



RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL
Un Peuple - Un But - Une Foi

Ministère des Infrastructures,
des Transports Terrestres et du
Désenclavement

RAPPORT D'ACTIVITÉ

2019

*Pour une mobilité
urbaine durable*



CONSEIL EXECUTIF DES TRANSPORTS URBAINS DE DAKAR

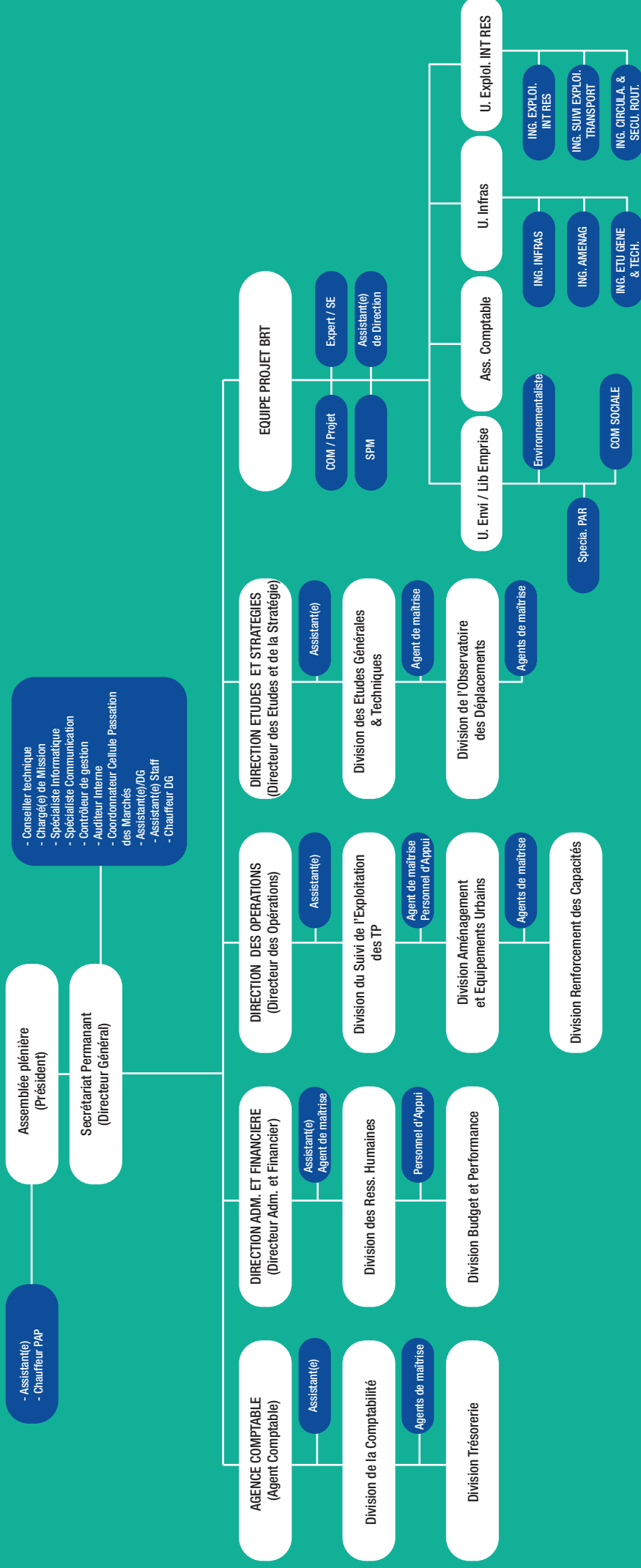


“

Mon ambition est de doter notre pays d'un système de transport terrestre performant apte à soutenir le secteur productif et à améliorer les conditions de vie et de travail des populations. ”



ORGANIGRAMME DU CETUD



L'ÉDITO DU MINISTRE

Dans sa quête d'émergence, le Gouvernement du Sénégal a engagé un processus volontariste de modernisation des infrastructures et des services de transport routier et ferroviaire. Cette option stratégique traduit la volonté du Chef de l'Etat, Son Excellence Monsieur Macky Sall, de doter le Sénégal d'un réseau de transport multimodal cohérent et hiérarchisé, apte à garantir une mobilité durable.

Cette orientation fondamentale prise dans le cadre global de transformation de l'Action publique, requiert une nouvelle démarche communicationnelle vis-à-vis des citoyens.

En effet, au-delà de l'exigence de réalisation diligente de projets visant à améliorer les conditions de vie des populations, le Gouvernement a l'obligation d'interagir avec la Communauté nationale.

L'heureuse instruction du Chef de l'Etat, à l'entame de son second mandat, rappelant au Gouvernement, lors du conseil des ministres du mercredi 10 avril 2019, la nécessité de mieux cultiver le dialogue avec toutes les forces vives de la Nation, indique bien la voie sur laquelle il convient de s'engager.

Il s'agit d'expliquer aux populations le sens et la portée de l'action publique et de leur présenter les réalisations du Gouvernement, les impacts socio-économiques recherchés ainsi que les ressources engagées à cet effet.



Ceci pour mettre, davantage, le citoyen au cœur de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques publiques.

Les rapports d'activité sont des supports de communication s'inscrivant parfaitement dans cette optique. En ciblant à la fois un lectorat institutionnel et grand public, ils permettent de se représenter de façon très précise les enjeux attachés aux missions des divers démembrements de l'Etat. Ce sont des outils au service de la transparence de l'action publique.

C'est avec plaisir que je vous invite à découvrir le rapport d'activité du Conseil Exécutif des Transports Dakarois (CETUD) pour l'année 2019. Cette année a été marquée par des avancées décisives en termes de restructuration des transports notamment à travers la montée en puissance du projet BRT.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Monsieur Oumar YOUM
Ministre des Infrastructures, des Transports
terrestres et du Désenclavement

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AFD	Agence Française de Développement
AFTU	Association de Financement des Professionnels des Transports Urbains
AGEROUTE	Agence pour la Gestion et l'Entretien des Routes
AGETIP	Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public contre le sous-emploi
APD	Avant-Projet Détaillé (Études)
BCI	Budget Consolidé d'Investissement
BRT/BHNS	Bus Rapid Transit/Bus à Haut Niveau de Service
CAPTRANS	Centre d'Appui à la Professionnalisation aux métiers de Transport
CCTVA	Centre de Contrôle Technique des Véhicules Automobiles
CETUD	Conseil Exécutif des Transport Urbains de Dakar
CGQA	Centre de Gestion de la Qualité de l'Air
DAO	Dossier d'Appel d'Offres
DDD	Dakar Dem Dikk
DSP	Délégation de Service Public
DTR	Direction des Transports Routiers
FDTU	Fonds de Développement des Transports Urbains
GRBM	Gare Routière de Baux Maraichers
GIE	Groupement d'Intérêt Économique
IDA	International Development Agency (Banque Mondiale)
LPDU	Lettre de Politique des Déplacements Urbains
PAMU	Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine
PATMUR	Projet d'Appui au Transport et à la Mobilité Urbaine
PDUD	Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération Dakaroise
PPP	Partenariat Public Privé
PTB	Petit Train de Banlieue
SFI	Société Financière Internationale
TC	Transport Collectif
TER	Train Express Régional
UATP	Union Africaine des Transports Publics

LE MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Thierno Aw, Directeur Général du CETUD

Le présent rapport d'activité 2019 me donne l'occasion de remercier la tutelle ministérielle et de féliciter l'ensemble du personnel du CETUD ainsi que les acteurs de l'écosystème élargi des transports urbains. En combinant des aspects opérationnels et budgétaires, les rapports d'activités se posent en exercices de transparence dans l'action publique.

Chaque année, nous tâchons de poser de nouveaux jalons, selon les lignes directrices définies par la nouvelle Lettre de Politique des Déplacements Urbains (LDPU). Ce rapport vous donnera, nous l'espérons, une bonne visibilité sur les grands axes de notre action structurante ; l'année 2019 a vu la montée en puissance du projet BRT, l'une des clés de voûte de la restructuration des transports urbains. En vous souhaitant une bonne lecture.



LE CETUD EN BREF

Le Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD) est un Établissement public à caractère professionnel créé par la loi n° 97-01 du 10 mars 1997 dans le cadre de la mise en œuvre de la réforme des transports urbains initiée par la Lettre de Politique Sectorielle du 25 septembre 1996.

Placé sous la tutelle technique du Ministère en charge des Infrastructures et des Transports terrestres et sous la tutelle financière du Ministère en charge des Finances, ses missions et attributions sont respectivement définies à l'article 2 de la loi n° 97-01 du 10 mars 1997 susmentionnée et aux articles 2 et 3 du décret n° 2001-557 du 19 juillet 2001 relatif aux attributions, à l'organisation et au fonctionnement du CETUD.

Le CETUD exerce, au nom de l'Etat, une série de missions qui en font l'organe architecte technique de la politique de mobilité urbaine.

Dans le cadre de l'amélioration de la mobilité urbaine, le CETUD a mis en œuvre, pendant la période 2002-2008, avec l'appui de la Banque mondiale, le Programme d'Amélioration de la Mobilité urbaine (PAMU) dans ses différents volets : aspect institutionnel, infrastructures, volet environnemental, renouvellement du parc, volet ferroviaire.

Pour la population de l'agglomération de Dakar, le rôle du CETUD est fondamental en vue de l'amélioration de la qualité de vie et des conditions de déplacement actuelles impactant au quotidien la vie économique, le confort des habitants et la qualité de l'air. Si le PAMU a permis d'observer des améliorations sensibles, notamment au niveau des infrastructures et de la modernisation des transports publics, la demande de déplacements n'a pas cessé d'évoluer et implique un travail important et permanent sur l'évolution de l'offre, tant en quantité qu'en qualité.

SOMMAIRE

L'ÉDITO DU MINISTRE	04
LE MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL	06
2. EXÉCUTION BUDGÉTAIRE	08
2.1. Mobilisation des recettes	11
2.2. Exécution des dépenses	14
3. RÉALISATIONS SUR L'EXERCICE 2019	16
3.1. Programme de renouvellement du parc à Dakar et en régions	17
3.2. Le projet Bus Rapid Transit (BRT)	24
3.3. Réalisation d'études	36
3.4. Communication	39
4. PERSPECTIVES	43
4.1. Programmes de renouvellement du parc	44
4.2. Prochaines étapes du BRT	45
4.3. Organisation des réseaux et de la circulation	46
4.4. Actions d'information et de communication	47
4.5. Divers	47

CADRE INSTITUTIONNEL ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

1



L'ESSENTIEL

Initialement arrêté à un montant de **trente et un milliards sept cent trente et un millions deux cent quatre-vingt-douze mille sept cent cinquante (31 731 292 750) Francs CFA**, le budget de l'exercice 2019 a été réaménagé en cours d'année pour s'établir à **vingt-neuf milliards neuf cent soixante-quinze millions trois cent vingt-huit mille cinq cent soixante-neuf (29 975 328 569) Francs CFA**. Ce réajustement a été essentiellement motivé par la nécessité de tenir compte de la décision de la Banque Mondiale de prendre en charge les dépenses allouées à la libération des emprises du projet BRT sur les fonds IDA. Ce réaménagement budgétaire a également pris en compte les plans de décaissements révisés portant sur les travaux d'infrastructures du projet BRT, les études complémentaires et les activités de renouvellement du parc de transport.

Les principes directeurs qui guident la politique du sous-secteur des transports urbains et sur lesquels s'inscrivent toutes les activités du CETUD correspondent aux piliers de la LPDU.

