



RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL
Un Peuple - Un But - Une Foi

Ministère des Infrastructures,
des Transports Terrestres et du
Désenclavement

RAPPORT D'ACTIVITÉ

2020

*Pour une mobilité
urbaine durable*



CONSEIL EXECUTIF DES TRANSPORTS URBAINS DE DAKAR

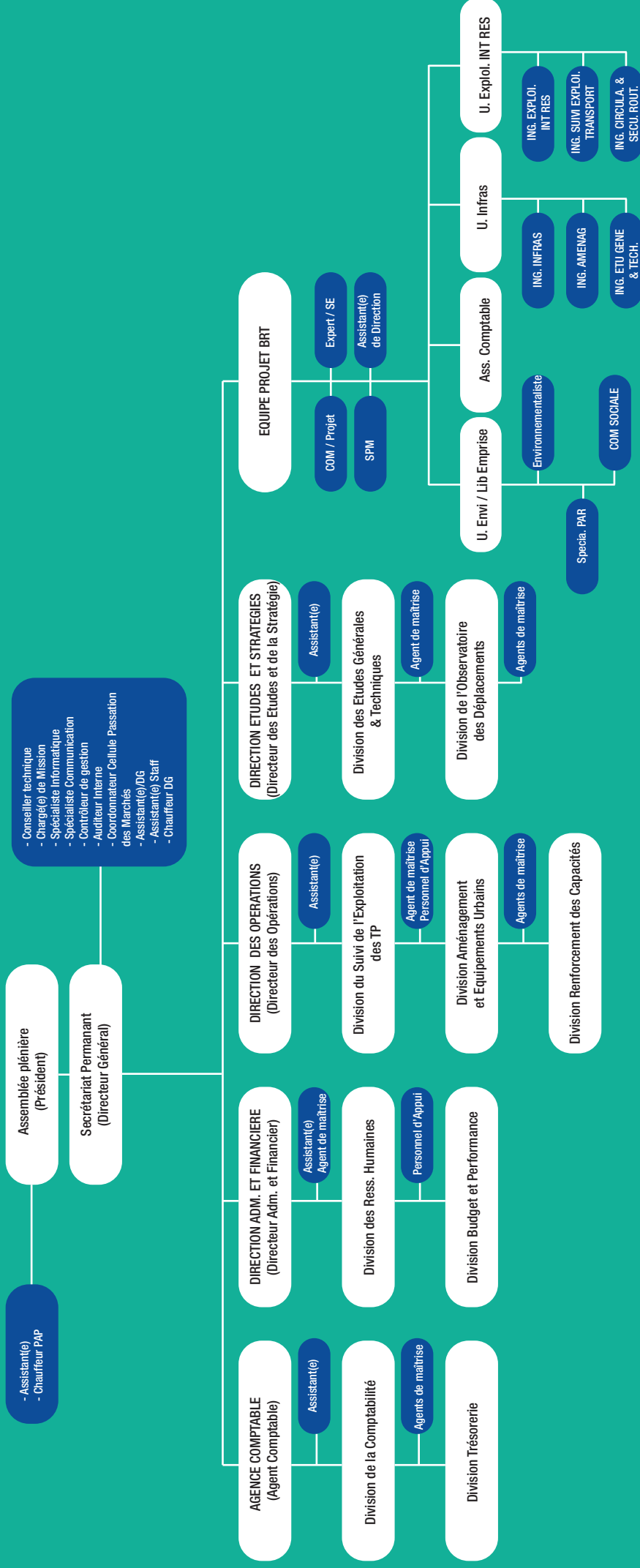


“

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

C'est une grande fierté et un agréable devoir pour moi que de partager avec l'ensemble de nos partenaires et des usagers des transports urbains, le rapport d'activités 2020 du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD).

Faut-il le rappeler, au-delà de l'obligation de reddition des comptes qui incombe au Ministère en charge de la mobilité, cet exercice annuel répond à l'exigence d'appliquer dans le secteur, la gouvernance inclusive, pilier essentiel du Plan Sénégal Émergent (PSE) défini par le Président de la République, Son Excellence Monsieur Macky SALL.

Depuis le lancement du PSE en 2014, le pays a connu un cycle de croissance remarquable plaçant le Sénégal parmi les économies les plus dynamiques du continent.

La pandémie de la Covid-19, qui s'est révélée un choc sanitaire brutal à l'échelle planétaire, a porté un coup dur à l'économie nationale.

Cette situation a conduit à une révision à la baisse des projections de croissance qui, désormais, tendent à accréditer l'idée d'une récession de l'économie mondiale en 2020.

