REPUBLIQUE DU SENEGAL
Un Peuple - Un But - Une Foi

MINISTÈRE DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE, TECHNIQUE ET DE L'INNOVATION
DIRECTION DES EXAMENS ET CONCOURS PROFESSIONNELS

GROUPE SUPDECO DAKAR

7, Avenue Faidherbe Dakar-Sénégal
Tél : 33 849 69 19 Fax : 33 821 50 74
www.supdeco.sn

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS

Rue 3 prolongé Boulevard de l'EST
Point E BP 21354 Dakar Sénégal
Tél : 33 859 95 95
Fax : 33 860 52 02

THEME

ETUDE DE LA GESTION DU SYSTEME DE TRANSPORT URBAIN A DAKAR PAR LE CETUD.

Mémoire de fin d'études

Pour l'obtention du Diplôme de Licence

En transport et logistique

Présenté par : AWA SARR

Encadré par : Monsieur Djiby Ly

Année académique 2019/2020

Plan de mémoire

SOMMAIRE :

I. Dédicace

II. Remerciements

III. Liste des graphiques

IV. Liste des images

V. Liste des sigles et abréviations

Introduction Générale

Chapitre 1: Présentation du cadre de l'étude

Section 1 : Présentation de l'entreprise : CETUD

1.) Historique de CETUD
2.) Organisation de CETUD

Section 2 : Les Missions et Projets du CETUD

1.) Les Missions du CETUD :
2.) Les Projets du CETUD :

Chapitre 2 : Cadre Analytique de l'étude

Section 1 : Présentation et Analyse des Résultats obtenus

Analyse par la matrice SWOT

1.) Présentation des résultats obtenus
2.) Analyse par la matrice SWOT

Section 2 Interprétation et recommandation

1.) Interprétation
2.) Recommandation

Conclusion Générale

Dédicaces

Ce mémoire est dédié à ma très chère maman Ndeye Awa Diop Sarr.

Ce travail est le votre.

Remerciements

A la fin de la rédaction de ce mémoire, nous tenions à remercier tous ceux qui nous ont soutenus, de près ou de loin tout au long de notre formation

J'adresse mes remerciements à mes parents, mon mari et à toute ma famille.

A monsieur Djiby LY Directeur du département de l'IST (institut supérieur des transports) qui n'a ménagé aucun effort pour m'encadrer.

A monsieur Etoua kellog .

Liste des cigles et abbréviatons

CETUD	Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar
AFTU	Association pour le Financement du Transport Urbain
DDD	Dakar Dem Dikk
BRT	Bus Rapid Transit
GIE	Groupement d'intérêt Economique
AGEROUTE	Agence des Travaux et de Gestion des Routes au Sénégal
AOTU	Autorités Organisatrices des Transports Urbains du continent Africain
FDTU	Fonds de Développement des Transports Urbains
LPDU	Lettre de Politique des Déplacements Urbains
SAEIV	Systèmes d'Aide à l'Exploitation et d'Information aux voyageurs
PTB	Petit Train de Banlieue
PAMU	Programme d'Amélioration de la mobilité urbaine

22

Introduction générale

De tout temps, l'homme a voulu voyager, d'abord sur terre puis par la mer et ensuite dans l'espace .Mais c'est avec la révolution industrielle et l'invention de la machine à vapeur que le transport est devenu une activité essentielle pour toutes les communautés, consistant à déplacer de la marchandise et des gens d'un point à un autre. Généralement dans les activités humaines, un système de transport comprend des infrastructures, des ressources énergétiques, des véhicules et des systèmes d'exploitation. En reliant producteurs et consommateurs, l'industrie des transports joue un rôle essentiel dans l'activité économique d'un pays.

La croissance urbaine dans la région de Dakar, accroit de manière exponentielle les besoins de déplacement alors que les systèmes de transport ont de plus en plus des difficultés à les satisfaire même si des réformes ont été entreprises. Cette configuration occasionne de nombreux problèmes du pont de vue des transports de personnes et de marchandises, et plus globalement de la mobilité. Il a lieu par conséquent d'adopter une démarche d'analyse et de gestion des déplacements, des transports et services urbains qui assurent la fluidité dans les mouvements des individus dans le terroir urbain.

Pour résoudre les nombreux problèmes que fait face le secteur des transports routiers urbain à Dakar, l'Etat du Sénégal a mis en place le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) par la loi du 10 mars 1997 pour la réglementation du secteur. Ses attributions, son organisation et son fonctionnement ont été par décret en 1997. Cet organisme à caractère professionnel est chargé de la mise en œuvre et du suivi de l'application de la politique sectorielle des transports publics définie par l'Etat pour la région de Dakar.

En effet, le système de transport urbain a un rôle primordial à jouer dans le développement de la société et a un caractère primordial dans le quotidien et la vie des hommes. C'est dans cette optique qu'elle mérite plus de gestion car un système de transport urbain à Dakar présente un risque pour la sécurité des voyageurs surtout qu'il est largement utilisé partout pour des besoins de déplacement. C'est dans cet ordre d'idées qu'il serait intéressant de

faire une profonde étude de CETUD pour déceler les problèmes que confrontent la société et proposer des solutions pour une meilleure gestion de l'entreprise.

Cependant le transport urbain qui est aujourd'hui de forte demande doit également respecter les normes de sécurité d'où la nécessité d'une bonne maitrise du système de transport urbain ce qui nous ramène à poser la question suivante : La gestion du système de transport urbain à Dakar par le CETUD répond il aux exigences des usagers ? Pour appréhender cette problématique deux questions spécifiques se posent à notre réflexion à savoir :

☞Comment organiser la gestion du système de transport urbain de CETUD dans la ville de Dakar ?

☞Quelles sont les solutions d'amélioration des outils de Gestion de CETUD dans la ville de Dakar ?

Afin d'apporter les réponses pertinentes à ces questions, nous avons jugé utile de les traiter dans deux parties distinctes et complémentaires à savoir :

☞Première partie : Cadre de l'étude.

☞Deuxième partie : Cadre analytique. .

Chapitre 1

Cadre de l'étude

Section 1 : Présentation de l'entreprise : CETUD

1.) Historique de l'entreprise CETUD :

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.Sa mission consiste à la mise en œuvre et au suivi de l'application de la politique sectorielle des transports urbains définie par l'Etat, pour la région de Dakar. Il s'agit essentiellement d'organiser et de réguler l'offre de transport public urbain de voyageurs, de manière à améliorer durablement les conditions d'exploitation des opérateurs et par conséquent, les déplacements des populations de l'agglomération dakaroise.

Le CETUD est un cadre de concertation qui réunit l'Etat, les Collectivités locales et le Secteur privé. A la demande de l'Etat ou des Collectivités locales, le CETUD peut apporter une assistance aux régions. Elle est placée sous la tutelle technique du Ministère en charge des Transports terrestres et sous la tutelle financière du Ministère de l'Economie et des Finances.

Créé en 1997, le CETUD est l'une des premières autorités Organisatrices des transports

Urbains (AOTU) du continent Africain.

Après 15 ans d'existence, une réflexion est en cours sur son évolution à court et moyen terme.

Bref retour sur le contexte de la création de CETUD (1997)

Dès les années 1980, malgré les efforts de l'ETAT, situation de crise des transports urbains :

☞Urbanisation accélérée et anarchique de l'agglomération de Dakar (taux de croissance : 3,9%).

☞ Diminution progressive des vitesses commerciales (congestion croissante, médiocrité des infrastructures de transport), vétusté du parc des transports collectifs (moyenne d'âge : 20 ans) , mauvaise gestion et incapacité des opérateurs à faire face aux besoins d'investissements.

☞ Insatisfaction croissante des besoins de mobilité et des usagers.

☞ Cout très élevé du dysfonctionnement des transports urbains (estimé en 1998, à plus de 108 milliards de FCFA par an, soit environ 165 millions d'euro).

☞ Forte dispersion des compétences (aucune autorité ne se sent pleinement responsable des transports urbains), ressources humaines insuffisamment qualifiées.

☞ Volonté marquée des pouvoirs publics de réformer le secteur des transports urbains, avec la participation du secteur privé, qui a conduit à la création du CETUD en 1997.

1.1.1) Environnement de CETUD :

Le conseil exécutif des transports urbains de Dakar se situe au Sénégal plus particulièrement à Dakar. Plus précisément sur la Route du Front de Terre ex imm. TP SOM, Hann, Dakar.

1.1.2) Statut juridique de CETUD :

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.Sa mission consiste à la mise en œuvre et au suivi de l'application de la politique sectorielle des transports urbains définie par l'Etat, pour la région de Dakar. Il s'agit essentiellement d'organiser et de réguler l'offre de transport public urbain de voyageurs, de manière à améliorer durablement les conditions d'exploitation des opérateurs et par conséquent, les déplacements des populations de l'agglomération dakaroise.

[1]

[1] Source : http://www.cetud.sn/

2.) Organisation de l'entreprise CETUD :

Etablissement public à caractère professionnel, le CETUD se compose de deux organes :

■ Une assemblée plénière, organe de délibération et de décision qui comprend :

☞ Les représentants de l'Etat,

☞ Les représentants des Collectivités locales de la région de Dakar,

☞ Les représentants des opérateurs et associations professionnelles des transports.

■ Un secrétariat permanent, organe d'exécution des décisions de l'Assemblée plénière, structuré autour d'une Direction générale, intégrant :

☞ Une Direction de la Planification et de l'aménagement,

☞ Une Direction de l'organisation des transports publics.

☞ Une Direction administrative et financière.

