

REPUBLIQUE DU SENEGAL



Un peuple-un but- une foi

\*\*\*\*\*

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, DE LA RECHERCHE ET DE L'INNOVATION

\*\*\*\*\*

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS – MEMBRE DU GROUPE SUP DE CO DAKAR

\*\*\*\*\*



Boulevard de l'Est rue 3 prolongée  
Point E. BP : 21354 Dakar – Tel : 33  
859 95 95 / 33 823 25 14 Fax : +221 33  
860 52 02 [www.supdeco.sn](http://www.supdeco.sn) /  
[ist@supdeco.sn](mailto:ist@supdeco.sn)



7, Avenue Faidherbe – BP : 21354  
Dakar – Sénégal – Tel :(+221) 33 849  
69 19 Fax : +221 33 821 50 74  
[www.supdeco.sn](http://www.supdeco.sn) /

**THEME :**

Etude sur le transport urbain dans la ville de Dakar : cas AFTU

**Mémoire de fin d'études pour l'obtention du  
Bachelor en Logistique et Transport**

**Présenté par :**

**FATOU CAMARA**

**Sous la direction de :**

**M DJIBY LY**

**Enseignant Chercheur à l'IST**

**Année académique : 2019 – 2020**



REPUBLIQUE DU SENEGAL



Un peuple-un but- une foi

\*\*\*\*\*

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, DE LA RECHERCHE ET DE L'INNOVATION

\*\*\*\*\*

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS – MEMBRE DU GROUPE SUP DE CO DAKAR

\*\*\*\*\*



Boulevard de l'Est rue 3 prolongée  
Point E. BP : 21354 Dakar – Tel : 33  
859 95 95 / 33 823 25 14 Fax : +221 33  
860 52 02 [www.supdeco.sn](http://www.supdeco.sn) /  
[ist@supdeco.sn](mailto:ist@supdeco.sn)



7, Avenue Faidherbe – BP : 21354  
Dakar – Sénégal – Tel :(+221) 33 849  
69 19 Fax : +221 33 821 50 74  
[www.supdeco.sn](http://www.supdeco.sn) /

## THEME :

Etude sur le transport urbain dans la ville de Dakar : cas AFTU

**Mémoire de fin d'études pour l'obtention du  
Bachelor en Logistique et Transport**

**Présenté par :**

**FATOU CAMARA**

**Sous la direction de :**

**M DJIBY LY**

**Enseignant Chercheur à l'IST**

**Année académique : 2019 – 2020**

## DEDICACES

Je dédie ce mémoire à :

Ma mère ;

Mon défunt père (Paix à son âme) ;

Mes frères et sœurs ;

Mon époux ;

Monsieur Djiby Ly, mon encadreur ;

Mes professeurs ;

Mes camarades de promotion ;

## REMERCIEMENTS

Je rends grâce à Dieu le tout puissant de m'avoir donné le courage, la force, le moral et la santé pour mener à bien ce travail, lui qui rend toute chose utile et agréable puisse nous accorder miséricorde et la sagesse.

Ainsi, j'adresse mes remerciements :

A mes parents pour leurs soutiens sans failles qu'ils ont pu nous témoignés depuis notre tendre enfance ;

A mes frères et sœurs, mention spéciale à ma grande sœur Sophie Sanno qui m'a toujours soutenu ;

A mon encadreur monsieur Djiby Ly pour sa disponibilité, son esprit critique, sa rigueur, son affabilité à l'endroit de ses étudiants et surtout avoir accepté de superviser ce travail, je lui exprime toute ma gratitude pour son aide tout au long de ce travail ;

Je tiens à remercier tout le corps professoral de SUPDECO pour la qualité des enseignements dispensés.

Enfin je tiens à remercier mon époux pour sa patience et sa compréhension

## SIGLES ET ABREVIATIONS

AFTU : Association De Financement Des Professionnels Du Transport Urbain

CETUD : Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar

GIE : Groupement d'Intérêt Economique

DDD : Dakar Dem Dikk

DTT : Direction des Transports Terrestres

PAMU : Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine

DSERT : Division du Suivi de l'Exploitation des Réseaux de Transport

DOP : Direction des Opérateurs

NN : Ndiaga Ndiaye

CR : Cars Rapides

BRT : Bus Rapide Transit

## LISTE DES TABLEAUX:

Tableau n°1: Les lignes de transports et leur destination

Tableau n°2 : Sectionnement des tarifs

Tableau n°3: Analyse SWOT des forces et faiblesses ; opportunités et menaces de l'AFTU

FICHE D'IDENTIFICATION DE L'AFTU :

SIGLE : Association de Financement des Professionnels du Transport Urbain

DATE DE CREATION : 03 /04/2001

ACTIVITE PRINCIPALE : Le Transport

SIEGE SOCIAL : Zone de captage-Dakar

FORME JURUDIQUE : Entreprise privée

DIRECTEUR GENERAL: MBAYE AMAR

SITE WEB: [www.aftu-Senegal.org](http://www.aftu-Senegal.org)

SECTEUR D'ACTIVITE: Transport routiers et ferroviaires

## Résumé :

La région de Dakar est l'une des 14 régions administratives du Sénégal, la capitale du Sénégal, en Afrique occidentale. Cette ville portuaire sur l'océan Atlantique se trouve sur la presqu'île du Cap Vert. Comme la plupart des capitales métropolitaines d'Afrique subsaharienne, Dakar connaît des difficultés de transport et de mobilité malgré les efforts de l'Etat car les entreprises de transports publics ont toujours eu du mal à satisfaire la demande de services de transport urbain. Dakar pas comme les autres villes du pays se développe à un rythme extraordinaire et les conséquences de ce développement urbain est notable à tout point de vue. L'offre de transport public moderne est proposée par l'AFTU et DDD en relation avec le CETUD, l'organe institutionnel chargé de l'organisation et de la réglementation des transports publics urbain de Dakar.

L'offre de service au niveau de l'AFTU connaît des difficultés en termes de conditions de transport et le niveau de desserte de la banlieue éloignée.

Après avoir dressé le cadre de l'étude de l'AFTU dans un premier temps, et le cadre analytique en second lieu, nous allons établir un diagnostic et une analyse approfondie afin de proposer des solutions concernant l'espace urbain de Dakar.

## ABSTRACT

Dakar is one of the 14 administrative regions of Senegal, the capital of Senegal in West Africa. This port city on the Atlantic Ocean is located on the Cape Verde peninsula. Like most of the metropolitan capitals of Sub Saharan Africa, Dakar experiences transport and mobility difficulties despite the efforts of the State because transport companies have always struggled to meet the demand for urban transport service.