En dépit de la conjoncture économique difficile, notre pays poursuit ses efforts de transformation structurelle par la réalisation de projets d'infrastructures indispensables à sa marche vers l'émergence.

C'est ainsi que le projet du Bus Rapid Transit (BRT) a pu franchir des étapes décisives en termes d'ingénierie sociale et



d'infrastructure sur cette année 2020. Le corridor prend forme progressivement et la conversion vers le transport de masse qui sera rendue possible par ce projet structurant est désormais à portée.

Le CETUD a également été au chevet des acteurs du sous-secteur des transports, particulièrement impactés par les mesures prises pour donner un coup d'arrêt à la pandémie. L'organe architecte des transports urbains a su faire preuve de résilience pour tenir le cap sur les grands chantiers déclinés par nouvelle la Lettre de Politique des Déplacements Urbains (LPDU). En ce moment si particulier où le monde est durement éprouvé par la COVID-19, je voudrais cependant vous assurer n'avoir nul doute sur la concrétisation de cet énoncé de volonté, eu égard aux importantes réalisations du sous-secteur des transports urbains, déclinées dans ce rapport annuel 2020, que je vous invite à découvrir.

*Monsieur Amadou Mansour FAYE
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 2020 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). Cette année 2020 aura été marquée par les contrecoups économiques de la pandémie COVID 19. Il a fallu faire preuve de résilience pour tenir le cap, notamment sur la montée en puissance du chantier du BRT et sur le soutien aux acteurs du sous-secteur des transports. En vous souhaitant une bonne lecture.



LE CETUD EN BREF

Le CETUD est un établissement public à caractère professionnel créé en 1997 pour prendre en charge l'organisation du transport public à Dakar.

Après une phase de mise en place progressive, le CETUD s'est développé à partir de 2001 avec la mise en œuvre du Programme d'Amélioration de la Mobilité urbaine (PAMU) dans ses différents volets : institutionnel, infrastructures, environnemental, renouvellement du parc, ferroviaire.

Aujourd'hui, le CETUD est dans une nouvelle phase marquée par la mise en œuvre de

grands projets de transport de masse (BRT et TER) qui du reste confirment la place importante que les pouvoirs publics accordent à la promotion et au développement du transport public dans la résolution des problèmes de mobilité urbaine.

Le présent rapport a pour objet de faire le bilan des activités exécutées par le CETUD en 2020, de décrire les perspectives à court terme et les recommandations qui vont permettre d'atteindre les objectifs fixés pour l'exercice 2021.

SOMMAIRE

L'ÉDITO DU MINISTRE	04
LE MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL	06
1. RÉSULTATS ENREGISTRÉS EN 2020	08
1.1 Projet Bus Rapid Transit (BRT)	09
1.2 Programme de renouvellement du parc de transport à Dakar et dans les régions	15
1.3 Réalisation d'études pour une meilleure organisation du réseau de transport	17
2. PERSPECTIVES ET RECOMMANDATIONS	23
2.1 Projet Bus Rapid Transit	24
2.2 Programme de renouvellement du parc de transport en commun	25
2.3 Mise en œuvre des études complémentaires au projet BRT	25
2.4 Restructuration du réseau de transport public	26
2.5 Assainissement du secteur des transports à Dakar	27
2.6 Amélioration de la circulation et du stationnement à Dakar	27

RÉSULTATS ENREGISTRÉS EN 2020

1



Pour l'année 2020, la programmation des activités du CETUD a été faite conformément aux piliers du Plan de Déplacements urbains de Dakar (PDUD) et de la Lettre de Politique des Déplacements urbains (LPDU) avec comme nouvelle ligne directrice les concepts de « mobilité durable » et « digitalisation des services de transport ». Pour rappel, ces documents définissent les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour organiser, de façon durable, les déplacements des personnes et des biens dans l'agglomération dakaroise.

Durant l'année 2020, la survenance de la pandémie du covid-19 a impacté de façon significative le déroulement des activités initialement planifiées. Néanmoins, des réalisations concrètes ont été notées dans le sous-secteur des transports urbains. Ces réalisations n'ont été possibles qu'avec le soutien de l'État à travers l'octroi de divers crédits d'investissements et de fonctionnement ainsi que l'apport de la Banque mondiale à travers le projet BRT.

L'essentiel des activités déroulées a porté sur la mise en œuvre du projet BRT, le pilotage d'études pour une meilleure organisation du réseau de transport et la poursuite du programme de renouvellement du parc de transport en commun à Dakar et dans les régions.

1.1 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.