01

Le rapprochement des planifications de l'occupation des sols et des transports : dans

l'optique de promouvoir une planification urbaine privilégiant les transports publics de masse et accordant une place considérable aux modes doux (marche-à-pied et deux-roues) ;

02

La construction d'un réseau de transport public intégré et l'élaboration d'une politique tarifaire soutenable :

poursuivre la modernisation du secteur artisanal dans l'optique de la mise en place d'un réseau métropolitain de transport public hiérarchisé autour du BRT, du TER, de DDD et des minibus AFTU sans compter le développement des pôles d'échanges ;

03

Le développement du réseau de voirie et l'amélioration de la gestion de la circulation et du stationnement : ce pilier prône la

rationalisation de l'exploitation de la voirie ainsi que la conception et la mise en œuvre de plans de circulation et de stationnement bien adaptés ;

04

La mise en place d'un cadre institutionnel simple et efficace qui nécessite le renforcement du CETUD en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains, l'avènement de cadres et de mécanismes de concertation efficaces et la veille technologique dans le domaine des transports et de la mobilité ;

05

La sécurisation des financements du sous-secteur des transports urbains qui peut générer des fonds suffisants pour abonder d'éventuelles compensations tarifaires aux transports collectifs. Ces fonds devront également permettre le financement de tout ou partie des équipements et des travaux qui sont nécessaires à la mise en place de la politique des déplacements urbains de la région de Dakar : espaces piétons, transports en commun à haut niveau de service, nouvelles voiries, voies de bus, aménagement de carrefours, parcs de stationnement.

EXÉCUTION BUDGÉTAIRE

2



2.1. Mobilisation des recettes

Prévues dans le budget modifié pour un montant global de **29,975 milliards de FCFA**, les recettes de l'exercice 2019 ont été mobilisées à hauteur de **22,852 milliards de FCFA**, soit un taux de réalisation 76,24%. Comparé à l'année précédente, cet indicateur a connu une amélioration de près de 38%. Faut-il rappeler que la mobilisation des ressources État de l'exercice budgétaire 2018 a été particulièrement faible (47,58%).

En 2019, le budget des recettes allouées aux investissements se chiffre à **27,844 milliards de francs CFA**. Sur ce montant, **21,225 milliards** ont été mobilisés, soit un taux de réalisation des ressources d'investissements de 76,23%. Les recettes allouées aux dépenses de fonctionnement ont été mobilisées dans les mêmes proportions. En effet, sur un budget de **2,130 milliards de francs CFA**, une mobilisation de **1,626 milliard** a été enregistrée, soit 76,34%.

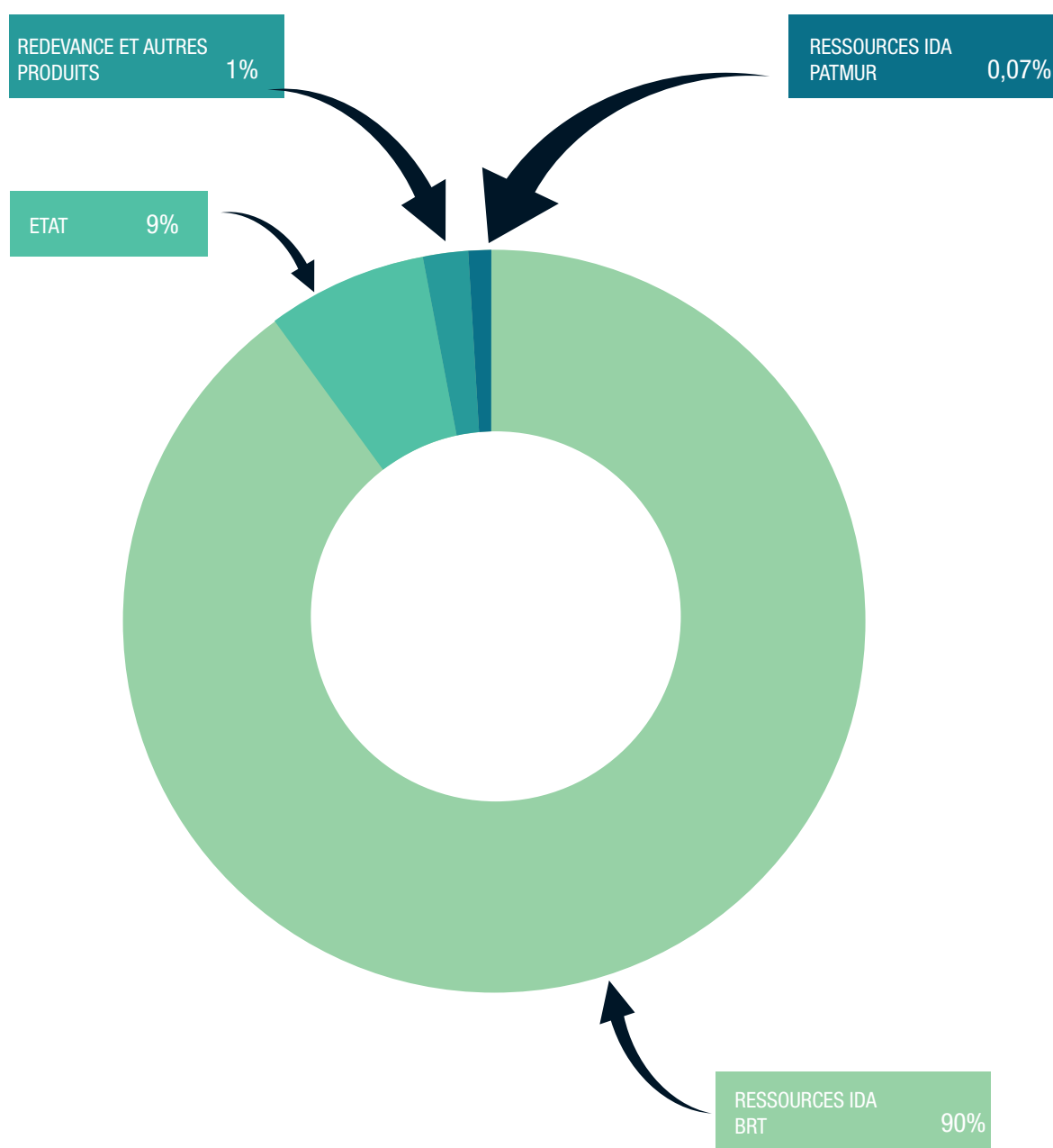
Le tableau ci-dessous présente l'état d'exécution du budget des recettes de l'exercice 2019 :

CODES	LIBELLES	BUDGET 2019 MODIFIÉ	MOBILISATION RECETTES AU 31/12/2019	TAUX MOBILISATION AU 31/12/2019
1411	Prime à la casse des cars rapides et Ndiaga Ndiaye	500 000 000	0	0,00%
1411	Contrepartie Etat Projet BRT	700 000 000	678 508 073	96,93%
707	Produits accessoires	11 500 000	10 814 113	94,04%
1418	Redevances et autres subventions	300 000 000	270 903 378	90,30%
1417	Fonds IDA / Investissements Projet PATMUR FA	20 000 000	15 662 400	78,31%
1417	Fonds IDA / Investissements Projet BRT	26 313 178 569	20 249 660 962	76,96%
RECETTES D'INVESTISSEMENT		27 844 678 569	21 225 548 926	76,23%
7181	Projet d'Appui au CETUD	650 000 000	453 333 333	69,74%
7181	FDTU (Contribution État)	400 000 000	200 000 000	50,00%
7181	Contrepartie État Projet BRT / Appui au fonctionnement du CETUD	300 000 000	300 000 000	100,00%
7182	Fonds IDA / Fonctionnement Projet BRT	780 650 000	673 270 508	86,24%
RECETTES DE FONCTIONNEMENT		2 130 650 000	1 626 603 841	76,34%
TOTAL RECETTES		29 975 328 569	22 852 152 767	76,24%

Le budget des recettes en 2019 est principalement constitué des ressources IDA servant à financer le projet BRT. Comme l'illustre le diagramme en camembert ci-dessous, ces fonds représentent 90% des ressources inscrites au budget, soit **27,093 milliards de francs CFA**. Les ressources État regroupant la rubrique Projet d'appui au CETUD, le Fonds de Développement des Transports urbains (FDTU), la contrepartie État au projet BRT ainsi que la prime à la casse constituent quant à elles 9% de l'enveloppe budgétaire globale de l'année, soit **2,550 milliards de francs CFA**.

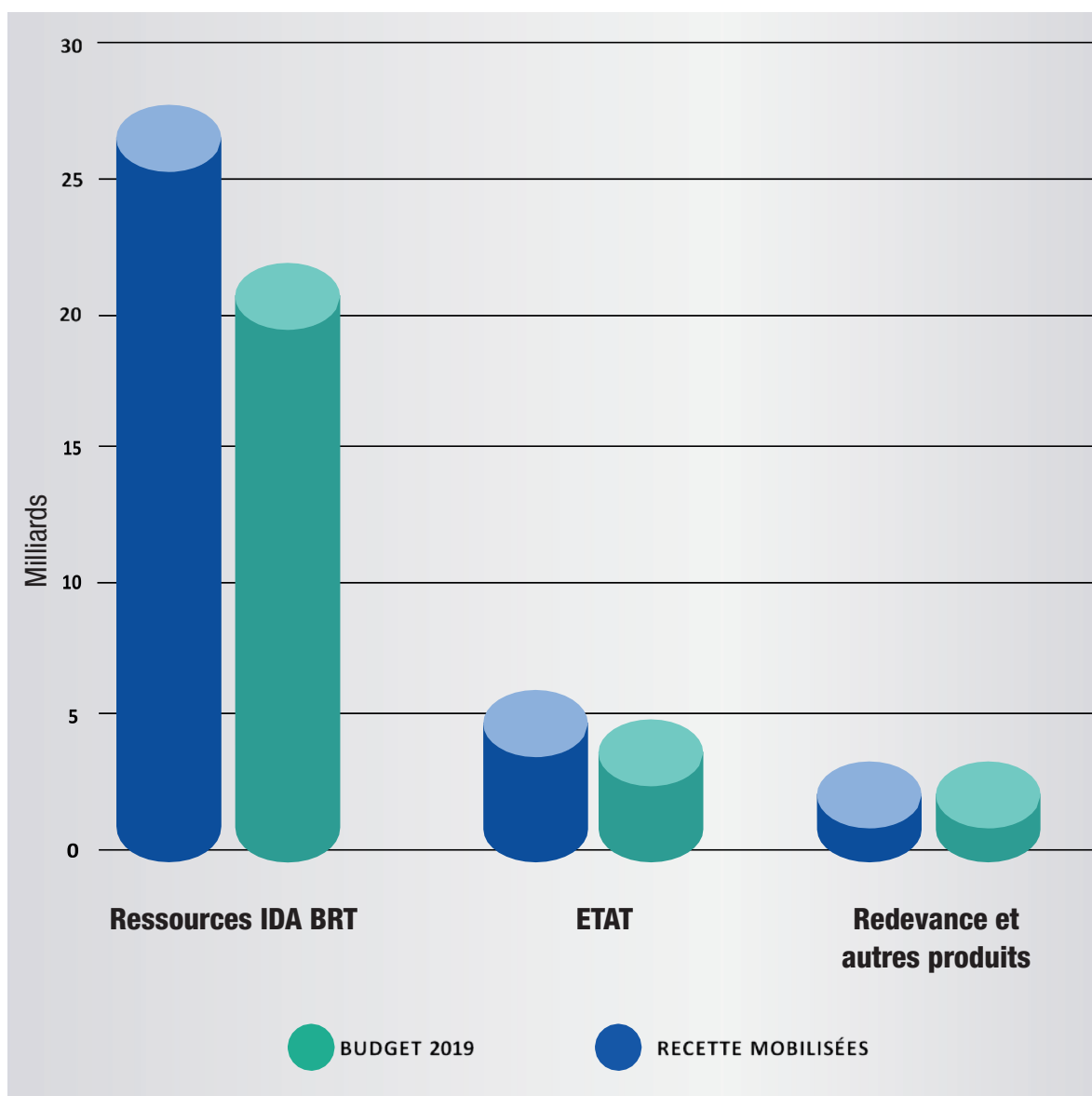
La troisième composante des ressources budgétisées en 2019 concerne les redevances issues des opérateurs et des ouvrages concédés. Elle représente 1% des ressources totales et se chiffre à **311,5 millions de FCFA**. Le reste, correspondant à un montant de **20 millions de francs CFA**, issu des fonds IDA destinés à la finalisation des activités du projet PATMUR dont la composante 2 du financement additionnel a été confiée au CETUD, représente 0,07% des ressources de l'exercice.

