



Observatoire des Déplacements Urbains à OUAGADOUGOU

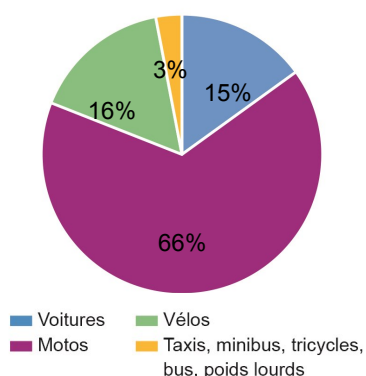
Les chiffres-clés de la mobilité - n°1 décembre 2016

Mieux connaître les déplacements pour pouvoir agir

La commune a mis en place l'Observatoire des Déplacements Urbains de Ouagadougou. Ce dispositif centralise des données pour mieux connaître les pratiques de mobilité dans Ouagadougou. Cela permet de partager des constats entre acteurs des transports urbains et d'aider aux décisions des élus de la commune et de la future Autorité Organisatrice des Transports Urbains de Ouagadougou (AOTUO).

L'Observatoire est animé par les directions des Infrastructures Routières et de la Mobilité (DIRMO), des Etudes, des Statistiques et de la Planification (DESP) et de la Police Municipale par le biais de son Observatoire de Sécurité de la Commune de Ouagadougou (OSCO). La Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes (DGTMM), la Société de Transport en Commun de Ouagadougou (SOTRACO) et les syndicats de taxi sont également partenaires de cette démarche.

Quels types d'engins constituent le trafic du centre de Ouagadougou (arrondissements n°1 et 2) ?



Source : comptages routiers commune, novembre 2014



Attente au feu sur la Route Nationale 1

Ouagadougou, caractérisée par l'essor de la moto individuelle

Les ouagalais et autres habitants venant se déplacer dans la ville utilisent surtout des modes de transport individuels ; deux-roues motorisés, vélo et véhicules. Taxis et bus représentent chacun seulement 1% des engins comptés dans le centre. En cela, Ouagadougou est spécifique par rapport à d'autres capitales africaines comme Lomé ou Cotonou, où dominent les modes de transport partagés (taxi-moto, taxi collectif, minibus ou bus). Dans sa sous-région, Ouagadougou a aussi la spécificité de la moto individuelle.

Plusieurs facteurs expliquent cela. Historiquement, le vélo était largement utilisé à Ouagadougou, pour son faible coût et la liberté d'accès qu'il permet. Mais son image chez la population se ringardise depuis l'arrivée sur le marché

de motos chinoises peu chères à l'achat et donc accessibles aux jeunes. De plus, le décret national du 5 juillet 2012 interdit l'exploitation à titre onéreux des moto-taxis pour le transport public des personnes à Ouagadougou et à Bobo.

Les motos voient leur nombre grandir de manière exponentielle à Ouagadougou (+11% d'immatriculations dans le Kadiogo entre 2012 et 2014). En 2014, plus de 94 000 motos ont été mises en circulation.

Des enjeux de santé et de sécurité routière

Les deux-roues motorisés contribuent à la pollution de l'air de la ville. Beaucoup de motocyclistes portent un masque de protection pour respirer. Enfin, les motos sont impliquées dans plus de la moitié des accidents à Ouagadougou au premier semestre 2015.

La circulation augmente, essentiellement en transports individuels

Les motos individuelles: davantage d'immatriculations, davantage d'importance dans le trafic

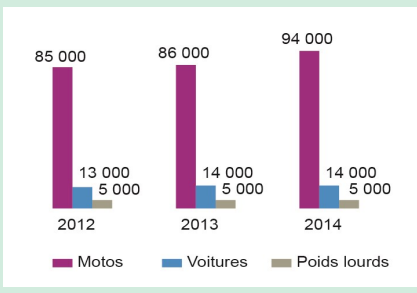
Pour 100 engins comptés en entrée ou sortie de l'hypercentre, 82 sont des deux-roues (motorisés pour la plupart). Ils étaient 75 en 2011, soit +13% en 3 ans.

Les immatriculations de motos progressent fortement et plus rapidement que celles des autres véhicules.

A Ouagadougou, on observe dans le trafic en circulation environ 22% de motos non immatriculées, selon les comptages effectués dans la rue.

Evolution des immatriculations

Source : DGTMM (province du Kadiogo)



Les tricycles (taxi bagages), mode de transport de marchandises de plus en plus plébiscité

Phénomène récent à Ouagadougou, ils représentent 1% des engins circulant en centre-ville.

