



MOBILITÉ

BULLETIN D'INFORMATIONS SUR LA MOBILITÉ ET LES TRANSPORTS URBAINS / N°01 JUIN 2016



GUEST EDITO

Mobilité ! La mobilité urbaine a désormais son bulletin périodique de liaison. Et ce sont les principaux acteurs du sous-secteur des transports urbains qui en sont les initiateurs. Le Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement (MITD), avec ses structures sous tutelle que sont le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD), la société Dakar Dem Dikk (DDD), le Petit Train de Banlieue (PTB) et l'Agence des Travaux et de Gestion des Routes (AGEROUTE) ont voulu, avec ce bulletin, montrer les initiatives concrètes et coordonnées prises pour améliorer de façon conséquente les conditions de déplacement des populations et diminuer la congestion de la circulation encore trop récurrente.

Infrastructures et systèmes de transport routier et ferroviaire, plans de circulation, renforcement de la sécurité routière, modernisation des réseaux, en résumé, de nombreux projets sont en cours et de nouvelles mesures déjà prises. Plusieurs autres sont prévues et méritent d'être présentées. Sous l'égide du Ministère en charge des infrastructures et des transports terrestres, la problématique de la mobilité est abordée de manière intégrée.

Pour ce premier numéro, les initiatives menées en termes de communication et de sensibilisation autour du projet Bus Rapid Transit dit « projet BRT », destinées à contribuer à l'adhésion de tous les acteurs, sont dévoilées. Le BRT, devant relier la place de la Gare ferroviaire à Dakar à la mairie de Guédiawaye, sert aussi de prétexte pour présenter les deux projets d'infrastructures majeurs que constituent l'Echangeur de l'Emergence et la Route des Niayes qui contribueront à sa réalisation. Dans le domaine des services de transport en commun, DDD n'est pas en reste avec un vaste programme de renouvellement et de renforcement de son parc, accompagné d'une extension de son réseau d'exploitation.

Sur le plan de la circulation, tout est fait pour que les points noirs « accidentogènes » et autres goulots d'étranglement à l'origine d'embouteillages soient levés, avec le déploiement de mesures liées à la sécurité routière, dont l'amélioration contribue directement à la mobilité. Dans le domaine du rail, le PTB dessert fidèlement la banlieue dakaraise. Il participe quotidiennement à la décongestion des routes, en attendant l'arrivée du Train Express Régional qui permettra de relier Dakar au nouvel Aéroport International Blaise Diagne. Enfin du côté des régions, la mobilité sera accrue et sécurisée avec l'extension du programme de renouvellement de minibus à Diourbel, Fatick, Mbour et Tivaouane.

Ce premier numéro ne suffira pas à lui seul pour vous informer sur les efforts déployés chaque jour par le Département des transports et ses structures sous tutelle pour améliorer les déplacements des populations au sein de la presqu'île du Cap-Vert et des grosses agglomérations urbaines régionales. L'objectif étant l'amélioration du confort, de la rapidité et de la sécurité des transports ainsi que de la ponctualité pour les usagers. Rassurez-vous, d'autres numéros suivront ! Ils permettront au fil du temps de jauger l'évolution de la mobilité et surtout de mesurer concrètement l'impact des initiatives entreprises sur l'amélioration de la fluidité de la circulation.

Bonne lecture à toutes et à tous !

Mansour Elimane Kane
Ministre des Infrastructures,
des Transports Terrestres et du Désenclavement



Monsieur Moussa Diop,
DG Dakar Dem Dikk

L'HEURE DE LA MODERNISATION A « KLAXONNÉ » POUR DDD !

La société Dakar Dem Dikk s'est résolument inscrite dans une dynamique d'amélioration du service aux usagers. Son Directeur Général, Monsieur Moussa Diop, ouvre pour nous les grandes lignes du plan de modernisation qui doit permettre à l'acteur majeur des transports publics que constitue DDD de rester compétitif en termes d'offres et de services à la clientèle dans un contexte de diversification et donc de concurrence accrue dans le sous-secteur des transports urbains.

Monsieur Moussa Diop, où en êtes-vous avec l'arrivée des 475 nouveaux bus annoncée en 2015 ?

Vous savez, le projet de renouvellement du matériel roulant est très ambitieux de par son envergure. C'est la première fois que notre entreprise de service public a entrepris de renforcer son parc avec un nombre aussi important de bus. Nous y sommes, nous travaillons dur avec le Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement et les services du Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan pour boucler ce projet. Nous avons déjà reçu en 2015 un premier lot de 90 autobus, un autre lot de 60 autobus vient d'arriver à Dakar et les prochains lots sont attendus prochainement au début du deuxième semestre 2016.

Avec ces nouveaux bus, les usagers peuvent-ils s'attendre à une augmentation du nombre de lignes ?

Nous nous sommes fixés l'objectif de relever le défi de la régularité avec ce projet du Président de la République son Excellence M. Macky SALL. Ces bus seront une bouffée d'oxygène pour Dakar Dem Dikk, car ils nous permettront non seulement de renforcer le réseau existant, mais aussi de lancer 15 nouvelles lignes déjà validées par le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar, le CETUD, pour desservir tout Dakar et sa grande banlieue.

Quels sont les autres projets qui entrent dans le cadre de la modernisation de DDD ?