Répartition des ressources 2019 par source de financement



Au 31 décembre 2019, les ressources IDA allouées au projet BRT ont été mobilisées à hauteur de **20, 922 milliards de francs CFA**. Relativement aux fonds État, la réalisation budgétaire se chiffre à **1,631 milliard de francs CFA**. Enfin, les redevances et autres produits ont été mobilisés à hauteur de **281,717 millions de francs CFA**. Les taux de réalisation correspondant à ces différents montants sont présentés dans le graphique ci-dessous :

Mobilisation des ressources en 2019



2.2. Exécution des dépenses

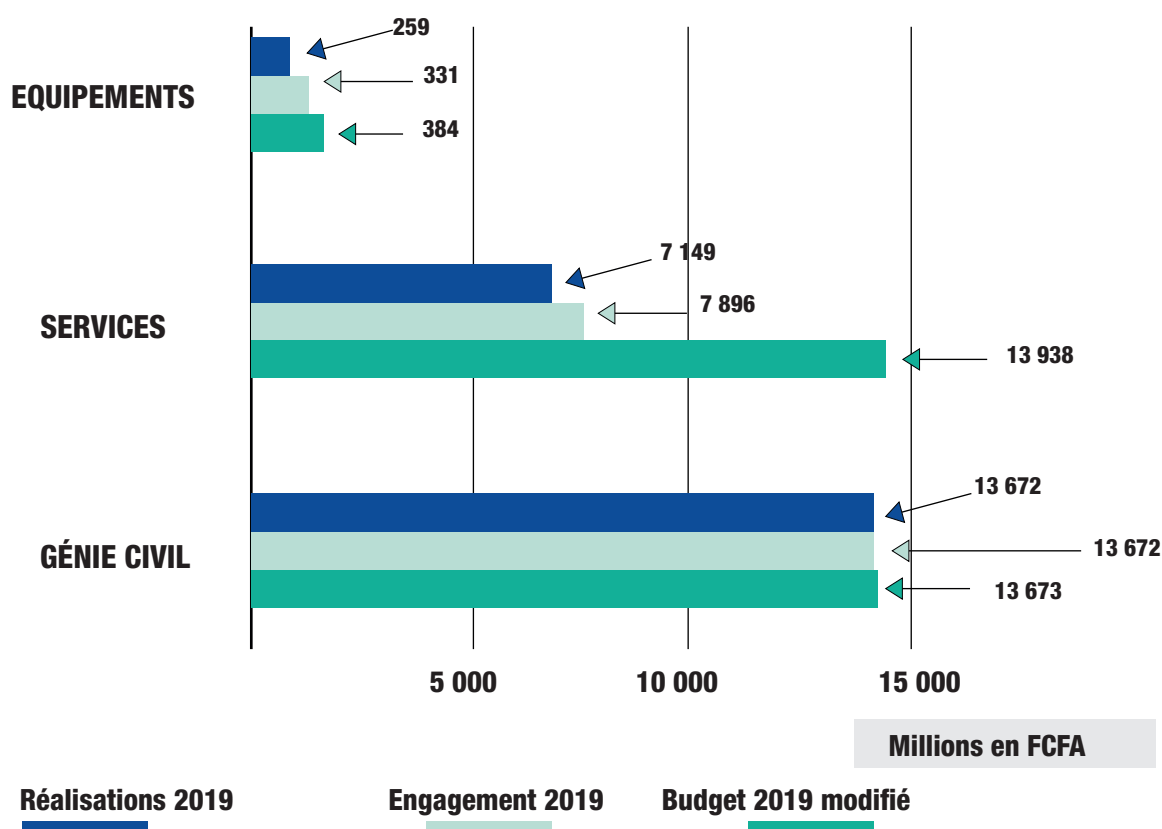
Au 31 décembre 2019, les dépenses engagées durant l'exercice s'élèvent à **vingt-trois milliards six cent vingt-neuf millions huit cent vingt-huit mille neuf cent soixante-dix-huit (23 629 828 978) francs CFA**, soit un taux d'engagement de 78,83%.

Le montant total des dépenses ordonnancées se chiffre à **vingt-deux milliards sept cent quatre-vingt-dix-huit millions quatre cent quinze mille huit cent dix-sept (22 798 415 817) francs CFA**, soit un taux d'exécution de 76,06% relativement aux prévisions indiquées dans le budget modifié.

Les crédits alloués aux dépenses d'investissements ont été arrêtés dans le budget modifié 2019 à un montant global de **27,994 milliards de francs CFA**.

Au terme de l'exercice, les engagements en dépenses d'investissements s'élèvent à **21,899 milliards de francs CFA**, soit un taux d'engagement de 78,23%. Ces engagements ont été exécutés à hauteur de 75,30%, soit **21,080 milliards de francs CFA** en valeur absolue.

Niveau d'exécution du budget des investissements 2019



Relativement au fonctionnement, l'enveloppe budgétaire prévue pour faire face aux dépenses en 2019 s'établit à 1,980 milliard de francs CFA. Ces fonds proviennent du budget l'Etat et des ressources IDA selon la répartition ci-dessous :

Budget de fonctionnement 2019

Répartition par nature de dépenses et par source de financement (en fcfa)

NATURE DE DEPENSES	SOURCES DE FINANCEMENT			TOTAL
	ETAT	FDTU	IDA	
CHARGES DE PERSONNEL	456 000 000	400 000 000	347 000 000	1 203 000 000
SERVICES EXTERIEURS	179 650 000	—	243 900 000	423 550 000
ACHATS	45 350 000	—	175 750 000	221 100 000
AUTRES CHARGES	86 500 000	—	—	86 500 000
TRANSPORT	32 500 000	—	14 000 000	46 500 000
TOTAL DEPENSES DE FONCTIONNEMENT	800 000 000	400 000 000	780 650 000	1 980 650 000

Sur le montant global du budget de fonctionnement, près de 39 % proviennent des fonds IDA mis à disposition dans le cadre du projet BRT.

Au 31 décembre 2019, les dépenses de fonctionnement ont été engagées à hauteur de 1,730 milliard, soit 87% en valeur relative. Ces dépenses ont été ordonnancées dans les mêmes proportions, soit un taux d'exécution de 87%.



RÉALISATIONS SUR L'EXERCICE 2019

3



3.1. Programme de renouvellement du parc à Dakar et en régions

3.1.1 Renouvellement des minibus

Avec le succès enregistré à Dakar (1607 véhicules « Cars rapides » et « Ndiaga Ndiaye » renouvelés), l'État a pris la décision d'étendre le programme de modernisation des transports urbains dans les différentes localités du pays. Ainsi, depuis 2014, 600 nouveaux minibus ont été mis en circulation à Thiès, Louga, Saint-Louis, Kaolack, Tambacounda, Tivaouane, Touba, Ziguinchor, Diourbel, Fatick, Mbour, Kolda, Sédhiou et Kaffrine,

Au titre de l'année 2019, il a été mis en circulation 05 minibus à Kaffrine et 162 minibus à Dakar. Les nouveaux minibus mis en circulation à Dakar pour renforcer les lignes déjà existantes font partie du programme de renouvellement de 800 minibus en cours de mise en œuvre.



Concernant ce nouveau programme, trois cent dix-huit (318) kits de marque TATA LP 913 et soixante (60) autres de marque Ashok Leyland ont été réceptionnés par SENBUS qui assure le montage des minibus dans ses ateliers à Thiès.

Afin de mieux sécuriser le processus de renouvellement du parc de transport, un répertoire des véhicules renouvelés a été mis en place et partagé avec la Direction des Transports routiers (DTR). Ce dispositif permettra d'éviter les doublons dans la délivrance des documents administratifs des véhicules.

L'année 2019 a été également marquée par la fin des remboursements de trois cent quatre (304) minibus sur le programme des 700 (lot de 400 tata LP 913) de la phase 3 du programme financé par la BRM pour un montant de 13,5 milliards de F CFA.

Le tableau ci-dessous donne le détail des minibus livrés aux GIE de l'AFTU en 2019 à Dakar:

NOM DU GIE	NOMBRE DE VÉHICULE	COÛT DES VÉHICULES EN CFA
AL HAMDOULILLAH	4	98 000 000
AVENUE DU SENEGAL	48	1 176 000 000
DAROU SALAM	15	367 500 000
DIAPALANTE	9	220 500 000
DIMBALANTE	3	73 500 000
KHEWEUL AEROPORT	4	98 000 000
NAYOBE	12	294 000 000
NDIAMBOUR	2	49 000 000
RESSORTISSANTS DU WALO	29	710 500 000
SANTE YALLA	1	24 500 000
SOPELLI TRANSPORT	14	343 000 000
THIAROYE YEUMBEUL	18	441 000 000
TRANSPORTS MBOUP	3	73 500 000
TOTAL GÉNÉRAL	162	3 969 000 000



La situation du programme de renouvellement du parc de transport en commun à Dakar et dans les autres régions de 2005 à 2019 est présentée ci-après.

LOCALITÉS	MINIBUS RENOUVELÉS	NOMBRE D'ACTEURS FORMÉS	EMPLOIS CRÉÉS	VOYAGEURS /JOUR
Dakar	1 769	5 999	6 828	717 120
Diourbel	19	341	64	5 424
Fatick	7	327	35	1 592
Kaffrine	5	472	25	0
Kaolack	51	528	228	16 782
Kolda	15	514	76	6 357
Louga	18	425	59	6 480
Mbour	43	517	165	17 231
Saint Louis	110	1 015	452	60 845
Sédhiou	5	246	35	821
Tambacounda	20	243	97	4 644
Thiès	91	537	368	41 743
Tivaouane	15	404	68	4 741
Touba	150	970	630	73 920
Ziguinchor	51	291	208	19 049
TOTAL GÉNÉRAL	2 369	12 829	9 338	976 749

Malgré le succès noté dans la mise en œuvre du programme à Dakar et dans les régions, il a été relevé des difficultés de remboursement des crédits dans certaines villes, particulièrement à Sédhiou et Kaffrine. Présentement, les minibus remis aux transports de ces villes ont été retirés en attendant la mise en place d'un service de transport plus adapté.

3.1.2 Renouvellement des taxis

Les efforts de renouvellement sont également étendus au transport de proximité pour la desserte des banlieues dakaroises. L'objectif final est d'éradiquer de la banlieue les taxis "clandos" en vue de l'exploitation d'un nouveau mode de transport de proximité plus sécurisant. Ainsi, en 2015, le CETUD en relation avec la Mutuelle d'Epargne et de Crédit des Transporteurs (MECTRANS) a mis en œuvre un projet test de taxis collectifs pour la desserte des localités de Keur Massar, Rufisque et Pikine. Après deux ans d'exécution, le projet test avait fait l'objet d'une évaluation qui a fait ressortir une satisfaction globale au regard des appréciations recueillies auprès des opérateurs de transport mais également des usagers. Globalement, le projet a impacté positivement l'économie locale par la création d'emplois.

