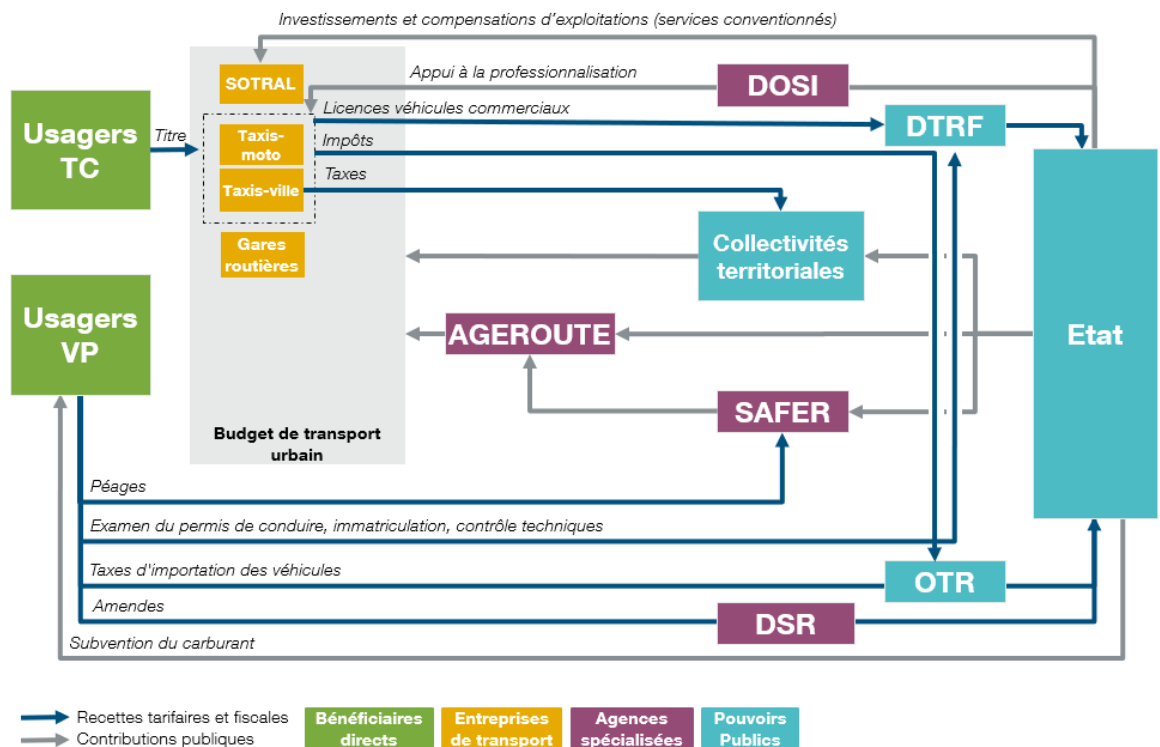


Figure 22 : Financement de la mobilité urbaine au Togo

Des procédures administratives pour la possession et l'usage d'un véhicule partiellement appliquées

Le Ministère des Infrastructures et des Transports (MIT) s'assure de l'application de la politique des transports arrêtée par l'Etat. Par le biais de la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires (DTRF), il se charge de (i) délivrer les cartes grises (immatriculation des véhicules), (ii) délivrer les autorisations de mise en service des véhicules de transport commercial de passagers, c'est-à-dire les licences des véhicules pour les taxis-moto et taxis-ville (attribution d'une plaque d'immatriculation jaune), (iii)

¹⁸ source : Peter HOCHET et alii Livre blanc de la décentralisation financière dans l'espace UEMOA, 2014

organiser les examens du permis de conduire et de les délivrer, (iv) superviser les contrôle techniques des véhicules. La Figure 23 présente l'ensemble des formalités administratives et des taxes liées à l'acquisition ou l'usage d'un véhicule pour un particulier.

Dans la pratique, une partie des procédures administratives liées à l'achat et l'usage des véhicules n'est pas appliquée. C'est notamment le cas du permis de conduire, du renouvellement de l'assurance et des visites techniques des véhicules, des licences à destination des conducteurs (mieux appliqué dans le cas des taxi-ville) et de la collecte des taxes par les collectivités territoriales.

La fabrication et la fixation des plaques d'immatriculation et les visites techniques sont concédées par la DTRF par contrat de concession à une structure privée SOTOPLA-CEVA. Mais depuis la fin de ce contrat en juin 2019, les opérations d'immatriculation et de pose de plaque sont gérées par la DTRF qui a l'exclusivité de toutes les opérations.

Procédures	Véhicules automobiles légers à usage privé et administratif	Véhicules automobiles légers à usage commercial (taxi-ville)	Deux-roues motorisés ou tricycle à usage privé et administratif	Deux-roues motorisés ou tricycle à usage commercial (taxi-moto)	
Permis de conduire	Coût	25'000 + (timbre fiscal) 500 FCFA		10'000 + (timbre fiscal) 500 FCFA	
	Validité	5 ans renouvelable			
	Organisme gérant	DTRF			
	Organisme bénéficiaire				
Assurance du véhicule	Coût	Variable en fonction de la cylindrée du véhicule (environ 160'000 FCFA)		Variable en fonction de la cylindrée du véhicule (environ 30'000-40'000 FCFA)	
	Validité	1 an			
	Organisme gérant	Assureurs privés			
	Organisme bénéficiaire				
Visites techniques	Coût	4'000 FCFA (+ frais forfaitaires de certificat et de vignette de 700 FCFA)		1'500 FCFA (+ frais forfaitaires de certificat et de vignette de 700 FCFA)	
	Validité	1 an	6 mois	1 an	6 mois
	Organisme gérant	DTRF (anciennement SOTOPLA-CEVA)			
	Organisme bénéficiaire	DTRF (et anciennement SOTOPLA-CEVA selon règlement fixé dans le contrat de concession)			
Immatriculation du véhicule	Coût	Délivrance : 15'000 à 20'000 FCFA* pour du neuf et 25'000 à 35'000 FCFA* pour de l'occasion (+ timbre fiscal de 500 FCFA) Fabrique et pose : 14'000 FCFA pour la fabrique et 300 FCFA pour la pose * en fonction du nombre de chevaux (en dessous ou au-dessus de 15 chevaux)		Délivrance : 10'000 FCFA (+ timbre fiscal de 500 FCFA) Fabrique et pose : 5'000 FCFA pour la fabrique et 300 FCFA pour la pose	
	Validité	(à l'achat du véhicule)			
	Organisme gérant	DTRF (+ anciennement SOTOPLA-CEVA pour la fabrique et pose de la plaque)			
	Organisme bénéficiaire	DTRF (et anciennement SOTOPLA-CEVA selon règlement fixé dans le contrat de concession pour la fabrique et pose)			
Licence mise en service des véhicules de transports à usage commercial	Coût	/	5'000 FCFA (+ 1'000 FCFA de timbre fiscal)	/	500 FCFA de timbre fiscal
	Validité	/	1 an	/	1 an
	Organisme gérant	DTRF			
	Organisme bénéficiaire	DTRF			
Impôt à destination des conducteurs de taxi	Coût	/	18'000 FCFA	/	5'000 FCFA
	Validité	/	1 an	/	1 an
	Organisme gérant	Office Togolais des Recettes (OTR)			
	Organisme bénéficiaire	Office Togolais des Recettes (OTR)			
Taxes à destination des conducteurs de taxi	Coût	/	Pour l'exercice de la profession : 150 FCFA / jour	/	Aucune perception sur Lomé
	Validité	/	Journalier	/	aucune
	Organisme gérant	Mairie			
	Organisme bénéficiaire	Mairie			