Pour avoir une entreprise moderne, il faut obligatoirement apaiser le climat social. Dès notre arrivée à DDD, nous avons fait le pari de régler les contentieux financiers et sociaux. Nous investissons également dans la réhabilitation et la rénovation des infrastructures au niveau des terminus notamment pour améliorer les conditions de travail de notre personnel roulant (aménagement de zones de repos, lieux de prière et sanitaires). Nous avons aussi lancé des chantiers de modernisation de notre système d'information aux voyageurs et d'amélioration des conditions d'accueil des usagers avec l'installation de nouveaux abribus modernes, la dématérialisation des titres de transports, etc.

Aujourd'hui vous arrive-t-il de penser à diversifier les services qu'offre DDD en dehors du transport urbain, comme c'est le cas un peu partout dans le monde ?

Oui et nous avons essentiellement deux axes de diversification de nos services. Le premier c'est le démarrage prévu du transport interurbain de voyageurs. Il s'agit de mettre à la disposition de nos compatriotes un service de transport régulier de voyageurs avec un niveau de confort et de sécurité optimal (climatisation, horaires fixes et sans spéculation). Nous envisageons aussi des dessertes directes du nouvel Aéroport International Blaise Diagne avec des lignes de bus de haut standing qui viendront en complémentarité avec le futur Train Express Régional.



PTB S.A., C'EST SUR LES RAILS !

Plus de 50% des déplacements effectués entre Dakar et sa banlieue se situent sur l'axe du chemin de fer et donc sur le trajet du Petit Train de Banlieue, bien connu sous l'acronyme PTB. En se basant sur ce constat, les spécialistes s'accordent à dire que le PTB constitue un élément majeur dans le dispositif de services de transport que l'Etat du Sénégal a mis à la disposition des usagers de l'agglomération dakaroise à côté des bus de Dakar Dem Dikk, des minibus Tata de l'AFTU et autres cars Ndiaga Ndiaye et taxis. Le Petit Train de Banlieue, et avant lui le « Petit Train Bleu », assure depuis 2003 un service de transport régulier, entre le centre ville de Dakar (Gare de Cyrnos) et sa proche (Thiaroye) et grande banlieue (Rufisque).

Le PTB assure aujourd'hui 26 navettes quotidiennes du lundi au vendredi (dont 16 vers Rufisque et 10 vers Thiaroye) contre 14 le samedi (8 vers Rufisque et 6 vers Thiaroye). Il dessert 15 gares : Dakar Cyrnos, Colobane, HLM, Hann, Mobil, Baux Maraîchers, Icotaf, Pikine, Wakhinane, Thiaroye, Tableau abonnement, Yeumbeul, Fass Mbaa, Keur Mbaye Fall et PNR. Les jours ouvrables, la fréquence est d'un train toutes les 25 minutes entre 6h et 11h et entre 16h30 et 20h. Les navettes du PTB entre Dakar et sa banlieue sont réalisées grâce à un matériel roulant constitué de 4 rames de 5 voitures chacune avec une capacité de transport de 1 000 voyageurs par rame. En tenant compte des retours à vide, la capacité offerte représente plus de 25 000 voyageurs par jour, suffisante pour absorber une demande moyenne journalière tournant autour de 15 000 voyageurs (4,8 millions de voyageurs par an), en majorité des travailleurs résidents en banlieue pour qui le transport ferroviaire, qui ne connaît pas les embouteillages, constitue le meilleur moyen pour se rendre sur leur lieu de travail.

LE PTB EN CHIFFRES

Chiffre d'affaires : 655 millions (2015)

**Matériel roulant : 4 rames dont 3 réversibles,
20 voitures dont 8 climatisées**

Capacité : 25 000 voyageurs / jour

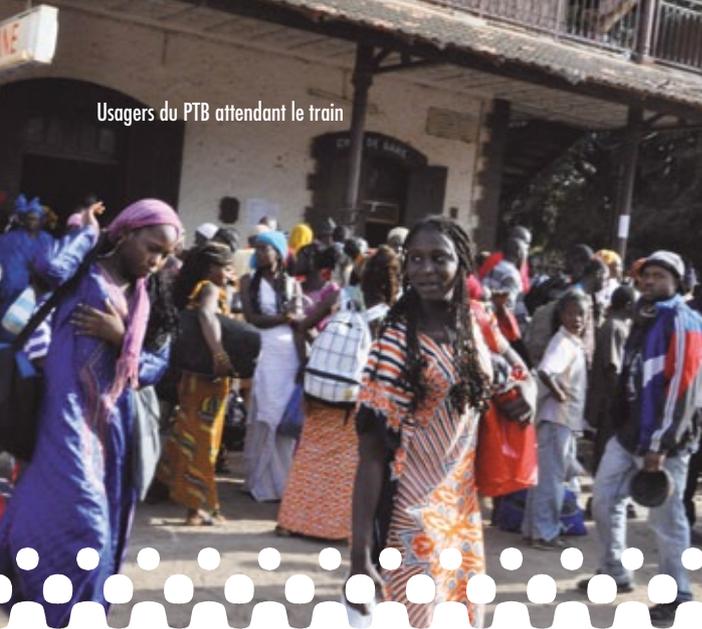
Usagers : 4,8 millions voyageurs / an

Par la nature de service public de transport collectif, le trafic ferroviaire de voyageurs est essentiel pour la mobilité des habitants de la banlieue de Dakar mais aussi celle des populations des villes de l'intérieur du pays et de la sous-région, notamment entre le Sénégal et le Mali. Les pouvoirs publics reconnaissent aujourd'hui au transport ferroviaire son rôle de levier puissant pour la croissance et le développement économique du pays. C'est pour cette raison que les orientations de la politique de transport ferroviaire s'inscrivent dans une vision globale et prospective de la stratégie de développement de l'Etat, notamment à travers le Plan Sénégal Emergent, qui donne une place de choix à deux projets ferroviaires majeurs à savoir la réhabilitation de la ligne Dakar-Bamako et la construction du Train Express Régional (TER) qui reliera Dakar au futur Aéroport International Blaise Diagne (AIBD) et qui à terme est appelé à remplacer le PTB.