■ CETUD doté d'un Fonds de Développement des Transports Urbains (FDTU), alimenté essentiellement par :

☞ Les contributions de l'Etat ;

☞ Des Collectivités locales

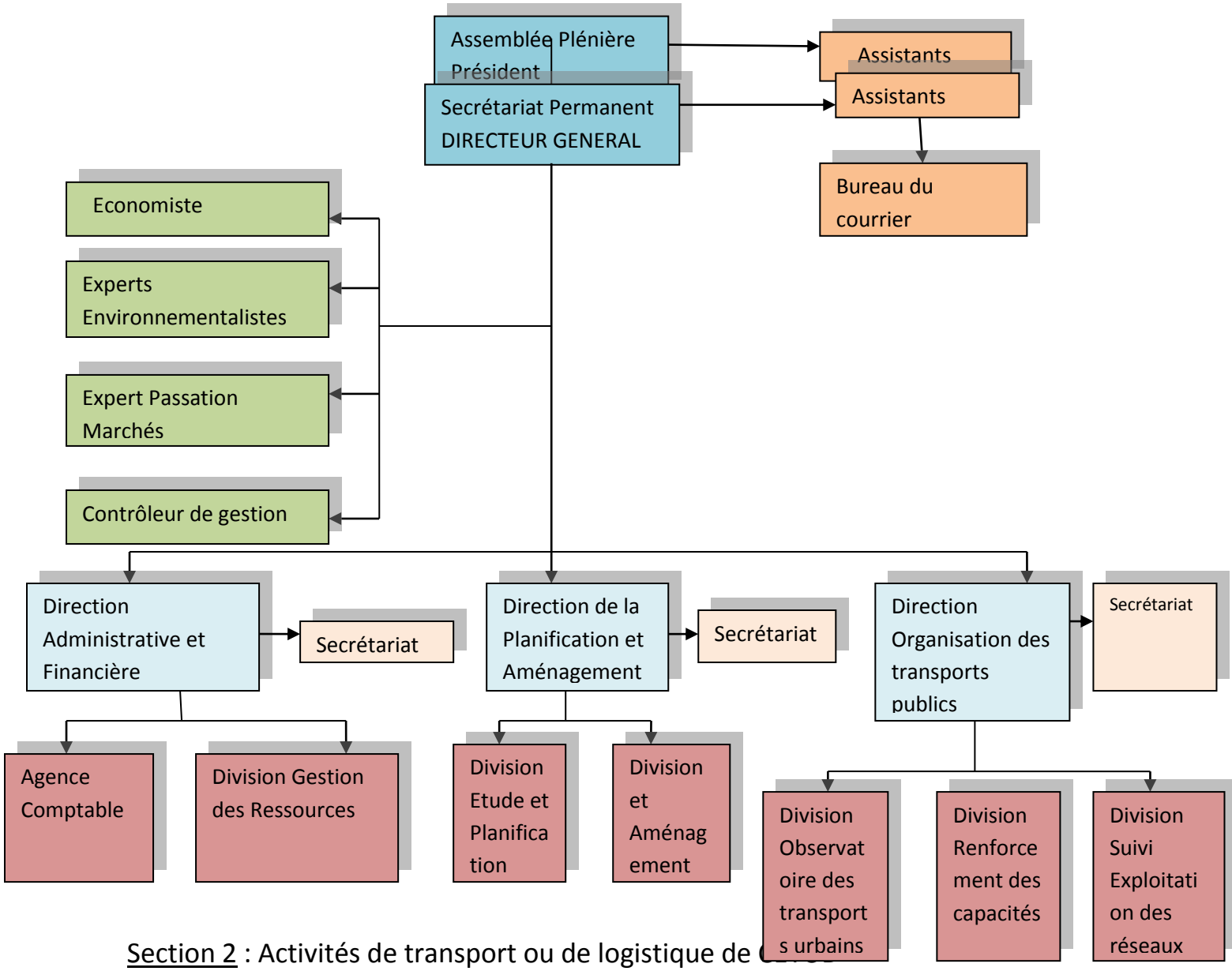
☞ Du secteur privé (opérateurs de transports et assurances)

■ Au titre d'agence d'exécution de projets et de programmes afférents aux déplacements urbains (Projet de réforme et de renforcement des capacités en matière de Transport urbain ; Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine), appui financier des partenaires (Banque mondiale, notamment) pour son fonctionnement et la réalisation d'actions de promotions des TC

2.1) Le personnel du CETUD :

Le conseil exécutif des transports urbains de Dakar possède une main d'œuvre. Il compte une trentaine de salariés, dont 17 cadres, organisés au sein de deux directions techniques (direction de la planification et de l'aménagement, direction de l'organisation des transports publics), d'une direction administrative et financière et d'un pool d'experts directement rattaché à la Direction générale.

➢ Ci-dessous l'organigramme du CETUD



Section 2 : Activités de transport ou de logistique de CETUD

1.) Les Missions de CETUD :

« Le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar, structure chargée de la mise en œuvre et du suivi de l'application de la politique sectorielle des transports publics définie par

l'Etat pour la région de Dakar, a pour mission d'organiser et réguler l'offre et la demande de transport en commun afin de créer un environnement économique sécurisant pour les promoteurs et favoriser l'émergence d'une concurrence saine et durable. »[2]

• Le CETUD a pour mission d'organiser et de réguler l'offre de transport public urbain de voyageurs afin de créer un environnement économique sécurisant pour les opérateurs et favoriser l'émergence d'une concurrence saine et durable.

• Il peut intervenir dans les autres régions dans le cadre de ses missions sur demande de l'ETAT ou des collectivités territoriales (hors Dakar).

• Détermination des lignes à desservir des quotas.

• Autorisation de transport public correspondant et de leurs modalités techniques d'exploitation.

• Rédaction des cahiers des charges, termes de référence et dossiers d'appel d'offres, la passation des conventions avec les transporteurs agréés et le contrôle de l'exécution des contrats.

• Proposition des politiques tarifaires aux autorités compétentes.

• Elaboration des critères d'accès à la profession de transporteurs publics de personnes.

• Etudes, actions de formation, d'information ou de promotion des transports publics urbains de la région de Dakar.

• Coordination entre les différents modes de transports public, notamment l'arbitrage du partage des recettes, en cas d'intégration tarifaire.

• Elaboration et appui à la réalisation de programmes d'actions et d'investissements pour l'amélioration du niveau de service des infrastructures, de la circulation et de la sécurité.

• Amélioration de l'état et de la qualité du parc automobile pour contribuer à la lutte contre la pollution sonore et la pollution atmosphérique générée par les transports motorisés.[3]

Source : Communication Mr Thierno Birahim Aw DG de CETUD lors de l'AMPHI de Rentrée de Supdeco tenue à la chambre de commerce de Dakar le 14 février 2019 sur le thème de : « Impacts Socio Economiques du Transport sur le développement du Sénégal »

Le CETUD autorité d'organisatrice des transports, a récemment signé des conventions avec les opérateurs de transport public pour leur déléguer le service public de transport.

1.1.1) Mission de CETUD dans l'organisation du système de transport collectif de l'AFTU :

➢ Présentation d'AFTU :

L'Association de Financement des Professionnels du Transport Urbain, fondée le 3 avril 2001 à Dakar (récépissé de déclaration n° 11232/DAGAT/DEL/AS du 4 juin 2003), a pour but de contribuer au renouvellement du parc d'autocars, d'autobus, de favoriser la professionnalisation de l'activité dans les domaines de l'exploitation et d'améliorer la qualité du service offert à la clientèle. Créée à l'initiative de l'Etat du Sénégal avec l'appui de la Banque Mondiale, dans le cadre de programme pilote pour le renouvellement du parc de minibus de transport urbain de la région de Dakar, l'AFTU est une association qui regroupe quatorze (14) GIE de transporteurs, le Ministère de l'Economie et des Finances, le Ministère des Transports, qui sont les représentants de l'Etat, et le CETUD.

Elle est composée de membres de droit et associés. L'organe suprême de décision est l'assemblée générale. Notons que pour son fonctionnement, il a été mis en place un conseil d'administration et un bureau exécutif. Ses recettes sont constituées :

- Des cotisations et souscriptions de ses membres associés ;
- Du revenu du fonds de réserve ;
- Des subventions qui lui sont accordées.

Dans l'exécution de ses activités pour l'atteinte des objectifs qui lui ont été assignés a été mis en place les minibus tata. Ceux-ci sont gérés par des membres associés à savoir les Groupements d'Intérêt Economique (GIE). Aujourd'hui, nous dénombrons au total quinze 15 GIE exploitant vingt sept (27) lignes desservant la ville et la banlieue. Ces lignes leur sont accordées par le biais du CETUD.

Source : http://aftu-senegal.org/a-propos

Les minibus de AFTU sont de marque TATA (marque indienne) d'où leur appellation de « tata »pour les spécifier des autres moyens de déplacement disponibles. Le prix d'achat du minibus s'élève à 21 200 000 FCFA mais soumis à conditions. En effet, l'acquéreur doit fournir en même temps le car rapide ou Ndiaga Ndiaye qui sera remplacé et avancer la somme de 5 300 000 FCFA soit les 25% du prix d'achat. En mesure d'accompagnement et d'incitation, l'Etat a mis en place une prime de casse allant de 500 000 FCFA à 2 000 000 FCFA selon l'état de vétusté du véhicule concerné. Cette somme est directement déductible de l'acompte demandé. Pour le paiement du reliquat, une période de vacance de 4 mois est observé par l'acquéreur avant de verser chaque mois et ce pendant cinq (5) ans la somme de 390 110 FCFA.

La tarification est basée sur des sections. Celles-ci ayant été mise en place avec l'aide des concernés. Nous en dénombrons quatre (4) :

- Section 1 : 125 FCFA ;
- Section 2 : 150 FCFA ;
- Section 3 : 175 FCFA ;
- Section 4 : 200 FCFA ;

La matérialisation de l'achat de service est un ticket. Ceux-ci sont de quatre couleurs différentes représentants les quatre sections.

Le CETUD dans le cadre d'exécution des missions qui lui ont été confiées, a mis en place l'Association de Financement des Professionnels du Transport Urbain (AFTU). Cette association a vu le jour pour fédérer les transporteurs urbains en une association permettant ainsi de les atteindre beaucoup plus facilement et d'établir un discours cohérent. AFTU avait pour finalité la mise en place d'un transport en commun fiable et organisé. C'est ainsi que AFTU a lancé les minibus venant en remplacement des moyens de transport utilisés par le secteur informel. Ce remplacement s'effectuant de concert avec les propriétaires des cars évoluant dans l'informel. Ce remplacement ne se fait pas sans heurt vu qu'il est toujours d'actualité. En effet les débuts de ce programme ambitieux furent laborieux car les propriétaires des cars rapides et autre ndiaga ndiaye qui étaient partant pour celui-ci n'ayant

pas assez de liquidité pour s'autofinancer. C'est ainsi qu'ils ont constitué en Groupement d'intérêt Economique (GIE) pour contourner cette difficulté. Force est de constater aujourd'hui que celui-ci s'est sensiblement amélioré. En effet, à première vue, seuls les structures formelles à savoir Dakar Dem Dikk, les mini bus AFTU et les taxis dans une certaine mesure répondent aux normes de gestion d'une entreprise de transport tant dans leur partie d'exploitation technique et financière que dans leur composante réponse à la demande de transport. Nous affirmons cela au regard de leur organisation autour d'itinéraires précis, de leur tarification connue et leur fréquence

Issu de la collaboration entre le CETUD, les partenaires au développement et les propriétaires de Ndiaga Ndiaye et autres cars rapide, AFTU est une association de transporteur urbain. Il est inéluctable qu'avoir une réponse perpétuelle, pérenne et de qualité à la demande de transport urbain en commun revêt un aspect crucial tant pour la politique que pour le citoyen lambda

1.1.2) Les relations de CETUD et Dakar Dem Dikk :

En sa qualité d'Autorité organisatrice et régulatrice de l'offre et de la demande de transport à Dakar, le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) a signé, le 06 juin 2017, avec la Société de transport Dakar Dem Dikk, une nouvelle Convention qui porte sur la mise en concession de l'exploitation de lignes structurantes de transport public de voyageurs par autobus dans la région de Dakar.