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 déplacements /jour



5 millions d'habitants en 2030

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 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 sont actuellement identifiées :

- **Composante A** : mise en place du BRT (Travaux et services de consultants, Recrutement d'un opérateur pour l'exploitation, Acquisition 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 300 milliards de francs CFA dont la répartition entre les partenaires est présentée dans le tableau ci-après :

<i>Sources de financement</i>	<i>Contributions</i>	
	<i>En milliards FCFA</i>	<i>%</i>
Banque mondiale	184,2	61,20%
Banque européenne d'Investissement	52,4	17,50%
Fonds Vert pour le Climat	21,5	7,20%
Futur opérateur privé	33 à 40	13,30%
État du Sénégal	2,5	0,80%
TOTAL	300,6	100%

En 2020, les différentes activités menées portaient essentiellement sur la mise en œuvre du volet infrastructures du projet, la poursuite des actions de libération des emprises ainsi que le recrutement de l'entreprise en charge de l'acquisition et de l'exploitation des bus.

- **Réalisation et suivi des travaux d'infrastructures**

Attribué à l'entreprise CHINA ROAD AND BRIDGE CORPORATION (CRBC) Sénégal Sarl, le marché relatif aux travaux d'infrastructures s'élève à un montant de 136 326 300 243 FCFA TTC. Suite à l'émission de l'Ordre de Service (OS) de démarrage le 10 octobre 2019, le Chef de l'Etat, Président de la République, Monsieur Macky SALL a procédé au lancement officiel des travaux le 28 octobre 2019.

Après le démarrage effectif des travaux le 10 novembre 2019, l'îlot de Grand Médine a été démoli en janvier 2020. L'entreprise CRBC a mis l'accent sur la poursuite de la préparation du chantier et a engagé les travaux sur la section 1 du tracé, reliant la mairie de Guédiawaye et l'hôpital Dalal Jamm au mois de mars 2020. La base chantier a été installée et les travaux de déplacement des réseaux des concessionnaires et de terrassement se poursuivent. Les éléments préfabriqués relatifs aux réseaux d'assainissement sont aussi en cours de fabrication. La centrale à béton a été mise en service et la centrale d'enrobage a été montée partiellement. Les sondages géotechniques ont correctement avancé en dépit du retard noté dans les études y relatives. Les travaux entrepris en 2020 ont concerné les 5 premières sections du tracé BRT.



En cours d'année, les mesures d'endiguement de la propagation du coronavirus, en particulier les restrictions sur les transports, ont entraîné des ralentissements dans l'avancée des travaux compte tenu des difficultés de transport du personnel du chantier ainsi que des contraintes d'approvisionnement en matériaux. De plus, certains experts mobilisés par l'entreprise en charge des travaux ont été bloqués en Chine suite à la fermeture des frontières. Au 31 décembre 2020, le pourcentage d'avancement physique des travaux est estimé à 14%.

Relativement au suivi des travaux, l'intégralité du personnel des entreprises qui en ont la charge a été mobilisé.

• **Libération des emprises**

La réalisation du projet BRT a entraîné un déplacement involontaire de populations justifiant l'application de la politique opérationnelle OP 4.12 et des dispositions des lois sur l'expropriation et sur le Code de l'Environnement pour la prise en charge des impacts sociaux et économiques. Le Plan d'Actions de Réinstallation (PAR) du projet BRT compte au total 2 983 Personnes Affectées par le Projet (PAP) pour un montant total d'indemnisations estimé à 16 600 000 000 de francs CFA, y compris les dépenses liées à l'accompagnement social des personnes affectées par le projet.

Une demande de restructuration du financement du projet, approuvée par la Banque mondiale, a permis de prendre en charge sur 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), 2019 (1 000 000 000 F CFA) et 2020 (50 000 000 F CFA).

Avec le concours de la structure facilitatrice Enda Jeunesse Action (EJA), la constitution des dossiers d'indemnisation des PAP a été très satisfaisante au courant de l'année 2020. Sur un total de 2 983 PAP intégrant les omissions et les réclamations avérées, un effectif de 2 755 PAP a présenté des dossiers d'indemnisation qui ont fait l'objet de conciliation devant les commissions départementales d'évaluation des impenses (CDREI) de Dakar et de Guédiawaye ou du Groupe opération (GO). Cet effectif représente un taux de conciliation de 92%.

A la suite de l'indemnisation de la quasi-totalité des PAP propriétaires de concession et locataires de l'îlot de Grand Médine, les opérations de démolition et de sécurisation du site ont été entamées en janvier 2020.

Au 31 décembre, 2 260 PAP ont reçu leurs indemnisations, soit un taux de 97% comparé au nombre de PAP conciliées. Toutes les sections du tracé BRT ont été libérées et mise à la disposition de l'entreprise, à l'exception de la sous-section 10-2 du pôle d'échange de Petersen.





