



RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL
Dignité - Unité - Développement

MINISTÈRE DES INFRASTRUCTURES,
DES TRANSPORTS TERRESTRES
ET DU DESENCLAVEMENT



UN TRANSPORT PUBLIC STRUCTURANT POUR DAKAR



CETUD 

*Pour une mobilité
urbaine durable*







SOMMAIRE

4

Edito

6

Dakar : une forte croissance démographique et urbaine

7

Comprendre le projet BRT

9

Caractéristiques techniques du BRT

12

Avantages socio-économiques du BRT

13

Projet BRT : une approche participative et inclusive

15

Rapport d'exécution

16

Lancement Technique du BRT le 18 septembre 2018

18

Les Travaux de l'atelier

20

Cloture de L'Atelier Technique

21

Plan d'engagement des parties prenantes du BRT



**Monsieur
Abdoulaye Daouda
DIALLO**

*Ministre des
Infrastructures, des
Transports terrestres et
du Désenclavement*

L'impérieuse nécessité des transports de masse

C'est avec un grand plaisir que je saisis l'opportunité qui m'est offerte de m'adresser aux lecteurs de ce numéro spécial, consacré entièrement au projet de Bus rapides sur Voies réservées (BRT), qui ouvre les lignes d'une nouvelle ère dans le sous-secteur des transports.

En effet, après l'accord de financement des bailleurs de fonds que sont la Banque Mondiale et la Banque Européenne d'Investissement, c'est avec fierté que le Projet BRT est lancé grâce aux fruits d'un travail d'équipe dont le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) est le chef de file, et grâce à l'engagement et la mobilisation de l'administration territoriale.

A l'évidence, le projet de BRT constitue aujourd'hui une des réponses majeures et les plus décisives apportées par son Excellence, le Président de la République, Monsieur Macky SALL, aux problèmes de mobilité que connaît la Région de Dakar. A côté du projet de Train Express Régional (TER), avec lequel il s'intègre parfaitement, dans une logique efficace de complémentarité, le BRT va participer à la satisfaction des besoins de déplacement des populations dakaroises.

Je vous invite à découvrir les caractéristiques techniques du BRT ainsi que ses impacts socio-économiques fort structurants. En abordant l'heureuse mutation du secteur de la mobilité, les atouts du BRT sont multiples et consistent en une meilleure accessibilité aux opportunités urbaines, une requalification urbaine autour du corridor, un haut niveau de service, une information des voyageurs en temps réel, une volonté de protéger l'environnement et une intermodalité pour répondre à l'objectif crucial de réduction de la congestion routière.

La communication, levier indispensable pour assurer son appropriation par les parties prenantes, voire la réussite de sa mise en œuvre, a placé le Projet BRT dans une démarche participative et inclusive dont il est également question dans ce magazine.

C'est le lieu ici d'exhorter l'ensemble des services de mon Département ministériel, en particulier le CETUD, à ne ménager aucun effort pour maintenir le lien communicationnel avec les différents acteurs institutionnels et communautaires afin de rendre ce Projet novateur, un bien commun, symbole d'une mobilité urbaine durable.

Bonne lecture !





Dakar : une forte croissance démographique et urbaine

L'impérieuse nécessité des transports de masse pour améliorer les conditions de déplacements à Dakar

L'agglomération de Dakar représente 0,3% de la superficie nationale, concentre 24% de la population sénégalaise, 50% de la population urbaine et 66% de l'activité économique du pays. 70% du parc automobile immatriculé, soit environ 324 000 véhicules circulent à Dakar.

Ce parc enregistre une croissance de 10% par an. Dans une perspective d'accroissement du taux de motorisation des ménages, du fait d'une augmentation de la richesse (taux de croissance économique de 6.6%), la part modale de la voiture, qui assure aujourd'hui seulement 10% de l'ensemble des déplacements (7,2 millions de déplacements quotidiens) dans l'agglomération de Dakar connaîtra de fortes évolutions. Ce taux est à 40% dans les pays émergents au niveau desquels notre pays veut se hisser. Cette projection, dans un contexte urbain où le réseau routier atteint déjà ses limites de capacité, demande une action publique forte en faveur des transports collectifs.

Par ailleurs, la configuration de Dakar, sous la forme d'une presqu'île, combinée à une urbanisation bipolaire (activités administratives et commerciales au sud et habitat au nord), marquée par une rapide expansion vers le nord de la ville ont accru la pression sur les besoins de services

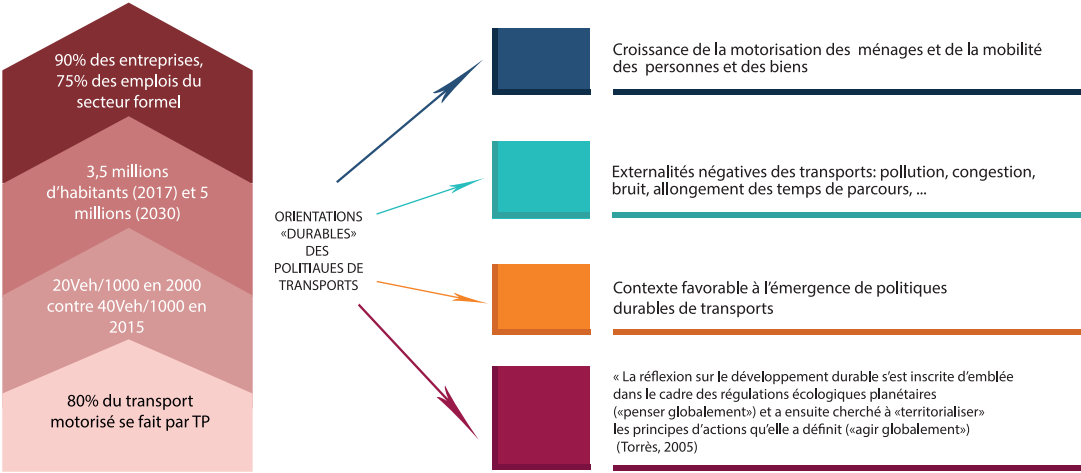
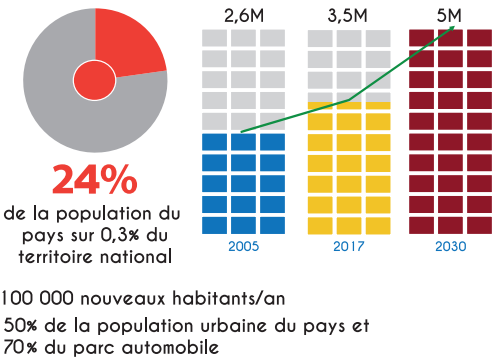
urbains, en particulier de mobilité urbaine. A cela, s'ajoute un contexte de forte croissance démographique: 2,6 millions d'habitants en 2005, 3,6 millions d'habitants en 2018 et + 100 000 habitants environ annuellement.

La combinaison de tous ces facteurs entraîne un problème structurel de mobilité (offre inadaptée, nouveaux besoins de déplacement, parc automobile en croissance, congestion de la circulation etc.) dont les externalités négatives avaient été estimées par la Banque mondiale à plus de 100 milliards par an.