Au centre d'immatriculation de Ouagadougou, on recense deux fois plus de tricycles immatriculés en 2015 (1400) qu'en 2013 (700). Malgré l'interdiction de transporter des passagers par décret, la pratique existe, surtout en périphérie.



Le trafic augmente sur les grandes routes pénétrantes et sur les itinéraires de contournement

Entre 2011 et 2014, le trafic a augmenté sur les routes nationales «pénétrantes», c'est-à-dire traversant le boulevard circulaire et le cœur de la ville.

Le trafic a également augmenté sur la circulaire, et sur la rocade urbaine, constituée des avenues Liberté, Naba Zombré, du Mogho, du Burkina, Boumédienne et de l'aéroport.

Des heures de pointe marquées sur les routes nationales pénétrantes

Sur ces axes pénétrants, le trafic est plus important aux heures de pointe :

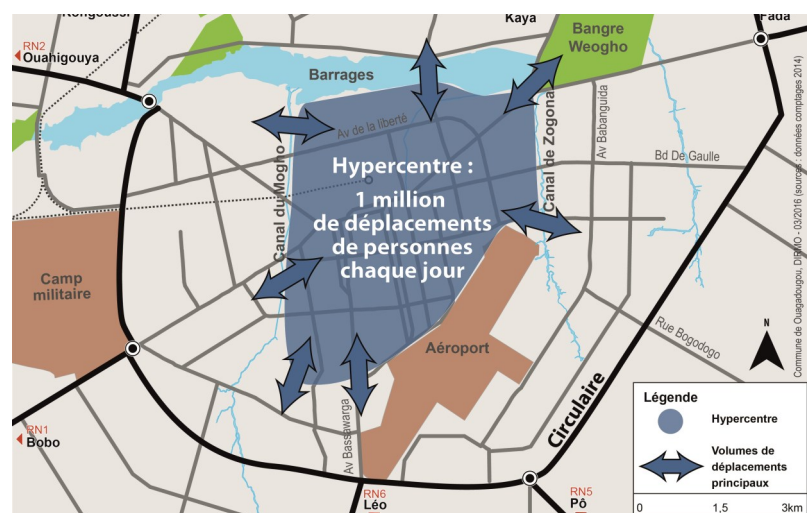
matin entre 7h et 8h, le soir entre 17h15 et 18h15. En revanche, dans le cœur de ville, le trafic est important tout au long de la journée et congestionné aux heures de pointe.

Des déplacements toujours plus nombreux

Chaque jour, 1 million de personnes entrent et sortent de l'hypercentre de Ouagadougou. C'est 10% de plus qu'en 2011. Si le trafic continue de progresser au même rythme, le volume de déplacements serait en 2030 le double de ce qu'il est aujourd'hui.

Ces déplacements génèrent 600 000 passages d'engins en entrée ou sortie de l'hyper-centre de Ouagadougou, dont 82% en deux roues.

Principaux constats à proximité de la circulaire et des accès à l'hypercentre



Les transports en commun, la marche et le vélos sont moins attractifs

Bus urbains : une offre insuffisante pour être attractive

Le service public de bus urbains, délégué à la SOTRACO, dessert 145 km de réseau en 12 lignes. L'absence de terminus central et une cinquantaine d'arrêts avec abris-bus ne permettent pas des conditions d'attente satisfaisantes.

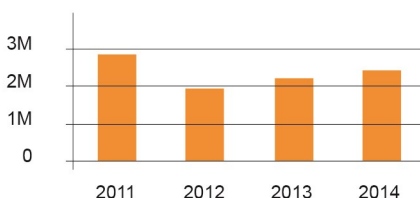
Le parc de véhicules est fragile, insuffisant (18 bus en service en 2014, 33 en 2013) et ne permet qu'une fréquence moyenne de 45 minutes par ligne, sans fiabilité.

Depuis 2011, le réseau SOTRACO voit sa fréquentation diminuer : en 2014, 2,4 millions de tickets unités ont été vendus, soit 16% de moins qu'en 2011. 8500 habitants étaient abonnés, soit 39% de moins qu'en 2011.