Figure 23 : Synthèse des formalités administratives et taxes pesant sur les propriétaires de véhicules

19

¹⁹ Sources : entretiens et <http://www.service-public.gouv.tg>

<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Un engagement fort de l'Etat ces dernières années pour le renforcement du transport public 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Un recouvrement financier de la SOTRAL non optimisé en raison d'un service en perte de vitesse ■ Un secteur artisanal peu encadré, entraînant un fort taux d'intervenants non déclarés qui ne paient pas de taxes ■ Des financements insuffisants pour l'entretien routier ■ Des ressources insuffisantes au niveau des collectivités ■ Pas d'orientation des ressources vers la mobilité urbaine
<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Un dispositif réglementaire qui prévoit des taxes sur le transport artisanal, à mettre en œuvre ■ Un PND qui offrira des possibilités de financement du transport ■ La notion d'intercommunalité et du District Autonome du Grand Lomé qui ouvre des perspectives en termes de fléchage des financements 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Des freins potentiels à la mise en œuvre des opportunités (sensibilité sociale notamment) ■ Une réglementation complexe à appliquer car trop complète

Figure 24 : Matrice SWOT des enjeux liés au financement dédié à la gestion du transport urbain

2.3 Performances et usage du transport public

La SOTRAL, une entreprise publique de transport collectif

A Lomé, le transport institutionnel repose exclusivement sur la SOTRAL, la Société des Transports de Lomé. Société anonyme créée en 2006, elle s'est progressivement constituée avec la création de l'actionnariat – quasi-exclusivement public – en 2007-2008, puis une phase d'expérimentation entre 2008 et 2012. Le réseau n'est donc réellement entré en exploitation qu'il a 7 ans, et n'a pas encore véritablement pu trouver de vitesse de croisière.

La société est sous la tutelle de trois autorités :

- la municipalité de Lomé, actionnaire majoritaire avec 58,8% des parts (le Maire est ainsi président de la SOTRAL), qui assure la tutelle administrative ;
- le Ministère des Infrastructures et des Transports, qui assure la tutelle technique ;
- le Ministère de l'Economie et des Finances, qui assure la tutelle financière.

Ces trois institutions ont défini dans le cadre d'une convention de concession, les règles de fonctionnement de la SOTRAL. Ces règles précisent les principes de service public que doit assurer la SOTRAL (Figure 25)

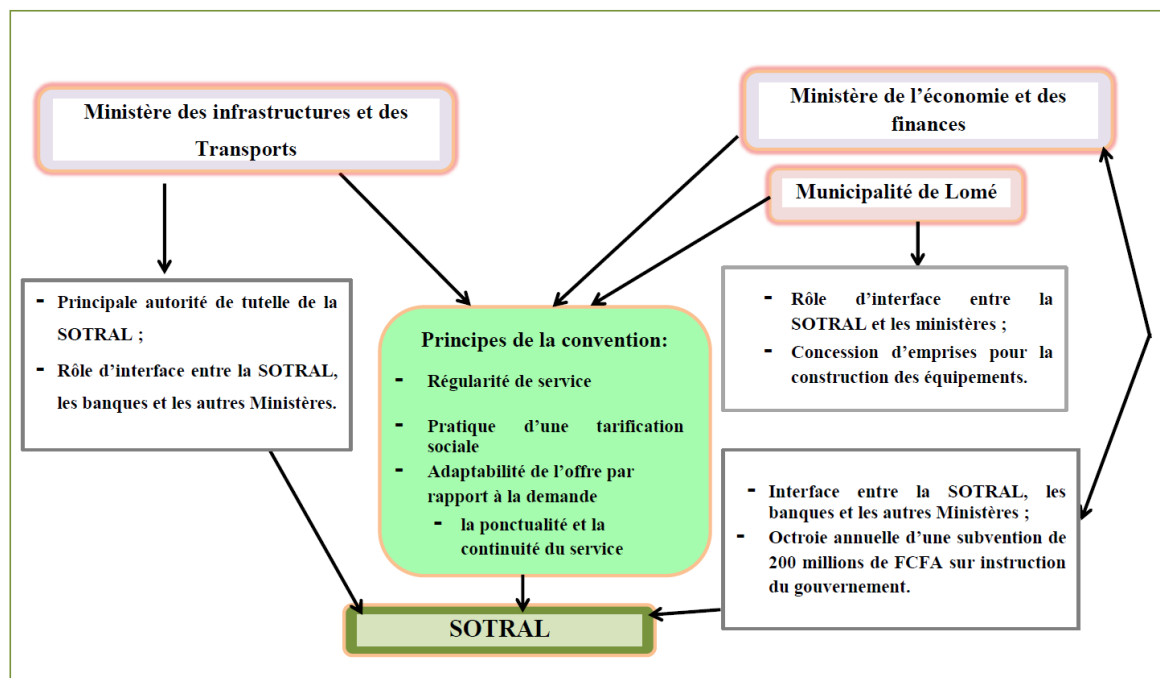


Figure 25 : Convention de concession de la SOTRAL²⁰

En parallèle, deux autres conventions ont été mises en place avec d'autres ministères :

- La convention de concession du transport des étudiants de l'Université de Lomé à la SOTRAL avec le Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche. Celle-ci a été mise en œuvre en 2016 sur demande de l'Etat, afin que la SOTRAL prenne en charge le transport des étudiants jusqu'alors assuré par le Centre des Œuvres Universitaires de Lomé (COUL). Cette convention porte exclusivement sur les 7 lignes étudiantes, qui desservent l'Université de Lomé et disposent d'une tarification spécifique à destination des étudiants.
- La convention de partenariat avec le Ministère de la Sécurité et de la Protection civile, qui aborde l'aspect sécuritaire. Selon ces termes, la Police Nationale doit veiller à la sécurisation des bus (assurer la protection des bus dans les dépôts), la protection des points d'arrêts et gestion de la priorité de passage des bus aux feux de circulation. Toutefois, cette convention n'est appliquée que sur le premier point.