Les habitants de la banlieue, nombreux chaque jour à emprunter le PTB pour se rendre sur leur lieu de travail



Usagers du PTB attendant le train



Premier train bi-mode (fonctionnant à l'électricité et au gasoil) en Afrique de l'Ouest, doté d'un système à double voie à écartement standard, le TER sera capable de circuler à 160 km/heure. Il desservira quatorze gares toutes neuves (dont celle du Pôle Urbain de Diamniadio) ou rénovées entre Dakar et le nouvel Aéroport International Blaise Diagne de Diass pour un trafic à terme de 115 000 voyageurs par jour. Ce projet ferroviaire qui verra le jour dans un peu plus de 2 ans constitue une véritable opportunité pour l'expansion et l'amélioration de la qualité de services qui étaient aujourd'hui limitées par la dégradation très avancée des voies et la vétusté des gares. Les habitants de la banlieue pourront bientôt profiter de cet important projet structurant de l'Etat qui jouera un rôle majeur dans l'amélioration de la mobilité dans un environnement modernisé et parfaitement intégré y compris au projet de Bus Rapid Transit (BRT). En attendant, le PTB est sur les rails !



Rame de voitures du PTB

Maquette de la rame du futur Train Express Régional (TER)



CONGESTION RIME AVEC SOLUTIONS !

Le constat est unanime. Il est très difficile de circuler dans Dakar et particulièrement aux heures de pointe. L'exode rural et la croissance démographique n'expliquent pas tout. Les causes de la congestion automobile à Dakar sont plus profondes. D'après plusieurs études, elles sont liées à la croissance importante du parc, à la dérégulation de l'offre de transports publics, à la faible capacité du réseau routier avec des possibilités d'extension limitées (Dakar étant une presqu'île) et à l'insuffisance des dispositifs de régulation du trafic. L'application insuffisante de la réglementation en vigueur et l'occupation anarchique de l'espace public font le reste. Pour trouver des solutions à ce fléau, le Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement a récemment pris plusieurs mesures pour améliorer la situation.

C'est ainsi que le MITD est en train d'agir directement sur plusieurs des causes de congestion à la fois pour améliorer la situation. D'abord, il a procédé à la suspension de la délivrance des licences de taxi. Cette mesure vise à réduire le nombre important de taxis qui circulent à vide dans Dakar et contribuent à l'engorgement. Ce n'est pas tout ! Un Comité Régional de Développement (CRD), faisant suite à quatre Comités Départementaux de Développement (CDD) tenus à Dakar, Pikine, Guédiawaye et Rufisque, a été organisé pour une concertation sur les axes à interdire au transport hippomobile (charrettes) et aux pousse-pousse. A l'occasion de ce CRD, la question des horaires autorisés pour la circulation des poids lourds a aussi été étudiée. Un arrêté du Gouverneur sera bientôt rendu public et les mesures restrictives appliquées dans toute leur rigueur.



Autre mesure. Ceux qui sont passés du côté des Sicap Liberté 5 et 6 l'auront remarqué. Un nouveau plan de circulation vient d'être mis en place entre le rond-point « Boulangerie Jaune » et le rond point « JVC » (voir encadré ci-contre). D'autres modifications des plans de circulation, visant à rendre plus fluide le trafic et à réduire les accidents au niveau de points stratégiques de l'agglomération dakaraise, vont bientôt suivre. Sur le plan des aménagements, des initiatives concrètes sont aussi menées telles que la modification prévue de carrefours, l'amélioration de la régulation grâce à l'installation de feux lumineux de signalisation ainsi que la généralisation et la mutualisation des points d'arrêts des transports collectifs.



Rond-point « JVC » après la mise en place du nouveau plan de circulation, ça roule mieux mais...



Vue du rond-point « JVC »

On l'aura compris, en prenant ces différentes mesures, le MITTD cherche à moyen terme à renforcer l'adéquation entre l'offre de transport et la demande de déplacements en agissant sur différents leviers qui portent notamment sur l'infrastructure, les services, les comportements des usagers et, de manière plus générale, l'organisation du secteur des transports urbains.



Panneaux de signalisation installés à Sacré Cœur 1 dans le cadre la mise en place du nouveau plan de circulation



Nouveaux feux lumineux installés pour mieux réguler la circulation, mis en service prochainement



Nouveau plan de circulation entre les ronds-points « Boulangerie Jaune » et « JVC »



Premiers échos sur la mise en place du nouveau plan de circulation entre les ronds-points « Boulangerie Jaune » et « JVC », ça roule mieux mais....

Depuis le 24 mai dernier, le nouveau plan de circulation entre les ronds-points « Boulangerie Jaune » et « JVC » est mis en place avec l'instauration d'un sens unique sur les contre-allées de cette portion du Boulevard de l'Alternance, la circulation sur ce dernier ne changeant pas et demeurant à double sens. Des policiers et agents de sécurité de proximité ont été positionnés sur les artères modifiées et de nouveaux panneaux de signalisation y ont été installés. Guidant les usagers de la route depuis le 24 mai, ils sont, avec les riverains, des interlocuteurs privilégiés pour témoigner des premiers effets du plan de circulation sur la fluidité du trafic et du respect des nouvelles règles de conduite.