A cette question structurelle d'offre de transport, des réponses innovantes et adaptées doivent être apportées. Ainsi, deux leviers ont été actionnés :

- Aménagement du territoire : nouveaux pôles urbains (Diamniadio, Lac Rose etc., redéploiement de l'activité économique (parc industriel Diamniadio, DISEZ, Port sec à Tambacounda, etc.) ;
- Transports de masse à forte capacité : Train express régional (TER) et Bus Rapid Transit (BRT).

Dakar: une forte croissance démographique et urbaine



Comprendre le projet BRT

Itinéraire

Gare de Petersen → Allées Papa Guéye Fall → Boulevard Général de Gaulle → Place de l'Obélisque → Boulevard Dial Diop → Collège Sacré-Cœur → Rond-Point Liberté 6 → Grand Yoff → Echangeur Aliou Sow → Parcelles Assainies → Fadia → Cambéréne → Hôpital Dalal Diam → Préfecture de Guédiawaye.



Le BRT : un projet de transport collectif structurant

Pour apporter une solution durable à la congestion routière dans la capitale, l'Etat du Sénégal, à travers le Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD), mise sur le projet de « Bus rapides sur voies réservées », encore appelé « Bus Rapid Transit » (BRT). Selon les études réalisées, ce mode capacitaire qui reliera sur 18,3 km la Préfecture de Guédiawaye à la Gare routière de Petersen, pour un financement global de 306 milliards de FCFA, acheminera jusqu'à 300 000 voyageurs par jour. Les travaux seront lancés dans le second semestre de l'année 2019.

DES BUS SUR VOIES RESERVÉES

BRT est l'acronyme anglais de « Bus Rapid Transit » appelé en français « Bus à Haut Niveau de Service » (BHNS), circulant sur des voies qui leur sont réservées. C'est un système de Transport Collectif en Site Propre (TCSP), à l'image d'un tramway.

UNE ALTERNATIVE À L'AUTO-MOBILITE

La région de Dakar, caractérisée par une forte densité urbaine, regroupe l'essentiel des fonctions administratives, politiques, économiques et culturelles du pays. En effet, avec 3,63 millions d'habitants aujourd'hui (et une projection de 5 millions d'habitants à l'horizon 2030), Dakar abrite près de 24% de la population totale du pays, 50% de la population urbaine et 70% du parc automobile immatriculé sur une superficie qui équivaut à seulement 0,3 % du territoire national.

Avec un taux d'accroissement moyen annuel de la population de près de 3%, ajouté à l'augmentation annuelle du parc automobile à Dakar (environ 10% annuellement), le volume des déplacements, notamment motorisés, sera doublé dans un horizon de vingt (20) ans. C'est dans ce contexte que l'État du Sénégal a retenu de promouvoir les transports publics de masse comme le BRT et le TER.

UN PROJET DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT

Pour la mobilité quotidienne, les déplacements motorisés sont assurés à plus de 80% par les transports publics, soit 1,7 million de déplacements par jour. Malgré la forte congestion du réseau routier, en circulation comme en stationnement, la mobilité motorisée constitue seulement 30% des 7,2 millions de déplacements réalisés quotidiennement à Dakar.

Le projet de ligne pilote de BRT s'inscrit dans une stratégie ambitieuse et globale de mobilité urbaine durable à Dakar menée par le CETUD. Les temps de parcours entre Guédiawaye et le Centre-ville passeront de 90 à 45 minutes dans des conditions de confort, de sécurité et de régularité substantiellement améliorées. En outre, la proportion de population régionale pouvant accéder au Centre-Ville en moins de 60 minutes augmentera de 12%, passant de 57% à 69%.

UN PROJET URBAIN AVEC UNE FORTE DIMENSION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

Le BRT est un projet innovant intégrant la dimension environnementale et sociale au cœur de ses préoccupations. L’obtention du certificat de conformité environnementale délivré par le MEDD[1] en novembre 2017 marque une première étape décisive dans la prise en charge des enjeux environnementaux et sociaux identifiés dans l’EIES[2].

Dans un contexte urbain marqué par une pollution automobile galopante, un des défis majeurs du projet BRT sera de contribuer à l’amélioration de la qualité de l’air dans l’agglomération dakaroise. C’est dans ce cadre que le corridor sera doté d’une station de mesure de la qualité de l’air supplémentaire pour renforcer le dispositif de surveillance de la pollution de l’air avec le CGQA[3].

Le projet s’engage dans une démarche écoresponsable résolument orientée vers l’adoption de bonnes pratiques environnementales durant les travaux et la mise en service du BRT telles que :

- la limitation des nuisances engendrées par les différentes activités liées au chantier sur les milieux récepteurs, les communautés riveraines et les usagers de la voie publique. Ces nuisances sont par exemple le bruit, les salissures, les circulations, les stationnements.
- L’intégration d’une approche genre et l’engagement des parties prenantes garant d’une acceptabilité sociale durable.

Enfin, la mise en œuvre du projet BRT participera considérablement à l’amélioration de la qualité de vie des populations locales, à la promotion de l’emploi des jeunes et au désenclavement des localités traversées.

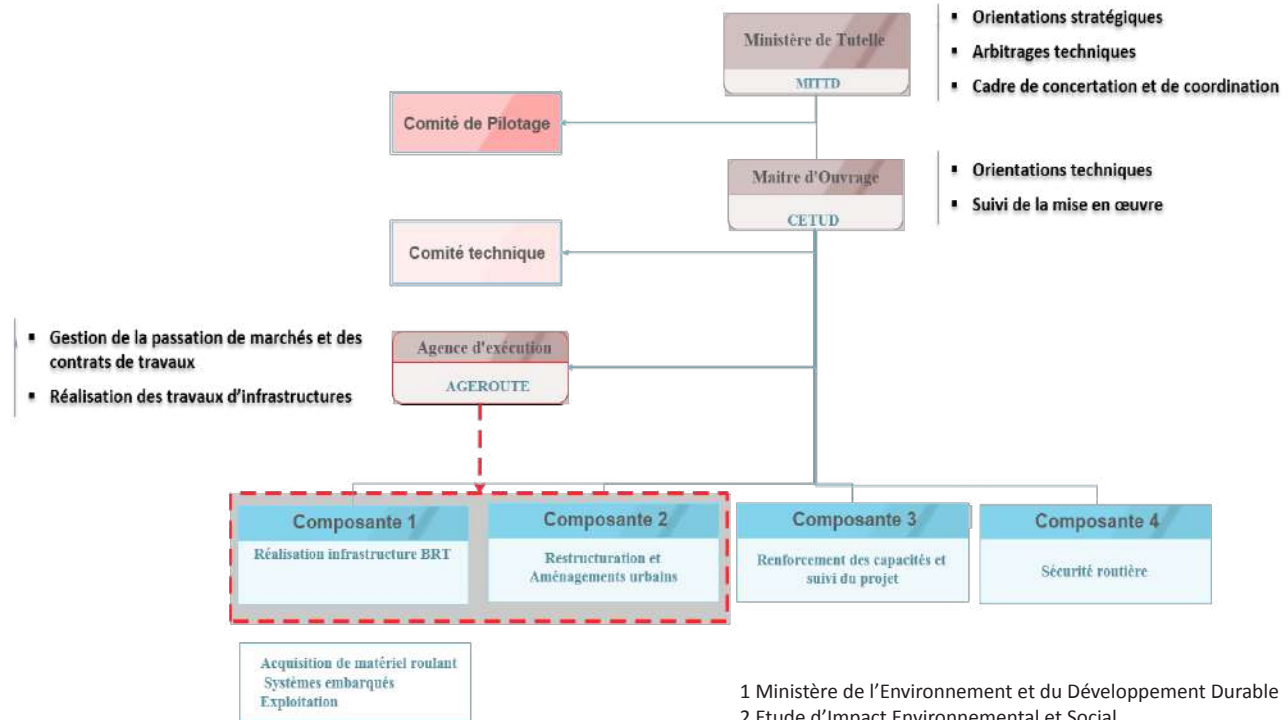
Un projet de restructuration globale du réseau de transport en commun