Une société en situation difficile

- **Le manque de fiabilité du matériel roulant**, n'a pas permis de maintenir le niveau de service de 2015, date à laquelle la SOTRAL disposait de 90 véhicules. Les véhicules Chamotor, de faible qualité, ont eu une vie très courte (environ 5 ans). Grâce aux dons de bus d'occasion, la SOTRAL a pu combler le déficit de véhicules. Mais le nombre de véhicules en exploitation a rapidement baissé. La dégradation du service s'est traduite par une chute de la fréquentation qui a atteint 7'000 passagers/jours avec 15 véhicules en exploitation. Le nombre de déplacements réalisés en transport institutionnel à Lomé est finalement anecdotique. Ainsi à Lomé, il y a 4 déplacements en bus quotidiens pour 1'000 habitants, contre 87 à Abidjan. Ce chiffre fait état de la grande faiblesse du réseau mais également des marges de manœuvre colossales.
- **Un déficit d'exploitation chronique** : du fait de la volonté de maintenir les tarifs accessibles, les recettes assurent une faible couverture des dépenses d'exploitation: de l'ordre de 35%. L'équilibre financier de l'entreprise est donc fortement assujéti à la subvention de l'Etat, dont le montant a été réhaussé en 2017 et inscrit dans la convention, à savoir 200 millions FCFA pour les lignes régulières et 300 millions FCFA pour la compensation du tarif étudiant.

Au-delà des problèmes dus au matériel roulant, les principales causes de la dégradation de la qualité de service sont de différents ordre :

²⁰ Source : Mayimbo, 2019

■ **Des contraintes liées au réseau et à l'infrastructure :**

- le mauvais état des chaussées, qui abîme les bus et dégrade le niveau de service ;
- l'absence de mise en œuvre de la priorité et des couloirs, qui ne permet pas au bus d'offrir des temps de parcours concurrentiels, notamment par rapport aux taxis-motos ;
- des arrêts qui ne sont pas toujours judicieusement placés et parfois peu lisibles, de traitement inégal ;
- des conflits d'usage avec les minibus et taxis au niveau des arrêts, en raison de manque de prise en charge de ces modes et l'absence de pôles multimodaux ;
- des terminus non ou insuffisamment aménagés et l'absence de parkings-relais.

■ **Des contraintes pesant sur l'exploitation :**

- le fort taux de panne induisant l'immobilisation des véhicules ;
- de mauvaises conditions de travail liées au manque de personnel impliquant des mouvements de grève ;
- une perte de temps liée à la vente à bord ;
- une dissymétrie d'usage liée à la forte pendularité des flux (les bus sont pleins dans un sens et vides dans l'autre) ;
- une importante perte de temps liée aux haut-le-pied, du fait qu'il n'existe qu'un dépôt.

■ **De fortes contraintes financières :**

- une subvention de l'Etat qui était faible les premières années d'exploitation ;
- des coûts de pièces de rechange importants, en raison de bus inadaptés au contexte ;
- des coûts d'exploitation importants en raison de la faible vitesse commerciale, et une baisse du taux de recouvrement des tickets ;
- des frais de personnel importants afférent à la vente à bord ;
- une absence d'avantages fiscaux (pas d'exonération des frais de douane ni des taxes sur le carburant) ;
- un impôt calculé sur le chiffre d'affaire, qui s'applique malgré le déficit de la société.

Le réseau est ainsi pris aujourd'hui dans un cercle vicieux lié en majorité à la congestion du réseau routier et au manque de matériel roulant. De fait la qualité de service est dégradée, la fréquentation chute, les coûts d'exploitation grimpent et la société est mise en difficulté pour investir, les usagers se reportent vers d'autres modes qui participent à la congestion du réseau...

Une remise à flot déjà anticipée

Des perspectives existent, plus ou moins engagées, pour sortir de l'ornière :

- L'achat de matériel roulant, permettant de renforcer la fréquence et réduire l'engorgement des bus :
 - l'Etat a dégagé une ligne exceptionnelle financière en 2019 de 500 millions FCFA pour acheter des véhicules et des pièces de rechange (16 bus Man d'occasion ont déjà été acquis) ;
 - un projet d'achat de 90 bus biélorusses neufs fait l'objet d'un contrat en cours de finalisation, avec une réception prévue d'ici début 2020. Financé par l'Etat. Cela implique une dépense de 1milliard / an sur 9-10 ans.
- Une nouvelle convention va exonérer la SOTRAL de certaines taxes (droits de douane sur pièces de rechange, batteries, lubrifiants, TVA).

- La SOTRAL envisage de s'équiper de sa propre station-service ce qui lui permettra de bénéficier de tarifs bien plus intéressants.
- La SOTRAL a un projet de création d'un nouveau dépôt pour réduire les kilomètres haut-le-pied.
- Des études ont été faites sur les perspectives d'évolution du réseau, avec la conclusion de créer 3 lignes transversales sur le littoral, le boulevard circulaire et le boulevard de la Kara).

Le transport public institutionnel dans les villes secondaires

Dans les villes secondaires, il n'existe pas à ce jour de réseau de transport public institutionnel, bien que les principales villes de l'intérieur présentent des bassins de vie de taille adaptée à une desserte en transports publics. En particulier, sur Kara, il existe un besoin fort lié à la vie universitaire, pour relier la ville au campus nord de Pya, à 15km. L'université dispose d'un parc de 5 bus qui participent aux déplacements des étudiants.

Toutefois, le niveau de vie constitue une contrainte forte pour le développement d'un réseau de bus :

- le réseau viaire est mal dimensionné et non adapté à la circulation des bus, la majorité des voiries urbaines étant non revêtues
- les ressources techniques et humaines pour gérer un réseau sont insuffisantes
- les habitants ont de très faibles revenus.

<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ L'existence de la SOTRAL, avec un cadre institutionnel formalisé ■ Une offre bien établie à Lomé : 18 lignes avec des lignes spécifiques pour les étudiants ■ Une tarification sociale et attractive, concurrentielle par rapport au modes artisanaux ■ Des bassins de vie adaptés en volume à une desserte TC (y compris à du TCSP pour le Grand Lomé) <p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Un financement permettant le renouvellement du parc de véhicules ■ Le PDU du Grand Lomé à venir qui doit permettre de proposer des mesures d'amélioration ■ La volonté politique d'aider la ville de Kara à se doter d'un transport urbain public à travers une étude réalisée par la SOTRAL 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Un parc de bus fortement affaibli, qui ne permet pas d'assurer le service (fréquence, régularité, fiabilité) ■ Des bus pris dans la congestion de Lomé en l'absence de prise en compte spécifique et des voiries dégradées ■ Un dépôt unique qui contraint l'exploitation ■ Des arrêts peu aménagés et un manque d'information ■ Un système de TC inexistant dans les villes secondaires <p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Une concurrence du transport artisanal bien ancrée avec une mauvaise image du transport par bus ■ Dans les villes secondaires, un réseau viaire peu adapté à la circulation des bus
---	--

Figure 26 : Matrice SWOT des enjeux liés aux performances du transport public

2.4 Participation du secteur privé dans la gestion du transport urbain

Le transport artisanal est particulièrement présent au Togo et a su montrer une grande adaptativité pour répondre à la demande de déplacement, là où le transport public institutionnel ne peut pas toujours proposer une offre. Ainsi sur le Grand Lomé, le transport artisanal assurerait plus de trois quarts des déplacements motorisés.