L'illustration ci-dessous présente l'état de libération effective des emprises sur le tracé du BRT.



En 2020, la libération des emprises du Projet BRT s'est faite de façon apaisée. Néanmoins un certain nombre de difficultés ont été notées, principalement liées à la lenteur des procédures. En particulier, la complexité des dossiers en contentieux nécessitant une médiation sociale a impliqué plusieurs acteurs (services de l'État, acteurs juridiques, ...).

De plus, la pandémie Covid-19 a réellement impacté le déroulement des activités de terrains liées à la libération des emprises (visites de fiabilisation, traitement des réclamations, opérations de démolitions, gestion des plaintes). De même, les séances de communication, de formation et de sensibilisation des parties prenantes initialement prévues n'ont pas pu être menées. Cependant, la stratégie de communication a été adaptée en utilisant les supports digitaux, avec la mise en place de sites web, de plateformes d'échanges avec près de 800 ambassadeurs qui échangent et relaient les informations via Facebook, Twitter, YouTube, Instagram et LinkedIn.

- **Recrutement de l'opérateur privé en charge de l'exploitation du BRT**

Dans le cadre de la mise en œuvre du projet BRT, l'État compte confier à un opérateur privé, à travers un contrat de Délégation de Service public (DSP), le financement du matériel roulant ainsi que l'exploitation et la maintenance du système de BRT.

Ce volet du projet est effectué avec l'accompagnement de la Société Financière Internationale (SFI) du groupe de la Banque mondiale. Suite à la finalisation de la phase de pré qualification des candidats en juillet 2018, deux conférences des investisseurs ont eu lieu en avril et mars 2019. A l'issue de l'évaluation des offres en janvier 2020, la procédure initiale relative au recrutement de l'opérateur a été déclarée infructueuse du fait de non conformités substantielles liées à la seule offre reçue parmi les deux candidats pré-qualifiés. Afin de reprendre le processus tout en restant cohérent avec les objectifs du projet, le CETUD avait sollicité l'Autorité de Régulation des Marchés Publics

(ARMP) pour engager une procédure négociée à l'issue d'une analyse rigoureuse des différentes options de relance qui s'offraient et après validation du Comité de pilotage.

Dès réception de l'avis de l'ARMP de poursuivre le processus de passation du marché avec les deux soumissionnaires pré-qualifiés, le CETUD a effectué plusieurs échanges avec la Banque mondiale et la SFI pour sécuriser la nouvelle procédure et définir ensemble un calendrier de mise en œuvre du processus qui tient compte des contraintes de délai du projet. Par la suite, les candidats ont été saisis en vue de leur demander de manifester leur intérêt à participer à la procédure de sélection.

A l'issue de cette nouvelle étape, seul le groupement MERIDIAM-SNCF-RATP a confirmé son intérêt pour le financement, l'exploitation et la maintenance du BRT. Le second groupement de nationalité espagnole a formellement décliné.

Au demeurant, la Banque mondiale a confirmé son accord de principe consistant à autoriser l'utilisation d'une partie des fonds IDA du projet pour l'acquisition du matériel roulant afin d'assurer l'équilibre de la concession. L'accord de financement du projet devrait être restructuré à cet effet.

Le parc nécessaire au démarrage de l'exploitation du BRT est présentement estimé entre à 159 bus articulés, avec un mode de consommation électrique et une capacité de 150 voyageurs chacun, permettant d'acheminer 300 000 voyageurs par jour.

Par ailleurs, les études socio-économiques et environnementales menées dans le cadre du projet indiquent clairement que le BRT permettra d'économiser 446 480 tonnes de CO₂ sur la période 2020-2035 correspondant à des gains monétaires estimés à 800 millions F CFA en 2020 et 1 300 millions F CFA en 2030.

1.2 Programme de renouvellement du parc de transport à Dakar et dans les régions

En conformité avec les orientations stratégiques du Plan Sénégal Émergent (PSE), l'État du Sénégal a investi dans de vastes travaux d'infrastructures ainsi que dans la poursuite du programme de modernisation des transports urbains. Ce programme, mis en œuvre par le CETUD, comporte trois (3) composantes : (i) l'organisation des opérateurs en GIE pour les sortir progressivement de l'informel, (ii) l'amélioration des conditions d'exploitation et (iii) la capacitation de l'ensemble des acteurs avec une sensibilisation permanente à la sécurité routière.

Avec le succès enregistré à Dakar, l'État a pris la décision d'étendre le programme de modernisation des transports urbains dans les différentes localités du pays. Ainsi, depuis 2014, 605 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 2020, il a été mis en circulation 05 minibus à Kolda et 31 minibus à Dakar. Les nouveaux véhicules 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.