Objectifs

- Répondre de manière satisfaisante à la forte demande de transport dans les meilleures conditions de performance
- Promouvoir l’usage des transports collectifs par un réseau global restructuré et cohérent avec des aménagements adéquats
- Favoriser une connexion optimale et une intermodalité avec les futures lignes de TER et de BRT
- Assurer une meilleure gestion des carrefours et des points durs de circulation pour réduire la congestion routière



► Schema institutionnel du BRT





Dr Thierno Birahim AW
Directeur Général du CETUD

« Les perspectives de croissance démographique (3,5 millions d'habitants aujourd'hui, 5 millions en 2030) et urbaine de l'agglomération dakaroise incitent à la modernisation des systèmes de transports. Investir dans des projets de transports publics structurants, permettra d'atteindre efficacement les objectifs de croissance économique, de performance environnementale et d'équité sociale indiqués dans le Plan Sénégal Émergent ».

Les caractéristiques techniques du Projet BRT

Plus qu'un projet de transport, il s'agit véritablement d'un projet urbain qui révolutionnera les conditions de déplacements dans l'agglomération dakaroise. Nous vous proposons ici un tour d'horizon de quelques caractéristiques techniques du projet de BRT.

► Le tracé du BRT

La ligne pilote de bus sur voies réservées s'étendra sur une longueur de 18,3 km, de la Gare routière de Petersen à la Préfecture de Guédiawaye. Les temps de parcours sur cette liaison seront réduits de moitié, passant de 90 à 45 minutes.

Au départ de Petersen, le BRT longe les Allées Papa Gueye Fall, puis le boulevard du Général de Gaulle jusqu'à la place de l'Obélisque. Le tracé continue sur le boulevard Dial Diop, passe devant le Sacré-Coeur et emprunte l'Ancienne piste jusqu'au giratoire Liberté VI. Il traverse ensuite le quartier de Grand Yoff et atteint l'échangeur de



18,3 KM
de VOIRIE



23 stations
fermées

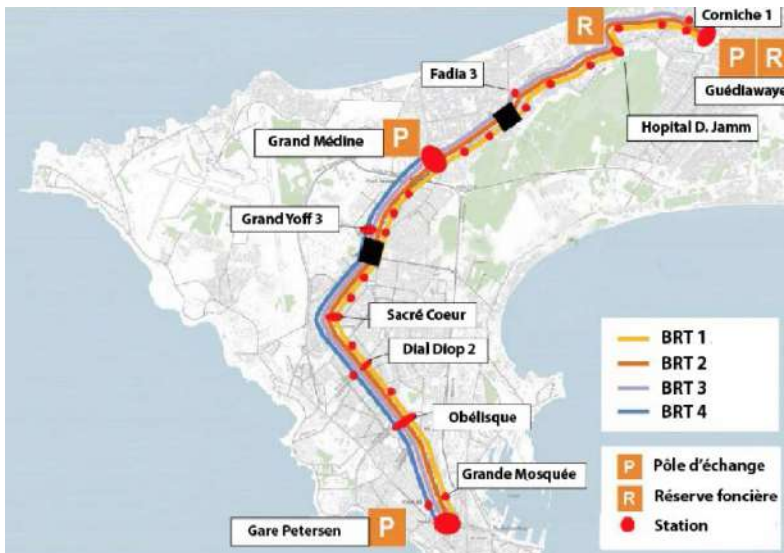


144 bus
articulés

l'Emergence Aliou SOW au droit de la route de l'aéroport. Le tracé du BRT se poursuit en longeant les Parcelles Assainies par la route des Niayes, avant d'atteindre Fadia et Cambérène. Il délaisse la route des Niayes, au niveau de l'hôpital Dalal Jamm, pour emprunter la Corniche de Guédiawaye jusqu'à la Préfecture.

Le tracé dessert au total 23 stations fermées avec des bus à plancher haut (quai hauteur 95 cm).

► Un mode de transport public performant



Quatre types de services de bus permettront d'acheminer quotidiennement 300.000 voyageurs par jour, avec la possibilité de dépassement au droit des stations :

- La ligne omnibus Préfecture de Guédiawaye - Gare de Petersen avec arrêts à toutes les stations ;
- la ligne semi express Préfecture de Guédiawaye - Gare de Petersen avec arrêts à certaines stations ;
- la ligne express Préfecture de Guédiawaye - Gare de Petersen avec arrêts aux stations les plus importantes ;
- la ligne express Grand Médine - Gare de Petersen sans arrêt.

Les lignes semi express et express ont pour but de réduire les temps d'arrêt en station et donc d'optimiser le temps de transport en augmentant la vitesse commerciale.

Trois pôles d'échanges offrant des services de qualité



Trois pôles d'échanges sont prévus le long du parcours :

- le pôle d'échanges de Guédiawaye, situé devant la mosquée de Guédiawaye ;
- le pôle d'échanges de Grand Médine, à proximité de la route de l'aéroport ;
- le pôle d'échanges de Gare Petersen, à proximité de la Place Cabral.

Ces trois pôles d'échange accueilleront des lignes de bus de rabattement et des zones de stationnement pour les taxis et véhicules particuliers.

Des bus de rabattement pour garantir le fonctionnement du BRT



La fréquentation du BRT sera assurée à 60 % par des bus de rabattement et celle du TER à 90%. « La viabilité des investissements dépend fortement de la mise en place des lignes de rabattement efficaces pour permettre l'intermodalité et l'intégration tarifaire du futur réseau de transport public urbain de Dakar ; deux objectifs principaux de l'Autorité Organisatrice des Transports publics urbains qu'est le CETUD.