Dakar, unlike other cities in the country, is developing at an extraordinary rate and the consequences of this urban development are obvious to all eyes. The modern public transport offer is offered by AFTU and DDD in conjunction with CETUD, The institutional organization responsible for the organization and regulation of urban public transport in Dakar.

The service offer at the AFTU level is experiencing difficulties in terms of transport conditions and the level of service to the remote suburbs.

After having established the framework of the AFTU studies first and the analytical framework second, we will establish a diagnosis and an in-depth analysis in order to propose solutions concerning the urban space of Dakar.

## AVANT-PROPOS:

L'Institut Supérieur des Transports est le pôle du groupe Sup de Co spécialisée dans les filières transport et logistique.

Créée en 1998, l'Institut Supérieur des Transports forme des cadres Managers et Décideurs dans les domaines du transport et de la logistique, secteurs en constante évolution en Afrique et dans le monde.

Au-delà de la qualité de ses enseignements fondamentaux, la spécificité de l'IST tient également à son corps professoral de haut niveau et ses partenaires intervenants, tous professionnels reconnus, dont la vocation consiste à transmettre expérience et savoir-faire.

En dispensant un enseignement multidisciplinaire, l'IST permet aux praticiens, d'approfondir et d'élargir leurs expériences, tout en bénéficiant d'un échange en réseau très enrichissant. Il est un accélérateur de carrière pour les cadres supérieurs qui souhaitent développer leurs compétences stratégiques, de management et leur leadership dans un contexte métier. Elle permet également aux étudiants issus de filières généralistes, d'entrer rapidement et pleinement dans la réalité quotidienne du monde du transport et de la logistique.

Etant étudiante en bachelor 3 transport et logistique dans cette école, je tiens à vous présenter ce mémoire de fin d'étude portant sur l'Etude sur le Transport Urbain dans la ville de Dakar.

## SOMMAIRE :

### INTRODUCTION GENERALE

#### Chapitre 1 : Cadre de l'étude

##### Section 1: Présentation de l'AFTU

###### A. Historique

###### B. Organisation de l'AFTU

##### Section 2 : Les activités de l'AFTU

###### A. Présentation générale de l'organisation des activités de l'AFTU

###### B. Présentation des moyens logistiques utilisés dans l'AFTU

#### Chapitre 2 : Cadre analytique

##### Section1 : Présentation et analyse des résultats obtenus

###### A. Présentation des résultats obtenus par le biais des investigations

###### B. Analyse par la matrice SWOT

##### Section 2 : Interprétation et recommandation

###### A. Interprétation

###### B. Recommandation

#### Conclusion générale

#### Annexes

#### Bibliographie

#### Webographie

#### Table des matières

## **INTRODUCTION**

Le transport est une activité transversale qui joue un rôle important dans le développement socio-économique. Il intéresse de plus en plus les analystes économiques et les bailleurs de fonds internationaux. Le transport est un moyen de lutte contre la pauvreté et le développement humain durable. Dès lors, il demeure indispensable face aux multiples déplacements dans les zones urbaines. Le transport l'urbanisation et la démographie sont interdépendantes et ont une influence fondamentale dans la nature de l'agglomération. La capitale du Sénégal Dakar connaît de réelles difficultés de transport et de mobilité. Face aux difficultés de financement, les entreprises de transport public ont du mal à satisfaire la demande de service de transport public. La population subit la carence des modes de transport public et privé et aggravée par l'augmentation de la demande et l'insuffisance de l'offre, c'est la raison pour laquelle ont mis en œuvre le programme d'amélioration de la mobilité urbaine (PAMU) dans l'agglomération dakaroise pour assurer au secteur un fonctionnement régulier et durable. C'est ainsi que l'Association de Financement des Professionnels du Transport Urbain (AFTU) a été mise en place afin d'assurer une meilleure organisation. A cet effet, la création de la société Dakar DEMDIKK (DDD) rejoint cette même dynamique et pour atteindre les objectifs d'une offre de service de transport, l'Etat avait désigné le CETUD (Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar). Ce programme de renouvellement de la flotte de réduction des coûts et de modélisation du transport urbain pour qu'il soit plus attrayant vis-à-vis des investisseurs et des usagers. Parmi les composantes de ce programme de rénovation, les autorités représentant le CETUD ont mis en place un mécanisme de répartition des lignes et un barème officiel de tarif accompagné d'une assistance technique et d'une formation aux opérateurs et à l'ensemble des acteurs. Du coup, les opérateurs privés informels de transport ont été regroupés en 14 GIE au sein de l'AFTU afin de remplacer leurs anciens véhicules par des nouveaux minibus dont la gestion leur est concédée à travers une convention de concession et de cahiers de charges. C'est ce qui a permis au CETUD en collaboration avec AFTU et les partenaires financiers et administratifs d'assurer une meilleure répartition spatiale du service public de transport et une bonne structuration de ce réseau de minibus appelé AFTU ou TATA.

### **Problématique :**

AFTU présente des défaillances d'uniformité dans la logique de stationnement, des lignes du réseau et la conformité des tarifs pratiqués par des opérateurs de ce mode de transport public.

A Dakar, la mobilité des personnes est fortement entravée, l'agglomération dakaroise se caractérise par un aménagement urbain inadapté que révèle l'inégale répartition spatiale des équipements et infrastructures de structuration territoriale.

Vis-à-vis de la réglementation. Conscient du mal fonctionnement constaté dans la mise en œuvre de la politique tarifaire, le CETUD a émis le souci de veiller à l'égalité des opérateurs et à la réduction des couts du transport et de la mobilité usagers. Les faiblesses et mal fonctionnements du système ayant fait l'objet de plusieurs réclamations de la part des opérateurs et usagers, la Division du Suivi de l'Exploitation des Réseaux de Transport (DSERT) de la Direction des Opérateurs (DOP) du CETUD se propose de mettre en cohérence les tarifs et la division du réseau physique en les rendant plus uniformes et plus conformes au barème officiel.

En effet, l'objectif de l'AFTU est de satisfaire les besoins des populations en matière de transport pour mieux faire face à l'urbanisation galopante de la ville de Dakar qui conditionne l'augmentation des usagers .

C'est la raison pour laquelle il serait intéressant de faire une très profonde étude de l'AFTU pour déceler les problèmes que confronte la société afin de proposer des solutions pour une meilleure gestion de l'entreprise.

Ce qui nous permettra de nous poser la question à savoir :

Pourquoi le réseau AFTU est le mode le plus utilisé par la population dakaroise ?