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...etc. En 2020, 190 acteurs du transport urbain ont bénéficié d'actions de renforcement de capacité. Il s'agit de 158 receveurs et 32 chauffeurs de la région de Dakar.

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 Économique (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 FCFA a été acquis dans le cadre du Projet d'Appui au Transport et à la Mobilité urbaine (PATMUR).

Le tableau ci-dessous présente la situation du programme de renouvellement du parc de transport en commun à Dakar et dans les régions à la date du 31 décembre 2020.

<i>Localités</i>	<i>Minibus renouvelés</i>	<i>Nombre d'acteurs formés</i>
<i>Dakar</i>	<i>1 800</i>	<i>6 189</i>
<i>Saint Louis</i>	<i>110</i>	<i>1 015</i>
<i>Tambacounda</i>	<i>20</i>	<i>243</i>
<i>Kaolack</i>	<i>51</i>	<i>528</i>
<i>Thiès</i>	<i>91</i>	<i>537</i>
<i>Louga</i>	<i>18</i>	<i>425</i>
<i>Ziguinchor</i>	<i>51</i>	<i>291</i>
<i>Fatick</i>	<i>7</i>	<i>327</i>
<i>Diourbel</i>	<i>19</i>	<i>341</i>
<i>Mbour</i>	<i>43</i>	<i>517</i>
<i>Tivaouane</i>	<i>15</i>	<i>404</i>
<i>Touba</i>	<i>150</i>	<i>970</i>
<i>Kolda</i>	<i>20</i>	<i>514</i>
<i>Sédhiou</i>		<i>246</i>
<i>Kafrine</i>		<i>472</i>
Total	2 395	13 019

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. Malgré l'amélioration significative des conditions de déplacements des populations, induite par le déploiement du programme dans ces localités, les transporteurs ont restitué à l'AFTU les minibus qu'on leur avait remis, pour cause de non rentabilité financière due à la très faible fréquentation.

Par ailleurs, les efforts de renouvellement sont 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'Épargne 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 a 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 à d'autres zones à Dakar et à l'intérieur du pays sont en cours de mise en œuvre. Ainsi, 165 véhicules ont été mis en circulation à Dakar et 25 à Touba. Ce projet a permis de regrouper des opérateurs en différents GIE fédérés en zones d'intervention. Du reste, la mutualisation de l'exploitation a été adoptée comme mode de gestion avec l'assistance du CETUD et de la MECTRANS. 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.

Le CETUD assure par ailleurs l'organisation et l'accompagnement des Opérateurs de taxis membres des Groupements d'Intérêt Économique (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 de l'aéroport (AIBD). En 2020, l'activité a fortement été perturbée par la pandémie. C'est grâce à une dérogation spéciale leur permettant d'exploiter sur le périmètre urbain que la continuité de leur activité a été permise. De plus, un appui financier d'un montant de 75 millions de francs CFA issu du fond « Force Covid-19 » dédié aux transports terrestres a permis aux acteurs opérant sur la zone de l'aéroport d'honorer leurs échéances de paiement et ainsi assurer la viabilité économique du programme sur cette période très tendue.

1.3 Réalisation d'études pour une meilleure organisation du réseau de transport

L'État a initié deux grands projets de transport de masse, le Bus Rapid Transit (BRT) et le Train Express Régional (TER), dont l'avènement et les perspectives qu'ils donnent doivent amener l'autorité organisatrice des transports à mener des réflexions stratégiques pour une meilleure cohérence des politiques de mobilité urbaine. Dans ce cadre, le CETUD conduit un ensemble d'études variées qui concourent à la réalisation d'actions concrètes pour une mobilité urbaine durable.



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 sur la gouvernance de la circulation et de stationnement, l'élaboration d'un Plan de Mobilité urbaine soutenable (PMUS) pour l'agglomération de Dakar, l'organisation de la logistique urbaine à Dakar, la mise en œuvre d'un projet pilote de transport par câble dans la nouvelle ville de Diamniadio, le développement de solution de mobilité durable et de transports écologiques et l'élaboration d'un Plan de Mobilité Urbaine Soutenable pour l'agglomération de Mbour.

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

L'objectif principal visé à travers cette étude est la mise en place d'un réseau de lignes de rabattement vers le BRT et le TER, et aussi 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 compris le dépôt), la mise en place de mobiliers urbains ainsi que la mitigation des points durs de la circulation.