La participation du secteur privé au transport urbain est aussi portée par la société civile qui peut s'impliquer auprès d'associations. Au Togo, ces dernières s'impliquent principalement sur les questions de sécurité routière.

Des taxis-ville plus ou moins réglementés en perte de vitesse

Le secteur des taxis-ville concerne essentiellement Lomé où il semble relativement maîtrisé. A Lomé, ils pourraient représenter près de 8'500 taxis. Ils sont reconnaissables à leur toit et plaque d'immatriculation jaune et doivent s'acquitter des procédures suivantes : (i) l'attribution d'une licence pour le véhicule auprès de la DTRF, (ii) le paiement d'un impôt d'un montant de 18'000 FCFA par an, (iii) le paiement d'une taxe journalière auprès de la commune de Lomé pour l'exercice de la profession sur son territoire. Ils doivent également respecter des lignes et des points d'arrêt définis au sein de la commune de Lomé. Ces mesures sont toutefois respectées à la marge et la compétence en lien avec la planification des itinéraires et des points d'arrêts ne semble pas clairement attribuée ou exercée par une institution étatique ou les collectivités locales.

Le secteur des taxis-ville présente à ce jour des difficultés car il fait face à la concurrence des taxis-motos, plus flexibles, dont l'aire de chalandise est plus importante (pour cela les taxis-ville tendent à sortir des itinéraires prédéfinis. Ils jouent toutefois un rôle de complémentarité avec le réseau de bus qui n'est pas en mesure de répondre à la demande. Plusieurs syndicats de taxis-ville existent et se sont regroupés au sein du USYCORT qui se fait le porte-parole auprès de l'Etat.

Des taxis-motos en grand nombre et peu professionnalisés

Les taxis-motos, appelés Oléyia ou Zems, constituent le principal mode de déplacement motorisé des Togolais. Les difficultés pour organiser et réglementer ce secteur sont importantes malgré les démarches de l'Etat et de la société privée. La réglementation mise en place par l'Etat pour professionnaliser les taxis-motos, offre un cadre législatif clair mais n'est toutefois pas appliquée. Elle intègre notamment le port d'une chasuble bleue, qui n'est absolument pas appliqué. La professionnalisation des taxis-motos représente un sujet social sensible ce qui explique en partie les difficultés d'application de cette réglementation. Les taxis-motos représentent pour beaucoup une activité secondaire et jouent un rôle social important.

Les procédures consistent à : (i) la demande d'attribution d'une licence (gratuite à l'exception du timbre fiscal) auprès de la DTRF, (ii) le paiement d'un impôt d'un montant de 5'000 FCFA par an, (iii) la possession d'un permis de conduire, (iv) le passage du véhicule au contrôle technique.

Peu de ces formalités sont respectées, ainsi moins de 2% des taxis-motos détiendraient un permis de conduire et peu d'entre eux se rendent aux visites techniques en dehors de la première permettant d'obtenir sa plaque d'immatriculation. Les véhicules ne sont également généralement pas assurés.

La création de syndicats formés afin d'autoorganiser la profession. Ces derniers fonctionnent peu aujourd'hui et réunissent très peu d'adhérents (près de 10'000). Les syndicats se sont toutefois regroupés en Collectif des Syndicats de Conducteurs de Taxis-motos du Togo (COSTT), leur porte-parole auprès du gouvernement. Les discussions avec l'Etat ont notamment permis la mise en place d'aides auprès des conducteurs de taxis-moto, en particulier :

- la formation gratuite des conducteurs sur le code de la route.
- la réduction du prix du permis de conduire (5'500 FCFA au lieu de 12'500 FCFA)
- l'aide à l'obtention d'actes d'état civil en vue d'obtention de sa Carte d'Identité Nationale (préalable nécessaire au passage du permis de conduire) avec une réduction du prix des procédures de 10'500 à 3'500 FCFA (projet soutenu par la DOSI) ;
- la mise en place d'une protection sociale.

La structuration des taxis-moto pose aujourd'hui des questions importantes en termes de sécurité routière, de santé publique, de circulation mais aussi de retombées sociales et économiques. Pour le

Togo, cela représente donc un enjeu majeur et qui relève d'une situation complexe qui devra être prise en main de manière progressive.

Des initiatives privées se développent par ailleurs et peuvent ouvrir des perspectives de coopération pour la professionnalisation du secteur. On notera en particulier l'existence d'une plateforme de réservation d'un taxi-moto présente au Togo et au Bénin (GoZem) et celle d'une entreprise de location de moto (OléTogo) disposant d'une usine de production de moto au Togo qui approvisionne également toute l'Afrique (moto équipée de GPS et d'un compteur plafonnant la tarification). La location de la moto est proposée à la location pour 2'000 FCFA / jour, et OléTogo se charge des frais d'assurances, de l'entretien et des visites techniques, etc.



Figure 27 : Nouveaux opérateurs de taxis-motos : Olé Togo (à gauche) et GoZem (à droite)

Les tricycles : une nouveauté non prise en compte par la législation

Ce mode de transport urbain est relativement récent et n'a pas encore pu être pris en compte dans l'organisation de la mobilité urbaine. Il se développe toutefois rapidement et pose des problèmes importants de sécurité routière, ce qui en fait un enjeu important de prise en compte dans la politique de mobilité urbaine.

La société civile

Les associations créées par la société civile sont aujourd'hui essentiellement tournées vers la sécurité routière, qui représente une préoccupation majeure au Togo. Celles-ci se sont notamment regroupées au sein de la Fédération FETOSER.



<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Une offre qui répond aux besoins des usagers: souplesse, couverture du territoire, accessibilité, temps de parcours, tarification ■ Des aides gouvernementales pour professionnaliser le secteur du transport artisanal <p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Des collectifs de syndicats constituant des porte-paroles uniques pour le lien avec les institutions ■ Des initiatives privées qui aident à tendre vers une professionnalisation du secteur ■ Un cadre institutionnel existant ■ Des réflexions autour d'une gestion harmonisée des taxis-motos dans les pays de l'UEMOA. 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Une très forte part d'informalité dans les taxis-motos ■ Une très forte problématique d'insécurité routière liée à un non-respect du port du casque passager, un manque de formation, des comportements dangereux ■ Un manque d'organisation du secteur, avec un impact fort sur l'espace public <p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Un enjeu social à prendre en compte dans la restructuration du secteur ■ Un risque d'essor de la pratique non encadrée pour répondre aux besoins croissants ■ Un nouveau mode, les tricycles, posant des problèmes de sécurité et qui doivent donc être encadrés
---	--

Figure 28 : Matrice SWOT des enjeux liés à la participation du secteur privé dans la gestion du transport urbain

2.5 Planification multimodale et fonctionnement des centres-villes

La planification de l'urbanisme

L'objectif national était de produire un schéma directeur de l'urbanisme pour toutes les communes de plus de 5'000 habitants (25 localités de plus de 5'000 habitants en sont dotés, soit une proportion de 27,5%). A Lomé, le Schéma Directeur du Grand Lomé est terminé depuis 2015... mais reste à approuver. Il propose de créer 4 ou 5 nouvelles polarités avec plus de mixité. Sa mise en œuvre est déjà engagée, avec des entités administratives qui commencent à se déplacer vers Lomé 2. L'étape suivante est la réalisation de Plans d'Urbanisme de Détails, qui ne sont pas encore financés (il est prévu d'organiser une table ronde des bailleurs pour obtenir des contributions). L'objectif principal est la maîtrise de l'espace public, qui est un sujet de préoccupation important, tant à Lomé que dans les villes de l'intérieur.