C'est sur cette base que la poursuite du projet et son élargissement éventuel à d'autres zones à Dakar et à l'intérieur du pays sont envisagés. L'objectif visé est d'améliorer les conditions de déplacements des populations par la mise en place d'un système transport par taxis collectifs, afin de compléter le maillage du réseau de transport en commun dans les zones suburbaines et d'offrir un

service moderne de transport public dans les villes à faible densité démographique.

Relativement à ce projet, deux cents (200) véhicules ont été acquis grâce à un financement de la MECTRANS qui dispose d'une ligne de crédits de **quatre milliards (4 000 000 000) de francs CFA** de la Banque Nationale de Développement Economique (BNDE). Les résultats du test technique effectué sur les prototypes ont montré que le modèle de véhicule est adapté au transport de personnes. La remise des clés d'un premier lot de vingt-cinq (25) véhicules aux groupements d'Intérêt Economique a été effectuée durant le mois d'octobre de l'année 2019.

Le CETUD assure par ailleurs l'organisation et l'accompagnement des Opérateurs de taxis membres des Groupements d'Intérêt Economique (GIE) qui exploitaient à l'aéroport Léopold Sédar SENGHOR et ceux des localités de Thiès, Diass et Keur Moussa afin de leur permettre de disposer de véhicules neufs pour la desserte du nouvel aéroport (AIBD).

Au mois de janvier 2019, un lot de trente (30) taxis a été remis à ces opérateurs. A ce jour, deux cent six (206) taxis neufs acquis à travers un mécanisme de crédit- bail, pour un coût total de **1 267 921 728 F CFA**, sont exploités au niveau de l'AIBD par les membres des GIE précités.



3.1.3 Formation et professionnalisation des acteurs

La pérennité du nouveau système d'exploitation mis en place n'a pu être assurée que par son appropriation par les acteurs eux-mêmes à travers la mise en œuvre d'un important programme de renforcement de leurs capacités techniques et de gestion. C'est dire toute l'importance de la formation initiale et continue qui a permis de doter les transporteurs (opérateurs), les chauffeurs, les receveurs et le personnel d'appui (régulateurs, contrôleurs, gérants de lignes, surveillants, etc.) d'outils nécessaires pour la bonne gestion des lignes concédées à travers des modules portant sur l'exploitation et la maintenance du parc, la gestion des ressources humaines, la conduite sécuritaire, la prévention routière, le secourisme...

Durant l'année 2019, huit (8) groupes de receveurs ont été formés à Dakar, soit un total de 234 receveurs. Il est en outre envisagé de procéder à l'évaluation des actions de formation dispensées aux opérateurs, personnels navigants et personnel d'appui.

Avec la montée en puissance du programme de renouvellement des minibus, le CETUD a jugé nécessaire de mettre l'accent sur le volet Professionnalisation matérialisé par la création du Centre d'Appui à la Professionnalisation des Transports (CAPTRANS). L'objectif poursuivi est d'assurer une gestion technique, commerciale et financière efficiente de l'exploitation des lignes concédées aux Groupements d'Intérêt Economique (GIE) réunis au sein de l'Association de Financement des professionnels du Transport Urbain (AFTU).



Pour le renforcement de CAPTRANS, le CETUD est en train de déployer une plateforme numérique qui va permettre une centralisation, de manière fiable, de toutes les données issues de l'exploitation du réseau de l'AFTU. A terme, cette plateforme va aider à mesurer la contribution des véhicules de l'AFTU dans le transport urbain à Dakar. Elle va pouvoir évoluer pour être un véritable outil d'aide à la décision de même qu'un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageur (SAEIV). Pour ce projet, un lot de matériel informatique d'une valeur de quatre-vingt (80) millions de francs CFA a été acquis dans le cadre du PATMUR.

Une phase test du dispositif a débuté en décembre 2019 sur les lignes 49 et 38. Les outils de supervision développés permettront un suivi plus efficace des aspects liés, entre autres, à la visite technique et les assurances des véhicules. Ces outils faciliteront aussi dans une approche proactive une meilleure application des règles qui seront définies dans le cadre de la contractualisation formelle du personnel roulant. Le partenariat noué avec la RATP Smart System en vue de mettre en place un système d'aide à l'exploitation et billettique intégré qui sera appliqué aux réseaux des opérateurs de transport public à Dakar est en parfaite cohérence avec le processus d'informatisation de CAPTRANS. L'objectif visé est d'améliorer les services rendus aux usagers et la rentabilité des réseaux de transport urbain avec l'utilisation d'un système de transport intelligent en perspective de la restructuration du réseau de transport public urbain en cours et la mise en service prochaine du TER et du BRT. La phase test est réalisée avec les opérateurs de transport public à Dakar : AFTU et Dakar Dem Dikk.

Relativement à l'encadrement et la professionnalisation des acteurs du transport, des actions ont été entreprises en vue de corriger les insuffisances notées dans la gestion du personnel roulant, notamment l'inexistence de contrats pour la grande majorité des travailleurs du réseau de l'AFTU. Cet état de fait, qui dans une certaine mesure est à l'origine de la déperdition notée sur la formation, a un impact très négatif sur la qualité du service.

Fort de ce constat, un comité technique a été mis en place pour proposer des solutions permettant de rendre effective la contractualisation du personnel recruté par les opérateurs de transport membres de l'AFTU tout en tenant compte de la particularité du transport urbain de personnes. Au terme des travaux, qui se sont déroulés sur la période avril-août 2019, ledit comité a procédé à la restitution du rapport définitif aux principaux responsables parties prenantes du programme de renouvellement du parc de transport en commun, notamment le CETUD, la Direction des Transports routiers, l'AFTU et CAPTRANS.

3.1.4 Suivi de l'exploitation

L'année 2019 a été particulièrement difficile pour les exploitants de transport du fait, entre autres, des travaux du TER. La plupart des lignes ont fait l'objet de déviation et les vitesses commerciales ont considérablement diminué. Les transports publics au niveau des zones comme Keur Mbaye Fall, Zac Mbao, Yeumbeul, Route de Boune ont été par moment complètement perturbés.

Dans le cadre de la mise en œuvre du programme des 800 minibus en cours, un plan de renforcement des lignes a été élaboré en relation avec CAPTRANS. Les premiers véhicules livrés ont servi à augmenter l'offre sur certaines lignes de transport permettant ainsi une meilleure prise en charge des besoins de déplacement des usagers.

Dans le cadre du suivi de l'exploitation du réseau de transport, il a été noté au niveau de Dakar Dem Dikk une offre moyenne de 201 autobus par jour avec un pic de 223 au mois de janvier 2019. Concernant le réseau exploité par les GIE de l'AFTU, le nombre de minibus exploité se chiffre à plus de 1000 véhicules. La durée moyenne du service par jour a été de 12 heures 54 minutes par véhicule, la disponibilité du parc a atteint un niveau de 93% et l'intervalle moyen sur les lignes est de 14 minutes. Du fait de la dégradation de plus en plus continue de l'environnement des transports accentuée par la diminution de la vitesse commerciale due à la congestion sans compter la concurrence déloyale des cars « Ndiaga Ndiaye » immatriculés dans les autres régions, les minibus ont fait en moyenne 2,7 voyages par jour durant l'année 2019. Cette tendance pourrait davantage baisser si des actions correctrices ne sont pas menées.

Au niveau des villes de l'intérieur du pays, le suivi du réseau de transport a été principalement marqué en 2019 par le démarrage de l'exploitation des minibus à Kaffrine qui a été par la suite arrêtée suite aux difficultés de rentabilité notées. Il a été aussi relevé une faible fréquentation du réseau, qui du reste persiste, au niveau des villes de Tivaouane, Tambacounda, Louga, Kaolack et Fatick sans compter la prise en charge correcte de la maintenance des véhicules notée dans toutes les régions. En revanche, l'accompagnement des opérateurs, avec l'aide des points focaux, a permis d'améliorer sensiblement la disponibilité du service offert aux usagers.

Au demeurant, des rencontres régulières et périodiques ont été organisées avec les opérateurs de transport pour discuter les demandes de modification d'itinéraires ou de desserte, faire des arbitrages entre les opérateurs et traiter les réclamations des usagers.



3.2 Le projet Bus Rapid Transit (BRT)

Les problématiques liées à la mobilité urbaine à Dakar sont au cœur des préoccupations des pouvoirs publics en raison, à la fois des orientations de l'État en matière de développement économique et social mais également, du poids de l'agglomération dakaroise dans l'économie nationale. En effet, la région de Dakar regroupe l'essentiel des fonctions administratives, politiques, économiques et culturelles du pays. Elle est caractérisée par une forte densité urbaine avec 3,43 millions d'habitants aujourd'hui (et une projection de 5 millions d'habitants à l'horizon 2030), soit 23% de la population totale du pays et 50% de la population urbaine sur une superficie correspondant à seulement 0,3 % du territoire national. Concernant la mobilité quotidienne, les déplacements motorisés sont assurés à plus de 80% par les transports publics, soit 1,7 million de déplacements par jour.

Avec un taux d'accroissement moyen annuel de la population de près de 3%, ajouté à l'augmentation du taux de motorisation des ménages, le volume des déplacements, notamment motorisés, sera doublé dans un horizon de vingt (20) ans, d'où le besoin d'apporter une réponse structurelle à cette situation, à travers le développement d'une offre de transports capacitaires à même de répondre à la demande importante de déplacements et constituant une réelle alternative à l'auto-mobilité. Le projet pilote de bus sur voies réservées (Bus Rapid Transit / BRT), labélisé projet PSE, s'inscrit dans cette



Les chiffres du particularisme dakarois



23% de la population totale



2,6 millions d'habitants en 2005



50% de la population urbaine
sur 0,3% du territoire national



3,43 millions d'habitants en 2018



80% des déplacements motorisés
assurés par les transports publics
soit 1,7 millions de déplacement /jour



5 millions d'habitants en 2030

perspective. Sur un linéaire de 18,3 km, reliant les villes de Dakar et de Guédiawaye, le BRT desservira 14 communes en réduisant de moitié les temps de parcours (1h 30 à 45 mn) avec des conditions de sécurité, de confort et de régularité substantiellement améliorées.

En moyenne, trois cent mille (300 000) voyageurs seront transportés par jour.

Les aménagements prévus permettront d'améliorer les conditions de déplacements et de sécurité, à diminuer la pollution environnementale liée aux transports routiers, à améliorer le cadre de vie des populations et à promouvoir un développement économique inclusif. En plus d'être, en termes de volume financier, le plus important investissement de l'histoire de la Banque mondiale au Sénégal, il constitue le seul projet de transport inscrit à la COP21 au titre de la contribution de notre pays aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Pour la mise en œuvre de ce projet, quatre composantes ont été identifiées :

- **Composante A** : mise en place du BRT (Travaux et services de consultants, Recrutement d'un opérateur pour l'exploitation, Acquisition du matériel roulant et systèmes / équipements - SAEIV) ;
- **Composante B** : restructuration du réseau et aménagements urbains ;
- **Composante C** : renforcement des capacités et suivi du projet ;
- **Composante D** : sécurité routière.

Le budget global du projet BRT est évalué à 485 millions de dollars USD (environ 298 milliards de FCFA) dont la répartition entre les partenaires est présentée dans le tableau ci-après :

<i>Sources de financement</i>	<i>En milliards FCFA</i>	<i>%</i>
<i>Banque Mondiale</i>	<i>184,2</i>	<i>61,2%</i>
<i>Banque Européenne d'Investissement</i>	<i>52,4</i>	<i>17,5%</i>
<i>Fonds Vert pour le Climat</i>	<i>21,5</i>	<i>7,2%</i>
<i>Futur opérateur privé</i>	<i>33 à 40</i>	<i>13,3%</i>
<i>État du Sénégal</i>	<i>2,5</i>	<i>0,8%</i>
TOTAL	300,6	100%



Comme indiqué ci-dessus, la Banque mondiale finance le projet à hauteur de **184,2 milliards de francs CFA**. L'accord de financement avec l'État du Sénégal a été signé le 06 juillet 2017.