L'étendu de la concession, portée par le cahier des charges annexé à la convention, est constituée par l'ensemble des lignes situées dans le Périmètre de Transport Urbain de l'agglomération de Dakar.

La consistance des services est définie par des itinéraires, des arrêts, des horaires, une amplitude de service, des fréquences, ainsi qu'une offre définie en kilomètres commerciaux.

Ce contrat va permettre d'aller encore plus loin afin d'apporter plus de services, plus de présence humaine et plus d'offres aux voyageurs. L'amélioration des services met tout particulièrement l'accent sur une régularité en hausse avec le respect des horaires programmés, les conditions d'exploitation du réseau en cas de perturbation et le comportement du personnel naviguant.

Dans le but d'améliorer l'accessibilité aux transports en commun, le CETUD a validé la mise en services de 13 nouvelles lignes afin de tenir compte des conclusions de la dernière enquête ménage et déplacement réalisés en 2015. En effet, ce nouveau maillage permettra de mieux répondre à la demande de transport public sur des zones qui, jusque-là, étaient difficiles d'accès.

L'occasion a été saisie par les Directeurs Généraux des deux structures, M. Thierno Birahim Aw et Moussa Diop de Dakar Dem Dikk, pour rappeler la nécessité de travailler en synergie pour assurer un service de transport de qualité dans les meilleures conditions de sécurité et de confort des usagers.

Le CETUD a profité de l'occasion pour échanger avec DDD sur la restructuration du réseau métropolitain de transport en commun en perspective, avec l'arrivée de deux modes capacitaires : le Train Express Régional et les Bus sur Voies Réservées (Bus Rapid Transit).

Pour ce dernier, la Banque Mondiale a approuvé son financement le 25 Mai dernier. La modernisation du système de transport à Dakar est un des objectifs de la lettre de Politique des Déplacements urbains (LPDU) élaborée en 2014.Ce document actualise les orientations de l'Etat du Sénégal contenues dans la Lettre de Politique du sous secteur des Transports Urbains de 1996.

La LPDU participe à la réalisation des objectifs du Plan Sénégal Emergent (PSE). En matière de transport, l'objectif global est l'avènement d'une économie compétitive en vue d'un Développement humain durable.

La mise en concession du réseau de transports de voyageurs par autobus dans la région de Dakar, est l'un des volets de la réforme prévue dans la lettre de politique sectorielle des transports urbains signée en 1996. Il était en effet convenu que l'Etat du Sénégal se désengagerait du capital de la SOTRAC, ancienne société de transport public, au profit du secteur public, au profit du secteur privé.

C'est dans ce cadre que l'Etat a signé, avec la société DDD une convention de concession de service public de transport. Dans cette convention, l'Etat du Sénégal est représenté par le CETUD, structure organisatrice des transports urbains.

Cette convention définit les modalités d'exploitation du réseau concédé, le rôle du CETUD, les obligations et les droits du concessionnaire (société DDD). En effet, l'autorité concédante (L'Etat) définit la politique des transports publics de personnes à Dakar. Elle est assistée par le CETUD dans cette définition de la politique de développement du service public de transport en commun.

Selon également les termes de la convention, le CETUD s'engage à réaliser les renforcements et les aménagements de voiries nécessaires à la circulation des autobus, à leurs arrêts et les gares mises à la disposition du concessionnaire. Cet engagement se traduit par la création de voies de circulation réservées au transport en commun, la garantie au concessionnaire de l'exclusivité de passage en site propres et une politique active d'aménagement et de stationnement.

Cependant, la société DDD chargée par l'Etat de réaliser la production, la commercialisation et la promotion d'un service, au titre de sa mission envers les voyageurs, dispose d'une liberté de gestion de son exploitation. Elle bénéficie également de compensations financières de la part de l'Etat dans les trois cas suivants :

- Modification de la consistance des services ;
- Refus (par l'Etat) de relèvement tarifaire ;
- Réduction tarifaire sur tarifs spéciaux.

L'Etat met à sa disposition les biens meubles et immeubles dont elle a besoin pour l'exploitation de son réseau. Parallèlement à ces droits, le concessionnaire est tenu d'assurer un service de qualité à ses voyageurs. Le transport de ces derniers doit être effectué dans les meilleures conditions de sécurité, de régularité et de propreté.

La convention prévoit des sanctions pour le non-respect des clauses du contrat. Le CETUD exerce enfin la mission de contrôle et de suivi de l'exécution de la convention de concession de service public de transport entre l'ETAT du Sénégal et la société DDD.

2.) Les Projets du CETUD :

Le CETUD a été désigné par l'Etat du Sénégal pour piloter le programme de modernisation des transports urbains à Dakar et dans les autres localités. L'objectif du programme est

d'améliorer la sécurité, le confort, l'efficacité, l'accessibilité et la qualité environnementale de la mobilité urbaine.

2.1) Le BRT un projet du CETUD :

Le projet BRT s'inscrit dans une vision de projet urbain global à utilité public. Il constitue une réelle opportunité de transformation qualitative de la physionomie de Dakar de remodeler les espaces publics aux standards internationaux, d'encourager les modes actifs et de restructurer le réseau des transports en commun dans son ensemble. Le projet BRT contribuera à la concrétisation d'un double objectif de mettre fin à l'extrême pauvreté et de promouvoir une prospérité partagée en améliorant l'accès à l'emploi et aux marchés par la mise en place d'un réseau de transport collectif efficace avec un rapport qualité prix satisfaisant.

➢ Composantes et budget actualisé du projet :

Le budget du BRT est de 306 milliards de FCFA :

❑ Composante A : Mise en place du BRT pour un montant de 254 milliards

❑ Composante B : Restructuration du réseau et aménagements urbains, pour un montant de milliards de FCFA (10,54%) ;

❑ Composante C : Renforcement des capacités et suivi du projet, pour un montant de 13 milliards de FCFA (4,31%) ;

❑ Composante D : Sécurité routière : 1,3 milliards de FCFA (0,45%)

C'est le CETUD, autorité organisatrice et régulatrice des transports urbains de Dakar, qui a été désigné par l'Etat comme maitre d'ouvrage du projet BRT.

➢ Le BRT traverse les zones les plus densément peuplées et congestionnées

•Il s'arrêtera à 23 stations dont 3 pôles d'échanges à Guédiawaye, Grand Médine et Petersen.

• Le projet BRT aura 141 bus articulés pouvant contenir 150 passagers chacun ;

• Un tracé de 18,3km

• Un temps de parcours réduit de 95 minutes à 45 minutes en moyenne

• 14 communes traversées

• Le BRT fonctionnera 7j/7j de 06 heures à 22 heures et sera mis en service en 2022.

• 4 types de services avec dépassement des Express au droit des stations.

• 25km/heures de vitesse commerciale au lieu de 14.

➢ Principes d'aménagement du BRT :

L'intégration physique et tarifaire est une exigence forte du projet : 3 pôles d'échanges sont aménagés.

Un véritable projet urbain : aménagement de façade à façade est proposé intégrant l'ensemble des modes de déplacement.

• Solutions d'aménagement des stations permettant une fréquentation de 300.000 voyageurs par jour et offrant une réserve de capacité ;

• Alimentation des stations par des panneaux solaires et matériel roulant écologique ;

• Sécurité routière : une composante importante du projet BRT prise en compte dès la conception du projet.

➢ Le BRT pour améliorer les conditions de déplacements à Dakar

• Projet PSE, 1er projet PPP en transports urbains (DSP) ;

• Financement le plus important de la BM (Banque mondiale) au Sénégal avec un mécanisme de financement nouveau (SUF)

• Projet vert : identifié au titre des contributions du Sénégal à la réduction des gaz à effet de serre/1er financement GCF sur un projet de transport ;

•Restructuration globale du réseau de transport public ;

• Requalification urbaine le long du corridor.

[4] ➢ Le BRT : Un projet de transport collectif structurant

Pour apporter une solution efficace et durable aux difficultés de transport urbain dans la capital, l'Etat du Sénégal, à travers le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD), mise sur le projet de »bus rapides sur voies réservées », encore appelé « Bus Rapid Transit » (BRT), qui est un système de transport de masse capable de transporter jusqu'à 300.000 passagers par jour selon les études réalisées.

➢ Le BRT : Une alternative à l'auto mobilité : La région de Dakar, caractérisée par une forte densité urbaine, regroupe l'essentiel des fonctions administratives, politiques, économiques et culturelles du pays. En effet, avec 3,63 millions d'habitants aujourd'hui (et une projection de 5 millions d'habitants à l'horizon 2030), Dakar abrite près de 24% de la population totale du pays, 50% de la population urbaine et 70% du parc automobile immatriculé sur une superficie qui équivaut à seulement 0,3% du territoire national. Avec un taux d'accroissement moyen annuel de la population de près de 3%, ajouté à l'augmentation annuelle du parc automobile à Dakar (environ 10% annuellement), le volume des déplacements, notamment motorisés, sera doublé dans un horizon de vingt ans. C'est dans ce contexte que l'Etat du Sénégal a retenu de promouvoir les transports publics de masse comme le BRT et le TER.