Ainsi, pour donner corps à nos propos, nous allons en premier lieu dresser le cadre de l'étude et la présentation de l'AFTU et ses activités, et en second lieu, nous allons aborder le cadre analytique avec la présentation et l'analyse des résultats obtenus afin de les interpréter et proposer des solutions.

## Chapitre 1 : Cadre de l'étude

Le cadre de notre étude aura pour référence le secteur des transports publics des voyageurs dans l'agglomération dakaroise plus particulièrement l'AFTU.

C'est ainsi, nous allons passer à la section une (1) pour la présentation de l'entreprise.

## Section 1 : Présentation de l'AFTU

### A. Historique

L'Association de Finance des Professionnels du Transport Urbain, fondée le 3 avril 2001 à Dakar (récépissé de déclaration n° 11232/DAGAT/DEL/AS du 4 juin 2003).

Issu de la collaboration entre CETUD, les partenaires au développement et les propriétés de Ndiaga Ndiaye et cars rapides, AFTU est une association de transporteur urbain. Comme son nom l'indique, c'est une association qui œuvre dans le transport, en vue de contribuer au renouvellement du parc, de favoriser la professionnalisation de l'activité et d'améliorer la qualité de service offert au client.

Créée à l'initiative de l'Etat du Sénégal avec l'appui de la Banque Mondiale dans le cadre de programme de pilote pour le renouvellement du parc de minibus de transport urbain de la région de Dakar.

Après avoir présenté l'historique de l'AFTU, nous allons passer à l'organisation.

Source : [www.aftu-senegal.or](http://www.aftu-senegal.or)

### B. Organisation

#### 1. Relation entre CETUD et L'AFTU

##### 1)a) Le CETUD

Le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar créé par la loi n° 97-01 du 10 mars 1997, le CETUD est l'autorité organisatrice et régulatrice de l'offre et de la demande de transport dans la ville de Dakar. Le CETUD est un établissement public à caractère professionnel, il est sous la tutelle technique du Ministère des infrastructures des transports terrestres et du désenclavement et sous tutelle financier du Ministère de l'Economie et des finances.

Il exerce au nom de l'Etat, des collectivités locales et des professionnels les missions suivantes fixées par décret n° 2001-557 du 19 Juillet 2001 :

Déterminer les lignes à desservir, des quotas ;

Autorisation de transport public correspondant et de leurs modalités technique d'exploitation ;

Rédaction des cahiers de 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 de politiques tarifaires aux autorités compétentes ;

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

Etudes, action de formation, d'information ou de promotion des transports publics urbains de la ville de Dakar ;

Coordination entre les différents modes de transport publics 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 routière ;

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

Favoriser l'émergence d'une concurrence saine et durable ;

Créer un environnement économique sécurisant pour les promoteurs ;

Organiser et réguler l'offre et la demande de transport public urbain de voyageurs ;

Mettre en œuvre et à suivre l'application de la politique sectorielle des transports publics définis par l'Etat pour la région de Dakar.

Le CETUD, sur la demande de l'Etat ou des collectivités locales en dehors de la région de Dakar, peut intervenir à titre d'assistance dans la conception et la mise en œuvre des projets de transports urbains concernant les collectivités, car il a ses prérogatives qui sont :

D'être le cadre de partenariat entre l'Etat, le secteur privé et les collectivités locales de la région de Dakar ;

D'apporter une assistance à l'Etat et à leur demande, aux collectivités locales à travers tout le pays ;

D'être consulté sur les projets urbains ayant incidence sur les transports publics ;

Le CETUD est composé de deux organes qui sont :

\*Une Assemblée plénière, qui est un 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 qui est un 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 ;

Le CETUD est doté d'un fonds de développement des transports urbains (FDTU). Il est prévu que ce fonds alimenté essentiellement par les contributions de l'Etat, des collectivités locales et du secteur privé.

Le CETUD est aussi l'agence d'exécution de projets et programmes d'amélioration des transports urbains initié par l'Etat, bénéficiant d'appuis financiers des partenaires au développement, en particulier de la Banque mondiale.

Source : [www.cetud.sn](http://www.cetud.sn)

#### 1.b). L'AFTU

L'AFTU est une association qui regroupe 14 GIE de transporteurs. Le Ministère de l'économie et des finances, le Ministère des transports qui sont les représentants de l'Etat et le

CETUD, c'est une structure affiliée au CETUD. Fondée le 03/Avril 2001 à Dakar par différents groupements d'intérêt économique (GIE) des transporteurs à la demande de la Banque Mondiale, qui l'a financé dans le cadre de PAMU.

Sa principale mission est de favoriser la professionnalisation de l'activité dans les domaines d'exploitation, de faciliter le renouvellement du parc automobile des transports publics afin d'apporter une meilleure qualité du service offert à la clientèle. L'AFTU bénéficie de l'assistance technique du cabinet d'expertise comptable GARECGO FALL & GUEYE qui assure la gestion administrative, comptable et financière du projet, cabinet choisi à la suite d'un appel ouvert avec le concours de la Banque mondiale.

Trois phases de renouvellement ont été déroulées depuis 2005 à Dakar et dans certaines villes de l'intérieur. 907 minibus ont été distribués aux membres des 14 GIE de l'AFTU, 505 minibus de marque TATA mis en circulation à partir de 2001 au profit des membres de 14 GIE, 700 minibus pour Dakar et 450 minibus pour les capitales régionales.

L'AFTU est une institution devenue crédible grâce à l'appui du cabinet GARECGO FALL & GUEYE, la première phase du projet a été réussie avec un montant de crédits accordés s'élevant à 14,8 Milliards FCFA, dont 14,6 recouverts à ce jour (un reliquat de 250 millions est en cours de recouvrement).

Grace au succès du recouvrement, AFTU a entamé une nouvelle phase à partir de 2012 et par convention conclue avec le ministre des finances, les sommes recouvrées par l'AFTU sont gérées dans le cadre d'un fonds revolving de financement du renouvellement du parc. Ainsi, pour garantir la sécurité et la transparence et veiller à une utilisation des ressources conformément aux orientations des autorités publiques, la gestion des ressources du fonds revolving est assurée conjointement par la direction de l'investissement du Ministère des Finances, le CETUD et l'AFTU.

Suite à la présentation de l'AFTU, nous allons passer à la section deux (2) pour la présentation de ses activités de transport ou de logistique.

Source : [www.aftu-senegal.or](http://www.aftu-senegal.or)

## Section 2 : Les activités de l'AFTU

### A. Présentation générale de l'organisation des activités de l'AFTU

L'AFTU a pour activité le transport, et en parlant de transport on fait allusion à ses lignes de transports, son parc automobile et ses moyens logistiques.