L'étude a été confiée au Groupement INGEROP/CPCS qui a démarré ses travaux en mai 2019. Une version provisoire de l'Avant-Projet Sommaire (APS) a été remise en mai 2020, en même temps que les rapports mis à jour des études préliminaires. De même, une première version du rapport d'évaluation environnementale stratégique (EES) a été envoyé au CETUD en juin 2020. Suite à la transmission des observations, le consultant a renvoyé une version mise à jour en août 2020. Ledit rapport a été présenté, en septembre puis en novembre 2020, au Comité technique interministériel de validation abrité par la Direction de l'Environnement et des Établissements classés (DEEC). Les recommandations émises lors de ce comité ont été prises en compte par le consultant. Les versions finales des livrables APS et EES ont été remis par le consultant respectivement le 10 octobre et le 4 novembre 2020. Les livrables finaux de l'APS ont été validés par le comité technique chargé du suivi de l'étude lors de sa réunion tenue le 2 décembre 2020.

• *Étude de la situation de référence du projet BRT*

Cette étude a été confiée au Centre universitaire de Recherche et d'Étude de la Mobilité (CUREM) de l'École supérieure polytechnique de Dakar et a démarré en décembre 2018.

Elle a permis de disposer d'informations et d'indicateurs clés sur la situation de référence du BRT afin de mesurer ultérieurement les impacts du projet. Les objectifs spécifiques sont les suivants :

- compiler et analyser les données existantes sur la mobilité domicile-travail, la satisfaction des usagers des transports en commun, les indicateurs socio-économiques et environnementaux liés au transport ;
- mettre à la disposition du CETUD des informations utiles, avec des indicateurs-clés, sur la situation de départ ou situation de référence du projet BRT ;
- permettre de mesurer ultérieurement les impacts du BRT et leur évolution à travers les indicateurs définis.

Le rapport final de l'étude a été finalisé et transmis au CETUD le 17 juillet 2020, à la suite de différents échanges de validation.

En plus des rapports, le consultant a transmis les données produites dans le cadre de cette étude. Il s'agit notamment des données de comptage, de l'enquête ménage, de l'enquête satisfaction, de l'enquête embarquée, de l'enquête à proximité des terminus, de la cartographie des lignes de TC, ainsi que des données secondaires (qualité de l'air, assainissement sur la voirie, accidents et situation économique des entreprises).

Par ailleurs, conformément au contrat, le consultant a restitué au CETUD le matériel de collecte acquis dans le cadre de cette étude,

notamment 90 tablettes, 12 appareils GPS et 5 appareils de comptage.

• *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. En 2020, le groupement chargé du développement du modèle a finalisé les différents rapports contractuels. Suite à la finalisation de l'étape de mise en œuvre des scénarios, il a livré une première version du rapport de tests. Cependant, compte tenu de la situation sanitaire, l'étude a été suspendue durant les périodes allant du 25 novembre 2019 au 10 février 2020, puis du 23 mars au 11 mai 2020.

• *Élaboration d'un Plan de Mobilité urbaine soutenable (PMUS) pour l'agglomération de Dakar*

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).

Le groupement chargé de l'étude a démarré sa mission en avril 2020. La première partie relative à l'évaluation du PDUD de 2007 a été finalisée en novembre 2020. La deuxième partie qui concerne l'élaboration du PMUS a été entamée et le rapport provisoire de démarrage a été transmis au CETUD le 10 décembre 2020. Les observations formulées par le CETUD sur ce rapport sont en train d'être prises en compte.

• 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.

Suite à la procédure de passation des marchés finalisée en 2019, le groupement EGIS/SAMARCANDE a été mandaté pour réaliser l'étude. Un rapport d'orientation a été transmis en mai et validé en juin 2020 par le comité technique. Le rapport d'état des lieux a été reçu en novembre 2020 et les observations du CETUD ont été transmises et sont en train d'être prises en compte.

Cependant, deux suspensions ont été enregistrées durant les périodes allant du 19 mars au 14 mai 2020, puis du 19 juin au 24 septembre 2020. En effet, la pandémie a rendu difficile la réalisation des enquêtes et comptages prévus dans le cadre de l'étude.

• 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, 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.).

Démarrée en janvier 2020, l'étude s'est poursuivie durant l'année. Différents livrables ont été transmis et validés par le comité technique du CETUD. Le plan d'action de mise en œuvre et les projets de textes découlant de l'étude ont été reçus en fin d'année 2020. Ils sont en cours de revue suite aux observations formulées par le CETUD.