Un projet urbain qui change le visage de Dakar

Le CETUD est entrain de réaliser une étude stratégique de restructuration du réseau de transport en commun, visant notamment la définition d'une stratégie de rabattement vers les stations du BRT et du TER. L'objectif est de promouvoir une offre de transport multimodale, avec un plan de rabattement efficace (lignes, fréquences, etc.) pour alimenter des stations identifiées du TER et du BRT. Il s'agit de dé-

finir des mesures préférentielles pour les itinéraires de bus afin de rendre efficace les réseaux de rabattement. Avec des autobus modernes sur des infrastructures prioritaires de rabattement, la régularité et la fiabilité du service seront garanties. Des pôles d'échanges multimodaux, principaux lieux de rupture de charge, seront aménagés et permettront d'assurer une connexion efficace au TER et au BRT.

L'aménagement paysager de l'axe du BRT

Les principes généraux des aménagements paysagers reposeront sur la création d'une écriture végétale identitaire. Celle-ci sera basée sur une palette assez réduite et des essences qui marqueront les points singuliers du tracé. Ainsi, il est prévu de planter des tecks en arbres tige pour les alignements, quand les emprises le permettront.

Les séparateurs de la plateforme BRT seront revêtus de plantes couvre-sols persistants. Par endroit où la largeur de ces séparateurs est plus généreuse, ils accueilleront des arbres.

Les points singuliers du tracé (carrefours, courbes, pôle d'échanges) seront marqués notamment par des variétés de palmiers (essences stériles).

Pour chacun des pôles d'échanges, un traitement spécifique sera réservé aux espaces publics et paysagers. Une

constante sera déclinée sur chacun de ces pôles au sujet des plantations, à savoir la plantation d'arbres de haut jet implantés sur les têtes des encoches d'arrêt des bus de la gare. Ces arbres offriront une ombre sur les quais. En parfaite adéquation avec les stations du BRT, ces arbres formeront un alignement régulier.

Sur les terre-pleins centraux des îlots, des plantations d'agréments seront également proposées, afin de procurer de l'ombre et des espaces de repos ou de pause en attendant les transports en commun.

Selon les espaces libres et les contraintes des lieux, des arbres en cépées ou des palmiers (plantes stériles sans fruits) animeront les lieux.



Le mobilier urbain

Pour l'espace public hors des stations, il est proposé un mobilier urbain aux lignes épurées composé de :

- corbeilles de propreté : en acier inox pour lutter contre les corrosions dues aux embruns,
- potelets en acier thermolaqués, aux abords des passages piétons, détectables pour les personnes aveugles et malvoyantes ;
- bancs publics en béton pour une meilleure pérennité et de forme rectangulaire sans dossier,
- bornes basses interdisant l'accès à la plateforme du BRT ;
- bordures butée anti-stationnement et anti-franchissement ;
- appuis-vélos implantés à l'extérieur et à l'intérieur des pôles d'Echanges Multimodales ;
- garde-corps implantés sur la voie publique au droit des stations ;
- clôtures pour sécuriser les pôles d'échanges : elles sont composées d'un barreaudage du type grille ;
- abris bus.



Les traversées piétonnes et cheminements en station

Afin de maintenir une continuité des déplacements piétons et d'assurer l'accessibilité des quais de station, les traversées de plateforme sont conçues de manière à permettre à l'ensemble des usagers de rester à niveau avec le trottoir. Elles disposeront d'un îlot refuge d'une largeur de 2m et seront munies de dalles podotactiles disposées à 50cm du fil d'eau du trottoir et du gabarit limite d'obstacle.

Pour faire ralentir les véhicules au niveau des traversées de station, des plateaux seront installés en entrée et en sortie de station.

L'accessibilité des passagers à mobilité réduite requiert des zones d'attente et des conditions d'embarquement sans obstacles.

Les principaux composants de la conception seront les suivants :

- l'accès aux plates-formes se fait à partir des trottoirs à travers les passages pour piétons ;
- zone réservée aux fauteuils roulants sur la plate-forme ;
- embarcations sur les plates-formes signalées par marquage au sol ;
- zone de circulation exempte d'obstacles sur toute la plate-forme ;
- une largeur libre de 1,40 m du bord de la plate-forme.

Les avantages socio-économiques du BRT

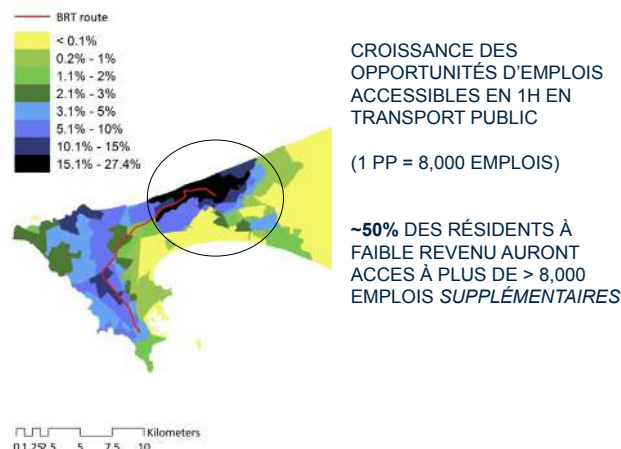
Le BRT pour une mobilité urbaine durable à Dakar

En réponse au doublement attendu des trajets motorisés au cours des 20 prochaines années et compte tenu de la dépendance actuelle élevée des habitants de Dakar vis-à-vis des transports publics avec 1,7 millions de déplacements (80% des déplacements motorisés), le Gouvernement du Sénégal a décidé de mettre en place un système de « Bus Rapid Transit » (BRT) afin d'améliorer la mobilité urbaine dans les zones les plus densément peuplées de la région de Dakar.

Ainsi, le projet BRT vise explicitement à fournir aux habitants une meilleure accessibilité aux zones de résidence et de production. Une étude analytique a été menée afin d'évaluer dans quelle mesure les objectifs d'accessibilité seront atteints grâce à l'investissement prévu sur cette infrastructure de transport structurante (306 milliards FCFA). Elle combine des enquêtes et des données territoriales de différentes sources afin d'analyser les gains d'accessibilité liés au BRT à la fois pour l'ensemble des habitants de l'agglomération dakaroise et également, pour les habitants économiquement défavorisés.

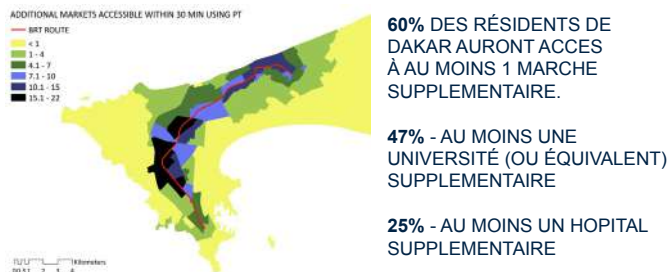
Amélioration considérable de l'accès aux opportunités urbaines

Grâce au BRT, un habitant de Dakar pourra atteindre, en moyenne, 59% des opportunités d'emploi de la ville en une heure de trajet en transport en commun, contre 52% dans le scénario de référence de 2020 (sans la mise en service du BRT). L'amélioration de l'accessibilité à l'emploi pour les habitants défavorisés est comparable à celle estimée pour la population de Dakar dans son ensemble : une augmentation de 46% à 51%. Les projections de cette étude montrent que près de la moitié des habitants aux faibles ressources économiques aura accès à plus de 8 000 emplois supplémentaires en comparaison avec le scénario de référence « sans BRT ».