#### 1. Les lignes de transport

Les minibus sont repartis entre différents GIE et opérateurs selon les demandes. Ces bus sont affectés par à l'ensemble du réseau des transports collectifs, ce réseau est constitué de nouveaux et d'anciens itinéraires.



Source : images CETUD(2020)

INDICE DE LIGNES	DESTINATIONS
01	Terminus HLM Grand yoff-Terminus lat dior
02	Parcelles assainies-Petersen
03	Terminus yoff village-Terminus Petersen

04	Terminus yoff village-Terminus Petersen
05	Terminus parcelles-Terminus Petersen
24	Terminus guediawaye-terminus Cheikh A.D
25	Terminus parcelles-terminus Petersen
26	Terminus parcelles-terminus Poste Thiaroye
27	Terminus marché boubess-terminus Petersen
28	Terminus hamo VI-terminus Petersen
29	Terminus cité nations unis-terminus gadaye
30	Terminus gadaye-terminus colobane
31	Terminus texaco-terminus sahm
32	Terminus guediawaye-terminus sahm
33	Terminus daroukhane-terminus ngor village
34	Nord foire-lat dior
36	Terminus daroukhane-terminus ngor village
37	Terminus Petersen-guediawaye
38	Terminus cité des enseignants-terminus sahm
39	Terminus diamalaye-terminus lat dior
40	Terminus grand mbao-gare de Petersen
41	Petersen-Rufisque
42	Fass mbao-Hopital Abass Ndao
43	Yeumbeul sud-Ouakam cité avion
44	Ouakam-grand mbao extention
46	Guediawaye Notaire-lat dior
47	Almadies-lat dior
48	Cité Serigne Mansour(Rufisque)-lat dior
49	Terminus gadaye-ngor village
50	Malika-Petersen
51	Plan jaxaay1-gare des beaux maraichers
52	Bountou pikine-keur massar
53	Lac rose-Sébikhotane
54	Keur massar-Cheikh Anta Diop
55	Petersen-Rufisque
56	Keur massar-Petersen

57	Liberté6-gouye mouride(Rufisque)
58	Fass mbao-Hopital Abass Ndao
59	Stade Léopold-MTOA
60	Colobane-terminus Bargny
61	Keur massar-Mamelles
62	Gueule tapée penc mi-Rufisque
63	Stade Léopold-Rufisque
64	Guediawaye notaire-Rufisque
65	Colobane-Jaxaay2
66	GoromI-terminus yoff frigo
67	Thiawléne Rufisque-Ouakam
68	Station yeumbeul-Sébikhotane
69	Diamalaye-Tivaouane peulh
70	Guédiawaye-Jaxaay2
71	Keur massar-Claudiel
72	Guediawaye-kounoune
73	Poste thiaroye-lac rose
74	Cité SOCABEG-Bargny
75	Malika-colobane
76	Terminus sud foire-keur massar
77	Rufisque-liberté5
78	Thiaroye-liberté5
79	Camberene-Sangalkam
80	Diamalaye-darou thioub
81	Gare beaux maraichers-Tivaouane peulh
82	Grand yoff bassin-plan jaxaay2

Source: [www.cetud.sn](http://www.cetud.sn)

Les anciens itinéraires étaient ceux desservis par les bus de DDD, les cars rapides et les Ndiaga Ndiaye. Les nouveaux minibus sont venus s'ajouter en créant d'autres itinéraires dans des lieux qui étaient jusque-là inexploités par les propriétaires des autocars collectifs qui exprimaient une forte demande parce que très habités. Ces itinéraires sont enfin exploités car

ils sont bien desservis malgré les surcharges constatées sur ces lignes ce qui prouve qu'elles sont sollicitées.



Source : [www.cetud.sn](http://www.cetud.sn)

## 2. Présentation des GIE

Le réseau AFTU est constitué de plusieurs lignes inégalement réparties entre les 14 GIE fédérés en son sein. Les opérateurs privés nationaux du secteur du transport artisanal et propriétaires des « cars rapides » et « Ndiaga Ndiaye » sont organisés au sein des GIE pour exploiter le réseau routier des minibus AFTU à Dakar.

Chaque véhicule appartient à un opérateur affilié à un GIE qui le met en circulation sur une ligne bien définie qui lui est concédée par le CETUD.

L'administration est gérée par le président du GIE et son équipe, leur rémunération est prise en charge sur la base d'une cotisation par véhicule. Ils s'organisent et mettent en place un bureau qui y aura un président, un secrétaire général, un trésorier et les membres simples de droit. Le personnel exploitant est composé de gérant de ligne, de régulateur des départs, de contrôleur, de receveur et de chauffeur.

Les 14 GIE de l'AFTU sont les suivants :

-Alhamdoulillah

-Avenue du Sénégal

-Darou Salam

-Diameguene

-Diapalanté

-Dimbalanté

-Khéweul Aéroport

-Nayobé

-Ndiambour

-Ressortissants du Walo

-Sant Yalla

-Sopelli Transports

-Thiaroye Yeumbeul

-Transport Mboup

Source: [www.aftu-senegal.org](http://www.aftu-senegal.org)



Source : images CETUD(2020)

### 3. Tarification des transports publics

#### a) Définition

La tarification des transports est l'un des éléments stratégiques des politiques de déplacement.

Elle consiste un facteur déterminant pour la mise en œuvre d'un service de transport de qualité et l'amélioration de la mobilité urbaine.

Dans le système de transport public, un des éléments d'orientation du choix des usagers, de la gestion des infrastructures et de la régulation de l'offre et de la demande. En tant que facteur d'intégration et de cohésion sociale, la tarification des transports et des autres services publics marchands de base est devenue un sujet politique très sensible.

Selon (Bouteiller, 2015), « le sujet de la tarification des transports publics est « sensible » car associée à une logique de « service public » et de « droit des transports ». ».

C'est à la fois commercial, financier, social et l'expression d'une volonté politique. En principe, le voyageur peut emprunter les lignes avec un titre de transport ; et en vertu du principe d'égalité des usagers devant le service le service public, pour un même service rendu, le tarif exigé des usagers doit être le même. En plus de ces déterminants économiques, sociaux et politiques, la tarification des transports urbains dépend fortement de la morphologie de l'agglomération et de la configuration du réseau viaire.

Elle est aussi tributaire du développement démographique et urbain, du cadre concurrentiel du réseau de transport et de son évolution dans le temps et dans l'espace. Un système de tarification est donc un ensemble complexe d'instrument et de variables qualitatives et quantitatives qui sont interdépendants.