Depuis que le nouveau plan de circulation a été mis en place, les riverains du rond-point JVC de la Sicap Liberté l'affirment tous, ça circule mieux ! Saliou Diouf, habitant à la Sicap Sacré Cœur 1 déclare « avant je mettais beaucoup de temps pour aller à Liberté 6 en voiture. Alors que maintenant je mets moins de cinq minutes pour le même trajet ». Même constat pour Adja Sène qui habite à Liberté 6. Pour elle, le rond-point « JVC » est vraiment devenu plus fluide. Et pour Lamine Cissé demeurant à Liberté 4 « il n'y a plus d'embouteillage sur la voie qui relie Liberté 4 et Liberté 6 très fréquentée par les taxis clando. Rien que pour cela, nous saluons la mesure ».

Malgré ces témoignages satisfaisants, tout n'est malheureusement pas aussi rose. Les policiers présents sur les lieux aux heures de pointe constatent que certains automobilistes ne respectent pas les panneaux de signalisation mis en place. Dès qu'ils quittent leurs postes, certains automobilistes n'hésitent pas à s'engager à contre-sens alors que les panneaux de signalisation sont bien en place et visibles aux différents coins de rues. Pour cette raison et en attendant de trouver une solution durable, ils mettent des pierres sur la chaussée de certaines voies pour éviter des accidents. C'est le cas à l'entrée de l'allée située au rond-point « Boulangerie Jaune » pour empêcher les véhicules d'entrer vers Sacré Cœur 1. Mais quand la nuit est tombée, « n'en parlons même pas ! Le soir, les automobilistes n'en font qu'à leur guise ». Aux heures de pointe, les riverains interrogés soutiennent qu'ils ont l'impression qu'il n'y a eu qu'un léger mieux. En effet, les importants flux de véhicules qui viennent des différentes artères menant au rond-point « Boulangerie Jaune » n'ont pas sensiblement diminué. Il y a encore des embouteillages au niveau du rond-point « Boulangerie jaune » même s'ils sont différents de ceux que connaissaient les automobilistes avant que le nouveau plan de circulation ne soit mis en place.

L'évolution de la situation est à suivre de près mais déjà un enseignement majeur peut être tiré. Le Ministère en charge des transports et le CETUD pourraient mettre en place de nouveaux plans de circulation au niveau de tous les carrefours et ronds-points de la capitale, si l'indiscipline et l'incivilité des conducteurs prévalent, tous ces efforts auront des effets limités sur la décongestion du trafic.

Cartographier pour mieux cibler

Le nouveau plan de circulation entre les ronds-points « Boulangerie Jaune » et « JVC », dans le secteur des SICAP Liberté 5 et 6, est le premier d'une longue série. D'autres vont progressivement se mettre en place dans toute l'agglomération dakaroise. Destinés à réduire les accidents routiers et à rendre plus fluide la circulation en levant les goulots d'étranglement, le choix des sites d'implantation de ces nouveaux plans de circulation n'est pas le fruit du hasard. Il fait suite à un processus d'identification et de cartographie des points « accidentogènes » et des « nœuds » routiers. Plus de 40 points difficiles dont 12 particulièrement critiques (points rouges) ont été relevés à Dakar et son agglomération. Autant de nouveaux plans de circulation et d'aménagements à prévoir à moyen terme au niveau des axes congestionnés de toute la presqu'île du Cap-Vert !

SÉCURITÉ ROUTIÈRE, L'AUTRE ARME CONTRE LA CONGESTION DU TRAFIC

Accidents de la route, pannes mécaniques, vétusté du parc, infractions au code de la route, incivilité, conduite sans permis, etc., de nombreux maux sont directement ou indirectement la cause de la congestion du trafic. Tous liés à la sécurité routière. Pour l'améliorer, le Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement (MITTD) et ses partenaires ont décidé de frapper fort en modernisant les dispositifs de contrôle et en prenant des mesures dissuasives mais aussi répressives. Autant de mesures qui permettront aussi et surtout de sauver des vies.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Plus de 500 personnes perdent la vie chaque année au Sénégal dans des accidents de la route. Quand on sait que 90% des accidents de la circulation sont d'origine humaine, ces vies auraient pu être épargnées. En plus du comportement humain au volant, principale cause d'accidents, peuvent s'ajouter l'état du véhicule (5%) et celui de la route (5%). C'est fort de ce constat que le Chef de l'Etat, M. Macky Sall a appelé de ses vœux la mise en œuvre de réformes en profondeur pour la réduction des accidents de la route. C'est ainsi que pour répondre à cette volonté et dans le cadre d'une politique de sécurité routière visant la réduction des accidents de la route, le MITTD déploie d'importants efforts pour la sécurisation et la numérisation des titres de transport, l'extension de l'activité de contrôle technique moderne des véhicules automobiles sur tout le territoire national. S'y ajoute la mise en place d'un guichet unique automobile pour le processus de dédouanement et d'immatriculation des véhicules importés d'occasion. La mise en œuvre de cette politique aura inmanquablement un impact positif sur la mobilité dans les transports.