Régularité, confort et sécurité au service des usagers

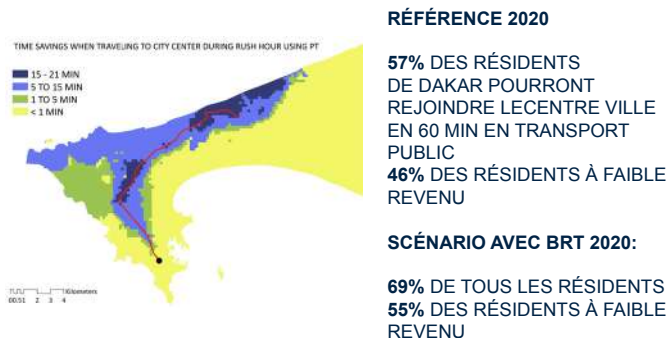
En outre, l'étude a montré que le BRT aura un impact particulièrement important sur l'accessibilité aux services de santé et aux commerces. Ainsi, 60% des habitants de Dakar pourront accéder à, au moins, un centre de santé supplémentaire en moins de 30 minutes, et 62% auront accès à, au moins, une pharmacie supplémentaire. Le BRT améliorera également de manière significative l'accessibilité aux opportunités éducatives, allant de l'école secondaire à l'enseignement supérieur.



Amélioration de la performance territoriale des transports publics

Enfin, l'analyse montre qu'avec le BRT, environ 69% de la population aura accès au quartier d'affaires du centre-ville en moins de 60 minutes aux heures de pointe en utilisant les transports publics contre 57% dans le scénario de référence de 2020 sans le BRT.

En résumé, l'analyse a permis d'évaluer et plus précisément de quantifier l'effet de l'investissement sur les gains économiques et sociaux au sens large visés par l'Etat du Sénégal et la Banque Mondiale à travers les projets de transport urbain. Ainsi, l'étude socioéconomique a démontré une très bonne rentabilité économique du projet avec un taux de Rendement Interne (TRI) de 14 % à 16 % selon la valeur du temps retenue (450 F CFA/heure ou 600 F CFA/heure). Cette rentabilité économique du projet BRT est nettement supérieure au taux de rendement minimal de 9 % exigé par l'État du Sénégal.



Le BRT : une approche participative et inclusive

L'approche participative et inclusive est privilégiée dans le processus de mise en œuvre du projet BRT qui comporte un important volet social et environnemental. Un accent particulier est mis sur la politique de réinstallation de toutes les personnes affectées selon les procédures et modalités de la Banque mondiale, en cohérence avec la législation sénégalaise en matière d'expropriation pour

cause d'utilité publique et d'indemnisation des personnes affectées par un projet.

D'importants documents de sauvegarde sociale et environnementale ont été élaborés par le CETUD. Ils répondent aux besoins de prévenir et d'atténuer tout impact négatif non intentionnel du Projet sur les populations et leur environnement.

UNE SERIE DE RENCONTRES ET D'ÉCHANGES AVEC LES PARTIES PRENANTES DU PROJET BRT



Comité Ad Hoc du BRT



Comité technique sur le BRT



Audience publique à Guédiawaye

LE PLAN D' ACTIONS DE REINSTALLATION (PAR)

Le Plan d'Actions de Réinstallation (PAR) est l'instrument qui planifie le déplacement involontaire.

Sa préparation a nécessité des ateliers de restitution auprès des PAP et autres parties prenantes (acteurs étatiques et collectivités locales).

C'est un rapport qui présente les résultats du recensement et des enquêtes socioéconomiques de la zone de Projet BRT, ainsi que les principes et modalités d'indemnisation.



Ses objectifs sont de:

- **éviter** dans la mesure du possible la destruction de biens ;
- **minimiser**, autant que possible, les déplacements involontaires ;
- **indemniser** les personnes affectées de manière juste, équitable et préalable pour compenser les pertes subies par ces dernières du fait du Projet BRT.

C'est un document public, accessible sur différents sites WEB dont celui du CETUD.

L'élaboration du Plan d'Action de Réinstallation (PAR) a été effectuée en concertation avec les populations affectées par le projet (PAP). Le but principal du plan de réinstallation est de faire en sorte que les populations qui doivent quitter leur cadre de vie et perdre une partie de leurs biens, suite à la réalisation du projet, soient traitées d'une manière équitable et aient leur part des retombées positives du projet.

Pour y arriver, le plan de réinstallation vise les objectifs suivants :

- s'assurer que les personnes affectées par le projet (PAP) sont consultées et ont l'opportunité de participer à toutes les étapes charnières du processus d'élaboration et de mise en œuvre des activités de réinstallation involontaire et de compensation ;
- déterminer les indemnités en fonction des impacts subis, afin d'établir un processus de compensation équitable, transparent, efficace et rassurant ;

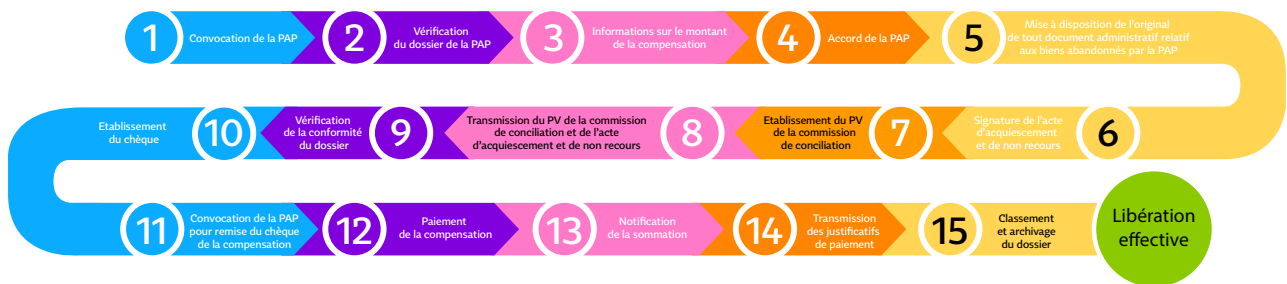
- assister les personnes affectées dans leurs efforts pour améliorer leurs moyens d'existence et leur niveau de vie, ou du moins les rétablir, en termes réels, à leur niveau d'avant le déplacement ou à celui d'avant la mise en œuvre du projet, selon le cas le plus avantageux pour elles ;
- concevoir et exécuter les activités de réinstallation involontaire et d'indemnisation en tant que programmes de développement durable, en fournissant suffisamment de ressources d'investissement pour que les personnes affectées par le projet aient l'opportunité d'en partager les bénéfices ;
- accorder une attention spéciale aux besoins des personnes les plus vulnérables parmi les populations déplacées.

La PAP peut être accompagnée ou se faire assister par toute personne de son choix.