La politique tarifaire consiste à agir sur cet ensemble d'éléments étroitement liés en vue d'atteindre plus d'objectifs pouvant être antinomiques. En effet, la question de l'intégration tarifaire et l'inter-modalité reste plus sensible dans le contexte des grandes villes comme Dakar ayant un réseau de transport public multimodal et multi tarifaire.

Source : [www.codatu.org](http://www.codatu.org)

#### b) Sectionnement du tarif

Sections	Prix
1 <sup>ere</sup>	150
2eme	250
3eme	300
4eme	350
5eme	400
6eme	450
7eme	500
8eme	550
9eme	600

Tableau2

Source : <https://samarew.com>

#### B.Présentation des moyens logistiques utilisés dans l'AFTU

En parlant des moyens logistiques, on fait allusion à son parc automobile, c'est dans ce contexte que nous allons faire la description de son parc :

### 1. Le parc automobile de l'AFTU

1607 minibus mis en circulation à Dakar, Kaolack, le 02 mai le programme de modernisation des transports urbains a permis de 2005 à maintenant de remplacer 1607 voitures ( cars rapides et ( Ndiaga Ndiaye) de transport en commun de la région de Dakar par des minibus Selon le Secrétaire général du ministère des Infrastructures, des Transports terrestres du et du Désenclavement, Aubin Jules Sagna .Il a mis en œuvre avec la collaboration de l'AFTU et du CETUD un programme de sortir progressivement ces cars rapides de la circulation pour les remplacer par des véhicules neufs .

Le renouvellement du parc automobile a commencé par la région de Dakar ou, à la date d'aujourd'hui, nous avons 1607véhicules remplacés selon M. Sagna.

Depuis 2015, des efforts très importants ont été fournis par l'Etat pour renouveler le parc automobile de transport en commun en milieu urbain notamment à Dakar.

De 2015 à maintenant, 250 nouveaux minibus ont été mis en circulation à Dakar, a précisé Aubin Jules Sagna.

Dans les régions aussi, ils ont en train de mettre en circulation 200 nouveaux minibus ; la région de Thiès a reçu en rajout huit minibus destinés au transport urbain, cinq nouveaux minibus sont déployés à Louga, huit à Ziguinchor.

En effet, le gouvernement à mettre en place un parc automobile sécurisé et confortable avec des couts d'exploitations moins élevés et des prix moins chers pour les usagers des bus.

Source : [www.aftu-senegal.org](http://www.aftu-senegal.org)



Source : image CETUD



Source : image CETUD

## Chapitre 2 : Cadre Analytique

### Section 1 : Présentation et analyse des résultats obtenus

#### A. Présentation des résultats obtenus par le biais des investigations

Nous avons préféré recueillir certaines informations à travers le net et quelques sans oublier l'aide que certains propriétaires de bus nous ont fourni concernant les itinéraires et les difficultés rencontrées et sur la gestion de l'entreprise AFTU.

A l'AFTU, l'entretien portant sur la fiche d'identification de l'entreprise ainsi que les moyens logistiques utilisés dans l'entreprise s'est fait avec Mr SOUGOU mais avec beaucoup de difficultés pour obtenir certaines informations surtout en ce qui concerne la fiche d'identification de l'entreprise ;

L'analyse des résultats devant servir de base aux décisions des autorités compétentes ; cela permettra aux décideurs de fonder leurs conclusions sur les données solides, ce qui ne manquera pas de concourir au développement rapide de la société.

D'autres informations en rapport avec notre thème de mémoire ont été recueillies en collaboration avec tous les responsables qui interviennent dans le système de transport de l'AFTU.

Cependant, la réussite ne doit pas dépendre du personnel uniquement mais de toute personne qui intervient dans ce système de transport urbain.

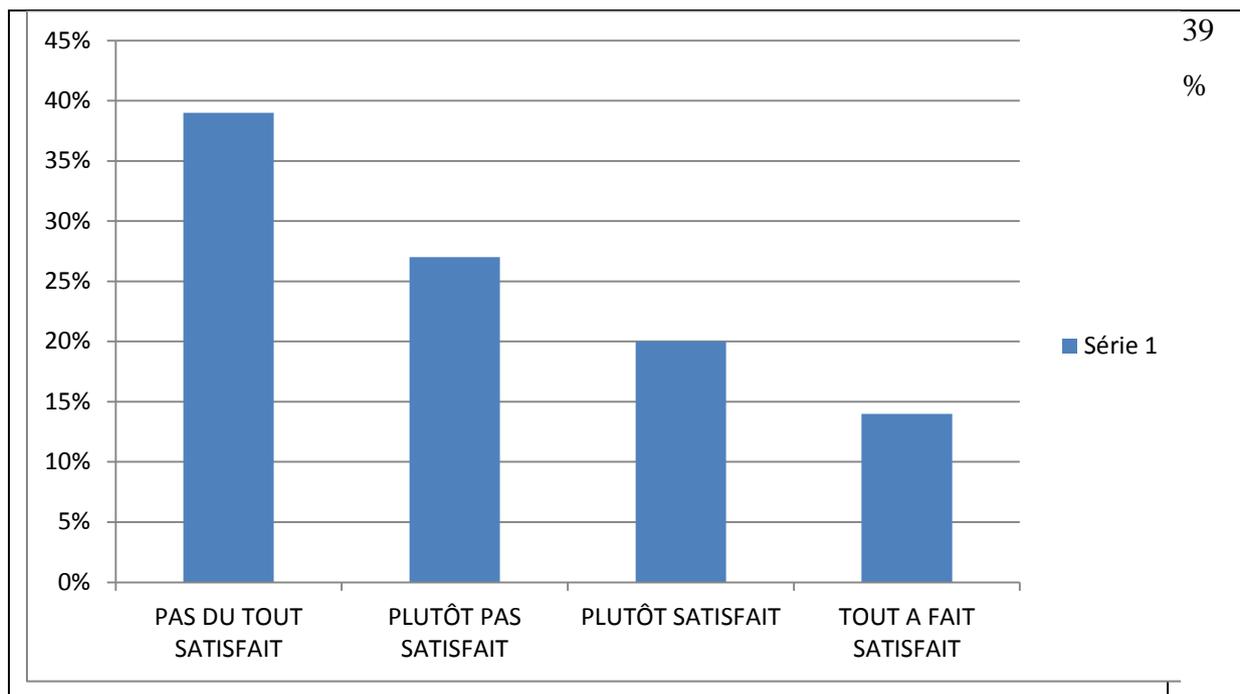
Nos questions posées c'étaient pour savoir les contraintes auxquelles sont confrontés les usagers à savoir :

**\*ETES VOUS SATISFAIT DE NOS SERVICES ?**

Au cours de notre entretien et de notre observation nous avons fait un constat concernant le niveau de satisfaction des usagers.