➢ Le BRT : Un projet de transport collectif structurant :

Pour la mobilité quotidienne, les déplacements motorisés sont assurés à plus de 80% par les transports publics, soit 1,7 millions de déplacements par jour. Malgré la forte congestion du réseau routier, en circulation comme en stationnement, la mobilité motorisée constitue seulement 30% des 7,2 millions de déplacements réalisés quotidiennement à Dakar. Le projet de ligne pilote de BRT s'inscrit dans une stratégie ambitieuse et globale de mobilité urbaine durable à Dakar menée par le CETUD. Les temps de parcours entre Guédiawaye et Centre-ville passeront de 90 à 45 minutes dans des conditions de confort, de sécurité et de régularité substantiellement améliorées. En outre, la

[4] Source : Communication DG CETUD lors de l'Amphi de rentrée de Supdeco tenue à la chambre de commerce de Dakar le 14 Février 2019 sur le thème de : » Impacts Socio Economiques de Transport sur le Développement du Sénégal »

proportion de population régionale pouvant accéder au Centre-ville en moins de 60 minutes augmentera de 12%, passant de 57% 69%.

➢ Le BRT : Un projet urbain avec une forte dimension environnementale et sociale

Le BRT se veut aussi un projet intégré avec des aménagements urbains tout le long du tracé qui améliorent considérablement le cadre de vie. Conformément à la réglementation nationale, le projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale et sociale et a obtenu un certificat de conformité environnementale délivré par le Ministère de l'Environnement et du Développement durable plus de 3 mois avant son approbation par le Conseil d'Administration de la Banque mondiale le 25 mai 2017. Classé dans la catégorie A des projets, le BRT a de fortes exigences en termes de réduction des externalités négatives liées aux transports routiers et de croissance inclusive.

Le conseil exécutif des Transports urbains de Dakar(CETUD), maitre d'ouvrage accorde une attention particulière à la sécurité des riverains. Ainsi, la zone des travaux est préalablement isolée du public par la mise en place de la clôture de chantier, de panneaux de signalisation et le positionnement de bonhommes de route.

Parallèlement, l'entreprise poursuit son installation de chantier par la mise en place des ressources nécessaires à la bonne mise en œuvre des travaux. Dans ce sens, elle a fini d'installer une centrale à béton, une centrale à enrobée, des ateliers de confection des éléments préfabriqués, les aires de stockage de matériaux. Et, pour assurer une efficacité dans la mise en œuvre une deuxième centrale à béton est en cours d'installation pour faire face au volume important de béton qui requiert la construction de la chaussée dédiée à la voie réservée du BRT.

➢ Un chantier à faibles nuisances environnementales :

La stratégie retenue par le CETUD, dès la phase d'étude, est de scinder en dix sections le corridor de 18 Kilomètres afin de mieux maitriser l'impact des travaux et réduire les désagréments.

Les titulaires de marchés se sont engagés, sous la supervision du maitre d'ouvrage délégué AGEROUTE, à mettre en œuvre un chantier à faibles nuisances environnementales en limitant les gênes occasionnées notamment les salissures et déchets, les émissions de poussières et de bruit ainsi que les perturbations de la circulation.

Conscient que la réalisation de l'infrastructure BRT doit s'inscrire dans un équilibre parfait entre préoccupations des populations et exigences techniques, le CETUD a mis en place un mécanisme de gestion des plaintes pour prendre en compte les avis et griefs des riverains et/ou des parties prenantes du projet. A cela s'ajoute un dispositif de sécurité et de signalisation permettant à la fois d'assurer la protection des usagers de la route et celle des personnels qui y travaillent.

➢Une communication de proximité privilégiée :

Pendant ces travaux, le CETUD met à la disposition de tous des informations sur la nature, la durée et les impacts des interventions à travers les sites internet.

➢Autres mesures préconisées

❑ Mise en place d'un Comité de Direction (DG, Directeur CETUD, Coordonnateurs Projet) au niveau interne du CETUD pour faciliter la coordination ;

❑ Mise en place d'un Comité technique pour l'implication des autres acteurs du CETUD et de l'AGEROUTE ;

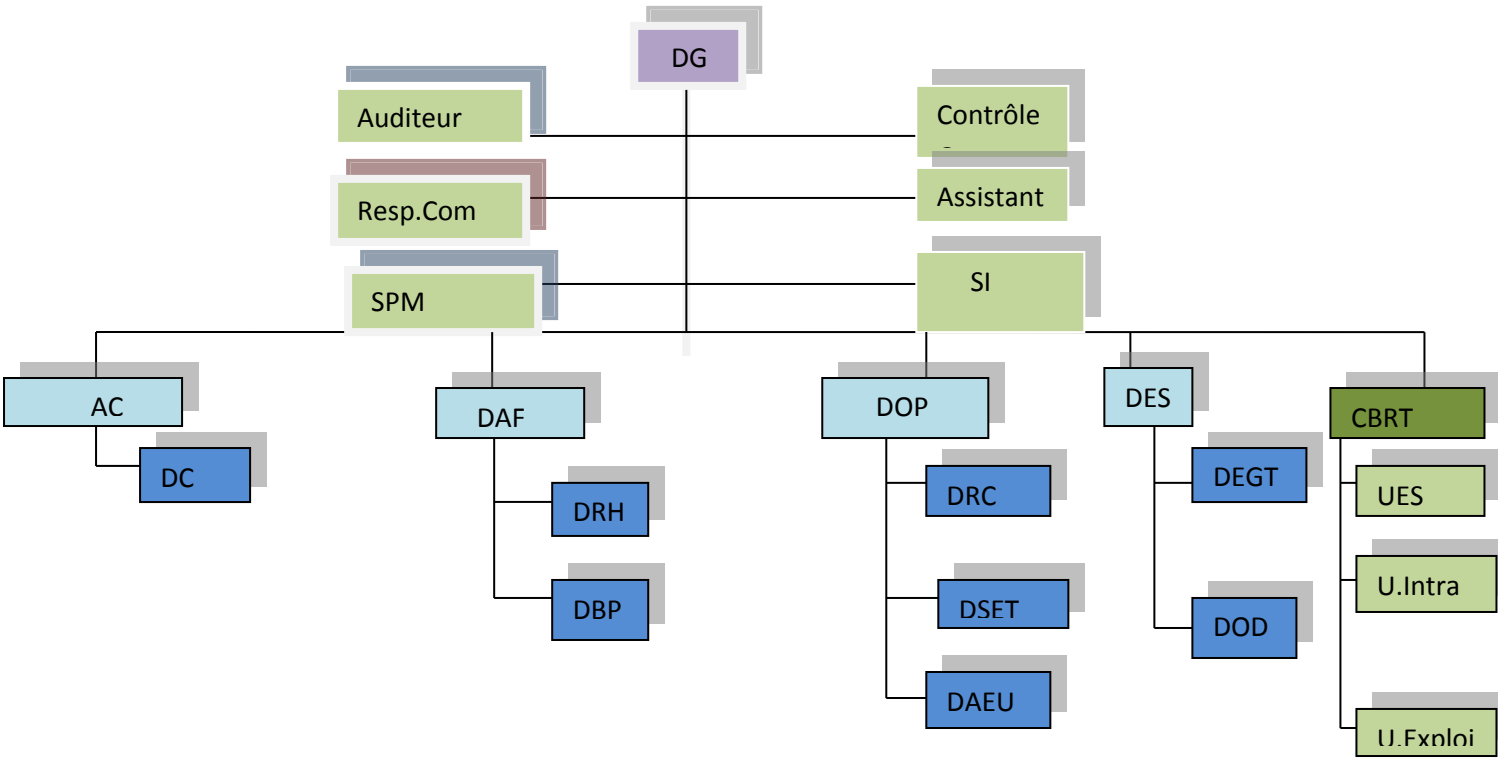
❑ Acquisition d'une plateforme électronique collaborative de gestion du projet incluant l'ensemble des acteurs

❑ Acquisition d'un système GED (Gestion Electronique des Documents) et un système SAE(Système d'Archivage Electronique

5

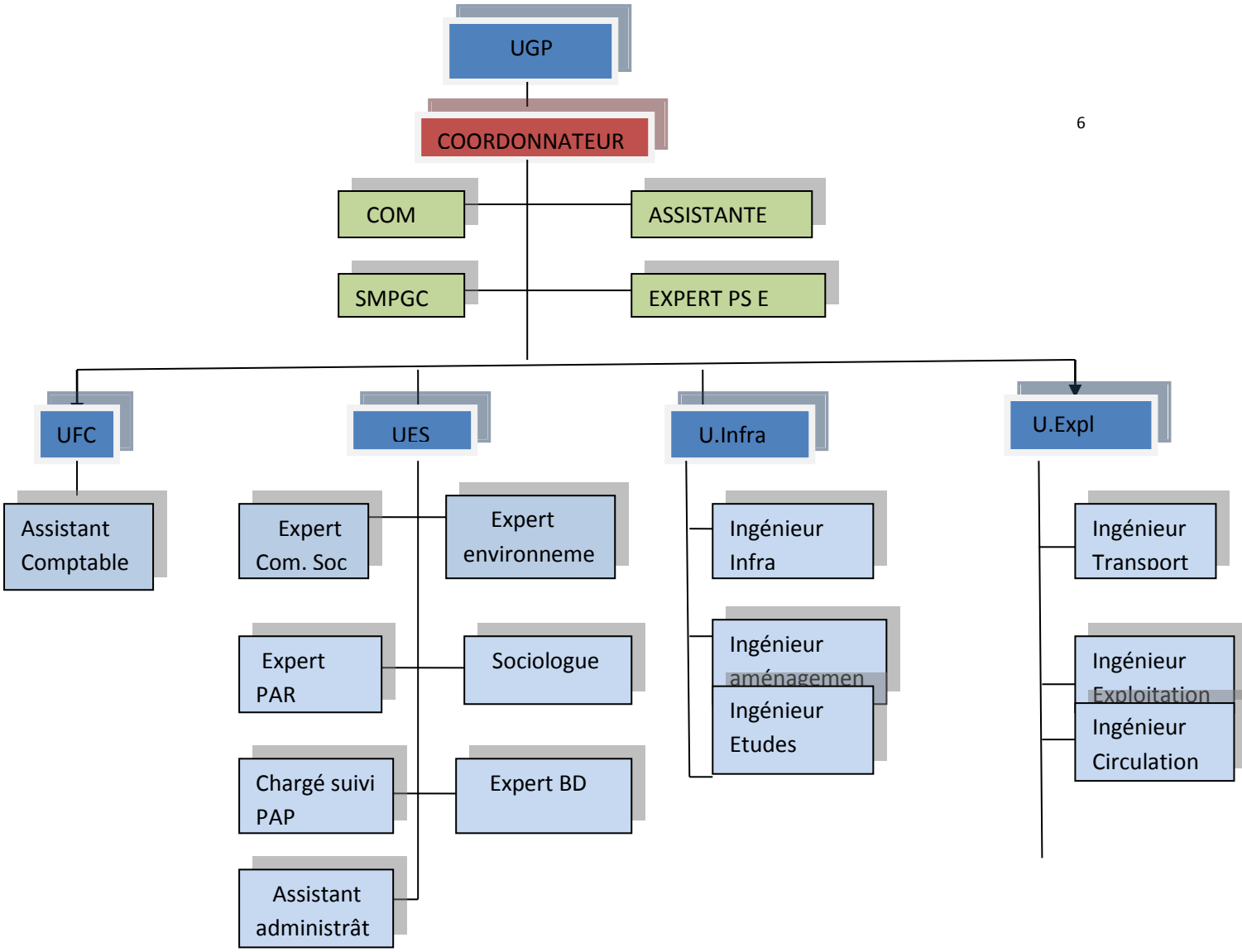
➢ Organisation de CETUD pour la gestion du projet BRT :