Le contrat de financement signé avec la Banque européenne d'Investissement, le 19 décembre 2017, se chiffre à **52,4 milliards de francs CFA**.

Le Fonds Vert pour le Climat (GCF) a donné son accord de principe pour une contribution de **21,5 milliards de francs CFA**. Le dossier de requête de financement a été revu pour prendre en charge les observations de GCF, notamment sur le mode de consommation des bus. Le dossier est en cours d'instruction.

La contribution de l'opérateur porte sur l'acquisition de la flotte de bus et son exploitation, pour une période de concession de dix (10) ans, dans le cadre d'une Délégation de Service Public (DSP) impliquant les opérateurs de transport locaux.

Durant l'année 2019, les différentes activités menées portent essentiellement sur la mise en œuvre des actions de libération des emprises, la réalisation des travaux d'infrastructures et la structuration du projet en Délégation de Service public.

3.2.1 Libération des emprises le long du corridor du brt

Dans le cadre du projet BRT, le CETUD a commandité un Plan d'Actions de Réinstallation (PAR) validé par le Comité ad hoc de supervision des opérations de libération des emprises des Grands Travaux de l'Etat en sa séance du 15 novembre 2017. A ce PAR initial, il a été adjoint un Addendum qui prend en charge les besoins d'emprises additionnelles du projet. Cet addendum a été validé par le Comité ad hoc susmentionné lors de sa séance du 14 février 2019.

Libération des emprises sur le corridor du BRT



Grand Médine



Faut-il préciser que ces deux documents ont été élaborés conformément aux politiques opérationnelles de la Banque mondiale en matière de libération des emprises (OP 4.12).

Les activités de libération des emprises menées dans le cadre du projet sont en train d'être réalisées en relation avec le Gouverneur de Dakar, les Commissions départementales de Recensement et d'Évaluation des Impenses (CDREI) de Dakar et Guédiawaye présidées par les Préfets des Départements concernés, les structures de l'administration centrale, les collectivités territoriales, les structures facilitatrices, les Comités locaux de Médiation (CLM) ou Cellules de réclamation, etc.



Au 31 décembre 2019, le Plan d'Actions de Réinstallation (PAR) du projet comptait au total 2.683 Personnes Affectées par le Projet (PAP) correspondant à un montant d'indemnisations estimé à **14 100 000 000 francs CFA**.

La demande de restructuration du projet, approuvée par la Banque Mondiale lors de la mission de supervision qui s'est tenue en mars 2019, a permis de financer sur les fonds IDA la libération des emprises à hauteur de **11 900 000 000 francs CFA**, en complément des montants déjà versés par l'État en 2018 (**1 200 000 000 F CFA**) et 2019 (**1 000 000 000 F CFA**).

3.2.2 COMPENSATIONS DES PAP

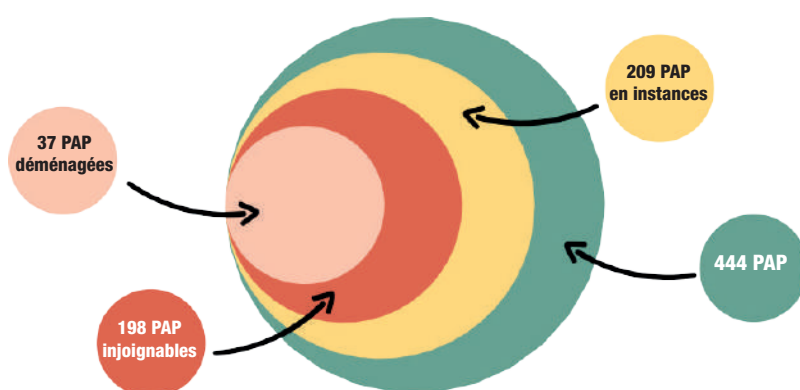
Au 31 décembre 2019, 83% des PAP (soit 2 239 PAP) sont passées en commission de conciliation pour un montant de 9 398 535 474 F CFA. Au total, 1 818 PAP ont été payées, soit un montant de 5 740 836 008 F CFA (correspondant à 61 % du montant des PAP conciliées). Sur l'îlot de Grand Médine, les PAP propriétaires de concession et locataires ont été indemnisées en totalité. L'entreprise en charge des travaux d'infrastructures a procédé aux démolitions des emprises au courant du mois de janvier 2020.

Sur le reste du corridor, la signature du décret de cessibilité effectuée le 11 novembre 2019 a permis le passage en commissions des PAP détentrices de titres formels.

Le tableau ci-dessous présente la situation des conciliations et des paiements par catégories de PAP

NOMBRE DE PAP	NOMBRE DE PAP		RESTANTS NON CONCILIEES		DOSSIERS DE PAP CONCILIEES			MONTANT CONCILIE RESTANT A PAYER			MONTANT PAYE		
	Effectif		Effectif	%	Effectif	%	Montant	Effectif	Montant	%	Effectif	Montant	%
FONCIER					39		860 965 416	39	860 965 416	100 %	0	0	0 %
CONCESSIONS	129		10	8 %	119	92 %	4 949 831 371	7	330 675 802	10 %	112	4 619 155 569	93 %
LOCATAIRES	231		14	6 %	217	94 %	51 446 090	14	4 914 000	28 %	203	46 532 090	90 %
PLACE D'AFFAIRES	2281		399	17 %	1 882	83 %	1 165 533 323	385	327 862 294	94 %	1 497	837 671 030	72 %
ENTREPRISE FORMELLE	33		12	36 %	21	64 %	2 261 599 274	15	2 125 818 954	0 %	6	135 780 320	6 %
IEC	9		9	100 %	0	0 %	0	0	0		0	0	0 %
AIDE AU RELOGEMENT							71 550 000		0			71 550 000	
PRL							37 610 000		7 463 000			30 147 000	80 %
SOUS -TOTAL	2 683		444		2239	83 %	9 398 535 474	460	3 657 699 466	39 %	1 818	5 740 836 008	61 %

Au 31 décembre 2019, un total de 444 dossiers PAP, soit un taux de 16,5 % restaient à passer en commission de conciliation dont 238 dossiers pour le département de Guédiawaye et 206 pour le département de Dakar. La situation des dossiers restants se présente ainsi qu'il suit :



Concernant les PAP injoignables, plusieurs stratégies ont été développées pour les retrouver, notamment la sensibilisation au niveau des mosquées, l'utilisation de crieurs publics au sein des quartiers, des Road show le long du corridor, les radios communautaires et les marchés hebdomadaires.

En plus des mesures de compensation pour les pertes subies, des mesures d'accompagnement social et de réinstallation ont été prises pour une libération apaisée des emprises. Ces mesures ont permis d'assurer l'appropriation du projet par les PAP, les collectivités territoriales, les groupements des femmes, les associations sportives, les organisations communautaires de base, les écoles, etc. L'accompagnement social des PAP a été effectué en relation avec des structures facilitatrices (Fondation Droit à la Ville et l'ONG ENDA Jeunesse Action) qui bénéficient d'une grande expérience en matière d'intermédiation sociale et de facilitation dans le cadre d'opérations de déplacement involontaire de population.



Pour aider à la réinstallation des PAP de Grand Médine, le projet a accompagné les impactés pour la sécurisation de leurs indemnisations. De plus, des parcelles ont été attribuées aux PAP, propriétaires de concession, de Grand Médine, dans le lotissement administratif de Malika. En outre, une aide au relogement a été allouée aux entreprises locataires, aux propriétaires de concession résidents devant être déplacés et aux personnes physiques locataires. Elle correspond à 6 mois de loyers mensuels pour les locataires. Pour les PAP propriétaires résidents, qu'elles soient dans le quartier de Grand Médine ou sur les autres sections du corridor du BRT, l'aide au relogement renouvelable une fois est payée, sur une durée de 6 mois, en raison de **200 000 F CFA par mois**.

Les autres mesures d'accompagnement social portent sur l'assistance des populations riveraines du corridor à travers l'équipement des zones impactées en infrastructures sociales de base tels que des écoles, des cases de santé, des dispensaires, etc.

Le processus d'accompagnement des PAP a été couplé avec des activités de communication sociale dont les plus importantes ont porté sur :

- l'établissement de protocoles d'accord avec les radios communautaires pour une communication de proximité;
- la désignation de femmes ambassadrices de la sécurité routière; la mise en place de comités d'information et de suivi (CIS) pour une gestion communautaire de l'information relative au projet afin de parvenir à une approche participative concertée et dynamique ;
- l'accompagnement des PAP lieux de culte;
- des discussions avec les opérateurs de transport, notamment ceux de l'actuelle gare routière de Petersen qui sera un des pôles d'échange du BRT ;
- l'organisation d'un atelier de sensibilisation sur la sécurité routière avec les Parlementaires ;
- l'organisation de visites avec les élus des collectivités territoriales traversées par le BRT pour suivre l'état d'avancement du projet ;
- l'établissement d'un cadre permanent de dialogue avec les collectivités territoriales pour une mutualisation des actions axées sur le développement et favorisant un engagement citoyen fort et une communication visant un changement de comportements positifs lorsque l'infrastructure BRT sera opérationnelle.

3.2.3 Plan d'engagement des parties prenantes et mécanisme de gestion des plaintes

Afin d'ancrer le projet BRT au respect des mesures de sauvegarde environnementale et sociale, le CETUD a commandité, avec l'accompagnement de la Banque mondiale, une étude sur l'évaluation des risques sociaux élargis qui a débouché sur la proposition d'un Plan d'Engagement des Parties Prenantes (PEPP). Ce dernier complète ainsi le Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES) et le Plan d'Actions de Réinstallation (PAR).

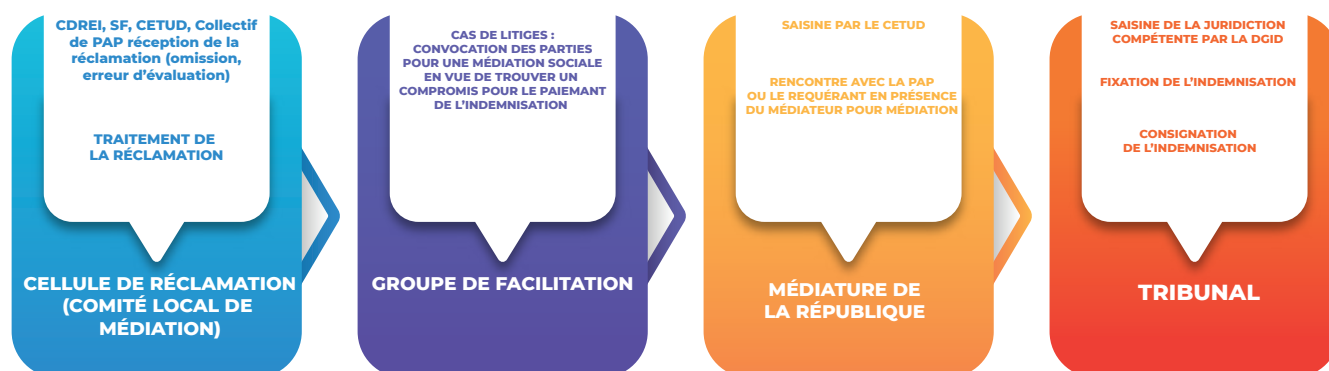
Dans ce PEPP, il est proposé un mécanisme de gestion des plaintes (MGP) ouvert à toutes les parties prenantes, allant ainsi au-delà des Personnes Affectées par le Projet (PAP) auxquelles l'équipe sociale du projet a déjà appliqué une méthode de traitement des plaintes relatives, soit aux réclamations sur le foncier et ou les impenses, soit aux éventuels cas d'omission.