Ainsi, nous allons établir un tableau dans lequel les différentes réponses y trouvent

Réponses	pourcentages
Pas du tout satisfait	39%
Plutôt pas satisfait	27%
Plutôt satisfait	20%
Tout à fait satisfait	14%
Total pourcentage	100%



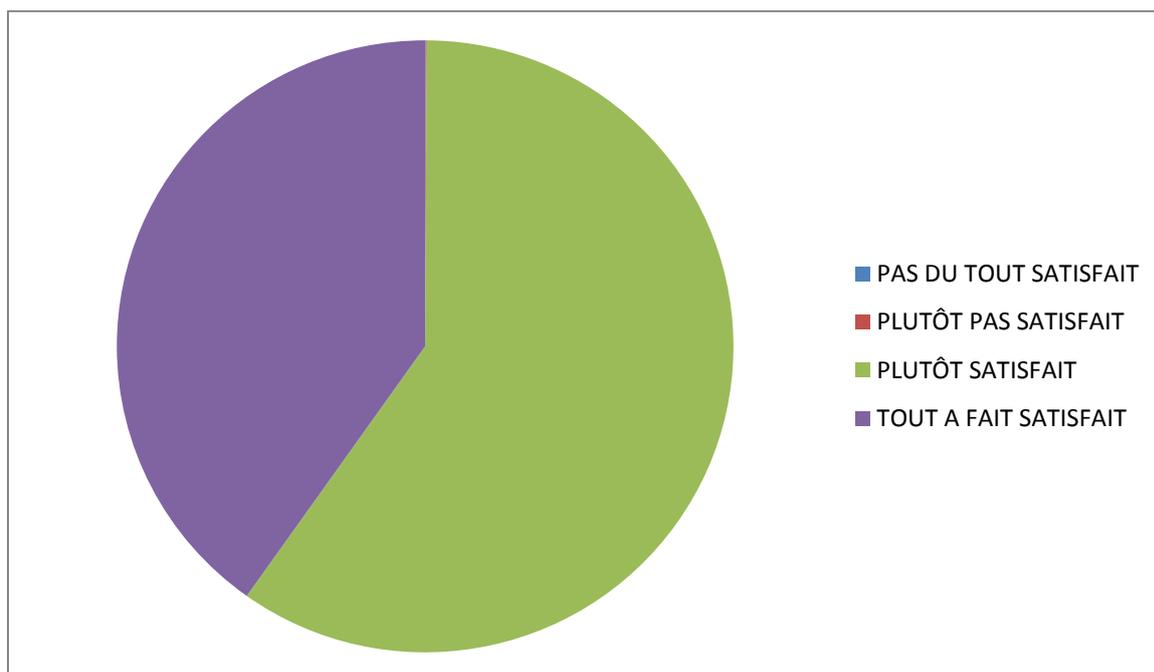
GRAPHIQUE 1 DES REPONSES DU TABLEAU

\*ETES VOUS SATISFAIT DE LA SECURITE OFFERT PAR LE SERVICE ?

Durant nos enquêtes, on constate que le problème de sécurité majeure confrontée par les usagers reste les accidents ce qui est du à la difficulté de fermeture des portes et le grand nombre de personnes qui se trouvent à l'intérieur du bus.

Dans ce cas, nous allons vous présenter un tableau auquel se trouve les réponses concernant le niveau de satisfaction des usagers relatif à la sécurité.

REPONSES	POURCENTAGES
PAS DU TOUT SATISFAIT	3%
PLUTOT PAS SATISFAIT	5%
PLUTOT SATISFAIT	55%
TOUT A FAIT SATISFAIT	37%



GRAPHIQUE 2 Niveau de satisfaction relatif à la sécurité

### B. Analyse SWOT

Après avoir bien étudié l'entreprise AFTU, nous avons noté quelques dysfonctionnements au niveau de sa gestion c'est dans ce contexte que nous allons procéder à l'analyse SWOT pour voir de près les difficultés que confronte cette société ainsi que ses forces et faiblesses, ses opportunités et menaces.

Forces	Faiblesses
<p>*La consolidation des opérateurs ;</p> <p>*L’habillage du réseau ;</p> <p>*Le respect des itinéraires, des fréquences, des points d’arrêt ;</p> <p>*Renforcement des capacités techniques et de gestion des opérateurs ;</p> <p>*Le développement du leasing ;</p> <p>*Visibilité sur les activités du sous secteur des transports urbains formels ;</p> <p>*La rationalisation de l’exploitation des transports en commun ;</p> <p>*Installation d’un service de transport public urbain moderne plus sur et plus confortable ;</p> <p>*Amélioration de la qualité du service fourni aux usagers à bord des véhicules TATA ;</p> <p>*Assainissement du secteur des transports urbains.</p>	<p>*Nombre de places offertes ;</p> <p>*L’amplitude de service ;</p> <p>*Les tarifs ;</p> <p>*Services après vente (SAV) ;</p> <p>*Terminus et aires de stationnements ;</p> <p>*Une mauvaise qualité de service offert aux usagers;</p> <p>*Les conditions de déplacement dans les minibus sont difficiles quand on est debout ;</p> <p>*Les surcharges provoquant le manque d’air ;</p> <p>*Les sonneries détruites non réparées ;</p> <p>*La hauteur du bus est courte ;</p> <p>*Non fonctionnement du système automatique d’ouverture et fermeture des portes ;</p> <p>*Violation des règles du mécanisme de fixation des tarifs.</p>
Opportunités	Menaces

L'étalement de la ville ;	Prolifération des clandos minibus ;
Le déficit de l'offre de transport ;	L'arrivée des projets de transports de masse ;
La suppression des CR ;	
L'accès au prêt bancaire ;	
La restructuration du réseau	

Tableau 3

## Section 2 : Interprétation et Recommandation

### A. Interprétation

La situation actuelle du secteur des transports publics à Dakar est inacceptable surtout du point de vue de l'utilisateur. Le développement du transport public de qualité satisfaisante n'est possible que si les pouvoirs publics prennent conscience de l'état de dégradation du secteur, ils doivent aussi y intervenir pour l'amélioration de ces conditions de vie.

Le souci d'assurer aux populations une mobilité durable, d'améliorer l'environnement urbain, de promouvoir l'économie des villes par le développement des transports publics urbains.