LA COMMISSION DE CONCILIATION

Le PAR est mis en œuvre par la Commission Départementale de Recensement et d'Évaluation des Impenses (CDREI) qui préside la Commission dite de conciliation. Les PAP seront indemnisées au fur et à mesure de leur passage en Commission de Conciliation qui est présidée par le Préfet de Dakar ou de Guédiawaye selon le Département

concerné. Cette commission a pour tâches de :
(I) concilier les PAP avec le Projet en matière de signature des accords (II) recevoir et traiter les plaintes des PAP. La conciliation se fait par entretien individuel pour les PAP Chefs de ménages ou en audiences groupées pour les détenteurs de titres non formels.



L'ACCOMPAGNEMENT SOCIAL

Dès la mise en œuvre du Projet, les PAP sont aidées dans l'acceptation du déplacement involontaire. Ainsi, en plus de l'équipe sociale, des structures facilitatrices ont été spécialement recrutées pour les appuyer dans la constitution de leurs dossiers et surtout, dans la préparation du déménagement ; ce qui constitue déjà une action axée sur une prise en charge sociale précoce. Au-delà de ce soutien et de cette présence, le CETUD a mis en place un programme d'accompagnement social dont le but est de :

- S'assurer que les autorités locales sont bien informées de tous les aspects du processus et y collaborent ;
- Organiser avec les PAP leur déménagement /réinstallation sur les nouveaux sites ;
- Fournir toute l'assistance nécessaire aux PAP pendant la période de déménagement et de réinstallation ;

S'assurer que toutes les familles rétablissent au moins leur situation sociale et leur revenu antérieur au déplacement dans des délais raisonnables.



Rapport d'exécution

finalisation des études techniques, la mise en place des instruments et outils de travail (manuel d'exécution, manuel opérationnel de planification et de suivi-évaluation, Plan de Travail et Budget annuel (PTBA) 2018 et le recrutement du personnel complémentaire.

Par ailleurs, plusieurs activités préparatoires du projet ont été réalisées sur financement du PATMUR. Il s'agit notamment de la finalisation de l'étude d'Avant-Projet Détaillé (APD) et du Dossier d'Appel d'Offres (DAO) pour la réalisation des travaux d'infrastructures, de l'audit de sécurité routière le long du corridor BRT, de l'évaluation des risques sociaux élargis, de l'élaboration des Termes de Référence pour le recrutement du cabinet qui aura en charge l'étude d'aménagement des voies connexes au BRT (Virage à Gauche, Report de trafic, accès au dépôt, etc.), de la finalisation de la phase pré-qualification de l'étude de restructuration du réseau du transport en commun à Dakar.

Au titre de la composante A : « Infrastructures, parc d'autobus et systèmes BRT », l'essentiel des activités mises en œuvre portent sur : (i) l'exécution de la convention de maîtrise d'ouvrage déléguée signée avec l'AGEROUTE le 22 novembre 2017 (ii) le lancement le 10 mai 2018 de l'avis de pré qualification pour le recrutement de l'entreprise qui aura en charge la réalisation des travaux de l'infrastructure et des systèmes ; (iii) l'ouverture des offres de la phase pré-qualification relative au recrutement du cabinet chargé de la supervision de l'infrastructure et des systèmes ; (iv) l'élaboration des Termes de Référence (TDR) pour le recrutement du Laboratoire extérieur de contrôle géotechnique et celui chargé du contrôle technique; (v) la finalisation de la phase pré-qualification ainsi que le Dossier d'Appel d'Offres (DAO) du marché relatif au recrutement de l'opérateur en charge de l'exploitation du BRT; (vi) la mise en œuvre du Plan d'Action de Réinstallation (PAR) et son actualisation ; (vii) l'évaluation des risques sociaux élargis.

Concernant la composante B : « Restructuration et Aménagements urbains », il a été procédé à : (i) la mise en place d'un cadre de concertation et de coordination des différents acteurs, notamment les opérateurs de transport AFTU et Dakar Dem Dikk ; (ii) l'élaboration des TDR pour le recrutement du cabinet en charge de l'étude de circulation et de stationnement sur la zone d'influence du BRT, iii la réalisation d'activités préparatoires pour la professionnalisation des acteurs.

Pour la composante C : « Renforcement des capacités et Gestion du Projet », l'équipe a mis en place progressivement les différents instruments et outils de travail pour une mise en œuvre efficace du projet. Les principales réalisations portent sur : (i) la validation du manuel d'exécution du projet ; (ii) l'élaboration du manuel opérationnel de planification et de suivi-évaluation; (iii) l'élaboration des TDR pour le recrutement du cabinet qui aura en charge le développement d'un modèle de transport multimodal ; (iv) la mise en œuvre du processus de sélection de l'Assistant à la Maîtrise d'Ouvrage (AMO) ; (v) l'élaboration du projet de convention avec le Centre Universitaire de Recherche et d'Etude de la Mobilité (CUREM) en vue de l'établissement de la situation de référence du BRT ; (vi) l'élaboration des TDR pour le recrutement d'un cabinet pour la mise en place d'un outil collaboratif de gestion et de Suivi-Evaluation du projet ; (vii) le recrutement du personnel de l'Unité de Gestion du Projet (UGP) ; (viii) le recrutement du personnel complémentaire de l'UGP du BRT.

Relativement à la Composante D : « Sécurité Routière », la principale activité réalisée porte sur les actions préparatoires pour la mise en œuvre de campagnes médiatiques ainsi que des actions de sensibilisation et de formation sur la sécurité routière.

Lancement Technique du BRT le 18 septembre 2018



Le lancement technique du projet BRT a été l'occasion de marquer son démarrage effectif avec l'implication de tous les acteurs, notamment, les partenaires techniques et financiers, les services techniques de l'Etat, les autorités

administratives et locales, les personnes affectées directement ou indirectement par le projet, les représentants des organisations patronales, les parlementaires ainsi que les partenaires sociaux et professionnels.

► La cérémonie d'ouverture a été marquée par la contextualisation du projet par le Directeur général du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD),



Monsieur Thierno Birahim Aw a présenté les bénéfices socio-économiques du Projet pilote de Bus Rapid Transit (BRT) mis en œuvre par l'Etat du Sénégal pour améliorer les conditions de déplacement à Dakar. En effet, selon les études du CETUD, l'un des effets de la croissance économique du pays est le renforcement du parc automo-

bile qui enregistre une croissance annuelle de 10 % (trois fois plus importante que la croissance de la population). Il a relevé que d'une part, 80% des déplacements motorisés sont réalisés quotidiennement en transport public. D'autre part, malgré un taux de motorisation des ménages qui n'est que de 25 véhicules pour 1000 personnes (cet indicateur dépasse souvent 500 v/1000 pers dans les pays dits développés), la congestion est prégnante du fait que le réseau routier a déjà atteint ses limites de capacité. Il fallait, par conséquent, apporter des réponses structurelles par un investissement priorisant les transports de masse (BRT et TER) et le rééquilibrage des fonctions urbaines à travers les pôles urbains à l'Est de l'agglomération dakaroise. Le directeur général du CETUD, Dr. Thierno Birahim Aw, a insisté sur la nécessité d'un rééquilibrage s'appuyant sur un réseau de transport capacitaire, d'autant plus que les prévisions statistiques chiffrent la population de Dakar à 5 millions d'habitants à l'horizon 2030, sur seulement 0,3% du territoire national.