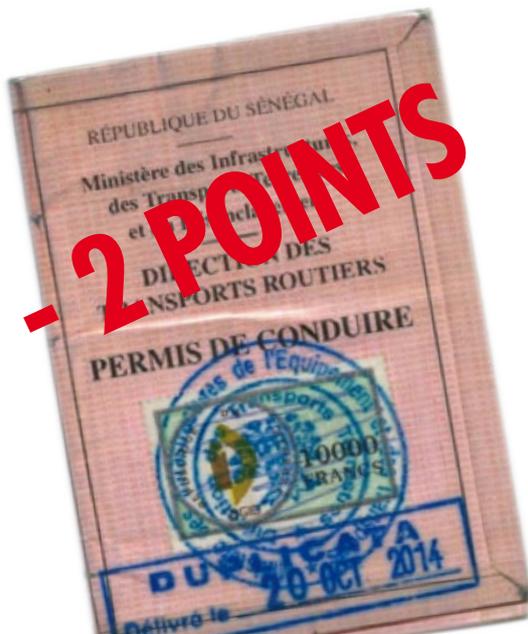


Cartographie des points noirs et rouges de la circulation à Dakar et sa proche banlieue



Le contrôle technique des véhicules de plus en plus exigeant

Le projet de numérisation et de sécurisation des titres de transport comprend la modernisation du système de production pour pallier la fraude, mais aussi et surtout la mise en place du permis de conduire à points. Autant par son caractère dissuasif que répressif, pour les contrevenants aux règles du code de la route, le permis à points participera, comme c'est le cas dans les pays qui l'ont déjà instauré, à un comportement plus responsable sur la route et à la réduction des accidents. Grâce à la construction et à l'exploitation d'un second centre de contrôle technique périodique des véhicules automobiles à Diamniadio et à la modernisation de celui de Hann, l'amélioration subséquente du parc de véhicules constitue un des leviers sur lequel l'Etat pourra s'appuyer dans sa lutte contre l'insécurité routière. Bientôt, les véhicules qui ne seront pas techniquement aptes à la circulation ne seront plus admis sur les routes. Et, la volonté de l'Etat est ferme à cet égard. C'est ainsi que les points de contrôle qui sont éliminatoires pour la visite d'aptitude technique des véhicules sont déjà passés de 3 à 10. Enfin la mise en place d'un guichet unique automobile permettra d'assainir et de rendre plus performant le processus de mise à la consommation et d'immatriculation des véhicules tout en sécurisant les recettes fiscales de l'Etat. L'ultime enjeu est de disposer de bases de données fiables permettant d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques de transport appropriées et efficaces.



Le Centre de Contrôle Technique des Véhicules Automobiles de Hann, bientôt décongestionné grâce à la construction d'un nouveau centre à Diamniadio



LE BRT S'ENGAGE SUR LA VOIE RESERVÉE AU DIALOGUE

La première pierre pour le lancement des travaux de réalisation du projet de Bus Rapid Transit (BRT) n'est pas encore posée que déjà il fait parler de lui. Ce projet d'envergure qui, avec ses voies de bus réservées, doit révolutionner le transport urbain et fluidifier la circulation dans l'agglomération de Dakar, entre la Gare ferroviaire en centre-ville et la mairie de Guédiawaye en passant par Grand-Médine, va nécessiter le déplacement de populations. Aussi, le CETUD a très tôt engagé la communication avec les parties prenantes, à travers la restitution des premières études préalables aux travaux et la tenue de Comités Régionaux et Départementaux de Développement ainsi que l'organisation d'une visite officielle du tracé destinée aux autorités administratives et locales concernées. Pour approfondir la communication et asseoir le climat de confiance nécessaire à la mise en œuvre d'un projet d'envergure comme le BRT, le CETUD, sous l'égide de son ministère de tutelle, s'est lancé dans une vaste campagne de communication et de sensibilisation visant à rechercher l'adhésion par la concertation et le dialogue. Faire évoluer la perception du BRT qui, en s'intégrant à d'autres projets d'infrastructures majeurs concourront ensemble à l'amélioration de la mobilité entre Dakar et sa banlieue proche, voilà le défi à relever !

Le 29 mars constitue le départ d'actions de sensibilisation et de concertation directement menées par le CETUD, venant ainsi renforcer la communication déjà en cours sur le terrain, dans le cadre de la conduite de l'étude d'impact environnemental et social. C'est ainsi qu'une rencontre d'informations et d'échanges s'est tenue le 12 mai avec des représentants des habitants de Grand-Médine. Après la diffusion d'un film 3D spécialement réalisé sur le BRT de Dakar, la présentation audiovisuelle d'un projet similaire, le BRT de Curitiba au Brésil, le dialogue a été engagé entre la délégation du CETUD et les différentes catégories d'administrés de la commune de Grand-Médine présentes.

Le Sous-Préfet de Dakar et le DG du CETUD à la rencontre des membres du collectif des habitants de Grand-Médine



Présentation du film 3D sur le projet de BRT, un intérêt particulier pour le parc-relais / pôle d'échanges prévu à Grand-Médine



Les membres du collectif des habitants de Grand-Médine attentifs lors de la rencontre de sensibilisation et de concertation sur le projet de BRT (12 mai 2016)