Il faut par ailleurs renforcer le partenariat public privé de manière à accorder une part prépondérante au service privé dans le financement des infrastructures et la gestion des services.

D'abord, l'accessibilité est difficile, les infrastructures routières sont insuffisantes, les distances à parcourir sont longues et la consommation en carburant est élevée. Tous ces facteurs conjugués font que les lignes prévues pour cette partie de l'agglomération dakaroise ne sont pas très rentables. Alors que, dans la proche banlieue, tous les paramètres cités précédemment sont plus favorables, s'y ajoute la demande est très forte.

L'Etat n'a pas apporté des mesures correctives concernant la subvention du manque à gagner sur les tarifs de la banlieue éloignée. Les usagers ont un pouvoir d'achat très faible qui ne leur permettrait pas de répondre favorablement, si toutefois l'AFTU venait de revoir à la hausse ses tarifs appliqués dans cette zone en vue d'une meilleure desserte de la banlieue. Au début de la mise en circulation des minibus, il était prévu 27 assises et 15 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. L'espace interne du véhicule est trop exigü, les chaises ne sont pas normalement espacées pour permettre aux passagers 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 bus de faire d'excellentes recettes.

L'Etat à travers ses démembrements, le CETUD, la Direction des Transports Terrestres et la Sûreté Nationale observe ce fait qui s'accroît gravement et menace la sécurité des voyageurs. Le faible niveau de renouvellement du parc prouve qu'il y a des difficultés et des insuffisances notoires dans la mise en œuvre de la politique de transport urbain à Dakar.

Par conséquent, les chauffeurs conduisent mal et provoquent trop d'accidents dans la circulation. Généralement, la révision des tarifs à la hausse par les transporteurs est due à la fluctuation des prix de carburant.

## **B. Recommandation**

Ce chapitre s'attachera à proposer des recommandations basées sur le diagnostic réalisé dans cette étude. Par ailleurs, précisons que ces recommandations ne sauraient être une panacée. Elles permettront d'ouvrir sûrement des brèches d'étude beaucoup plus poussées.

L'ambition d'assurer avec efficacité la substitution des CR et NN implique des efforts considérables en termes d'amélioration de la qualité du service du réseau des minibus d'AFTU. Pour ce faire, il incombe d'abord de prendre en compte les points forts des CR et NN, ensuite d'utiliser la restructuration du réseau comme étant un levier et enfin de proposer des recommandations pour améliorer la qualité de service de l'AFTU.

Il est nécessaire de prendre en compte des points forts de l'offre de services des CR et NN pour la prochaine phase de renouvellement.

Pour assurer efficacement le retrait des CR et NN, les analyses qualitatives et quantitatives faites, révèlent une impérieuse nécessité de prendre en compte certaines qualités de l'offre de service des CR et NN pour la prochaine phase du renouvellement.

Même si on constate aujourd'hui que les deux réseaux ont une couverture assez similaire, il n'en demeure pas moins la nécessité pour les AFTU de s'adapter pour mieux prendre en charge la catégorie d'usagers qui empruntent les CR et NN.

Ceci pourra se faire en agissant sur les trois leviers que constituent le temps, l'espace et la tarification.

Ainsi, il en ressort que les qualités de service de l'offre dont nous devons tenir compte sont : la prise en compte de l'espace à travers la desserte et le mode d'exploitation, la prise en charge du temps avec l'amplitude de services et les questions liées à la tarification.

Cependant, au moment où les CR et NN s'appuient sur ce schéma pour desservir efficacement certaines zones de l'agglomération de Dakar, les AFTU privilégient les itinéraires de longues distances et la régularité. Dans une certaine mesure, cette méthode d'exploitation du réseau AFTU peut être avantageuse, car elle permet d'éviter les ruptures de charge. Mais dans une ville comme Dakar, marquée par une congestion chronique, cette méthode d'exploitation reste problématique.

Cela fait que les opérateurs de ces minibus ont des difficultés pour exploiter convenablement le réseau qui leur est concédé tout en respectant leurs obligations (fréquence, régularité, temps d'entente etc.) du fait d'une efficacité commerciale qui laisse à désirer.

Etant donné que les AFTU sont censés se substituer aux CR et NN, il incombe de tenir compte de la desserte et du mode d'exploitation de ces derniers.

Il faut aussi renforcer en l'offre en ligne ; genre, créer de nouvelles lignes express car une mise en place de lignes express AFTU permettra à la fois d'assurer la relève des CR et NN.

Il s'agit des lignes cherchant le trajet le plus direct et le plus optimal, sans beaucoup point d'arrêt intermédiaire entre deux terminus.

Dans ce cas, les exploitants vont faire des missions directes Cette mode d'exploitation attirera les usagers qui prenaient les CR et NN et permettra à AFTU d'être plus accessible et plus performant.

## **Conclusion :**

Dans le cadre de ce mémoire de fin d'étude, on a fait une étude sur le transport urbain dans la ville de Dakar ; le transport étant une activité très importante qui occupe une place de choix dans l'économie, cette importance tient à celle des activités économiques essentiellement orientées vers Dakar et sa région. Le caractère crucial de la relation qui existe entre le transport et l'organisation spatiale nous permet de penser que la résolution du problème des transports publics des voyageurs restera un facteur intrinsèque liée à la problématique de l'aménagement de la presqu'île et l'évolution urbaine de l'agglomération actuellement commandée par le PDUD. Les urgences de l'heure, liées aux différents usages de l'espace disponible, commandent l'élaboration d'une nouvelle politique urbaine basée d'une part sur une approche qui intègre globalement l'urbanisation de l'agglomération par une politique de correction de la répartition spatiale des équipements et infrastructures de structuration territoriale et des fonctions industrielles, commerciales et sociales. D'autre part, l'instauration d'un règlement d'urbanisme coercitif permettrait d'améliorer la mobilité. Du point de vue des équipements de la voirie, il urge de mettre en œuvre : un plan de maintenance et d'élargissement des voies existantes, l'ouverture de boulevards périphériques et la hiérarchisation des voies de circulation établie en fonction de la détermination de portes d'entrée et de sorties des différents secteurs à fort pouvoir d'appel et l'équipement des intersections et carrefours en feux de signalisation ; l'aménagement de pistes cyclables et l'ouverture de rues dédiées exclusivement ou partiellement à la circulation des piétons ; des secteurs de forte génération de trafic et ceux à fort pouvoir d'appel de l'agglomération, pour réduire de manière drastique la circulation dans l'optique d'une diminution de la fréquence de congestion ; l'application de la loi de réglementation de la circulation dans toute sa rigueur par les autorités compétentes pourrait remettre de l'ordre sur les routes et dissuader les conducteurs qui ne respectent pas le code de la route ; Ainsi en partant de la relation fondamentale qui existe entre l'aménagement et le transport nous pensons qu'une amélioration de la qualité du service de transport de l'AFTU s'impose, et dans ce contexte l'AFTU doit faire un renforcement des lignes dans la banlieue éloignée ; en coopération avec l'Etat à travers le CETUD, procéder à l'augmentation du parc des minibus TATA pour réduire progressivement le nombre de cars rapides et ND ND ; interdire les surcharges en prenant des mesures sévères contre les chauffeurs et receveurs. L'association doit rétablir la norme dont tous les passagers devront assises ; adopter une approche objective face aux défaillances qui pourraient survenir dans la fourniture du service et dédommager les clients dans le cas