Le mécanisme de gestion des plaintes privilégie la gestion de proximité, la négociation et la conciliation à l'amiable. Il permet d'éviter le recours aux instances juridictionnelles qui échapperait au contrôle du projet, notamment la procédure contentieuse qui est souvent très lourde, complexe et qui peut entraîner des frais importants pour le justiciable sans garantir un succès au plaignant.

Il est géré au niveau communautaire par les Comités d'information et de suivi installés au sein des communes et inclut l'ensemble des leaders locaux ainsi que les associations de jeunes, de femmes et de groupes vulnérables. D'autres parties prenantes entrent en jeu dans l'opérationnalisation de ce mécanisme, notamment la structure facilitatrice (Enda Jeunesse Action), l'unité environnementale et sociale du projet, l'AGEROUTE et ses prestataires, les préfectures et sous-préfectures, la Direction de l'Environnement et des Etablissements classés à travers la mise à disposition d'un numéro vert pour la réception des plaintes (1212), le Médiateur de la République ou en dernier ressort la juridiction compétente en matière d'expropriation.



Schéma organisationnel du processus de gestion des réclamations



Au niveau de l'Unité de Gestion du BRT, une base de données des plaintes est tenue afin de suivre le traitement des plaintes, leur fréquence, leur répartition géographique, les sources typiques et les causes des plaintes, les sujets dominants et les tendances récurrentes.

3.2.4 Environnement, hygiène, santé et sécurité

Durant l'année 2019, plusieurs activités de suivi et de surveillance environnementale et sociale ont été déroulées dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) et du Plan Cadre de Gestion environnementale et sociale (PCGES) du projet BRT.

Pour l'essentiel, la stratégie de gestion environnementale et sociale consistait à :

- l'élaboration et à l'intégration des clauses environnementales et sociales dans le dossier d'appel d'offre du marché des travaux ;
- veiller à ce que l'entreprise adjudicataire des travaux soumette un PGES-CHANTIER ;
- la mise en place d'un dispositif de suivi et de surveillance environnementale et sociale suivant le cycle du projet (phase travaux et phase exploitation). Ce dispositif intègre un Plan de Suivi et de Surveillance Environnementale et Sociale (PSSSES).

Compte tenu de la pluralité des parties prenantes impliquées dans la gestion environnementale et sociale du projet, un Manuel de Procédures de Gestion Environnementale et Sociale, Hygiène, Santé et Sécurité a été proposé. Ce document constitue une référence méthodologique permanente pour l'ensemble des acteurs intervenant dans la procédure de gestion environnementale et vise à harmoniser les pratiques et donner des règles méthodologiques communes. Il permettra de mieux situer les rôles, responsabilités et interactions entre les différents acteurs suivant le cycle du projet.

Le 24 octobre 2019, avant le démarrage des prestations de l'entreprise en charge des travaux et de la mission de contrôle, le CETUD a tenu une réunion avec l'AGEROUTE afin d'instaurer un cadre de suivi environnemental, harmoniser les pratiques et préciser les responsabilités et rôles de chaque partie. Dans la même lancée, la mission de supervision de la Banque mondiale, effectuée du 25 au 31 octobre 2019, a aussi tenu une réunion avec l'entreprise pour le sensibiliser sur le respect de ses obligations contractuelles en termes de sauvegarde environnementale et sociale en mettant l'accent sur le PGES Chantier, le Code de conduite Environnemental et Social, Hygiène, Santé et Sécurité (ESHSS), les Violences Basées sur le Genre (VBG), les risques liés aux travaux en milieu urbain, notamment les aspects Hygiène, Santé, Sécurité (HSS).

Suite au démarrage des travaux et la mobilisation de l'entreprise, un PGES chantier et un plan de démolition spécifique à l'îlot de Grand-Médine ont été soumis le 09 décembre 2019. Le PGES est en cours d'approbation au niveau de la Banque mondiale tandis que le plan de démolition a été validé avec réserves pour permettre au projet de procéder à la libération des emprises de l'îlot de Grand-Médine qui présentait plusieurs risques sécuritaires à l'endroit des riverains.

Globalement, le suivi environnemental s'effectue au niveau local à travers les comités locaux de suivi environnemental, aux niveaux régional et national. A cet effet, le CETUD a signé une convention cadre avec la Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés (DEEC) pour assurer le suivi de la mise en œuvre du PGES en rapport avec les structures techniques concernées.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la composante B du projet, notamment l'étude de la restructuration du réseau de transport collectif, il est prévu la réalisation d'études de sauvegarde environnementales et sociale (une Evaluation Environnementale Stratégique (EES) suivant les recommandations de la DEEC de même qu'une Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) et un Plan d'Actions de Réinstallation (PAR)) lorsque les options des tracés et les variantes techniques seront figées.

A travers le BRT, le Sénégal est éligible à la réalisation d'une Etude d'Impact des effets et bénéfices socioéconomiques du projet avec DIME du groupe de la Banque Mondiale. Ainsi, les thèmes suivants seront étudiés : le bien être des travailleurs non qualifiés pendant les travaux du BRT, la qualité de l'air, la congestion, la gentrification, la sécurité routière et le prix de l'immobilier. Des rencontres périodiques se tiennent avec l'équipe locale de DIME pour le suivi des indicateurs définis. De même, pour le suivi de la mise en œuvre des mesures de sauvegarde environnementale et sociale, des rencontres périodiques se tiennent avec le spécialiste en sauvegarde environnementale de la Banque Mondiale.

3.2.5 Travaux d'infrastructures du BRT

Ce volet, délégué à l'AGEROUTE, prend en compte les études d'exécution, la réalisation et la supervision des travaux de l'infrastructure de base du BRT incluant l'infrastructure routière et son système de drainage, les systèmes d'aide à l'exploitation et d'information voyageur (SAEIV), la billettique, les aménagements paysagers, le dépôt, les terminaux, les stations, les intersections, les systèmes de gestion de trafic, les passages piétons, les trottoirs et les pistes cyclables le long du corridor. Le marché a été attribué à l'entreprise China Road and Bridge Corporation (CRBC) Sénégal.



Les travaux d'infrastructures, prévus pour une durée de trente (30) mois, ont été lancés par son Excellence, Monsieur Macky SALL, Président de la République, le lundi 28 octobre 2019, à Guédiawaye.

L'entreprise CRBC a mobilisé les équipes et aménagé la base chantier située à Gadaye. Elle a aussi entamé les études d'exécution, notamment les sondages géotechniques et les relevés topographiques complémentaires.

Compte tenu de la densité urbaine notée dans la zone d'influence du BRT, les travaux seront séquencés suivant des sections homogènes.

Ce plan de phasage, qui tient compte des autres projets en cours sur le corridor, permettra d'atténuer les nuisances sur les populations riveraines. Pour réduire l'impact des travaux sur la circulation, l'entreprise a proposé des plans de déviation du trafic qui ont été validés par les équipes techniques et les autorités administratives. Un dispositif de régulation, de facilitation et de communication sera mis en place pour gérer de manière appropriée le trafic général et l'information des usagers. Relativement au dévoiement des réseaux de concessionnaires, un Comité technique comprenant la SONES, la SENELEC, l'ONAS, la société SEN'EAU, la SONATEL, la Société FREE et EXPRESSO a été mis en place par arrêté n°109/GRD en date du 25 novembre 2019 du Gouverneur de Dakar. Des réunions de coordination technique se tiennent tous les 15 jours sous la direction de l'AGEROUTE. Les travaux de sondages complémentaires des réseaux de la SENELEC, de la SONATEL et de FREE sont terminés. Le sondage des autres réseaux de concessionnaire est en cours de réalisation.

Préalablement au démarrage des travaux, un cadre de coordination a été mis en place, sous la direction du CETUD, pour gérer les interfaces des différents projets en cours sur le corridor. Il s'agit notamment de deux projets de la SONES (construction de la 3^{ème} usine de traitement d'eau potable à Keur Momar Sarr et ses renforcements en aval (KMS3) et de l'usine de dessalement de l'eau de mer aux Mamelles), du projet d'émissaire en mer de ONAS et du projet pôle 2020 de la SENELEC.

Concernant la supervision et le contrôle technique des travaux, les marchés y relatifs ont été attribués respectivement au Groupement CIRA/INGEROP Conseils Ingénierie/INGEROP Afrique Ingénierie et à l'entreprise APAVE SAHEL/APAVE International. Le contrôle géotechnique est assuré par le Groupement LABOSOL- AGTS/GINCER CEBTP.



3.3. Réalisation d'études

Parallèlement à la mise en œuvre du projet BRT, d'importantes études sont en train d'être menées pour faciliter l'élaboration de politiques de mobilité mieux ciblées et une meilleure organisation du réseau de transport. Ces études concernent pour l'essentiel la restructuration globale du réseau de transport collectif à Dakar, la détermination de la situation de référence du projet BRT, l'élaboration d'un modèle multimodal des déplacements, l'étude de circulation et de stationnement dans le périmètre d'influence du BRT, l'élaboration d'un Plan de Mobilité urbaine soutenable (PMUS) pour l'agglomération de Dakar, l'organisation de la logistique urbaine à Dakar, l'élaboration d'un schéma institutionnel et organisationnel de gestion de la circulation et du stationnement dans la région de Dakar, la mise en place d'un système d'information sur les transports urbains, la mise en place d'un plan d'aménagement concerté autour de la gare de Petersen (Transit Oriented Development) ; et aussi pour une meilleure desserte du reste de l'agglomération par les transports en commun. Il est prévu de réaliser des études de faisabilité pour la définition d'un réseau de lignes de bus prioritaires intégré avec les transports de masse (BRT et TER), des études d'avant-projet détaillé pour l'aménagement de voies de rabattement, la réalisation d'infrastructures terminales de rabattement (y/c le dépôt), la mise en place de mobiliers urbains ainsi que la mitigation des points durs de la circulation.

Le Groupement INGEROP/CPCS attributaire du marché a déposé son Rapport d'Orientation Méthodologique (ROM) le 07 juin 2019. Par la suite, un atelier de lancement de l'étude a été organisé le 18 juin 2019 avec l'ensemble des parties prenantes. Après la validation du ROM, le groupement a rendu, le 23 décembre 2019, les livrables relatifs aux études préliminaires. Les observations du CETUD ont été transmises au Groupement courant janvier 2020.

Étude de restructuration globale du réseau de transport en commun de Dakar

La restructuration du réseau participe au développement d'un réseau de transport multimodal, hiérarchisé, efficace et performant. En effet, il ressort des études de trafic que la contribution des bus de rabattement aux volumes de passagers qui seront transportés par le BRT et le TER représente respectivement 60% et 90% de la fréquentation sur ces modes capacitaires. L'objectif principal visé à travers cette étude est la mise en place d'un réseau de lignes pour le rabattement vers le BRT et le TER. Les livrables restants portent sur le rapport provisoire d'analyse et le rapport final.

Étude de la situation de référence du projet BRT

Cette étude permet d'établir une situation de référence dans l'agglomération de Dakar avant la mise en service du BRT à travers la mesure d'un ensemble d'indicateurs qui permettront d'effectuer plus tard l'évaluation d'impact (ex post) du projet BRT. L'étude confiée au CUREM a débuté au mois d'août 2018. Les rapports d'orientation méthodologique, de formation et des enquêtes ont été validés. Il en est de même pour les bases de données des enquêtes de satisfaction, de proximité des terminus et la cartographie des lignes de transport en commun.

