

REPUBLIQUE DU SENEGAL



Un Peuple-Un But-Une Foi

Ministère de l'emploi, de la formation professionnelle, de l'apprentissage et  
de l'innovation



7, Avenue Faïdherbe Dakar-Sénégal

Tel : 33 849 69 19

www.supdeco.sn

\*\*\*\*\*



Point E, Rue 48Xrue de Kaolack

Mémoire de fin d'études pour l'obtention du diplôme de licence en  
transport et logistique

**Transport de personnes par la voie ferroviaire dans la région  
de Dakar : cas du Train Express Régional**

Présentée par : *FAYE Diarra*

Encadreur : *Docteur ANGUEZOMO Mezui*

*Elsie Velda*

**Année académique**

*2020-2021*

## **DEDICACES**

Je dédie ce présent mémoire à mon défunt frère Ousseynou Faye.

Que la terre de Peycouck Sérère lui soit légère.

## REMERCIEMENTS

Je remercie toutes les personnes qui ont contribué de quelque manière que ce soit à l'élaboration de ce travail. Je pense particulièrement à :

- Monsieur Frédéric BARDENET, Directeur Général de la Société d'exploitation du Train Express Régional pour sa disponibilité, son ouverture ;
- Dr Anguézomo Elsie d'avoir été toujours disponible dans les moments de besoin
- M. Sow, Agent à SETER de m'avoir aidé, dans cadre des études de terrain, à me mettre en rapport avec d'autres personnes travaillant sur le TER ;
- M. Emmanuel Diatta, agent à EIFFAGE Sénégal, pour sa disponibilité, sa générosité, son ouverture, ses orientations et ses encouragements ;
- Dr Ly, Directeur de l'Institut Supérieur des Transport du Groupe de Sup de Co Dakar pour sa générosité, ses conseils, son ouverture et ses orientations ;
- Tout le personnel de Sup de Co plus particulièrement celui de l'Institut Supérieur des Transports ;
- Tous les membres de ma famille qui m'ont encouragé, accompagné et donné plus de force de près ou de loin pour me relever dans les moments difficiles particulièrement ma mère, mon père, mes frères et sœurs ;
- Mon frère Aly Faye de m'avoir aidé financièrement psychologiquement, afin de me permettre d'avoir plus le courage de continuer les études ;

## LISTE DES ABREVIATIONS

<b>PSE</b>	<b>Plan</b> Sénégal Emergent
<b>APIX</b>	Agence National de la <b>P</b> romotion de l' <b>I</b> nvestissement et des Grands Travaux
<b>TER</b>	<b>T</b> rain <b>E</b> xpress <b>R</b> égional
<b>AIBD</b>	<b>A</b> éroport <b>I</b> nternational <b>B</b> laise <b>D</b> iage
<b>SETER :</b>	<b>S</b> ociété d' <b>E</b> xploitation du <b>T</b> rain <b>E</b> xpress <b>R</b> égional
<b>BRT</b>	<b>B</b> us <b>R</b> apide <b>T</b> ransit
<b>FMI :</b>	<b>F</b> onds <b>M</b> onétaire <b>I</b> nternational
<b>CSE :</b>	<b>C</b> ompagnie Sahélienne d' <b>E</b> ntreprises
<b>BDS :</b>	<b>B</b> ureau <b>D</b> émocratique <b>S</b> énégalais
<b>BTP :</b>	<b>B</b> âtiment <b>T</b> ravaux <b>P</b> ublics
<b>EMTASUD</b>	<b>E</b> nquête <b>M</b> énage sur la <b>M</b> obilité, le <b>T</b> ransport et l' <b>A</b> ccès aux <b>S</b> ervices <b>U</b> rbains dans l' <b>A</b> gglomération de <b>D</b> akar
<b>RTS</b>	<b>R</b> égie des <b>T</b> ransports du <b>S</b> énégal
<b>PAMU</b>	<b>P</b> rogramme d' <b>a</b> mélioration de <b>M</b> obilité <b>U</b> rbaine
<b>SOTRAC</b>	<b>S</b> ociété des <b>T</b> ransports du <b>C</b> ap- <b>V</b> ert
<b>CETUD</b>	<b>C</b> onseil <b>E</b> xécutif <b>d</b> es <b>T</b> ransports urbains de <b>D</b> akar
<b>AFD</b>	Agence Française de Développement
<b>AFTU</b>	Association pour le <b>F</b> inancement des professionnels du <b>T</b> ransport <b>U</b> rbain
<b>DDD</b>	<b>D</b> akar <b>D</b> em <b>D</b> ikk
<b>GIE</b>	<b>G</b> roupement d' <b>I</b> ntérêt <b>E</b> conomique