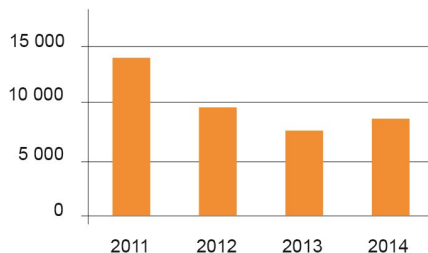
Nombre de passagers « tickets unité » annuels

Source : SOTRACO



Nombre d'abonnés

Source : SOTRACO



Des taxis de plus nombreux qui pallient aux faiblesses des transports en commun

Environ 5 000 véhicules taxis collectifs circulent dans la commune et facturent à la course. Quatre syndicats organisent ces taxis : SYNTAB, SYNTASO, SYNTAPT et SNTTUB.

Par ailleurs, trois sociétés de taxis compteurs facturent les déplacements selon la distance : Allo taxi, Chic taxi, Taxis jaunes.



La marche et le vélo, peu considérés

Chaque ouagalais est un piéton. A Ouagadougou et encore plus en quartiers de périphérie, le vélo a une histoire. Mais aujourd'hui, la marche et le vélo semblent avoir une image moins valorisée dans la société.

Les piétons sont souvent contraints de marcher sur la chaussée en l'absence de trottoirs. Pour traverser, ils s'adaptent à la circulation, dans des conditions peu confortables voire dangereuses. Les cyclistes circulent parmi les motos, dans les voies deux-roues ou en pleine voie.

Enfin, les gaz d'échappement ont des conséquences sur la santé de tous : il conviendra de suivre cela plus précisément.



Les enseignements de l'Observatoire de la Sécurité de la Commune de Ouagadougou (OSCO)

Si le trafic augmente dans Ouagadougou, l'accidentologie globale a tendance à diminuer. Des actions, comme les contrôles aux carrefours, ont contribué à diminuer les incivilités.

Certains axes restent très accidentogènes : la circulaire à cause de son état dégradé dans sa partie Est et la part importante de gros porteurs dans son trafic. Ailleurs, les accidents se concentrent aux intersections, sur l'avenue Yatenga, l'avenue Bassawarga, l'avenue de la Paix et le cœur de ville. Cela correspond à des routes à fort trafic, souvent dégradées et ayant une activité commerciale importante.

Les chiffres sur l'année 2015:

Près de 6 365 accidents

Près de 7 300 blessés et 54 tués

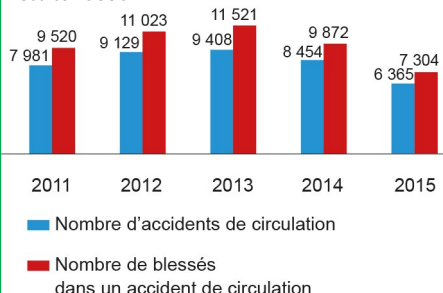
Les deux-roues; impliqués dans la moitié des accidents

137 carrefours gérés par des feux tricolores

3500 Volontaires Adjoints de Sécurité (VADS) au Burkina Faso

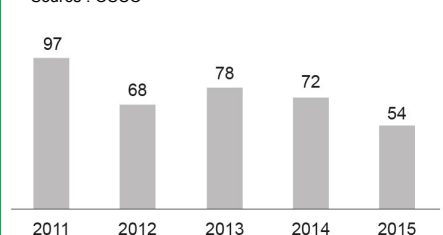
Accidents et blessés à Ouagadougou

Source : OSCO

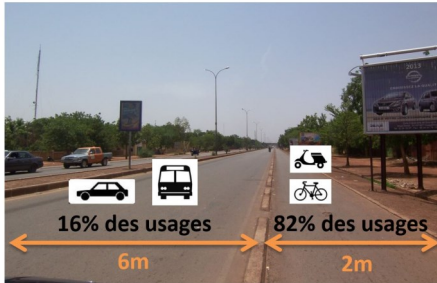


Nombre de décès dans un accident de la circulation à Ouagadougou

Source : OSCO



Agir sur le développement urbain et sur la voirie pour agir sur la circulation



La réalité des usages, pas assez prise en compte dans les aménagements

Un réseau routier en développement

En 2012, le réseau viaire de Ouagadougou comportait 2 300 km de voiries, dont environ 20% sont bitumées. Les 450 km de voies revêtues en 2015 sont pour la plupart situées à l'intérieur de la route circulaire. Aujourd'hui la commune commence à investir pour aménager la voirie en périphérie.

400 km de voies sont éclairées (en 2015). Les deux-roues motorisés disposent de 71 km de voies dédiées.

Des profils de voirie à adapter aux usages

Sur certaines rues, les trois quarts de la largeur sont réservés aux voitures et aux bus, l'autre quart de largeur est réservé aux deux-roues, et le piéton n'a pas toujours d'espace réservé. Ceci ne correspond pas à la répartition réelle des déplacements observée dans le centre de Ouagadougou.