Développement d'un modèle multimodal logé au CETUD

En perspective de la restructuration globale du réseau de transport collectif autour du BRT et du TER et de l'élaboration du PMUS, il est primordial pour le CETUD de se doter d'un outil stratégique de planification des déplacements de voyageurs et de marchandises sur l'agglomération de Dakar et ses environs. Le modèle multimodal qui sera développé dans le cadre de cette étude devra ainsi permettre de faire des prévisions de trafic selon différents scénarii d'offre et de demande. Il permettra en outre de connaître le fonctionnement des réseaux routiers existants et de faire des choix techniques pertinents concernant l'aménagement de nouvelles infrastructures ou l'adaptation des réseaux existants.

Le marché a été attribué au Groupement SETEC IA/SETEC International/CUREM. Le rapport d'orientation de l'étude a été validé. La phase 1 de l'étude relative au calage du modèle est en cours de finalisation.

Étude de circulation et de stationnement au niveau de la zone d'influence du BRT

L'étude de circulation et de stationnement au niveau de la zone d'influence du BRT permettra d'effectuer un diagnostic de la situation actuelle du corridor. A la suite de cette phase diagnostic, une stratégie de gestion de la circulation et du stationnement dans le périmètre du BRT sera mise en œuvre. A date, il a été procédé à l'évaluation des propositions techniques des différents candidats présélectionnés après la phase de pré qualification.

Le marché a été attribué au groupement SETEC IA, SETEC Inter et SETEC ITS. Le projet de contrat est soumis à la Banque Mondiale pour Avis de Non Objection.

Élaboration d'un plan de mobilité urbaine soutenable (PMUS)

Il est prévu de procéder à l'évaluation ex-post du PDUD élaboré en 2007 et sa révision en vue d'élaborer un Plan de Mobilité urbaine Soutenable (PMUS) pour la période 2020-2035. En effet, compte tenu des évolutions démographiques, économiques et sociales de l'agglomération de Dakar, du nouveau plan directeur d'urbanisme de Dakar et de ses environs à l'horizon 2035, de la collecte de données récentes, notamment l'enquête ménages de 2015, de l'opportunité de financement offerte par l'initiative Mobilise Your City (MYC) à laquelle la ville de Dakar a adhéré en mai 2017, le CETUD a entrepris en partenariat avec MYC et l'Agence française de Développement (AFD) la révision du Plan de Déplacements urbains de Dakar élaboré en 2007 afin de disposer d'une stratégie plus adaptée à ses orientations à travers un Plan de Mobilité urbaine soutenable (PMUS).

L'étude est confiée au Groupement TRANSITEC/URBAPLAN/SAFEGE.

Les prestations démarrent courant 2020.

Étude sur l'organisation de la logistique urbaine à Dakar

L'objectif de cette étude est de réaliser un diagnostic du système de transport de marchandises à Dakar et de proposer des solutions pour une meilleure organisation et une gestion efficace de la logistique urbaine. Le rapport final de l'étude devra proposer une réorganisation de la logistique urbaine en indiquant des mesures concrètes sur les plans de la réglementation, de l'organisation, de la formalisation des acteurs et de la modernisation des moyens de transport, de distribution et de livraison, notamment l'utilisation de véhicules adaptés en substitution des modes à traction humaine et animale. Le contrat, signé avec le consultant EGIS/SAMARCANDE, est transmis à la DCMP pour avis juridique et technique.

Élaboration d'un schéma institutionnel et organisationnel de gestion de la circulation et du stationnement dans la région de Dakar

Sous la double action des apports migratoires et de la croissance naturelle démographique, l'agglomération de Dakar se développe rapidement et concentre la majorité des activités économiques et une grande partie de la population du Sénégal. La forme géographique péninsulaire, accompagnée d'une urbanisation non maîtrisée, entraîne des contraintes fortes pour accéder au centre de l'agglomération qui concentre l'essentiel des emplois. La gestion de la circulation routière à Dakar n'est jusqu'ici pas dévolue à une institution bien définie, si ce n'est un Comité de Pilotage de la Circulation routière (CPCR) créé en 2005 pour anticiper les difficultés de circulation pouvant découler des nombreux travaux routiers dans Dakar et de la multiplicité des maîtres d'ouvrage délégués (AGEROUTE, APIX, AGETIP, etc.). L'étude prévue permettra de concevoir, sur la base d'un diagnostic de la situation actuelle et des perspectives d'évolution de l'agglomération et de la mobilité urbaine, un schéma institutionnel et organisationnel efficace pour la gestion de la circulation et du stationnement dans la région de Dakar.

L'étude a été confiée au Groupement CPCS et Performance Group qui a démarré ses activités courant janvier 2020.

Mise en place d'un système d'information sur les transports urbains

L'objectif de ce projet est de mettre en place un dispositif qui permettra de centraliser les statistiques issues des différentes structures impliquées dans le transport urbain et de gérer les données du sous-secteur. Il est en parfaite cohérence avec les autres projets de digitalisation du réseau de transport entrepris par le CETUD, notamment la plateforme CAPTRANS et le projet de démonstrateur d'innovation verte.

Après l'ouverture des propositions techniques et financières, le 29 octobre 2019, le marché a été attribué au cabinet SIMAC. Le contrat est en cours de négociation.

Plan d'aménagement concerté autour de la gare routière de Petersen (Transit Oriented Development : TOD)

Le CETUD a obtenu un financement de la Banque Mondiale à hauteur de **50 000 \$ US** afin d'étudier la faisabilité d'un plan d'aménagement concerté autour de la gare de Petersen (environ 800 mètres

de rayon) sur la base des principes TOD en étroite collaboration avec les entités locales concernées. L'objectif de ce projet est d'élaborer un plan détaillé pour le développement de la zone autour du pôle d'échanges multimodal de Petersen (point de départ de la ligne BRT au centre-ville).

Lors de la première phase de l'étude, il a été procédé à une collecte de données auprès des différentes entités de l'État et des collectivités territoriales à l'effet d'effectuer une évaluation du potentiel économique de la zone. Un atelier de concertation avec les parties prenantes a été tenu les 23 et 24 avril 2019.

Le rapport sur la vision stratégique a été déposé et validé de même que le rapport final. Il s'agira en perspective de lancer la deuxième phase de l'étude.

3.4. Communication

La mise en œuvre des différents projets susmentionnés est accompagnée d'un important volet communication. Adossées sur une stratégie de communication élaborée suivant une logique pilier, les activités déroulées en 2019 ont porté essentiellement sur la promotion et l'acceptation du Projet BRT par les différentes parties prenantes, particulièrement les populations.



3.4.1 Communication institutionnelle

Relativement à la communication institutionnelle, les actions menées ont permis d'asseoir le rôle d'autorité organisatrice des transports publics du CETUD en mettant en lumière son cadre de concertation qui réunit l'État, les Collectivités territoriales et le Secteur privé ainsi que ses projets et programmes portant sur la modernisation du sous- secteur des transports urbains.

Ainsi, le 25 janvier 2019, à Diamniadio, le Président de la République a réceptionné un important lot de matériel roulant pour les opérateurs privés de transport à Dakar dans le cadre de la modernisation du secteur des transports.

Pour la population de l'agglomération de Dakar, le rôle du CETUD est fondamental dans l'amélioration de la qualité de vie et des conditions de déplacement qui du restent impactent au quotidien la vie économique et la qualité de l'air.

Dans le cadre du lancement de la plateforme CAPTRANS, Le CETUD a mis à disposition un lot de matériels informatiques, composé d'ordinateurs et de terminaux mobiles, d'une valeur de **80 millions de FCFA** pour la centralisation des données issues de l'exploitation du réseau de l'Association de Financement des professionnels du Transport Urbain (AFTU).

La cellule communication a accompagné l'enquête ménage effectuée dans le cadre de l'étude de la situation de référence du projet BRT en informant les populations sur les objectifs visés tout en les sensibilisant pour un bon accueil des enquêteurs. L'enquête, qui a été réalisée, auprès de 4 000 ménages, durant la période du 10 avril au 10 mai 2019, a permis de recueillir des informations sur le cadre de vie des ménages, leurs caractéristiques socio-économiques, leurs activités, leur mobilité et leur accessibilité aux services urbains.

L'année 2019 aura été marquée en outre par l'organisation d'ateliers avec le Club des investisseurs sénégalais et l'Association des Maires du Sénégal sous la présidence du Ministre en charge des transports terrestres, Monsieur El Hadj Omar YOUM.

La rencontre avec le Secteur privé a été l'occasion de présenter les projets phares du ministère et d'échanger sur les possibilités de financement et de partenariat dans le contexte actuel de développement des infrastructures routières et ferroviaires ainsi que les services de transport en référence au Plan Sénégal Émergent.

Relativement à l'atelier tenu avec les maires du Sénégal, l'occasion a été saisie pour discuter des problématiques de la mobilité urbaine à l'effet d'élaborer une feuille de route identifiant clairement des actions concrètes à mener dans le court, moyen, et long terme pour l'amélioration durable des conditions de déplacement des populations conformément aux instructions données par le Chef de l'Etat, Son Excellence Monsieur Macky SALL.



Au demeurant, dans le cadre de sa politique de lutte contre l'insécurité routière, le Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement a organisé le 22 juillet 2019 à l'hôtel King Fahd Palace de Dakar un forum national de la sécurité routière portant sur le thème « sécurité routière au Sénégal : Bilan et perspectives ». La cellule communication du CETUD chargée de piloter l'organisation de l'atelier a mené une stratégie de communication forte et riche en contenus et supports.

Pour consolider le partenariat avec les autres institutions, des conventions ont été signées en 2019 avec EIFFAGE SENAC et l'institut de formation Supdeco.

La convention avec la SENAC entre dans le cadre de la promotion de la sécurité routière sur l'Auto-route de l'avenir. Elle décrit les conditions et les modalités de collaboration entre les deux institutions pour la réalisation d'une formation en connaissance autoroutière au profit des acteurs du transport urbain et interurbain de Dakar et des autres régions du Sénégal.

La convention avec le Groupe Supdeco Dakar a été signée, le jeudi 14 février 2019, à l'occasion de leur Amphi de rentrée au cours duquel un panel portant sur le thème : "les impacts socio-économiques des transports sur le développement du Sénégal" était organisé. Ce partenariat permettra de contribuer efficacement au développement des ressources humaines dans le domaine des transports.

Compte tenu du rôle qu'occupe le CETUD dans la promotion de la mobilité durable, le service communication a activement participé à l'organisation de la journée mondiale de l'environnement célébrée le 5 juin 2019.

Ainsi, plusieurs rencontres ont été organisées entre la DEEC et le CETUD pour discuter sur le contenu des affiches, la couverture médiatique et l'organisation de la journée qui avait comme slogan : « De nos choix de vie, dépend la qualité de l'air que nous respirons ».

3.4.2 Communication sur le projet BRT

Comme indiqué précédemment, l'année 2019 a été marquée par le lancement du démarrage des travaux du projet BRT par le Président de la République le 28 octobre 2019. Cette cérémonie fortement médiatisée a renforcé considérablement la visibilité du BRT.

Préalablement au lancement officiel des travaux, le Ministre des Infrastructures, des transports terrestres et du Désenclavement, Me El Hadj Omar YOUNG, a procédé à la visite du corridor en compagnie des autorités locales dont le maire de Dakar, Madame Soham WARDINI, le maire de Guédiawaye, Aliou SALL, les préfets des départements de Dakar et de Guédiawaye, des partenaires techniques et de tous les directeurs des structures rattachées à la tutelle technique.

Relativement à la libération des emprises, la mise en œuvre des campagnes d'information s'est inscrite dans une stratégie de communication dynamique et innovante articulée autour de trois axes : Information, Participation et Concertation. Ainsi, la cellule communication a accompagné l'Unité Environnementale et Sociale du projet à asseoir la notoriété du BRT et à maintenir l'adhésion des personnes affectées par le Projet.