Par ailleurs, les bailleurs de fonds ont réitéré leur engagement auprès de l'Etat du Sénégal avec des messages forts :

► Représentant Résident de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) :



Monsieur Philippe Brown a rappelé la participation financière de son institution d'un montant de 80 millions d'euros ; ce qui augure d'une collaboration fructueuse entre la BEI, l'Etat du Sénégal et la Banque Mondiale. Et pour finir, il a rappelé la contribution du BRT au transport durable et à l'atténuation des effets des changements climatiques.

► Directrice Pays pour la Banque Mondiale (BM) au Sénégal :



Madame Louise Cord a félicité le Gouvernement du Sénégal qui, à travers son Plan Sénégal Emergent (PSE), a pris le problème de la congestion à Dakar à bras le corps et a adopté une stratégie d'ensemble cohérente, favorisant la marche à pied et les transports publics. Elle a aussi rappelé que le BRT, le Train Express Régional (TER) et la

restructuration du réseau de Transports Publics autour de ces deux (2) modes de transport sont les piliers de cette stratégie. Ils vont permettre d'apporter une solution durable aux problèmes de mobilité et de congestion à Dakar et assurer un lien efficace et rapide vers Diamniadio.

Pour finir son allocution, Mme CORD a rappelé le montage financier du projet qui est un motif de satisfaction pour la Banque Mondiale puisqu'il implique différents partenaires au développement du Sénégal dont la Banque Européenne d'Investissement (BEI), la Société Financière Internationale (SFI) et l'Association Internationale de Développement (IDA). Cette dernière a investi 300 millions de dollars (le plus grand projet financé par la Banque mondiale au Sénégal). La SFI assure l'appui-conseil pour le recrutement de l'opérateur avec un investissement à hauteur de 54 millions de dollars. Une subvention 35 millions de dollars attendus du Fonds Verts pour le Climat ainsi qu'un prêt de 80 millions de la BEI, complètent le financement.

► Ministre des Infrastructures, des transports terrestres et du désenclavement :



Dans son discours d'ouverture, **Monsieur Abdoulaye Daouda DIALLO**, Ministre des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement (MITTD) s'est félicité du démarrage de la mise en œuvre du projet de BRT qui constitue aujourd'hui une des réponses majeures les plus décisives apportées par Son Excellence, le Président de la République, Monsieur Macky SALL, face aux problèmes de mobilité que connaît la Région de Dakar.

Le Ministre a profité de cette occasion pour exprimer toute la gratitude du Président de la République, son Excellence Monsieur Macky SALL et du peuple sénégalais à l'endroit des Partenaires techniques et financiers qui, inlassablement, apportent leur contribution à l'atteinte des objectifs de l'Etat du Sénégal en matière de développement. Il a aussi salué la présence de Madame Louise CORD, Représentante Résidente de la Banque mondiale, principal bailleur de fonds du Projet avec une contribution

de 184 milliards de FCFA et de Monsieur Philippe BROWN, Représentant Résident de la Banque Européenne d'Investissement qui a contribué de manière significative au financement du projet à hauteur de 52 milliards de FCFA.

Le Ministre des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement (MITTD) a aussi rappelé qu'en plus de l'objectif de réalisation des travaux d'infrastructures sur un linéaire de 18,3 km, reliant les villes de Dakar et de Guédiawaye pour desservir 14 communes, le projet BRT englobe un important volet sécurité routière, pris en compte à la fois dans la conception de l'infrastructure routière et à travers une stratégie continue de renforcement des capacités et de sensibilisation des usagers. Et va intervenir aussi dans la restructuration globale du réseau de transport public accompagnée d'importantes réformes pour la modernisation du système de transport de la région capitale afin de répondre à l'ambition d'une économie moderne et compétitive.

Pour terminer, le Ministre a exhorté toutes les parties prenantes (services techniques de l'Etat, autorités locales et administratives, Partenaires techniques et financiers, populations, secteur privé et société civile) à une implication active dans la mise en œuvre du Projet et un respect des exigences de l'Etat et des Partenaires techniques et financiers en matière de politique de sauvegardes environnementale et sociale. En effet, cette attitude est d'autant plus opportune que le BRT est le seul projet de transport inscrit au titre de la contribution du Sénégal à la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre lors de la COP21.

Les Travaux de L'Atelier



Les travaux se sont déroulés en plénière sous la présidence du Secrétaire Général du Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement (MITTD), **Monsieur Aubin Sagna**. Ils ont concerné divers sujets qui ont fait l'objet des présentations suivantes :



- de la Cheffe de l'Unité Environnementale et Sociale (UES), **Madame Khady Kébé**, sur l'état de mise en œuvre du Plan d'Actions de Réinstallation (PAR), du dispositif de suivi environnemental et social, Hygiène, Santé, Sécurité et du plan d'engagement des parties prenantes ;



- du Coordonnateur du projet BRT, **Monsieur Gora Sarr**, sur les caractéristiques du projet, son état d'avancement et les projets connexes notamment la restructuration du réseau de transport en commun et de rabattement ;



- de la Spécialiste en Développement Social de la Banque Mondiale, **Madame Safiétou Djamil Gueye**, sur la stratégie de la Banque Mondiale face aux risques de Violences Basées sur le Genre (VBG), les facteurs de risques VBG dans le cadre du projet BRT et les mesures de prévention contre les VBG.



- de la Cheffe de la Division Etudes Générales et Techniques (DEGT) du CETUD, **Madame Ndeye Gueye**, sur l'aménagement paysager, les revêtements et mobiliers urbains tout le long du corridor du BRT ;

CONCLUSIONS

Une série de questions-réponses a permis au CETUD de partager ses orientations sur différents aspects :

Quelques informations utiles issues des travaux de l'atelier :