## **LISTE DES TABLEAUX**

**Tableau n°1** : les marchés composant le projet TER.....Page 35

**Tableau n°2** : La matrice SWOT.....Page 40

## **LISTE DES FIGURES**

**Figure n°1** : Organigramme de la SETER.....Page 23

**Figure n°2** : Répartition de la demande journalière/hebdomadaire.....Page 40

## **LISTE DES PHOTOS**

**Photo n°1** : Train Express Régional et la voie standard.....Page 31

**Photo n° 2**: Face intérieure du Train Express Régional.....Page 32

## **LISTE DES ANNEXES**

<b>Annexe 1</b> : Présentation du projet TER.....	Page 50
<b>Annexe 2</b> : Les principales quantités du marché du TER.....	Page 51
<b>Annexe 3</b> : Caractéristiques du TER.....	Page 52
<b>Annexe 4</b> : Groupement concepteur-constructeur.....	Page 53
<b>Annexe 5</b> : Organisation des différents marchés de conception-réalisation.....	Page 54
<b>Annexe 6</b> : Guide d'Entretien.....	Page 57
<b>Annexes 7</b> : Profil du répondeur.....	Page 58

## FICHE SIGNALÉTIQUE DE LA SETER

<b>Nom</b>	<b>SETER</b> (Société d'Exploitation du Train Express Régional)
<b>Siège social</b>	49, rue El Hadji Ibrahima NIASS Mermoz
<b>Registre de commerce</b>	SNDKR2018B28870
<b>NINEA</b>	007079917
<b>Date de création</b>	09/11/2018
<b>Localité</b>	Centre fiscal de Dakar-Liberté
<b>Gérance</b>	Stéphane Claude Marc Volant
<b>Secteur d'activités</b>	Transport
<b>Forme juridique</b>	Société par Actions Simplifiées (SAS)
<b>Objet social</b>	La pré-exploitation, l'exploitation et la maintenance du réseau ferroviaire de la ligne Dakar-AIBD ;la pré-exploitation et l'exploitation des gares ferroviaires et du matériel roulant de la ligne Dakar-AIBD
	2018
<b>Durée</b>	99 ans
<b>Région</b>	Dakar
<b>Capital</b>	13 120 000
<b>Montant apports en numéraire</b>	13 120 000
<b>Réf immatriculation au RCCM</b>	SNDK2018B28870
<b>Date effective ou prévue du commencement des activités</b>	7/11/2018

## RESUME

La gestion de la et la desserte des banlieues est l'un des défis majeurs de la capitale (3 millions d'habitants), au regard de son urbanisation croissante (accroissement de 100 000 habitants par an, soit 3 % par an) et de sa géographie concentrant les activités métropolitaines en pointe de la presqu'île. Dans sa volonté de désengorger Dakar (centre-ville hypertrophié, banlieues dortoirs), le gouvernement a lancé un projet ambitieux de développement d'une ville nouvelle/pôle urbain à Diamniadio. Le Train Express Régional (TER) de Dakar-Diamniadio répond à une vision à long terme du développement de l'agglomération de Dakar. Il constitue la première priorité des autorités sénégalaises dans le domaine des infrastructures dans la cadre du Plan Sénégal Émergent (PSE). Le second projet structurant pour l'agglomération de Dakar est un projet de bus en site propre (ou BRT), soutenu notamment par la Banque mondiale. En effet, le projet TER Dakar-Diamniadio vise à doter l'agglomération de Dakar d'un système ferroviaire de transport de masse rapide, moderne et capacitaire avec pour objectif dans sa 1<sup>re</sup> phase de desservir la banlieue sur 36 km de la gare centrale de Dakar à la future ville nouvelle de Diamniadio. Une extension permettant de relier l'Aéroport International de Blaise Diagne (AIBD) en 45 minutes est programmée dans une 2<sup>e</sup> phase (19 km supplémentaires). Le projet consiste à : doubler la voie à écartement standard, renouveler la voie métrique existante sur l'emprise ferroviaire actuelle du Petit Train de Banlieue (PTB), électrifier des voies de TER, acquérir du matériel roulant bi-mode (électrique et diesel) : alimentation électrique, vitesse de pointe de 160 km/h, fréquence de desserte : 10 minutes (6 trains par heure en unité double). En outre, le projet devrait contribuer au désengorgement de la capitale sénégalaise en offrant un moyen de transport moderne et fiable améliorant ainsi la mobilité et le développement de Dakar. Le projet devrait plus particulièrement permettre : le transport de 115 000 passagers/jour à la mise en service à 215 000 à l'horizon 2025, des gains de temps de plus de 45 minutes pour les usagers du TER : diminution du temps de parcours moyen à l'heure de pointe. Une réduction des émissions de gaz à effet de serre de près de 19 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an.