Les populations de Grand-Médine rassurées

Dans un climat apaisé et par un jeu de questions / réponses directes, les membres du collectif des habitants de Grand-Médine ont découvert le projet de BRT sous un autre jour et l'ont mieux compris. Ils n'ont toutefois pas manqué de demander des précisions sur les principaux points d'achoppement à savoir le choix de Grand-Médine pour abriter le parc-relais, le nombre de maisons qui seront touchées par sa construction, les sites de recasement réservés aux populations impactées, l'avenir du processus de restructuration en cours du quartier traversé par le BRT, et, pour le personnel municipal, les retombées économiques que la commune peut attendre. Tout en s'attachant à répondre à leurs légitimes demandes de précisions, le DG du CETUD, M. Alioune Thiam, a souligné la nécessité d'attendre les conclusions de l'étude d'impact environnemental et social pour savoir précisément qui sera touché. « La seule certitude que nous avons pour le moment est que le parc-relais sera installé sur 1,07 ha » a précisé M. Thiam. Sur le choix du quartier de Grand-Médine pour l'abriter, le DG du CETUD a évoqué l'important volume de trafic sur cet axe et la cohérence du projet avec les politiques publiques en matière de transport urbain et enfin sa complémentarité avec d'autres projets de l'AGEROUTE en cours dans la zone (Echangeur de l'Emergence, restructuration de la Route des Niayes). Enfin, il n'a pas manqué de préciser que « le BRT sera utile à la fois aux populations et aux Collectivités. C'est un financement de 150 milliards de F CFA et l'Etat du Sénégal, conseillé par la Société Financière Internationale (SFI), veille à ce que le projet soit rentable pour toutes les parties prenantes. De plus, grâce au Pôle d'échanges que le projet va mettre en place, des emplois seront créés et il y aura des retombées fiscales municipales ». Présidant la rencontre, le Sous-Préfet a, quant à lui, voulu rassurer les populations et a insisté sur le fait que « même si le BRT est un projet de l'Etat, il ne passera pas en force mais respectera le droit des citoyens et mettra en avant l'intérêt général ». Les habitants de Grand-Médine ont d'ailleurs pu concrètement s'en rendre compte le 18 juin dernier. Dans le prolongement du processus engagé, le CETUD a élargi le dialogue en organisant une concertation publique ouverte à toutes les populations et non pas seulement à leurs représentants. Cette concertation, qui s'est tenue sur la place publique, a été l'occasion de répondre directement à leurs questions et de les rassurer.



Concertation publique à Grand-Médine (18 juin 2016)



Maquette du Parc-relais / Pôle d'échange de Grand-Médine



Maquette de la station de Guédiawaye

L'AFTU et Dakar Dem Dikk déjà sensibilisés

Les rencontres ne se sont pas limitées aux populations de Grand-Médine. La délégation du CETUD renforcée par les représentants du Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement ainsi que de la Banque Mondiale, a aussi tenu des séances de concertation, de présentation et de questions / réponses respectivement avec les membres de l'Association pour le Financement du Transport Urbain (AFTU) et les cadres dirigeants de Dakar Dem Dikk. Même si ces deux acteurs majeurs du secteur des transports urbains n'ont pas caché leur inquiétude face à la concurrence que le BRT pourrait entraîner selon eux, en prenant par exemple des parts de marché sur la ligne rentable Guédiawaye - Parcelles Assainies, ils ont exprimé leur adhésion au projet. Plus encore, l'AFTU a proposé de le financer elle-même ou d'être associée au capital. Quant aux cadres de DDD, ils ont souhaité être informés régulièrement des avancées du projet pour être en mesure de mieux renforcer la compétitivité des services de leur société et de faire face à la concurrence au bénéfice des usagers.

LE BRT « PLACE DE LA GARE - GRAND MÉDINE - GUÉDIAWAYE » EN QUELQUES CHIFFRES CLÉS

19 km de long

30 stations

2 pôles d'échanges

14 communes traversées

47 minutes de temps de parcours

170 000 passagers / jour



Concertations et dialogue avec les représentants de l'AFTU



Maquette du Bus Rapid Transit (BRT)

Les avantages du Bus Rapid Transit

Sur financement de la Banque Mondiale, des études de mise en place d'un réseau de transport collectif et d'introduction d'un système de transport de masse par bus à Dakar ont été réalisées. Dans ce cadre, la ligne pilote (19 km) de Bus Rapid Transit identifiée permettra de faire la liaison entre la Gare ferroviaire de Dakar en centre-ville et la mairie de Guédiawaye située en zone périphérique avec un temps de parcours réduit de moitié (47 minutes au lieu de 95 minutes). La garantie des temps de parcours, le niveau de confort et de sécurité escompté permettront de répondre favorablement, en complément avec le projet de Train Express Régional (TER), à l'augmentation de la demande de déplacements urbains dans une agglomération qui comptera environ 5 millions d'habitants à l'horizon 2025.



Maquette de l'Echangeur de l'Emergence (livraison juillet 2016)



Accès à la banlieue facilité

Où en sommes-nous ?

Suite à la finalisation de l'étude environnementale et sociale, environ 58 concessions se situant dans le sous-quartier 5 de Grand-Médine ont été identifiées et inventoriées comme potentiellement impactées par la construction du parc-relais prévu dans le cadre du BRT. Une évaluation complète va être réalisée pour identifier les ménages vivant dans ces concessions, les bâtiments concernés et déterminer précisément le nombre de personnes impactées par le projet (PAP). Après d'éventuelles conciliations, des dispositions concrètes en matière d'indemnités seront prises en étroite concertation avec les PAP. Démarrage des travaux prévu en 2017.

La « Grande Passerelle » achevée...