La procédure de délivrance des permis de construire revient à la Mairie, mais elle est souvent portée par le MUHCV. Dans la pratique, les constructions sont souvent réalisées avant même d'obtenir les autorisations. Il en résulte une occupation abusive de l'espace public, que ce soit pour du commerce, de l'habitat (précaire ou non).

Le Code de l'urbanisme est en chantier car il n'y a pas de code existant. Il existe juste un code foncier qui est récent et a été adopté par l'Assemblée.

La planification de la mobilité urbaine

A Lomé, un Plan de Déplacements Urbains est en projet. Un Comité de projet a été constitué et s'est déjà réuni plusieurs fois. Le Comité de pilotage vient d'être proposé. Il permet de rassembler les acteurs de la mobilité et de mieux intégrer les thématiques transversales. Il a le mérite d'intégrer des entités de l'Etat, des collectivités locales, et des opérateurs de transport et ainsi de croiser les visions de plusieurs ministères (MIT, MUHCV, Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile, Ministère de la Planification du Développement et de la coopération, Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche), des communes du Grand Lomé, de la Préfecture du Golfe, de l'EAMAU, et des opérateurs et syndicats (SOTRAL, COSTT, Union syndicale des Conducteurs Routier du Togo (USYCORT)).

Le lancement dépend maintenant de son financement. L'Etat du Togo a débloqué 30 millions de FCFA et espère en obtenir sept fois plus à travers le programme MobiliseYourCity dont Lomé est membre. Pour les villes de l'intérieur, il n'existe pas de document ou de projet de planification de la mobilité.

L'organisation multimodale de l'espace public

- **Le réseau routier est de qualité très inégale.** A Lomé, certains axes structurants sont très bien aménagés. Plus on s'éloigne du centre-ville, moins le réseau bitumé est développé. Il en résulte des capacités moindres et des phénomènes de congestion. Le phénomène est exacerbé dans les villes de l'intérieur, où seules les voies structurantes sont bitumées. Or au Togo, le réseau routier est actuellement le support exclusif des mobilités. Plus les axes sont de qualité, plus le réseau sera en mesure de faire passer des véhicules de transports collectifs. *A contrario*, les voies non bitumées favorisent le déplacement en moto.
- **Les modes actifs sont peu considérés.** Certains axes de Lomé sont aménagés pour les piétons et il faut relever sur certains axes la présence de traversées piétonnes marquées au sol et de régulation des piétons par feux (pas toujours respectés). A noter l'usage de bordurettes béton qui permettent de délimiter un espace pour les piétons à moindre coût, qui constitue un outil à valoriser. Malgré tout, la considération des modes actifs est un enjeu essentiel ; à commencer par la marche à pied qui constitue la majorité des déplacements. Par ailleurs, le potentiel du vélo ne doit pas être sous-estimé. Il s'agit donc, plutôt que de les cantonner dans les espaces résiduels, de replacer les modes actifs au centre des mobilités, afin de rendre les cheminements plus sûrs et confortables et de les intégrer dans un système de transport multimodal.
- **La gestion du stationnement est outil non utilisé.** Le stationnement n'est pas du tout géré, ni dans l'espace ni dans le temps. Les véhicules se garent donc où ils peuvent, c'est-à-dire généralement sur les espaces dévolus aux piétons. Du fait de la hausse de la motorisation, l'encombrement dû au stationnement des véhicules commence à poser problème, notamment sur le secteur du Grand Marché, où un parking a déjà été envisagé. Ce sujet mérite d'être considéré, d'une part pour réguler le stationnement des véhicules et revaloriser l'espace public, et d'autre part dans une optique financière, le stationnement étant un des rares moyens permettant de générer des recettes directes.
- **La régulation lumineuse du trafic :** comparativement à des pays voisins, il existe des équipements de signalisation lumineuse entretenus dans Lomé. Leur fonctionnement n'est

toutefois pas sans contradiction avec les objectifs. En effet, sur de nombreux carrefours, la régulation est assurée de manière manuelle par la police, car les plans de feux sont inadaptés. Par ailleurs, la régulation n'est pas configurée pour offrir de la priorité aux bus. Les outils de gestion du trafic par SLT sont donc existants et opérationnels mais ne sont pas pleinement exploités.

Gestion de l'intermodalité

Compte-tenu des modes circulant dans les villes togolaises, les pôles d'intermodalité potentiels sont les suivants :

- **Les gares routières** : il s'agit de terminus de lignes interurbaines et urbaines, par minibus et taxis notamment. La compétence revient aux préfectures sur leurs territoires et à la commune de Lomé en dehors. Si la Préfecture du Golfe a un projet de reconstruction de la gare routière d'Agbalépédogan, la commune de Lomé en revanche ne prend pas en charge cette compétence. A Kara, sur les trois principales gares qui existent, la gare centrale de Kara sud est en construction depuis plus de deux ans sur financement du gouvernement togolais ; mais les travaux sont arrêtés pour le moment.
- **Les stations de taxis-motos** : 135 stations sont reconnues à Lomé, mais il n'y a quasiment pas d'abris (3 abris ont été réalisés en 2010 par la Mission française de coopération. Les mairies mettent des espaces à disposition mais l'abri n'est en revanche pas pris en charge. Le besoin d'afficher la création de pôles d'intermodalités est partagé par les acteurs de la mobilité, et notamment de pôles de rabattement des taxis-motos sur les lignes de transports public ;
- **Les parkings-relais de rabattement des véhicules particuliers (automobiles et motos) sur les lignes de transport public** : il n'en existe pas à l'heure actuelle.