Source :[5] www.brtdakar.sn



- DOP : Direction des opérations
- DES : Direction des Etudes et de la Stratégie
- DAF : Direction Administrative et Financière
- DBP : Division Budget et Performance
- DOD : Division Observatoire des déplacements
- DEGT : Division Etudes Générales et Technique
- DAEU : Division Aménagement et Equipements Urbains
- DRC : Division Renforcement
- DSET : Division Suivi Exploitation Transport
-

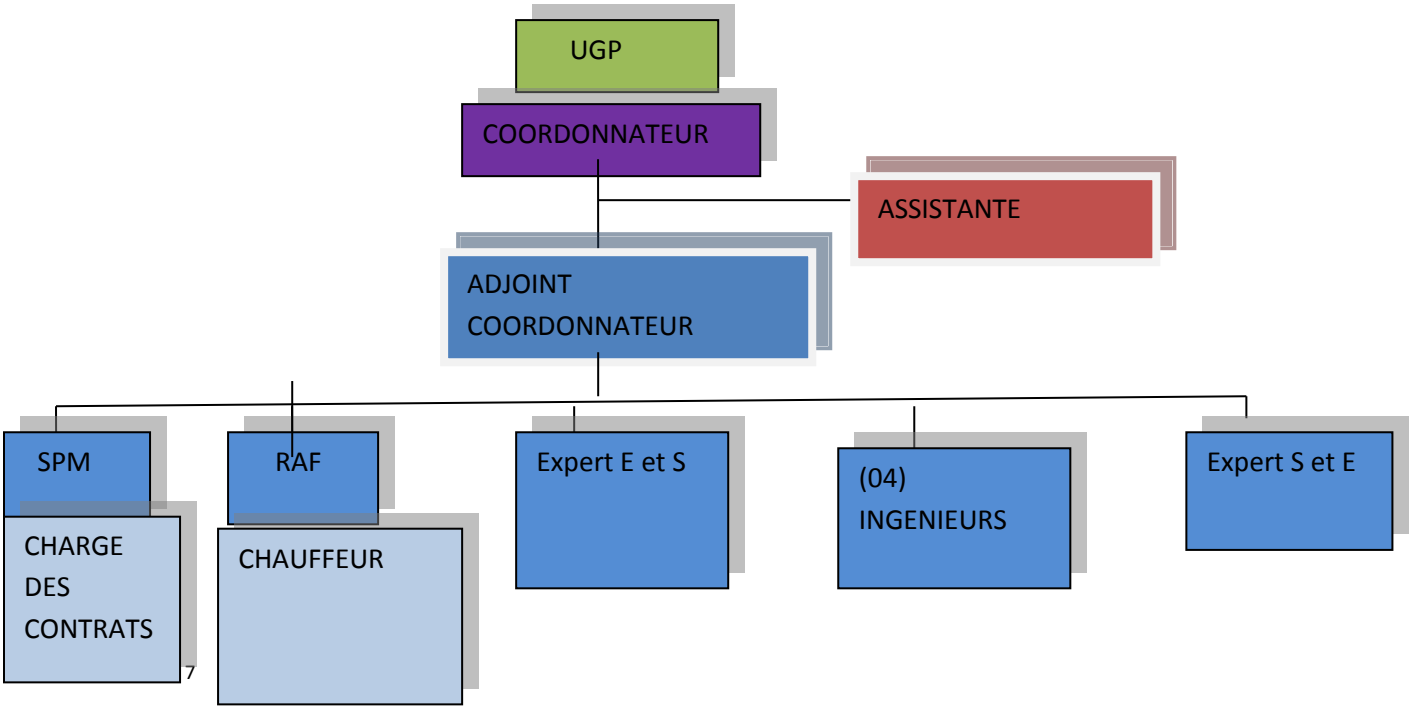
➢ **Unité de Gestion du projet BRT(UGP**)



6

Source :www.brtdakar.sn

➢ **Organigramme de l'équipe projet AGEROUTE**



[7]

2.1.1) Lancement des travaux du BRT :

➢Les aménagements sur la section1

Le 02 Mars 2020 a marqué le début des travaux du projet pilote de BRT (Bus sur voies réservées) sur sa section 1 allant de la Grande mosquée de Guédiawaye, sise en face de la Préfecture, au croisement Béthio Thioune. Sur cette section, les aménagements suivants sont prévu : quatre (4) stations de bus BRT, des aménagements socio-collectifs (terrains de sport, espaces de détente, espace public…) et un pole d'échanges comprenant à la fois un bâtiment destiné aux activités de commerce, un bâtiment d'exploitation, des toilettes publiques, un espace pour les bus de rabattement et d'autres commodités.

➢ Les travaux de terrassement, de dévoiement de réseaux et installations de chantier :

Suite à un avis d'appel d'offres international, l'Entreprise China Road and Bridge Corporation (CRBC) a été attributaire du marché des travaux de réalisation des infrastructures routières et des équipements connexes (pôles d'échanges, stations, dépôts, terminaux, Systèmes d'Aide à l'Exploitation et d'Information aux voyageurs(SAEIV) et de billettique…) du projet

[7] www.brtdakar.sn

BRT. La section 1, premier segment des travaux du BRT, est ainsi entrée dans une phase intensive. Les études techniques et relatives sont pour l'essentiel validées : ce qui a permis à CRBC de procéder aux travaux de démolition de chaussée et de terrassement entre le PKO et le PK2+500.

Ainsi, la CRBC s'est installée progressivement et a entamé les travaux de terrassement et de dévoiement des réseaux d'assainissement (eaux pluviales, eaux vannes), d'eau potable, d'électricité et de télécommunication. En réalité, les travaux du BRT ont l'important défi de procéder à la réorganisation des sous-sols et ont un impact sur les réseaux techniques fonctionnels enterrés de part et d'autre des chaussées existantes. Ainsi, avec l'élargissement des chaussées engendré par l'insertion des aménagements des infrastructures du BRT, y compris la construction des voies dédiées au BRT, ces réseaux se retrouvent sous les chaussées projetées. Par conséquent, il devient nécessaire de déplacer les réseaux situés sous la future plateforme du projet BRT pour faciliter, à terme, non seulement l'installation de l'infrastructure et des stations, mais aussi l'accès et l'entretien des réseaux en phase exploitation. C'est la raison pour laquelle, depuis la phase de conception du projet BRT, l'implication de l'ensemble des concessionnaires a toujours été réelle afin de parvenir ensemble, à une modernisation de ces réseaux.

Parallèlement, l'entreprise CRBC poursuit l'installation de son chantier. Elle a mis en place une centrale à béton, une centrale d'enrobage, des ateliers de confection des éléments préfabriqués, ainsi des aires de stockage de matériaux. Et pour assurer une efficacité dans la mise en œuvre, une deuxième centrale à béton est en cours d'installation pour faire face au volume important de béton que requiert la construction de la chaussée dédiée à la voie réservée du BRT.

2.1.3) Le programme de Modernisation des Transports Urbains :

Le CETUD a été désigné par l'Etat du Sénégal pour piloter le programme de modernisation des transports urbains à Dakar et dans les autres localités.

• Le CETUD a été désigné par l'ETAT du Sénégal pour piloter le programme de modernisation des transports urbains à Dakar et dans les localités.

• L'objectif du programme est d'améliorer la sécurité, le confort, l'efficacité, l'accessibilité et la qualité environnementale de la mobilité urbaine.

• A Dakar comme dans les autres localités les transporteurs ont été organisés en GIE fédérés au sein de l'Association de Financement des Transports Urbains de Dakar (AFTU).

Ci-dessous en image le BRT

8

Source :[8] www.cetud.sn

Chapitre 2

Cadre Analytique

Section 1 : Présentation et Analyse des Résultats obtenus

1.1) Présentation des résultats obtenus par le biais des investigations :

La présentation des données consiste à détailler au maximum l'activité de la gestion du système de transport urbain par le CETUD à Dakar aussi bien dans la théorie que dans la pratique.

Sur le plan théorique, il sera question de revenir sur le déroulement des taches du CETUD. Et sur le plan pratique, il s'agira de s'arrêter sur le travail effectué sur le terrain.

Sous ce rapport, l'analyse nous permettra de déceler les points à améliorer dans le processus, mais également trouver des solutions appropriées susceptibles d'être utiles à la population.

1.1.1) Le déroulement des activités du CETUD :

A sa création, le CETUD était conçu comme une structure légère, dirigée par un Président assisté d'un Secrétariat exécutif et de trois experts. Entre 1997 et 2001, cette équipe a piloté essentiellement le premier projet de « réforme et de renforcement des capacités d'expertise en matière de transport urbain ».

A partir de mai 2001, le CETUD a évolué aussi bien dans ses attributions que dans son organisation, en se muant en Agence d'exécution de différents programmes élaborés par l'Etat du Sénégal avec l'appui des partenaires au développement. En particulier, le CETUD a assumé l'exécution de la première étape du Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU), entre 2002 et 2008.

Au cours de cette période, le staff du CETUD s'est étoffé, pour mener à bien différents projets importants relevant pour l'essentiel du PAM, dont :

Le CETUD a mis en place en premier lieu « un projet de réforme et de renforcement des capacités d'expertise en matière de transport urbain »,

√ Elaboration d'un Plan de Déplacements urbains pour l'agglomération de Dakar,

√ Mise en place d'un mécanisme de leasing destiné à renouveler le matériel roulant. En une dizaine d'années : plus de 900 nouveaux minibus et plus de 640 nouveaux autobus,

√ Mise en place de nouvelles méthodes d'exploitation et l'instauration de billetteries et de tarifs adaptés,

√ mise sur pied de formations destinées aux acteurs privés et publics du secteur : agents des collectivités locales, transporteurs, chauffeurs (plus de 7000 formés), receveurs etc.