L'Echangeur de l'Emergence est pratiquement achevé. Il ne reste plus que les finitions. Cet ouvrage d'art, nouveau joyau des infrastructures urbaines de l'agglomération dakaroise, sera réceptionné dans la deuxième quinzaine du mois de juillet 2016. Il s'agit d'un échangeur à trèfle, comme celui situé au niveau de la Foire, mais à quatre branches. On dit qu'il porte bonheur. En tout cas, il va apporter le bonheur aux populations des quartiers de la banlieue dakaroise, notamment Grand-Yoff, Patte d'Oie, Parcelles Assainies, Golf et Guédiawaye. Situé sur la Route des Niayes, l'échangeur va desservir toute la lointaine banlieue dakaroise. Construit en 12 mois, l'infrastructure a coûté 7,1 milliards de F CFA. Les travaux ont été financés sur le Budget Consolidé d'Investissement (BCI) de l'Etat et confiés à l'AGERROUTE. Prévu pour durer 300 ans, l'Echangeur de l'Emergence s'inscrit dans le cadre de la politique d'accroissement du revenu national et de la réduction du déficit de la balance commerciale à travers l'amélioration des conditions de déplacement et de la réduction du coût des transports.

...et élargissement de la Route des Niayes

La « Grande passerelle » sera aussi traversée par la Route des Niayes. C'est cette route alternative qui quitte le rond-point Liberté 6 pour aboutir à Keur Massar. Elle sera utilisée aussi par le BRT, d'où son aménagement et son élargissement pour la transformer en une chaussée 2x2 voies, incluant la construction de voiries urbaines de connexion et de voies annexes à l'intérieur des Parcelles Assainies, Cambérène, Pikine, Guédiawaye et Thiaroye. L'élargissement de la Route des Niayes va non seulement désengorger un axe important mais aussi améliorer les conditions de trafic et de sécurité des zones traversées. Ce vaste projet, à haute intensité de main d'œuvre, sera lancé dans la deuxième quinzaine du mois de juillet 2016, sur financement de la Banque Mondiale et de l'Etat du Sénégal.



Maquette de la Route des Niayes élargie en 2 x 2 voies

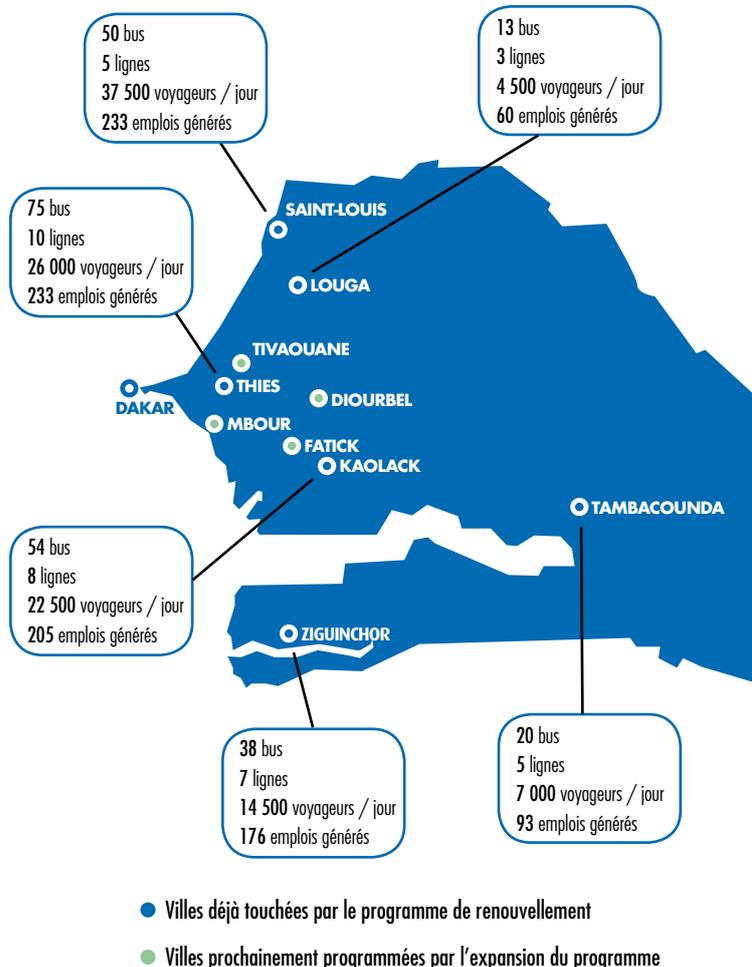
4^{ÈME} PHASE DU PROGRAMME DE RENOUVELLEMENT DU PARC URBAIN PAR DES MINIBUS, MBOUR, FATICK, TIVAOUANE ET DIOURBEL CIBLÉS

Le programme de renouvellement du parc de véhicules de transports urbains dans 6 régions en chiffres et extension prévue

Le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) étend une nouvelle fois son programme de renouvellement du parc de véhicules par des minibus à l'intérieur du Sénégal. Après les résultats positifs enregistrés à Dakar et dans 6 capitales régionales (Thiès, Louga, Saint-Louis, Kaolack, Tambacounda et Ziguinchor), ce vaste programme entre dans sa 4^{ème} phase et va toucher 4 autres capitales régionales et départementales. Il s'agit des villes de Diourbel, Fatick, Mbour et Tivaouane. Ce sont d'ailleurs les transporteurs de ces villes qui ont souhaité eux aussi pouvoir bénéficier du programme. Après avoir entrepris les démarches nécessaires auprès du Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement (MITTD) qui leur a marqué son accord, instruction a été donnée au CETUD pour entreprendre une étude de faisabilité dans ce sens et de prendre les dispositions pour satisfaire leur demande.