Figure 29 : La gare routière d'Agbalépédogan, un espace peu organisé qui rassemble les têtes de ligne des minibus interurbains et des taxis-villes



Figure 30 : Une station de taxis-motos non organisée, sur le boulevard du Mono, à Lomé

L'intégration tarifaire

L'atomisation des opérateurs de transport urbain ne permet pas aujourd'hui l'intégration tarifaire, et ce d'autant moins que pour les trajets en taxis-motos, qui assurent la majorité des déplacements publics, le tarif se fait par négociation. Cela ne favorise pas l'intermodalité, car un usager qui utilise un taxi-moto pour accéder à un arrêt de bus doit ainsi payer sa course à moto puis son ticket de bus.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ■ Un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme finalisé récemment ■ Un réseau routier relativement bien aménagé sur les axes structurants 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Un manque de mise en application des règles d'urbanisme ■ Une absence d'organisation du stationnement, avec un impact sur l'espace public ■ Une absence d'organisation des points d'intermodalité et l'émergence associée de gares routières informelles ■ Des acteurs divers ne facilitant pas l'intermodalité ■ Un manque d'interface entre les différents acteurs de la mobilité induisant des incohérences entre aménagement et besoins ■ Une faible prise en compte des piétons/cycles
<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Le projet de PDU ■ Un rôle potentiel du transport artisanal hors des axes fort de transport ■ Le développement engagé de Lomé 2 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Le risque que le SDAU ne soit jamais approuvé officiellement ■ Un réseau routier insuffisamment entretenu ■ Le lancement du PDU non encore validé

Figure 31 - Matrice SWOT des enjeux liés à la planification multimodale

2.6 Thématiques transversales

2.6.1 Environnement et qualité de vie

La problématique de l'environnement a tendance à être occultée par les enjeux d'accessibilité, ne serait-ce que parce que les externalités sont différées dans le temps (la perte de temps est immédiate, mais l'effet sur la santé sera observé dans plusieurs années). Il est toutefois démontré que la pollution présente un réel enjeu de santé publique. Comme la plupart des villes africaines, au Togo, le taux de motorisation est faible, mais les niveaux de pollution sont très élevés, en raison de véhicules vieillissants et d'une part prépondérante de motos. Le Togo ne dispose pas encore de mesures de pollution de l'air, il s'est toutefois récemment engagé dans la mise en œuvre d'un programme de la surveillance de la qualité de l'air en collaboration avec l'Agence nationale de la gestion de l'environnement (ANGE) en collaboration avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

En lien avec la forte évolution de la motorisation (évolution du parc de véhicules de près de 10% par an sur les dernières années), l'enjeu de maîtrise de la pollution, qui passe en premier lieu par le renouvellement du parc de véhicules, doit être mis sur le devant de la scène. A cet effet, un texte a été adopté pour limiter l'âge des véhicules d'importation (à savoir les poids lourds de plus de 8 ans et les véhicules de tourisme de plus de 10 ans). Un décret a été pris en Conseil de ministres et est en attente de signature.

Les enjeux portent également sur la qualité du carburant - même si l'essence de contrebande est moins présente qu'au Bénin par exemple, elle présente toutefois une part significative des carburants – et sur la typologie des véhicules. Le développement du transport collectif permettrait en effet de réduire drastiquement le nombre de véhicules en circulation.

2.6.2 Sécurité routière

La sécurité routière est également un enjeu très fort au Togo, même si les chiffres nationaux ne l'attestent pas nécessairement. En effet, la mortalité liée aux accidents de la route n'est pas connue car les personnes décédées à l'hôpital dans les jours suivant l'accident ne sont pas référencées. Les derniers chiffres font état de 592 morts et 7951 blessés en 2018²¹ sur les routes togolaises (incluant mobilité urbaine et interurbaine).

Il existe surtout une réelle vulnérabilité des piétons et des deux-roues motorisés qui constituent les principales victimes de la route. Ces dernières années, le casque a été adopté par le conducteur suite à un durcissement des contrôles. Il n'est toutefois que très marginalement utilisé pour les passagers. A ce titre, la professionnalisation des taxis-motos permet d'évoluer dans le bon sens (les véhicules GoZem sont équipés d'un casque passager et ceux d'Olé Togo devraient l'être prochainement).

Il faut aussi évoquer les tricycles qui se développent en remplacement des taxis bagages et qui sont source d'une importante insécurité. La vétusté et la surcharge des véhicules, l'état d'usure des routes et l'incivisme contribuent à l'alourdissement du bilan.

2.6.3 Equité sociale

Actuellement le transport par taxis-motos est le mode qui offre le plus de souplesse et est le plus largement utilisé. Il n'est toutefois pas le plus économique, et son coût représente une contrainte forte pour les personnes les plus précaires, ne leur permettant pas d'effectuer de déplacements de grande distance. Les bus de la SOTRAL présentent en revanche un coût très attractif, mais l'offre est aujourd'hui loin d'être suffisante pour constituer une alternative crédible aux autres modes de transport. Avec un revenu médian de l'ordre de 900 FCFA par jour au Togo, le prix d'un ticket de la SOTRAL (environ 200 FCFA) représente près de 20% d'un salaire journalier.

Les inégalités sociales sont également susceptibles de se refléter dans l'accès au transport. Notamment en ce qui concerne les personnes vulnérables et l'inégalité hommes-femmes. La faible disponibilité des données de mobilité ne permet pas d'espérer un relevé des disparités spécifiquement

²¹ Source : Ministère de la sécurité et de la protection civile (MSPC) (données provisoires en 2018)

exprimées dans ce domaine. On notera toutefois sur la question du genre, que le taux de pauvreté est plus élevé parmi les ménages dirigés par une femme (57,5 %) que chez ceux dirigés par un homme (55 %), ce qui impacte nécessairement le budget transport.

3. Eléments de synthèse

En conclusion, la situation de la mobilité est pour l'heure encore maîtrisée au Togo. A Lomé, les bus de la SOTRAL permettent quelques milliers de voyages quotidiens à un prix accessible à tous. Mais partout, les taxis collectifs et surtout les taxis motos fournissent un service à prix raisonnable avec un très grand niveau de souplesse. La mobilité est donc accessible au plus grand nombre, surtout avec la généralisation de l'usage des motos privées et des voitures personnelles.

Toutefois un triple phénomène est en marche :

- l'urbanisation croissante, qui génère chaque année de nouveaux besoins de déplacements urbains sur Lomé ;
- l'extension des zones urbaines vers le Nord, le Nord-Ouest et l'Est, allongeant toujours plus les distances par rapport aux pôles principaux d'activités (enseignement, emplois, commerces,...) nécessitant des déplacements plus longs ;
- l'évolution potentielle de la motorisation, aujourd'hui très basse pour ce qui concerne les automobiles, qui pourrait augmenter fortement en lien avec un développement économique du pays.

La mobilité motorisée pourrait ainsi exploser dans les prochaines années, avec des effets significatifs si elle n'était pas maîtrisée :

- sur la congestion du réseau routier, qui est déjà problématique aux périodes de pointe et pourrait se renforcer et s'étendre sur la journée, paralysant les réseaux, et dégradant ainsi :
 - la mobilité des biens (enjeu économique), notamment si les flux terrestres en lien avec le port de Lomé ne pouvaient plus être assurés dans des conditions acceptables ;
 - la mobilité des personnes (enjeu économique et social), si les temps de déplacement quotidiens ne permettaient plus aux habitants de la capitale d'accéder à l'emploi (temps de parcours rédhibitoires) ;
- sur l'environnement et la santé :
 - avec une évolution du taux de pollution de l'air, déjà parfois peu respirable, et dont les conséquences sur la santé à court et long terme, notamment des populations fragiles et des enfants, ne doivent pas être sous estimées ;
 - avec une évolution associée de l'accidentologie, déjà préoccupante aujourd'hui.