Aujourd'hui, la commune travaille à mieux prendre en compte les usages de circulation, de stationnement, de commerces et de vie locale.

L'étalement urbain de Ouagadougou : quelles projections ?

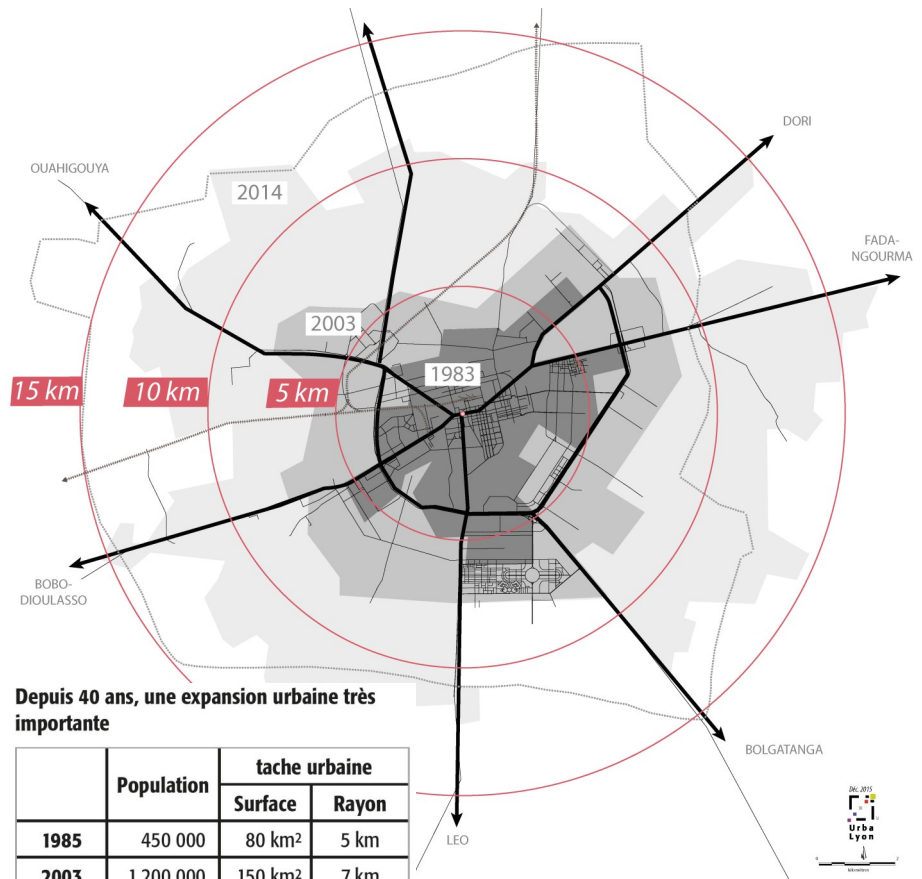
En 2025, à densité constante, les 3,2 millions d'habitants prévus pourraient occuper une surface urbaine de plus de 700 kilomètres carrés (contre 400 aujourd'hui), soit un cercle de 15 kilomètres de rayon par rapport au centre de Ouagadougou (un peu plus de 10km aujourd'hui). Ce serait dans les dix ans à venir un quasi doublement des surfaces urbaines et + 50% de distances à parcourir entre périphérie et centre.

Quels enjeux ?

Les déplacements entre centre et périphérie risquent d'être de plus en plus nombreux et longs. Comment anticiper ? Quelles conditions d'accès aux services de base garantir aux habitants des périphéries ? Comment apporter une structuration urbaine minimale ?

Ce sont les défis auxquels devront répondre les autorités publiques. Pour sa part, la commune y travaille en construisant une vision stratégique (contournement du centre, déparalisation par le développement de centre secondaires, aménagement de voiries dans les quartiers) et une politique de gestion urbaine (feux, jalonnement, amélioration de certains carrefours).

L'évolution de l'urbanisation de Ouagadougou depuis quarante ans



Depuis 40 ans, une expansion urbaine très importante

	Population	tache urbaine	
		Surface	Rayon
1985	450 000	80 km ²	5 km
2003	1 200 000	150 km ²	7 km
2014	2 000 000	400 km ²	Dépasse les 10 km
2025	3 200 000	700 km ²	15 km

Cette publication a été réalisée par la commune de Ouagadougou, avec l'appui de la coopération décentralisée lyonnaise :