La difficulté principale rencontrée dans le cadre de cette étude en 2020 a résidé dans les mesures de restrictions aux frontières ainsi que les mesures de confinement prises qui ont rendu difficile voire impossible le déplacement des experts chargés de l'étude et la mobilisation des équipes. L'étude a dû être suspendue du 19 mars au 02 juin 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. La procédure de passation de marché a été finalisée en juillet 2020, suivie du démarrage des prestations en le 1er décembre 2020. Cependant, compte tenu de la situation sanitaire et des mesures restrictives en vigueur au Sénégal et dans le pays de résidence du consultant (Tunisie), les prestations ont fait l'objet d'une suspension depuis le 4

décembre 2020, en attendant un retour à des conditions permettant la mobilisation et le déplacement du consultant à Dakar. Le planning sera actualisé à la reprise des activités.

• *Projet pilote de transport par câble dans la nouvelle ville de Diamniadio*

Il s'agit d'un projet en Partenariat Public Privé (PPP) de transport par câble ayant pour objectif de mettre en place une offre de transport complémentaire pour faciliter la mobilité urbaine à Diamniadio en desservant les zones résidentielles, administratives, économiques et universitaires.

Ce projet est en cours d'étude de faisabilité en partenariat avec le Groupement POMA/Spie Batignolles qui a signé un protocole d'entente avec le CETUD en décembre 2019.

Un premier rapport d'étude de pré-faisabilité a été remis en février 2020. Le CETUD et la Délégation générale à la promotion des Pôles urbains de Diamniadio et du Lac-Rose (DGPU), partenaire du projet, ont validé le tracé de la ligne pilote en mars 2020. Des études complémentaires (évaluation des impacts environnementaux et sociaux, études de trafic et de rentabilité, montage institutionnel et financier...) sont en cours de réalisation et devront se poursuivre en 2021.

• *Projet Eco-Car Solaire*

Le projet de développement de solution de mobilité durable et de transports écologiques « éco-cars solaires » vise à réduire l'empreinte écologique des transports publics à travers le développement de véhicules de transport en commun à énergie renouvelable. Il a pour objectif de développer des solutions techniques et logistiques pour la mise en place de réseaux de transports écologiques au Sénégal en se basant sur les réalités économique et sociale du pays.

Le projet est confié au cabinet Mandu Urbanizm Architecture. Les études et analyses de marché ont été conduites en octobre 2019 et la phase de recherche de financement a été bouclée en juillet 2020. Les carcasses de cars rapides ont été remis au consultant en décembre 2020 et les réflexions sur la conception des prototypes et l'exploitation des véhicules transformés se poursuivent.

- **Élaboration d'un PMUS pour l'agglomération de Mbour**

Dans le cadre de la Composante E du Programme de Modernisation des Villes du Sénégal (PROMOVILLES), il est prévu de réaliser des outils de planification permettant d'organiser et de réguler l'offre de transport public urbain dans les villes d'intervention du Programme. Le CETUD, en tant maître d'ouvrage délégué, accompagne ainsi PROMOVILLES pour doter la Ville de Mbour d'un Plan de mobilité urbaine soutenable pour la période 2021-2035.

Entamée le 23 juin 2020, la procédure de passation des marchés pour la sélection du cabinet en charge de l'étude se poursuit.



PERSPECTIVES & RECOMMENDATIONS



2.1 Projet Bus Rapid Transit

En 2020, les objectifs en terme de libération des emprises du projet BRT ont été atteints à 92%. La quasi-totalité des sections a été libérée à l'exception de la gare de Petersen dont le sort dépend de la définition claire de l'option d'aménagement du site et de la stratégie de relocalisation des opérateurs de transport. Les principales difficultés rencontrées dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'Actions de Réinstallation ont eu trait aux ralentissements causés par les mesures restrictives qui ont freiné la tenue des commissions de conciliations et les activités d'accompagnement social. La stratégie a été adaptée en cours d'année, en favorisant les canaux digitaux tels que les réseaux sociaux. En outre, différents marchés de travaux et d'acquisition de matériel et d'équipements prévus dans le cadre des mesures d'accompagnement aux personnes affectées par le projet ont dû être reportés suite aux tensions budgétaires relatives aux fonds de contrepartie du projet. En 2021, il est prévu de libérer la dernière sous-section du tracé et de poursuivre les activités d'accompagnement social.

Les travaux d'infrastructures ont été entamés sur les sections de 1 à 5 du tracé BRT, avec un pourcentage d'avancement physique estimé à 14% au 31 décembre 2020. Les retards dans les études d'exécution des travaux ainsi que les mesures d'endiguement de la propagation coro-

navirus ont fortement perturbé le planning initial. Néanmoins, il est prévu une intensification du rythme d'exécution des travaux découlant d'une stratégie de rattrapage mise en œuvre par l'entreprise. Ainsi, en 2021, les travaux se poursuivront avec la construction des réseaux d'assainissements et la réalisation des plateformes de chaussée. De même, il est prévu de finaliser les fondations et les travaux d'élévation des autoponts situés au niveau des carrefours de Liberté 6 et Case-bi. En outre, la construction des stations et du dépôt d'autobus de Gadaye sera entamée en 2021.