- le BRT est un projet de transport intégré et capacitaire qui améliorera substantiellement les conditions de transport public à Dakar (régularité, sécurité, confort, accessibilité) ;
- des activités de communication et de sensibilisation impliquant toutes les parties prenantes sont menées ; ce qui a permis jusqu'ici d'enclencher le processus de libération des emprises dans un climat social apaisé ;
- le projet prend en compte l'aménagement urbain et paysager autour du BRT, avec une approche de façade à façade pour garantir l'accessibilité à l'ensemble des modes de transport (pistes cyclables, passages piétons) ;
- la nécessité de réduire les externalités négatives liées au transport (pollution, bruits, accidents, congestion, ...) est prise en compte, justifiant, entre autres, la mise en place des modes capacitaires (TER et BRT) ;
- l'accélération du programme de renouvellement du parc de transport public par des minibus à Dakar et de professionnalisation des acteurs devient une urgence ;
- la sécurité des usagers est prise en charge dès la conception du BRT ;
- un mode de consommation de carburant propre avec l'Euro V a minima sera utilisé pour les bus de la ligne pilote de BRT. Ce choix tient compte de la volonté des plus hautes autorités du pays qui se sont engagées à faire contribuer les transports à l'objectif de réduction des Gaz à Effet de Serre (GES) ;
- le tarif du BRT est fixé à 300 FCFA sur le corridor, avec la possibilité de combinaison en mode de rabattement qui serait de l'ordre de 100 à 150 FCFA en sus ;
- l'alimentation énergétique des stations sera basée sur l'autonomie avec un mode de consommation solaire ;
- les maires des deux villes et des 14 communes traversés par le BRT ont été chaleureusement remerciés pour leur franche collaboration et leur compréhension de l'utilité publique du projet ;
- la justification du coût global du projet BRT intègre, en dehors de des travaux d'infrastructures, d'autres composantes : la restructuration globale du réseau de transport public et les aménagements urbains, les coûts opérationnels, la circulation et la sécurité routière, la libération des emprises, les systèmes et la billettique, etc. ;
- les opérateurs locaux privés seront impliqués à hauteur de 30% du capital de l'opérateur dans le cadre de la Délégation de Service Public (DSP) ;
- des réflexions restent à être menées sur la plus-value foncière le long du corridor ;
- l'étude de restructuration globale du réseau de transport public permettra la mise en place d'un réseau de rabattement répondant aux exigences de qualité de services des lignes structurantes (TER et BRT) ;
- l'offre de places en transport urbain par bus est constituée de places assises et debout. Ainsi, le BRT avec ses bus articulés modernes et climatisés permettra en moyenne l'acheminement de 150 voyageurs par bus (soit 300 000 voyageurs par jour).

Cloture de L'Atelier Technique



Le Secrétaire Général du MITTD a clôturé la cérémonie en déclarant, au nom de Monsieur le Ministre en charge des transports terrestres, toute sa satisfaction au vu du succès de l'atelier de lancement qui a regroupé plus de 300 personnes avec des échanges de haute facture. Il a rassuré

les acteurs sur la prise en compte de leurs préoccupations autant que possible dans le cadre du projet et a lancé un appel à toutes les parties prenantes de ne ménager aucun effort pour l'atteinte des objectifs visés.

Plan d'engagement des parties prenantes du BRT :

Une approche novatrice pour laquelle le Sénégal est précurseur



L'atelier de restitution du Plan d'Engagement des Parties Prenantes du BRT, qui s'est tenu le 16 novembre 2018, a réuni des partenaires stratégiques du projet BRT, à savoir l'ensemble des collectivités locales concernées, les autorités administratives et territoriales, les structures techniques étatiques, les associations de la société civile (y compris les groupes vulnérables), les Personnes Affectées par le Projet ainsi que les opérateurs de transport (taxis et transport collectif). Cet atelier avait pour objectif principal de présenter les résultats de l'étude sur le Plan d'Engagement des Parties Prenantes (PEPP) et d'échanger

avec l'ensemble des acteurs du Projet BRT pour favoriser son appropriation.

De façon spécifique, l'analyse du PEPP a porté sur les parties suivantes :

- Identification et analyse des parties prenantes ;
- Evaluation des risques sociaux et environnementaux ;
- Mécanisme de gestion des plaintes et des litiges ;
- Plan de mise en œuvre du PEPP.



Les résultats suivants ont été obtenus :

- L'ensemble des participants sont informés des objectifs du PEPP ;
- L'ensemble des participants maîtrisent la méthodologie d'identification et d'analyse des parties prenantes ainsi que des risques sociaux et environnementaux y afférents ;
- Un mécanisme de gestion des plaintes et litiges a été partagé et sera optimisé ;
- Une proposition de stratégie d'opérationnalisation du PEPP est adoptée ;
- Le rapport final du PEPP est validé et l'engagement des parties prenantes présentes a été acquis.





Connaître...

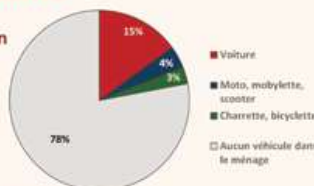
Mesurer les flux
Analyser la mobilité
Appréhender son évolution

... pour agir

Répondre aux besoins
Elaborer des politiques
Anticiper leurs effets

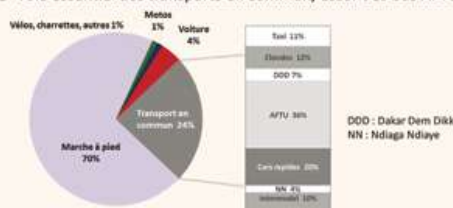
Faits saillants

• Une motorisation encore limitée



• Un jour moyen de semaine...

- 3,4 déplacements par personne, en 61 minutes
- part élevée de « non-mobiles » : 15 % ne se sont pas déplacés
- prédominance de la marche à pied
- rôle essentiel des transports en commun, essor des bus AFTU



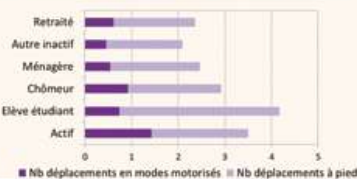
• Les femmes se déplacent moins que les hommes

- 3,0 déplacements en 50 minutes chez les femmes
- 3,7 déplacements en 75 minutes chez les hommes

Arrêt de transport artisanal et passagers piétons sur l'avenue Limamoulaye



• Actifs et scolaires/étudiants sont les plus mobiles



Source : SITRASS-CUREM, données EMTASUD 2015, pour le compte de CETUD, déc. 2015

Méthodologie de l'enquête

Type d'enquête

Date de réalisation

Périmètre

Echantillon

Nombre de districts de recensement échantillonnés

Nombre de ménages enquêtés

Nombre de personnes de 11 ans et plus enquêtées

Nombre de déplacements décrits

Période de recueil des déplacements

Pondération

Au domicile des ménages
enquête individuelle auprès de
chaque personne de 11 ans et +

Mai - juin 2015

Région de Dakar

stratifié à 2 degrés (41 strates)

419

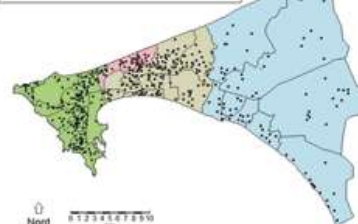
3 176

13 415

45 599

Mobilité de la veille du jour de
l'enquête - Lundi au samedi

Poids calculés à l'échelle des
strates



• La mobilité urbaine a un coût

- 11 % du revenu
- un taux d'effort plus élevé pour les ménages pauvres

Taux d'effort des ménages pour la mobilité urbaine



Quintiles de revenu des ménages per capita
Q1 : 20 % des ménages les plus pauvres



Bus AFTU et taxi sur l'avenue du Roi Fahd

• Le téléphone portable, outil de gestion de la mobilité ?

- 10 % des citoyens ont fait un ou plusieurs déplacements la veille induits par un appel ou un sms
- 5 % ont renoncé à faire un ou plusieurs déplacements la veille suite à un appel ou un sms

Source : EMTASUD 2015