La relation presse a été en outre un aspect important de la stratégie de communication du CETUD en 2019. En effet, les médias nationaux et communautaires ont été mobilisés pour vulgariser les activités du projet. La diffusion de la vidéo sur le tracé du BRT et le publireportage portant sur le contexte actuel de la mobilité urbaine et les avantages socio-économiques du BRT ont rendu visible le projet à grande échelle. Par ailleurs, il est important de souligner la démarche inclusive dans la communication du projet qui associe les différentes parties prenantes, notamment l'AGEROUTE, le Ministère en charge de l'environnement, les Collectivités territoriales, les collectifs des impactés, les opérateurs de transport, etc. à travers diverses activités médiatiques.

Ces activités sont couplées à une communication digitale qui a permis d'atteindre 17 411 abonnés sur Facebook, 1182 abonnés sur LinkedIn et 762 abonnés sur Twitter durant l'année 2019.

Dans la même lancée, une communauté des ambassadeurs du BRT a été créée au mois d'octobre 2019 afin de renforcer l'approche participative et l'engagement citoyen autour du projet. Elle a enregistré 300 membres au 31 décembre 2019.

Une plateforme dédiée est disponible sur le lien <http://www.brtdakar.sn/Les-ambassadeurs>. Elle permet à la population de participer au projet par le biais d'un formulaire portant sur les thématiques ci-après : prévention et sécurité routière; accessibilité pour tous les modes de transports; mobilité intelligente pour tous; urbanisme durable et écomobilité.



PERSPECTIVES

4



4.1 Programme de renouvellement du parc

Dans l'objectif d'achever le renouvellement des « Cars rapides » et « Ndiaga Ndiaye » avant l'arrivée du BRT et du TER, il est prévu de mettre en circulation les 800 minibus objet du contrat signé entre AFTU et SENBUS. En effet, ce contrat prévoit l'importation et l'assemblage de 800 minibus dont un 1er lot de 400 unités de marque TATA et un second lot de 400 véhicules de marque Ashok Leyland. Le financement de cette opération est assuré par une banque locale avec comme levier le Fonds revolving mis en place par l'Etat dans le cadre du programme. Au demeurant, il est retenu de mettre en œuvre le programme dans de nouvelles villes de l'intérieur du pays suite aux études de faisabilité effectuées en 2019.

Faut-il rappeler, que le dernier recensement effectué en décembre 2014 a relevé un stock de neuf cent cinquante (950) « Cars rapides » et « Ndiaga Ndiaye » à renouveler à Dakar.

Il est aussi retenu de continuer le renouvellement des taxis de banlieue tout en prenant en compte les recommandations du rapport d'évaluation du projet test des Tata Magic. En effet, il est important d'encadrer ce mode de transport en perspective de l'arrivée des systèmes de transport capacitaire (BRT et TER). Le renouvellement des taxis opérant à l'Aéroport international Blaise DIAGNE (AIBD) sera aussi poursuivi en vue de garantir aux usagers de l'aéroport des conditions de déplacements satisfaisantes, confortables et sécuritaires. Les acteurs seront formés et encadrés en relation avec la Direction des Transports routiers.

En outre, le programme de renforcement des capacités qui vise la formation de base de toutes les parties prenantes de la question « mobilité urbaine » sera poursuivi.



Dans le souci de consolider les acquis en matière d'encadrement et de professionnalisation des opérateurs engagés dans le processus de modernisation du système de transport urbain de Dakar, les efforts seront poursuivis pour finaliser les réformes entamées ces dernières années relativement à la contractualisation du personnel roulant (chauffeurs, receveurs, régulateurs, contrôleurs, etc.). Dans la même foulée, il est retenu de continuer la digitalisation du réseau de transport, notamment la finalisation de la plateforme de données d'exploitation du réseau de l'AFTU ainsi que le système d'aide à l'exploitation et billettique intégré qui sera appliqué aux réseaux des opérateurs de transport public à Dakar.

4.2. Prochaines étapes du BRT

Les prochaines étapes clés identifiées dans le cadre de la mise en œuvre du Projet portent essentiellement sur la finalisation de la libération des emprises, la poursuite des travaux d'infrastructures et la finalisation du processus de recrutement de l'opérateur pour l'exploitation du BRT.

Pour une bonne mise en œuvre du projet, il est important de suivre avec attention les points suivants :

- Finalisation de la libération des emprises avant la fin de l'année 2020 ;
- Recrutement de l'opérateur en charge de l'exploitation du BRT qui est une condition datée de la convention de financement signée avec la Banque Européenne d'Investissement ;
- Gestion de l'interface du projet BRT et des autres projets prévus sur le corridor, notamment le projet de l'émissaire de Camberène exécuté l'ONAS, le projet de désalinisation de l'eau de mer géré par la SONES, le projet des autoponts pilotés par l'AGEROUTE;



- L'identification et la déviation des réseaux des concessionnaires dont certains emplacements ne sont pas toujours connus. A cela s'ajoute la vétusté de certains réseaux, parfois humides, dont le déplacement peut être délicat ;
- La pandémie de COVID-19 qui a eu un impact sur le rythme d'exécution du projet, notamment les études complémentaires et l'avancement des travaux d'infrastructures. L'entreprise en charge des travaux confirme toutefois qu'elle respectera les délais d'exécution du projet.

4.3. Organisation des réseaux et de la circulation

Le CETUD travaille actuellement avec l'Agence française de Développement (AFD) sur la préparation d'un projet relatif à la mise en place d'un système de rabattement de bus vers les transports de masse que sont le BRT et le TER. En plus de l'acquisition de nouveaux bus pour assurer le rabattement, des aménagements urbains sur les itinéraires de rabattement sont prévus afin d'assurer un niveau de service amélioré et d'assurer la circulation de bus de plus grande taille : revêtements de voirie, signalisation et feux tricolores, réaménagement de carrefours, abribus, etc.

La réforme des transports urbains entamée depuis 1996 vise à améliorer l'efficacité du secteur de manière durable en procédant à son assainissement. L'assainissement du secteur doit être effectué concomitamment avec la modernisation du parc de transport en commun par minibus et la mise en œuvre d'actions pour améliorer la fluidité de la circulation. Il permettra de déterminer de façon claire les rôles et responsabilités des différents acteurs à l'effet d'instaurer une concurrence saine et favorable à l'investissement et au développement de l'initiative privée.

Des actions seront menées pour éradiquer les gares routières flottantes ou clandestines, communément appelés « garage horaire » et obliger tous les véhicules de transport public qui opèrent dans l'interurbain de charger dans l'enceinte de la gare routière des Baux Maraichers.

Relativement à l'organisation des réseaux de transport collectif, compte tenu des crédits budgétaires octroyés par le ministère en charge des finances, l'accent sera davantage mis sur la maintenance des gares routières et des terminus. Par ailleurs, il sera procédé à l'évaluation et au renouvellement des conventions de concessions des différents gestionnaires afin d'améliorer la qualité des services offerts aux usagers.

Les plans de circulation élaborés en vue d'améliorer la mobilité et optimiser la capacité et le niveau de service des infrastructures et équipements urbains seront mis en œuvre en relation avec l'AGE-ROUTE suivant la disponibilité des ressources financières. Ces plans, pour être efficaces, seront accompagnés d'actions de désencombrement et de libération d'emprises sous la supervision des services du Ministère de l'Intérieur. Par ailleurs, dans le cadre de la mise en œuvre du BRT et de la restructuration globale du réseau, il est prévu l'élaboration de plans de circulation et le traitement de points durs dans l'agglomération dakaroise.

4.4. Actions d'information et de communication

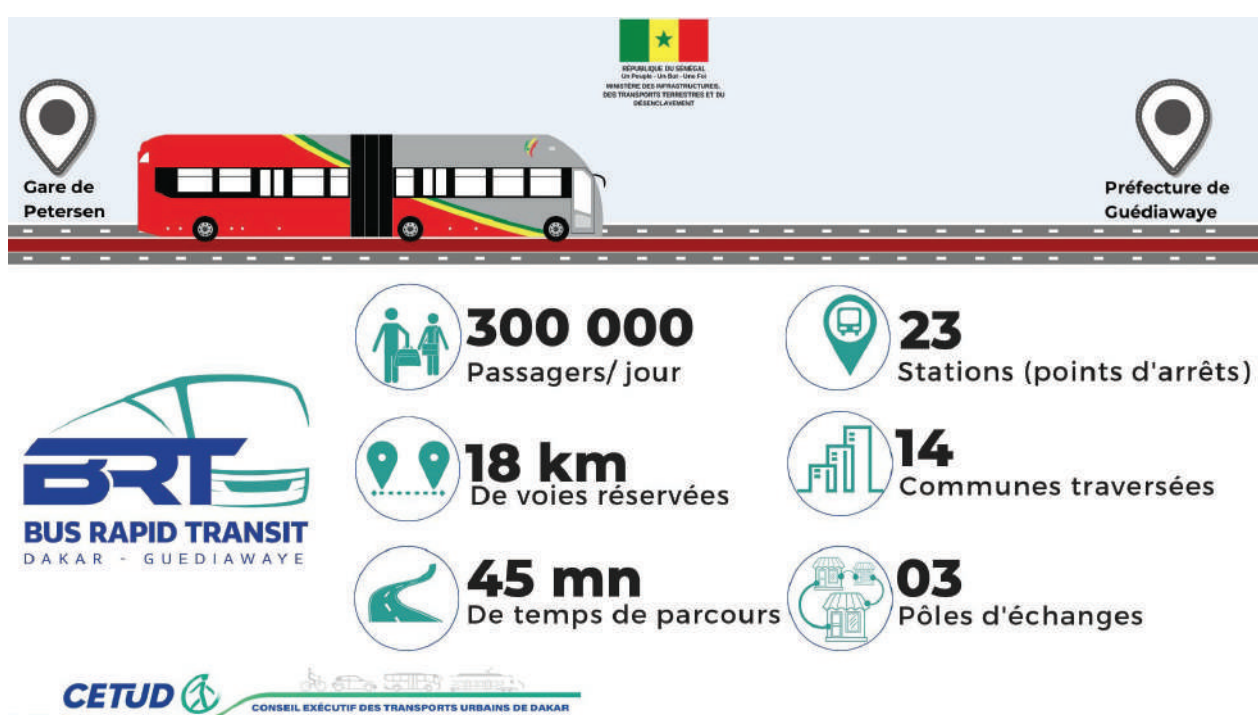
Dans le cadre du projet BRT, il est prévu de poursuivre la mise en œuvre du plan de communication validé à travers des sessions d'information, des activités médiatiques, des supports de communication, des activités hors média (randonnées pédestres, caravanes de sensibilisation, road show, etc.).

4.5. Divers

La révision des textes du CETUD a été entamée. L'objectif visé est de renforcer le CETUD avec la proposition d'un schéma institutionnel adapté à l'évolution du secteur des transports urbains de Dakar (TER et BRT) afin de lui permettre de jouer pleinement son rôle d'autorité organisatrice et régulatrice des transports urbains dans Dakar. Les projets de texte sont soumis aux autorités pour validation.

Concernant le volet financement, la réforme du Fonds de Développement des Transports urbains en cours permettra essentiellement de :

- Mettre en place un dispositif pérenne qui génère des fonds suffisants pour assurer le financement de l'autorité organisatrice des transports et des activités découlant de sa fonction.
- De développer des services de transports urbains efficaces et d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité routière à Dakar.



RAPPORT D'ACTIVITÉ 2019



Route du Front de Terre, ex TP Som, Dakar
Tél : 33 859 47 20 - Fax : 33 832 56 86
Email : cetud@cetud.sn - Site web : www.cetud.sn
facebook.com/cetudsn

*Pour une mobilité
urbaine durable*