Les grandes orientations issues de ce diagnostic peuvent être brièvement identifiées :

- maîtriser les distances parcourues par une organisation urbaine rationalisée ;
- privilégier les véhicules de plus grande capacité pour le transport public ;
- organiser l'espace public pour permettre une cohabitation harmonieuse de toutes les formes de mobilité ;
- encadrer et accompagner tant le développement urbain que les outils de la mobilité et garantir une complémentarité et une cohérence des actions.

Plusieurs actions sont déjà à l'œuvre allant en ce sens (développement de Lomé II en accord avec le schéma d'urbanisation, renforcement de la capacité de la SOTRAL par un investissement de l'Etat permettant l'achat de nouveaux bus, projet de création du District Autonome dans le cadre du processus de décentralisation, ...). La politique de mobilité urbaine devra bien sûr les intégrer pour faire des propositions cohérentes s'articulant autour d'elles.

Annexe – Note sur l'estimation du parc de véhicules en circulation au sein du Grand Lomé

Il n'existe pas d'outil de suivi ni de données suffisantes permettant une estimation fiable du parc de véhicule en circulation au Togo. Une estimation est toutefois proposée ci-après, sur la base des éléments suivants :

- Estimation de la répartition modale des modes motorisés, provenant d'une étude de Louis Berger-DECO (2012), estimée sur la base de comptages routiers :
 - Taxi-moto : 32%
 - Taxi-ville : 18%
 - Minibus : 1%
 - VP : 22%
 - Moto individuelle : 20%
 - Bus Sotral : 1%
 - Autres modes : 6%
- Données d'enquêtes sur le transport artisanal issues du Programme d'Appui à la Gouvernance dans Secteur des Transports en Afrique de l'Ouest (Volet Transport artisanal au Togo). Ces enquêtes semblent avoir principalement touché les conducteurs dont il s'agit de l'activité principale. Ainsi les estimations qui en découlent ci-après n'incluent pas une partie importante du transport artisanal qui repose beaucoup sur le secteur informel.
- Hypothèses sur le nombre de déplacements journaliers par habitant basées sur les valeurs relevées dans plusieurs pays d'Afrique de l'ouest, soit : 3 déplacements / jour / habitant et 1,3 déplacements motorisés / jour / habitant.

L'estimation proposée ci-dessous doit être considérée avec toutes les précautions nécessaires au regard du manque de données et des incertitudes sur leur fiabilité.

Données	Estimation	Sources / Hypothèse
Population de l'agglomération de Lomé	1'635'000 habitants (2015)	UN Habitat (www.unhabitat.org)
Part de la population de plus de 10 ans	70%	/
Population de plus de 10 ans	1'144'500 habitants	/
Nombre de déplacements journalier des habitants de plus de 10 ans du Grand Lomé	3'433'500 déplacements / jour	Hypothèse : 3 déplacements / jour / habitant de plus de 10 ans
Nombre de déplacements motorisés journalier des habitants de plus de 10 ans du Grand Lomé	1'487'800 déplacements motorisés / jour	Hypothèse : 1,3 déplacements motorisés / jour / habitant de plus de 10 ans
Part de la marche et du vélo	1'945'700 déplacements / jour	Hypothèse : 1,7 déplacements non motorisés / jour / habitant de plus de 10 ans
Part de la SOTRAL	7'000 déplacements / jour	Données de fréquentation de la SOTRAL
Part des taxis-moto	476'110 déplacements / jour	Part modale sur les déplacements motorisés : 32% (données issues de Louis Berger-DECO (2012))
	17'800 véhicules	26,75 passagers transportés par jour (données issues du PAGST – Volet transport artisanal (2019))
Part des taxis-ville	267'810 déplacements / jour	Part modale sur les déplacements motorisés : 18% (données issues de Louis Berger-DECO (2012))
	8'500 véhicules	31,5 passagers transportés par jour (données issues du PAGST – Volet transport artisanal (2019))
Part de la moto individuelle	297'570 déplacements / jour	Part modale sur les déplacements motorisés : 20% (données issues de Louis Berger-DECO (2012))
	76'300 véhicules	Hypothèses : 1,3 personnes / moto et 3 courses / jour
Part de la voiture individuelle	327'300 déplacements / jour	Part modale sur les déplacements motorisés : 22% (données issues de Louis Berger-DECO (2012))
	54'500 véhicules	Hypothèses : 2 personnes / voiture et 3 courses / jour
Autres	104'150 déplacements / jour	Part modale sur les déplacements motorisés : 7%

Ainsi, sur la base de ces estimations, il y aurait près de 94'000 motos au Togo dont près de 19% seraient des taxis-moto et 63'000 voitures dont 13% seraient des taxis-ville. La proportion des taxis

proposée ci-avant concernerait essentiellement ceux dont il s'agit de l'activité principale (public principalement touché par les enquêtes). Ainsi une partie importante de l'activité n'est pas approchée car le transport artisanal est fortement porté par le secteur informel.

Il est intéressant de croiser ces données avec les résultats de la troisième Enquête Démographique et de Santé au Togo 2013-2014, portée par le Ministère de la Planification, du Développement et de l'Aménagement du Territoire (MPDAT), Ministère de la Santé (MS) et ICF International (2015). En effet, dans cette enquête qui recense les biens possédés par les ménages en milieu urbain :

- 7,6 % des ménages urbains possèdent une ou plusieurs voiture ou camion, ce qui reviendrait à un parc de près de 28'600 voitures sur le Grand Lomé. Ces relevés n'incluant à priori pas la flotte de voiture de fonction, ces valeurs sont probablement largement sous-estimées.
- 36,3% des ménages urbains possèdent une ou plusieurs motos, ce qui reviendrait à un parc de près de 147'1000 motos sur le Grand Lomé.

Annexe 2 – 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'une politique et/ou d'un plan de mobilité urbaine multimodale								
	Financement		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, modulation 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	
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				Contractualisation avec des opérateurs de stationnement		
	Tarification		Politique tarifaire envers les usagers	Politique tarifaire envers les transporteurs	Politique tarifaire envers les usagers		Péages		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

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

Ministère de la Planification, du Développement et de l'Aménagement du Territoire (MPDAT), Ministère de la Santé (MS) et ICF International (2015), Enquête Démographique et de Santé au Togo 2013-2014. Rockville, Maryland, USA : MPDAT, MS et ICF International

Ministère de la Planification, du Développement et de l'Aménagement du Territoire (MPDAT) (2010), Quatrième recensement général de la population et de l'habitat – (RGPH4)

Bureau d'étude Louis Berger (en cours), Politique nationale des transports pour la période 2016-2030, rapport intermédiaire

Bureau d'étude Louis Berger (en cours), Assistance technique à la mise en œuvre du Programme d'Appui à la Gouvernance dans le Secteur des Transports en Afrique de l'Ouest – Volet du transport artisanal

Koffi Mawunyo Agbenoto (2017), Rapport sur la révision de la législation du transport routier au Togo.