Le projet BRT a également été marqué en 2020 par la procédure de recrutement de l'opérateur en charge de l'acquisition et de l'exploitation des bus qui a été déclarée infructueuse à l'issue de la phase d'évaluation. Suite à l'avis favorable de l'Autorité de Régulation des Marchés Publics (ARMP) pour engager une procédure négociée avec le seul opérateur ayant manifesté son intérêt pour le marché, les diligences ont été menées pour aboutir à un nouveau calendrier de mise en œuvre du processus qui tient compte des contraintes de délai du projet. Ainsi, il est prévu de procéder aux négociations avec le candidat dès le premier trimestre 2021, avec comme objectif de signer le contrat au deuxième trimestre 2021.



2.2 Programme de renouvellement du parc de transport en commun

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 1^{er} 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. Cependant, force est de constater que l'absence de ressources allouées au paiement de la prime à la casse des Cars Rapides et des Ndiaga Ndiaye pendant trois années consécutives risque de ralentir fortement le déroulement du programme.

Relativement au programme de transport de proximité, il est également retenu de poursuivre le renouvellement des taxis de banlieue tout en prenant en compte les recommandations du rapport d'évaluation du projet test. En effet, il est important d'encadrer ce mode de transport en perspective de l'arrivée des systèmes de transport capacitaire (BRT et TER).

En 2021, il est prévu de lancer de la troisième phase du projet avec 500 véhicules à mettre en circulation à Dakar et dans certaines villes où la densité de la population ne permet pas de mettre des minibus en circulation.

Le renouvellement des taxis opérant à l'Aéroport international Blaise DIAGNE (AIBD) sera également poursuivi en 2021 grâce à l'accompagnement de la Délégation à l'entrepreneuriat rapide (DER) en partenariat avec l'entreprise Seniran Auto, 50 taxis vont être introduits sur le réseau. Il est également envisagé de retirer du réseau les taxis plus âgés qui avaient obtenu, par dérogation, l'autorisation de circuler au démarrage de l'aéroport. Les acteurs seront également formés et encadrés en relation avec la Direction des Transports routiers.

2.3 Mise en œuvre des études complémentaires au projet BRT

Plusieurs études complémentaires au projet BRT ont été démarrées en 2020. Les livrables y relatifs ont fait l'objet d'échanges avant validation par des comités mis en place à cet effet. La majorité des études se poursuivront en 2021, avec comme enjeu principal de rattraper les importants retards notés en 2020 suite au contexte pandémique. De plus, de nouvelles activités seront menées afin d'alimenter les réflexions stratégiques pour une meilleure cohérence des politiques de mobilité urbaine. Il s'agit en particulier de l'étude d'analyse des coûts-bénéfices des bus électriques à Dakar, de la mise en place d'un système de collecte permanente de données de trafic routier ou encore du projet d'étude pour la mise en œuvre d'un « quartier bas carbone » pour la gare de Petersen à Dakar. Il est également prévu une implication forte du CETUD dans l'organisation des JOJ- 2026, notamment dans le plan de transport et le plan de travail.

2.4 Restructuration du réseau de transport public

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. Le projet de restructuration du réseau de transport collectif est un projet majeur pour la région de Dakar. Troisième grand projet de transport collectif de la région, la restructuration vise à proposer une réorganisation complète du

réseau de transport collectif de Dakar autour du BRT et du 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. Les objectifs d'un tel projet est de favoriser l'attractivité, l'accessibilité et la viabilité globale des transports collectifs de Dakar et d'assurer la réponse aux importants besoins de transports collectifs de la région qui sont en augmentation continue.



2.5 Assainissement du secteur des transports à Dakar

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 appelées « 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.

2.6 Amélioration de la circulation et du stationnement à Dakar

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'AGEROUTE 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.









REPUBLIQUE DU SENEGAL
UN PAYS - UN BUT - UNE FOI
MINISTRE DES INFRASTRUCTURES,
DES TRANSPORTS TERRESTRES ET DU
DEVELOPPEMENT



Gare de
Petersen



Préfecture de
Guédiawaye



300 000
Passagers/ jour



23
Stations (points d'arrêts)



18 km
De voies réservées



14
Communes traversées



45 mn
De temps de parcours



03
Pôles d'échanges



CONSEIL EXECUTIF DES TRANSPORTS URBAINS DE DAKAR





RAPPORT D'ACTIVITÉ 2020



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*