√ Mise sur pied de programme de sensibilisation à la sécurité routière,

√ Appui à la réalisation de certaines infrastructures ferroviaires et routières, dont les gares routières.

Sur le plan des services de transports, il faut souligner l'augmentation de l'offre avec l'acquisition de nouveaux matériels roulants par la société de transport urbain « Dakar Dem Dikk » et par le Petit Train de Banlieue, ainsi que la modernisation du réseau urbain. A cela s'ajoutent les travaux d'organisation des transports collectifs urbains réalisés par le CETUD.

D'autres réalisations peuvent être citées, à savoir :

- L'adoption de la loi n° 2003- 04 du 27 mai 2003 d'orientation des transports terrestres.
- L'existence d'une norme sénégalaise NS 05-060 sur les émissions de gaz d'échappement des véhicules terrestres à moteur ;
- L'extension et la mise à jour d'une banque de données routières (BDR) ;
- La réforme des examens d'obtention du permis de conduire ;
- L'acquisition de matériels audiovisuels pour la piste de formation en matière de sécurité routière de l'Ecole nationale de police ;

- La révision du Code de la route traduit en six (06) langues nationales pour les épreuves écrites du programme d'évaluation des candidats aux examens de permis de conduire ;
- La création d'un centre de gestion de la qualité de l'air à Dakar ;
- La mise en place de deux usines de montage de véhicules dans la région de Thiès.

1.1.3) Un dispositif institutionnel renforcé et à renforcer :

La création du CETUD a clairement marqué le paysage institutionnel du Sénégal et favorisé une meilleure prise en compte du secteur des transports urbains dans les différentes politiques urbaines conçues et mises en œuvre depuis 1997.

A l'échelle de l'agglomération dakaroise, si le CETUD s'est imposé comme un acteur- clé du secteur des transports urbains, sa compétence d'autorité organisatrice et de régulation du secteur n'est pas toujours bien comprise : le CETUD est parfois perçu comme une simple agence d'exécution ce qui traduit sa difficulté à asseoir son autorité.

Axé sur les transports en commun, le champ d'intervention du CETUD fait l'objet de certaines confusions, voire mémé parfois de conflits institutionnels. Le CETUD peine ainsi à s'imposer comme arbitre pour le traitement et le règlement des compensations financières résultant de l'application des conventions signées avec les opérateurs. Ce défaut d'autorité est également noté en ce qui concerne la régulation de l'offre de transport public et la prise en compte des transports en commun sur le réseau de voirie.

1.1.4) Un cadre législatif et réglementaire ajusté, qu'il reste à appliquer

Depuis 1997, le cadre réglementaire a été enrichi par l'élaboration et la signature de textes complémentaires, notamment :

• La loi d'orientation et d'organisation des transports

• La charte de mobilité urbaine

• La loi fixant les règles d'organisation et de fonctionnement du Fonds de développement des transports ainsi que les décrets et arrêtés d'application.

Ces outils législatifs et réglementaires sont des acquis importants, quand bien même leur mise en application se heure encore à de sérieuses résistances et difficultés.

1.1.5) Un dispositif financier qui se développe lentement :

La mise en place du Fonds de développement des transports urbains de Dakar augure de la capacité des acteurs à pérenniser les outils prévus par la réforme du secteur. Si l'Etat honore ses engagements, la participation des collectivités locales reste encore très timide et les opérateurs de transports n'ont quant à eux pas encore été en mesure de s'acquitter de leur du. Ce fonds étant non seulement appelé à alimenter les budgets d'investissement, mais également à couvrir le fonctionnement du CETUD, on comprend que la pérennité de ce dernier s'en trouve fragilisée.

Innovant, le mécanisme de leasing mis en place a permis de trouver progressivement des solutions la modernisation et le renouvellement du parc des cars rapide. Cela dit, ce mécanisme demeure fragile et dépendant du comportement des acteurs.

Les relations entre l'Etat et les opérateurs de transport ont été clarifiées par les contrats de mise en concession, lesquels définissent les modalités de prise en charge des contraintes de service public. L'Etat peine toutefois à respecter ses engagements.

1.1.6) Une offre de transport améliorée et une meilleure satisfaction de la demande :

L'organisation du réseau de transport collectif dans une optique de hiérarchisation fonctionnelle et de complémentarité modale se met progressivement en place avec l'axe ferroviaire appelé à jouer le rôle d'épine dorsale du transport urbain.

Des interfaces multimodales sont en cours de construction, les infrastructures routières sont renforcées à travers différents programmes prenant en compte les questions d'amélioration de la mobilité urbaine.

Cela étant, le Plan de déplacements urbains élaboré pour l'agglomération de Dakar reste insuffisamment connue et considéré par les différents acteurs, publics et privés. Les améliorations successives apportées aux réseaux de transport résultent d'une succession de projets qui ne découlent pas nécessairement d'un même processus de planification, cohérent, partagé et continu. Du point de vue de l'exploitation des transports, de nouvelles modalités ont été développées en particulier pour le secteur des cars rapides, au travers de conventions d'exploitation, l'instauration d'une billetterie et de nouvelles grilles tarifaires.

Au cours des dix dernières années, l'opération de renouvellement du parc a vu la mise en circulation de près de 1000 nouveaux minibus et la mise à la casse d'un nombre équivalent de véhicules vétustes.

1.1.7) Le contexte socio-économique :

La région de Dakar ou encore presqu'ile du Cap Vert, occupe une position stratégique très intéressante sur les routes internationales de l'Atlantique méridionale et centrale et forme la partie du continent la plus rapprochée de l'Amérique. E n effet, grâce à sa position géographique stratégique et son passé prestigieux, elle a bénéficié de l'implantation d'infrastructures ferroviaires, portuaires entre autres.

Sur le plan économique, Dakar fait fi de grand monopolisateur dans divers domaines. La région de Dakar fournit plus de 55% du PIB national, les 2/3 des salariés du secteur « moderne » ; 80% des emplois commerciaux et industriels. Le port de Dakar joue un rôle appréciable dans les transactions avec les autres pays car assure 80% du commerce extérieur et presque la quasi-totalité des importations.

On y retrouve également, 95% des emplois industriels du pays, 97% des salariés du secteur du commerce et des transports, 96% des employés de banque, 46% des agents de la fonction publique et 87% des emplois permanents.

La croissance urbaine de Dakar reste aussi marquer par un taux de chômage élevé. Les populations les plus touchées par le chômage sont les jeunes avec un taux de 41%. Jouant un rôle primordial au niveau du développement urbain, Dakar abrite les services, exploitations et implantations les plus stratégiques du pays.

D'après les chiffres fournis par la chambre de commerce de Dakar dans le répertoire des entreprises du Sénégal de 1999, sur 1105 entreprises déclarées pour l'ensemble du pays, Dakar abrite 991, ce qui représente environ 90%.

D'après la DPS l'économie populaire a produit en 2002 à Dakar près de 509 milliards de valeur ajoutée. Sa contribution à l'économie nationale est destinée à 10,7% du PIB et 13,1% du PIB marchand non agricole.

Le commerce avec 46,5% des unités de productions informelles, l'industrie 30,6%, les services 21,3% et la pêche 1,6% sont les quatre composantes les plus visibles de l'économie populaire.

1.1.8) La mobilité :

Plan de Déplacements Urbains de Dakar (PDUD), 2008-2025 :

• Facilité de déplacement des personnes

• Compétitivité de l'économie

- Améliorer l'efficacité et la fiabilité des transports de voyageurs et de marchandises
- Maitriser l'aménagement du territoire

• Qualité de vie

- Accroitre la sécurité routière
- Préserver l'environnement
- Rehausser la qualité des espaces publics

• Efficacité et équité du financement

➢ Lettre de Politique des Déplacements Urbains (LPDU)

Construction d'un réseau métropolitain de transport collectif efficient et prioritaire sur l'automobile : BRT et TER

• Planification intégrée de l'occupation des sols et des transports pour une mobilité durable

• Développement du réseau de voierie et l'amélioration de la gestion de la circulation et du stationnement

• Mise en place d'un cadre institutionnel simple et efficace

➢ Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar (PDU), 2016-2035

Le plan directeur de développement urbain de Dakar et environs à l'horizon 2035, adopté en Janvier 2016, s'inscrit dans la vision d'une ville d'hospitalité caractérisée par un cadre de vie

confortable, des communications faciles et un processus de création innovant, qui sera inclusive, durable, compétitive et solidaire.

1.2) Situation de la mobilité en 2012 :

La mobilité urbaine à Dakar reste marquée par :

➢ Un cadre institutionnel privilégiant la concertation avec tous les acteurs privés et publics concernés et faisant ressortir moins de dispersion des compétences,

➢ Des opérateurs de transport en difficulté mais soulagés de la question du renouvellement de leur outil de production :

❖ Offre de transport (infrastructures et matériel roulant) amélioré :

√ Renouvellement du parc de « cars rapides » (967 minibus mis en circulation selon de nouvelles méthodes d'exploitation : conventions d'exploitation, billetterie, tarifs adaptés) ;

√ Renforcement et amélioration des moyens de « Dakar Dem Dikk »

(409 autobus en 2005 et 235 en 2012) et du « Petit train bleu » (voitures et rames réversibles) ;

√ Edition d'infrastructures ferroviaires et routières, dont les gares routières ;

❖ Financement du renouvellement du parc, démarré grâce à un mécanisme de leasing, se pérennise avec un fond revolving.

➢ Des ressources humaines plus qualifiées car organisées et formées (acteurs publics et privés intervenant dans le domaine des transports, professionnalisation des opérateurs informels…)

➢ Une meilleure adéquation entre l'offre et la demande de transport,

➢ Une volonté politique plus marquée en matière de planification et de développement des transports urbains (Plan de Déplacements Urbains de Dakar Horizon 2025).

1.2.1) Situation du réseau routier :

En 2015, le réseau routier s'est établi à 16495 kilomètres. Il n'a pas évolué en termes de distance, comparé à l'année précédente. Pour les années 2013 et 2014, le réseau routier a évolué respectivement de 4,2% et 4,1%. En 2015, les investissements ont progressé alors que le réseau routier n'a pas cru en termes de kilomètres de routes.