Petit rappel ! Cet important programme de renouvellement du parc de véhicules de transports urbains de voyageurs, débuté en 2005, a pour objectif fondamental d'assainir le sous-secteur en vue d'améliorer son efficacité de façon durable. Soutenu par des partenaires techniques et financiers et l'Etat du Sénégal, le programme a permis depuis son démarrage, la mise en circulation de pas moins de 1 300 minibus. A Dakar, l'ambition du Gouvernement est d'arriver au terme du programme de renouvellement à la réforme définitive des cars rapides et autres « Ndiaga Ndiaye » d'ici 2018. D'ailleurs, les résultats appréciables déjà enregistrés dans la capitale seront bientôt renforcés avec la mise en circulation très prochainement de 300 nouveaux minibus par l'Association de Financement des Professionnels du Transport Urbain (AFTU) et la création de nouvelles lignes.

Le programme joue depuis de nombreuses années un rôle majeur dans la modernisation du sous-secteur des transports urbains à la grande satisfaction des populations qui apprécient les minibus pour leur sécurité, leur confort et leur régularité. Ces résultats sont obtenus grâce à la professionnalisation des acteurs avec notamment la formation du personnel roulant dont les chauffeurs de cars rapides et de « Ndiaga Ndiaye », en vue de leur reconversion.



Après Saint-Louis et 5 autres capitales régionales, les minibus bientôt dans les agglomérations de Diourbel, Fatick, Mbour et Tivaouane

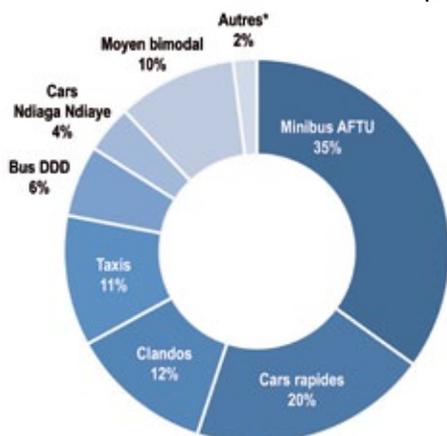
Enquête de satisfaction 2015 sur les transports urbains de Dakar, les résultats !

Pour l'année 2015, l'étude de satisfaction a porté sur 2 238 personnes représentatives des usagers des transports publics urbains de la région de Dakar. Cette évaluation faite sur un ensemble de 24 critères a permis de ressortir un indice de satisfaction global avec 2/3 des usagers (66,62%) satisfaits du système de transport urbain de Dakar avec toutefois des disparités selon le réseau et le critère évalué. Tout mode confondu, un niveau de satisfaction relativement élevé (plus de 80%) est enregistré pour l'heure de début des services, l'accessibilité des arrêts, l'attitude des contrôleurs et la fiabilité du matériel roulant. En revanche, on enregistre un niveau de satisfaction relativement faible (moins de 50%) pour l'affluence à bord, le temps d'attente aux arrêts, la chaleur à l'intérieur des véhicules et le nombre de places assises.

Les déplacements urbains à la loupe

Les résultats de l'enquête sur les déplacements des Dakarais, devant permettre au CETUD d'affiner sa politique de modernisation des transports urbains publics, sont tombés. L'Enquête-ménages sur la Mobilité, les Transports et l'Accès aux Services Urbains dans l'Agglomération de Dakar (EMTASUD 2015) montre que les transports publics sont très importants pour les déplacements des personnes de manière générale. On enregistre près de 1,8 millions de déplacements / jour dans les transports publics dont 700 000 (40%) dans le seul département de Dakar. Ce sont 80% des déplacements motorisés qui se font par transport public. De manière plus détaillée, 35% des déplacements sont réalisés par les minibus de l'AFTU, 20% par les cars rapides, 12% par les « clandos », 10,5% par les taxis, 6% par les bus DDD et 4% par les cars « Ndiaga Ndiaye ». En outre, 10% des usagers combinent les 2 modes de transport public et 2% utilisent d'autres modes de transport (Petit Train de Banlieue 1%, cars de ramassage scolaire ou d'entreprise, cars de transport interurbain). Il convient de noter que, depuis la dernière étude EMTASUD qui datait de 2000, la part des déplacements motorisés a augmenté, passant de 27% à 32%. Le nombre de déplacements par jour et par personne étant passé de 3,2 à 3,36. Toutefois, il faut souligner que 68% des déplacements se font à pieds.

Part des différents modes de déplacements urbains
(Source : EMTASUD 2015)



* Autres : Petit Train de Banlieue (1%), cars de ramassage scolaire ou d'entreprise, cars de transport interurbain



Ministère des Infrastructures,
des Transports Terrestres et
du Désenclavement



MOBILITÉ

République du Sénégal
Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et
du Désenclavement

Directeur de publication
Alioune Thiam, Directeur Général du CETUD

Coordination
Dior Mbacké Dia, Spécialiste Communication - CETUD

Conception et réalisation
Nicolas Dupuy, Consultant Concepteur Rédacteur - CETUD

Comité de rédaction
Latir Mané, Conseiller Technique en Communication - MITTD
Mamadou Silèye Anne, Responsable Cellule Communication - DDD
Awa Sarr, Chef Cellule Communication - AGERROUTE
Fatou Sady Ndiaye, Assistante en Communication - AGERROUTE
Aminata Mbaye Fall, Chargée de Communication - PTB
Fatou Diop, Conseillère Technique en Communication - MITTD

Base documentaire et crédit photographique
CETUD, DDD, AGERROUTE et PTB