Société de transport de Lomé (2014), Rapport d'activités de la SOTRAL pour l'année 2013

Société de transport de Lomé (2014), Rapport de l'enquête sur la connaissance des clients quotidiens de la SOTRAL en 2013

Société de transport de Lomé (2015), Rapport de l'enquête sur la connaissance des clients quotidiens de la SOTRAL en 2014

Mairie de Lomé/AGETUR-TOGO/G2 conception (2012), Elaboration de la stratégie de développement du Grand Lomé, CDS Greater Lomé

République Togolaise (2013), Stratégie de croissance accélérée et de promotion de l'emploi (SCAPE) 2013-2017

Banque Africaine de Développement (2014), Le secteur des transports au Togo

Gado Mayimbo (2019), Mémoire sur la qualité du service de transport de la sotral : analyses et propositions fonctionnelles

Conception International / Agence ECAUH (2015), Elaboration du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) du Grand Lomé

République Togolaise (2018), Plan National de Développement (PND) 2018 – 2022

Ville de Kara (2018), Plan de Développement Communal de Kara 2019-2023

Ministère des Infrastructures et des Transports (2019), Formulation de politique nationale et définition de stratégie et de programme de promotion de la sécurité routière au Togo

République Togolaise, Agence CAUSE (2007), Plan Directeur d'Urbanisme de la ville de Kara

Textes de lois

Assemblée Nationale Togolaise (1992), Constitution de la IVème République, du 14 octobre 1992, révisée par la loi 2002-029 du 31 décembre 2002

Assemblée Nationale Togolaise (1998), Loi du 11 février 1998, portant le processus de décentralisation

Assemblée Nationale Togolaise (2002), Loi 2002-029 du 31 décembre 2002 relative à la décentralisation et aux libertés locales

Assemblée Nationale Togolaise (2007), Loi 2007-001 du 13 mars 2007, modifiée par la loi 2018-003 du 31 janvier 2018 relative à la décentralisation et aux libertés locales

Assemblée Nationale Togolaise (2018), Loi 2018-003 du 31 janvier 2018 relative à la décentralisation et aux libertés locales

Assemblée Nationale Togolaise (2019), Loi 08 mai 2019, portant sur le processus de décentralisation

Assemblée Nationale Togolaise (2019), Loi 26 juin 2019, portant sur le processus de décentralisation

Liste des données d'entrée utiles à la réalisation de l'étude

Statut	Données d'entrée
/	Etudes de l'UE concernant la gouvernance dans le secteur des transports (cabinet Louis Berger)
Donnée transmise	Aménagement de 5 gares routières - Rapport de diagnostic
Donnée transmise	Observatoire des mobilités - Document de présentation intermédiaire
Donnée transmise	Programme d'Appui à la Gouvernance dans le Secteur des Transports en Afrique de l'Ouest (Volet sur le transport artisanal au Togo) -
Donnée transmise	Diagnostic du cadre législatif et réglementaire du transport terrestre
Donnée transmise	Etude Banque Mondiale sur la formalisation et la professionnalisation du sous-secteur des transports routiers au Togo
Donnée transmise	Etude de Définition de stratégie et de programme de promotion de la sécurité routière (SSATP) - Rapport SITRASS
Donnée transmise	Politique Nationale des Transports pour la période 2016 - 2030 (Ministère des infrastructures et des transports)
Donnée transmise	Termes de référence du PDU du Grand Lomé
/	Documents relatifs à la SOTRAL (, rapports d'activités, contrat de concession, etc.)
Donnée partielle	Rapports d'activités
Donnée transmise	Rapport d'étude de la SOTRAL sur le projet de création d'un transport en commun par autobus à Kara
Donnée partielle	Autre(s) document(s) et éventuelle(s) donnée(s) chiffrée(s)
/	Données statistiques liées à la DTRF - si possible : sur plusieurs années (par exemple, 10 ans) / à l'échelle nationale, sur Kara et sur Lomé
Donnée non transmise	Licences des conducteurs professionnalisés (nombre délivré / an - avec détails, si disponibles : type de véhicule)
Donnée partielle	Immatriculation des véhicules (nombre délivré / an - avec détails, si disponibles : type de véhicule - moto-taxi, taxi-ville, moto, etc.) : la distinction entre la ville de KARA et de LOME est-elle disponible ?
Donnée transmise	Permis de conduire
Donnée transmise	Offre de voirie bitumée / non bitumée
/	Données statistiques liées à la DSR - si possible : sur plusieurs années (par exemple, 10 ans) / à l'échelle nationale, sur Kara et sur Lomé
Donnée non transmise	Contraventions (avec détails, si disponibles : type de contravention et type de véhicules impliqué)
Donnée non transmise	Barèmes tarifaire des contraventions et recettes associées :
Donnée non transmise	Montant de l'amende pour absence de licences pour exercer la profession de taxi-moto / taxi-ville
Donnée non transmise	Montants des liées à des infractions de circulation
Donnée non transmise	Montants des amendes pour absence de permis de conduire
Donnée non transmise	Accidentologie (avec détails, si disponibles : type de véhicules ou piéton impliqués, gravité): national, Kara et Lomé
Donnée transmise	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme du Grand Lomé
Donnée transmise	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de Kara
Donnée non transmise	Plan de développement communal de Lomé (PDC)
Donnée transmise	Plan National de Développement
Donnée transmise	Stratégie de développement urbain du Grand Lomé "CDS Greater Lome" (Programme d'Urgence)
Donnée transmise	Arrêté sur la réglementation des motos-taxis
Donnée non transmise	Recettes des taxes et impôts pour les conducteurs professionnalisés
/	Loi de Décentralisation
Donnée transmise	Loi du 26/06/19
Donnée non transmise	Lois du 08/05/19, du 31/01/2018
Donnée partielle	Carte des frontières administratives avant et après la loi de Décentralisation
Donnée non transmise	Budgets dédié à la mobilité urbaine (notamment : subventions de la SOTRAL, subventions pour le Crédit-Bail, etc.) et du budget affecté à la création et l'entretien de la voirie
	Recettes annuelles de la SAFER (liées aux péages et importation des véhicules notamment)
	Dépenses annuelles de la SAFER (fonctionnement et investissement)
Donnée partielle	Montant de l'impôt annuel pour les taxis-moto et recettes annuelles associées
Donnée partielle	Montant de l'impôt annuel pour les taxis-ville et recettes annuelles associées
Donnée partielle	Montant des taxes de renouvellement des licences pour les taxis-moto et recettes annuelles associées
Donnée partielle	Montant des taxes de renouvellement des licences pour les taxis-ville et recettes annuelles associées
Donnée transmise	Dépenses annuelles de la commune de Lomé sur la création et l'entretien de la voirie
Donnée transmise	Plan de développement communal (PDC) de Kara