Ces derniers seraient orientés vers la réhabilitation en vue d'améliorer la qualité du réseau routier.

En effet, pour les routes revêtues, la part de celles qui sont en bon état s'est améliorée : elle est passée de 54,6% en 2014 à 74,0% en 2015, soit une hausse de près de 20 points de pourcentage. Par ailleurs, pour les routes non revêtues, une amélioration de la qualité est également constatée. La part des routes en bon état dans le réseau routier non revêtu est passée de 24,8% à 43,9%, soit une hausse de 20 points.

1.2.1) Enquête de satisfaction 2015 sur les transports urbains de Dakar, les résultats :

Pour l'année 2015, l'étude de satisfaction a porté sur 2238 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.

Dans le cadre de la mise en œuvre du projet Bus Rapid Transit (BRT) Dakar – Guédiawaye, le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) lance une enquête ménage dans la région de Dakar pour établir la situation de référence du projet BRT. Cette enquête sera réalisée auprès de 4000 ménages durant la période du 10 avril au 10 Mai 2019. Les informations recueillies par les enquêteurs porteront sur le cadre de vie des ménages, leurs caractéristiques socio-économiques, leurs activités, leur mobilité et leurs accès aux services urbains.

Cette étude permettra au CETUD de disposer de données précises, actualisées, fiables, centrées sur les besoins et les pratiques de déplacement des populations de Dakar dans le but d'améliorer les conditions de mobilité urbaine. Ainsi, les indicateurs renseignés (entre autres économiques, sociaux, environnementaux) permettront d'avoir une appréciation précise de la situation actuelle dont les évolutions seront évaluées avec la mise en service du BRT.

Les résultats de l'Enquête sur les déplacements des Dakarois, devant permettre au CETUD d'affiner sa politique de modernisation des transports urbains de Dakar.

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 700000 (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 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.

Cependant, le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar(CETUD) a réalisé pour l'année 2015 une enquête ménage sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar. Les dépenses en transport, collectées dans le cadre de cette enquête couvrent celles liées au transport public, à l'usage des véhicules individuels et de ramassage scolaire.

Les résultats ont montré que les dépenses en taxi représentent la plus grande part (43,1%) suivies de celles liées au transport des bus de l'Association pour le financement du Transport Urbain (AFTU) (26,4%). Les dépenses en transport du Petit Train Bleu (PTB) occupent la part la plus faible (O, 3%).

Pour les véhicules particuliers, les dépenses en transport sont consacrées essentiellement à [9]l'achat de carburant, soit 77,0%, suivies de celles liées à l'entretien et à la réparation (14,8%). Les dépenses de péage et de stationnement occupent les parts les plus faibles avec respectivement 7,1% et 1,1%

Tableau des charges liées au transport dans les dépenses des ménages à Dakar

		%
	Alimentation	42,5
	Transport	5,4
	Carburant et Entretien	2,9
	Santé	2,8
	Loisirs	0,4
	Scolarité (sauf transport)	1,8
	Transfert	2,7
	Autres dépenses domestiques	41,5

les motifs des déplacements et les couts de transport.

L'analyse des déplacements laisse apparaitre des contrastes notoires. Mais le volume global des déplacements ne suffit pas pour mesurer de façon adéquate la mobilité d'une

(Source : CETUD, mai 2005)

Plusieurs facteurs expliquent les comportements de voyageurs quotidien de la population on les appelle les déterminants de la mobilité urbaine. Les plus importants parmi eux, en corrélation avec le nombre de déplacements effectués chaque jour, sont ; la motorisation ou l'équipement des ménages en véhicule de transport, le revenu des ménages, les activités ou

Population. L'indicateur le plus parlant est sans doute le taux de mobilité, qui est en moyenne le nombre de déplacement par personne pendant une période donnée (heure, jour ou autre).

2') Analyse SWOT :

FORCES (Strengths)	FAIBLESSES (Weaknesses)
• Renforcement des capacités des acteurs publics et privés. • dispensation de formation sur les nouvelles méthodes de gestion du matériel roulant. • Des programmes de sensibilisation à la sécurité routière. • Investissements très importants dans l'agglomération Dakaroise.	• Insuffisance des services de transport en Période de pointe • Congestion automobile très forte en certains et endroits et périodes sur le réseau viaire. • Insécurité routière. • Dégradation de la qualité de l'environnement urbain due aux nuisances sonores et pollution atmosphériques • Une occupation de l'espace urbain qui demeure largement anarchique • Un dispositif financier qui se développe lentement. • Un taux de croissance très élevé • Un étalement urbain qui s'éloigne de plus en plus du Plateau, ou restent concentrées les activités urbaines, ce qui tend à rallonger les distances et les temps de déplacement
OPPORTUNITES (Opportunities)	MENACES (Threats)
• Diminution des temps de parcours. • Améliorer la régularité du service. • L'apport de l'Etat et du PAMU • Plus grande organisatrice des transports urbains à Dakar	• Le non suppression des véhicules vétustes comme les cars rapide et Ndiaga Ndiaye. • Détérioration rapide du matériel roulant. • Vétusté des routes.

Section 2 : Interprétation et Recommandation

1. Interprétation des résultats :

L’analyse SWOT permet non seulement de connaitre l’environnement externe de l’entreprise, mais aussi les problématiques internes à l’entreprise. Elle permet d’avoir une vue d’ensemble rapidement et simplement, afin de prendre les bonnes décisions pour le futur.

L’analyse SWOT nous montre que le CETUD dispose de plusieurs atouts et faiblesses. Le CETUD a donc la possibilité d’augmenter sa capacité de production grâce au personnel et aussi à l’apport de l’Etat et du PAMU en les dotant de moyens financiers et qui restent néanmoins, à améliorer, au regard des opportunités qui s’offrent au CETUD, mais aussi les faiblesses et les menaces qui sont liées à son environnement interne et externe.

Notre recherche s’est focalisée sur la gestion du système de transport urbain à Dakar par le CETUD et nous a permis de répondre à la question centrale dont l’étude est a fait l’objet de notre mémoire et enfin nous répondrons à nos deux questions spécifiques :

❖ La gestion du système de transport urbain à Dakar par le CETUD répond elle aux exigences des usagers ?

La mobilité urbaine. Un casse-tête pour les populations de l’agglomération de Dakar. Chaque jour, des milliers de personnes ont du mal à rejoindre leur lieu de travail. Tout le monde bute sur des embouteillages dans beaucoup d’artères de la capitale sénégalaise. Selon une étude citée par le Directeur du Conseil exécutif pour le transport urbain de Dakar (Cetud), ‘’en 2000, les déplacements dans l’agglomération de Dakar étaient estimés à 9 millions de déplacements par jour. Ce qui faisait une moyenne de 2,4 déplacements par personne par jour’’.

Pour répondre à cette question fondamentale, après avoir présenté les activités du CETUD nous avons vu que le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar a accompli les taches qui lui ont été confiées. C’est à dire il a su organisé et régulé le transport urbain à Dakar de par ses réalisations comme la création des bus AFTU accessibles à tout usager mais on y rencontre des problèmes comme l’indiscipline des chauffeurs, le long temps de parcours des bus, la vétusté de certains bus TATA et il en est de même pour les receveurs de bus qui se comportent mal envers les clients car certains receveurs sont mal formé. Le surcharge de trop des bus aussi est très perturbant c'est-à-dire le nombre de place debout excessif. Au

début de la mise en circulation des minibus TATA, il était prévu 27 places assises et 15 places debout soit 42 places conformément à la norme technique. Actuellement ce dispositif réglementaire n'est pas respecté, on assiste à des surcharges excessives et dans cette situation, il est souvent difficile de fermer les portes du bus. L'espace interne du véhicule est trop exigu, les chaises ne sont pas normalement espacées pour permettre aux usagers de s'asseoir convenablement. C'est grâce à la complicité des chauffeurs, des receveurs et des transporteurs que ce phénomène a été érigé en règle juste dans le but de faire d'excellentes recettes. L'Etat, à travers ses démembrements, le CETUD, la Direction des Transports Terrestres et la Sureté Nationale observent ce fait qui s'accentue gravement et menace la sécurité des voyageurs.

Nous pouvons aussi noter la mise en place d'une société de transport comme Dakar Dem Dikk. L'objectif de celle-ci est de répondre à la demande grandissante de transport au niveau urbain tout en proposant un service de qualité.

Enfin nous pouvons dire d'une part que la forte demande en transport urbain à Dakar n'est pas totalement satisfaite car il y'a beaucoup à revoir en ce qui concerne la gestion.

Et d'autre part avec le projet BRT on croise les doigts pour que cela affiche de bons résultats

Avec l'arrivée aussi du BRT (Bus Rapid Transit) qui d'après le CETUD réduira les temps de parcours entre Guédiawaye et le Centre ville. Ce projet en général comblera le manque d'infrastructures urbaines de base.

Cependant les résultats ne sont pour l'instant que probants.

❖ Comment est organisée la gestion du transport urbain à Dakar ?

Le CETUD a été créé pour organiser et réguler l'offre et la demande de transport en commun afin de créer un environnement économique sécurisant pour les promoteurs et favoriser l'émergence d'une concurrence saine et durable.

Parmi les prérogatives attribué »s au CETUD, nous avons : les instruments de régulation de la qualité : la convention de concession fixe un certain nombre d'indicateurs de performances et de pénalités correspondantes. Ces indicateurs concernent le s huit thèmes suivants :

➢ Respect de la production, des horaires, de la régularité, de la disponibilité, de la fiabilité, de la sécurité, de la propreté du matériel roulant et de l'information des voyageurs. Le droit d'accès à l'information : la convention de concession contient des dispositions relatives aux informations que doit transmettre le concessionnaire (tableau de bord mensuel, état d'exécution trimestrielle des prévisions du plan d'affaires…). Les pouvoirs de contrôle : le CETUD peut mandater des agents pour contrôler le respect des clauses de la convention.

❖ Qu'elles solutions pour améliorer les outils de gestion du CETUD dans la ville de Dakar ?

Le problème majeur du CETUD et de Dakar reste celui du financement. La participation de l'Etat du Sénégal aux projets ne suffit généralement pas, ce qui explique que le CETUD ait d'autres partenaires financiers, comme la Banque Mondiale, le Fonds Nordique de Développement, ou encore l'Agence Française de Développement. Pars ailleurs, un fonds de développement du transport urbain a été instauré par le CETUD et doit permettre le financement de toutes les infrastructures dans le cadre du transport, mais seul l'Etat y contribue depuis sa création, ce qui le rend un peu caduc.