échéant ; réaménager les sièges pour tenir compte des personnes de grandes tailles, par ailleurs revoir les caractéristiques techniques des minibus surtout du point de vue de la hauteur et des imperfections notées sur certains outils techniques comme le système d'automatisation des portes et demande d'arrêt ; accorder une priorité à la maintenance des véhicules sous l'angle préventif et correctif. L'exécution correcte de la maintenance préventive pourra permettre non seulement de réduire les coûts liés à la maintenance corrective mais aussi de diminuer sensiblement les pannes de grande importance. La maintenance préventive, consistera à intervenir sur la voiture avant que celle-ci ne soit défaillante, afin de tenter de prévenir la panne. L'AFTU doit cesser de réviser unilatéralement le prix à la hausse, nous pensons que l'Etat à travers ses représentants devra en collaboration avec les transporteurs trouver un compromis qui permettrait de convoquer à chaque fois de besoin la commission compétente pour statuer sur les tarifs applicables.

Certes, ce réseau a contribué à l'amélioration de l'accès et de la qualité de service du transport urbain mais l'atteinte des objectifs qui lui sont assignés est entravée par des manquements liés à la mise œuvre du cahier de charges. L'analyse diagnostique a montré que les dysfonctionnements du système de tarification du réseau des minibus AFTU sont dus au fait que le sectionnement n'est pas normé et les tarifs officiels de transport urbain ne sont pas respectés. L'analyse a révélé que les fins de section ne sont pas bien articulées dans l'espace en fonction de la morphologie et de la structure du réseau routier. La forme de presque Île que prend la région de Dakar joue fortement sur le niveau de la tarification. L'analyse montre en outre que le département de Dakar regroupant la majorité des infrastructures, des équipements et service de base est la partie de la région qui génère le plus grand nombre de déplacements intra et inter départements. Le travail fait a démontré que toutes les lignes du réseau n'ont pas un même cadre de référence pour les tarifs et le sectionnement. Le CETUD, prônant la mobilité pour tous à moindre coût et en toute sécurité, se doit de veiller à une plus grande cohérence entre les tarifs pratiqués qui parfois sont d'une cherté extrême. L'analyse a montré que le nombre de sections applicable sur certaines lignes doit être réduit de 1 ou 2 unités tandis que sur d'autres un réajustement devrait être fait. La mise en cohérence des tarifs et du sectionnement est un préalable pour mener à bien une bonne politique tarifaire. En vue d'optimiser les objectifs de la politique tarifaire et d'une manière générale les politiques de transports publics urbains, L'État du Sénégal veut développer un transport de masse à Dakar en mettant en place un projet de BRT et TER. Cela voudrait dire qu'une plus grande attention

Va être pr ete aux besoins d'intégrations tarifaires et d'inter-modalité pour atteindre les objectifs de développement et de modernisation des transports publics.

## BIBLIOGRAPHIE

Mémoire de Master : Mr Oussou Seck, AMELIORATION DU TRANSPORT PUBLIC DES VOYAGEURS A DAKAR : Cas DDD et AFTU ; Mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme de Maitrise(Master1) en transport et logistique.

Mémoire de Master : Mr Amady Baro Faye, ANALYSE DE LA MOBILITE URBAINE ET DU SYSTEME DE TARIFICATION DU RESEAU DES MINIBUS A DAKAR, Mémoire de fin d'étude de Master.

Mémoire de Master : Mr Modou Diaw, PROGRAMME DE RENOUVELLEMENT DES MINIBUS A DAKAR : Quelle stratégie pour une prise en compte de la qualité de service de l'offre des « cars rapides » et « Ndiaga Ndiaye » dans la prochaine phase du renouvellement ? Mémoire pour l'obtention du diplôme de Master2.

## WEBOGRAPHIE

[www.codatu.org](http://www.codatu.org)

[www.cetud.sn](http://www.cetud.sn)

[www.aftu-senegal.org](http://www.aftu-senegal.org)

<https://samarew.com>

## ANNEXES



Source : images CETUD



CARTE DAKAR



## TABLE DES MATIERES

Dédicaces.....	I
Remerciements.....	II
Sigles et abréviations.....	III
Liste des tableaux .....	IV
Fiche d'identification AFTU .....	V
Résumé.....	VI
Abstract .....	VII
Avant-propos.....	VIII
Sommaire.....	IX

### INTRODUCTION 1

CHAPITRE1 : CADRE DE L'ETUDE.....	1-2
SECTION 1 : PRESENTATION DE L'AFTU.....	2
A. Historique.....	2-3
B. Organisation.....	3
1. Relation entre CETUD et L'AFTU.....	3
1.1 Le CETUD.....	3-5
1.2 L'AFTU.....	5-6

SECTION2 : Les activités de l'AFTU.....	6
A. Présentation générale de l'organisation des activités de l'AFTU.....	6
1. Les lignes de transport.....	7-11
2. Présentation des GIE.....	12
3. La tarification.....	13
a. Définition.....	13-14
b. Sectionnement du tarif.....	14
B. Présentation des moyens logistiques utilisés dans l'AFTU.....	14
1. Le parc automobile de l'AFTU.....	15-17
CHAPITRE2 : CADRE ANALYTIQUE.....	17
SECTION1 : PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS OBTENUS.....	17
A. Présentation des résultats obtenus.....	17
B. Analyse SWOT.....	17-19
SECTION2 : INTERPRETATION ET RECOMMANDATION.....	19
A. Interprétation.....	19
B. Recommandation.....	21-23
CONCLUSION.....	23-25
BIBLIOGRAPHIE.....	26
WEBOGRAPHIE.....	26

ANNEXE.....	27-28
TABLE DES MATIERES.....	29-31