2') <u>Recommandation</u> :

Nous avons constaté de sérieux problèmes au niveau de la gestion du transport urbain à Dakar par le CETUD. Les propositions que nous ferons permettront d'ouvrir des brèches d'étude beaucoup plus poussées.

C'est dans cet ordre d'idées que nous allons recommander au Conseil exécutif des Transports Urbains de Dakar de redéfinir l'organigramme de l'établissement tout en les recrutant qualifié, discipliné, travailleur, ponctuel et sérieux. Plus d'accords avec l'Etat pourraient aussi être trouvés pour améliorer les conditions difficiles que vivent les personnes pour se déplacer. Nous recommandons aussi au CETUD de créer une direction Logistique. Toutes ces mesures doivent être prises en compte pour une meilleure gestion des facteurs de production.

D'autant plus que les activités économiques sont plus concentrées dans le centre ville alors il sera difficile pour les habitants de la banlieue de se déplacer car pendant la matinée la demande en transport est trop forte. Cette centralisation des activités au niveau de Dakar plateau et de ses environs sont l'une des causes des problèmes de transport.

Pour un long usage du matériel roulant il faut absolument renouveler les voies routières sont dans un état de vétusté très avancée qui contribue à une dégradation précoce des voitures. C'est pour cela que nous proposons au CETUD de renforcer leur direction logistique. En effet, la gestion des flux d'informations relatifs à la disponibilité des véhicules et du personnel exploitant sont autant d'éléments qui jugent de l'opportunité de cette Direction.

D'autres parts quelques dysfonctionnements ont été noté aussi comme l'indiscipline des chauffeurs de bus surtout ceux d'AFTU qui ne respectent pas du tout les usagers et qui la plupart du temps sont les responsables des accidents de la circulation. Cela est du au laxisme des forces de l'ordre constaté dans les axes routiers qui ne concourt pas à une bonne organisation de la circulation. Il faut vraiment de la rigueur pour réguler les problèmes du transport urbain dans un pays comme le Sénégal ou règne l'indiscipline totale.

Le parc automobile comporte aussi une grande quantité de voitures particulières qui participent également à l'étouffement de la circulation. Le transport en commun est de plus en plus délaissé par la population et cela va se répercuter sur le transport public.

Conclusion générale

En définitive, dans cette étude nous avons travaillé sur la problématique de la gestion du transport urbain à Dakar. Le transport est très important et occupe une place de choix dans les activités économiques à Dakar. En effet, l'activité de transport se caractérise par un parc varié et complexe de par son état, sa répartition et son évolution dans le temps. C'est pour cela qu'il est important de mettre en place un système de transport performant pour le développement économique et social du pays.

Le travail que nous venons de réaliser a été basé pour la majeure partie sur les résultats de notre enquête et ceux des entretiens que nous avons eu

Ainsi pour apporter sa contribution au développement économique et social durable, l'Etat du Sénégal a mis un accent particulier sur le secteur des transports. Le CETUD autorité organisatrice et régulatrice des transports urbains à Dakar est un établissement public à caractère professionnel disposant d'une force remarquable du fait du soutien que lui apporte l'Etat du Sénégal.

Arrivé au terme de notre travail, nous avons noté que le service offert par le CETUD a certes rempli une partie des taches qui lui ont été confiées mais reste encore perfectible. C'est ce qui renforce notre hypothèse de départ. En effet, vu les résultats auxquels nous avons abouti, les usagers des transports urbains sont satisfaits du service car ca leur a permis d'améliorer leurs déplacements .Cela aussi abouti à un assainissement du sous secteur du transport urbain en commun sur le plan organisationnel et institutionnel.

Cependant, au Sénégal il existe encore des moyens de transport vétustes comme les « cars rapides et Ndiaga Ndiaye » qui ne sont pas prêts à disparaitre. Et la forte demande en transport n'est pas totalement couverte malgré l'apport de nouveaux minibus TATA de l'Association pour le financement des transports urbains. Ce qui nécessite un regain d'efforts

pour accroitre très significativement l'offre de transport collectif en quantité et en qualité. L'Etat et les sociétés du secteur doivent investir dans la recherche de développement des transports et des études portant sur les difficultés qu'ils rencontrent Un tel développement impliquent nécessairement une meilleure maitrise de l'automobile puisque les transports collectifs partagent pour l'essentiel le même espace de circulation que le reste du trafic routier. Des mesures ont été prises comme l'arrivée du BRT (bus rapid transit) qui réglera les problèmes de circulation à Dakar et qui sera aussi très bénéfique pour les usagers de la Banlieue.

La résolution définitive des problèmes de transport à Dakar est possible si :

- L'Etat du Sénégal débloque une forte somme pour investir dans le transport.
- Les véhicules particuliers sont réduits en encourageant le transport public.
- Renouvellement du parc automobile de Dakar.
- Modernisation des systèmes d'exploitation.

En outre, à cause l'importance des flux de commerce et des déplacements des personnes le secteur du transport est très bénéfique à Dakar. Mais le transport y connait des difficultés liés à la détérioration des routes, à la vétusté du par et à la petitesse du territoire.

En définitive, avec les constructions de nouvelles infrastructures routières et un

renouvellement du parc avec les bus rapid transit (BRT), on assiste à l'espoir d'un début d'éradication des problèmes de transport urbain. C'est l'objectif qui a inspiré et nourrit cette étude.

Annexes :

Photo 1 : logo Cetud :

Photo 2 : voies réservées au BRT

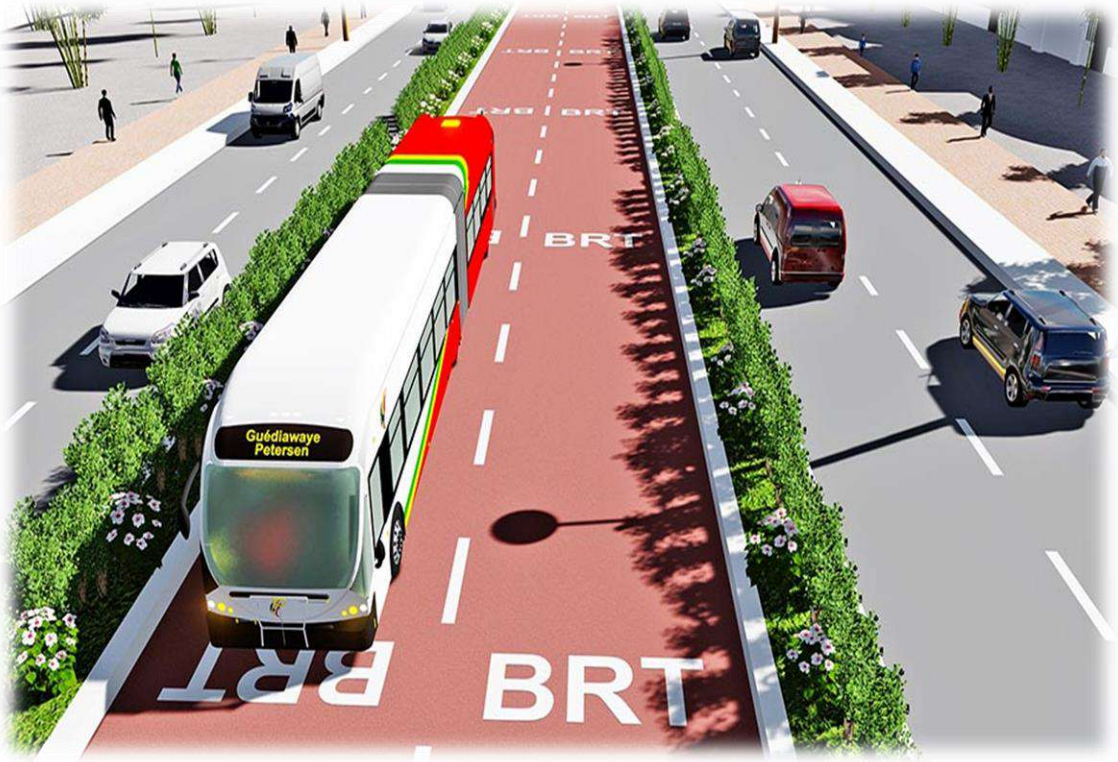


Photo 3 : bus tata de l’AFTU

Photo 4 : Bus Dakar Dem Dikk

Bibliographie

BANOS, Arnaud et THEVENIN, Thomas : Systèmes de transport urbain, Paris, Lavoisier, 2010.

Wébographie :

www.cetud.sn, www.brtdakar

Source:

Cetud

TABLE DES MATIERES

Dédicace……I

Remerciements……..II

Sigles et Abréviations……III

Introduction……..1

Chapitre 1 : Cadre de l'étude……2

Section 1 : Présentation de l'entreprise CETUD……2

1.) Historique ……2

1.1.1) Environnement spatial……4

1.1.2) Statut juridique……4

1.) Organisation de l'entreprise……5

2.1) Personnel de CETUD……5

Section 2 : Activités de transport ou de logistique du CETUD……7

1.) Les missions du CETUD……7

1.1.1) Missions de CETUD sur l'AFTU……8

1.1.2) Les relations de CETUD et DDD……10

2.) Les projets du CETUD……13

2.1) Le BRT un projet du CETUD ……13

2.1.1) Lancement des travaux du BRT……20

Chapitre 2 : Cadre analytique……23

Section 1 : Présentation et analyse des résultats……23

1.1.1) Déroulement des activités du Cetud…….23
1.1.2) Un dispositif institutionnel renforcé et à renforcer……25
1.1.3) Un cadre législatif ajusté et qui reste à appliquer……25
1.1.4) Un dispositif financier qui se développe lentement……26
1.1.5) Une offre de transport améliorée et une meilleure satisfaction de la demande……26
1.1.6) Le contexte socio économique……27
1.1.7) La mobilité…….28
1.2) Situation de la mobilité en 2012……..29
1.2.2) Situation du réseau routier……30
1.2.3) Enquête de satisfaction……..31
1.) Analyse SWOT…….32
Section 2 : Interprétation et Recommandation……..33
1.) Interprétation des résultats……34
2.) Recommandation……35
Conclusion……36
Annexe 1 logo Cetud……37
Annexe II Voies BRT……38
Annexe III Bus Tata d'AFTU……39
Annexe IV Bus DDD……39
Bibliographie Webographie et Sources……40