**Mots clés :** Mobilité urbaine ; désengorger ; projet TER ; infrastructures

## **ABSTRACT**

Managing urban mobility and serving the suburbs is one of the capital's major challenges (3 million inhabitants), in view of its growing urbanization (increase of 100,000 inhabitants per year, or 3% per year) and its geography concentrating metropolitan activities at the tip of the peninsula. In its desire to relieve congestion in Dakar (hypertrophied city center, dormitory suburbs), the government has launched an ambitious project to develop a new city / urban hub in Diamniadio. The Dakar-Diamniadio Regional Express Train (TER) responds to a long-term vision for the development of the Dakar metropolitan area. It is the first priority of the Senegalese authorities in the field of infrastructure within the framework of the Emerging Senegal Plan (PSE). The second structuring project for the urban area of Dakar is a dedicated bus project (or BRT), supported in particular by the World Bank. Indeed, the TER Dakar-Diamniadio project aims to provide the agglomeration of Dakar with a rapid, modern and high-capacity mass transport rail system with the objective in its 1st phase of serving the suburbs over 38 km from the central station of Dakar to the future new town of Diamniadio. An extension to connect Blaise Diagne International Airport (AIBD) in 45 minutes is scheduled in a 2nd phase (19 km additional). The project consists of : Doubling the standard gauge track, Renewing the existing metric track on the current railway right-of-way of the Small Suburban Train (PTB), Electrifying TER tracks, Acquiring dual-mode rolling stock (electric and diesel) : power supply, top speed of 160 km / h, service frequency : 10 minutes (6 trains per hour in double unit). In addition, the project should contribute to the decongestion of Senegalese capital by providing a modern and reliable means of transport thus improving mobility and the development of Dakar. More specifically, the project should allow : the transport of 110,000 passengers / day upon commissioning to 215,000 by 2025, time savings of more than 45 minutes for TER users : reduction in the average journey time at peak hour. A reduction in green house gas emissions of nearly 19,000 tonnes of CO<sub>2</sub> per year.

**Key Words** : urban mobility ; to relieve ; Regional Express Train project ; infrastructure

## SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b> .....	1
<b>CHAPITRE 1 : CADRE DE L'ETUDE</b> .....	<b>11</b>
Section 1 : Présentation de la Société d'Exploitation du Train Express Régional .....	21
Section 2 : Missions, activités et ressources de la SETER .....	25
<b>CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE</b> .....	<b>29</b>
Section 1 : Présentation et analyse des résultats .....	29
Section 2 : Interprétations et recommandations .....	37
<b>CONCLUSION :</b> .....	<b>42</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	<b>44</b>
<b>ANNEXES</b> .....	<b>50</b>

## INTRODUCTION

Le transport est une activité transversale qui joue un rôle fondamental dans tout processus de développement socio-économique. Il influe sur toutes les facettes de l'économie, notamment sur la mobilité de la main-d'œuvre, sur le social et sur l'environnement. Le transport routier occupe une place importante dans la mobilité quotidienne des populations et le sous-secteur des transports en commun est la plus importante de cette composante des transports. Selon l'**EMTASUD** (2015), « durant un jour de semaine moyenne, du lundi au vendredi, la population dakaroise âgée de 11 ans et plus effectue 7 204 826 déplacements tous modes confondus. La marche est le premier mode de déplacement, avec 70 % du total en semaine. Les 30 % de déplacements motorisés sont assurés à plus de 80 % par les transports collectifs. » Le besoin de transport et de mobilité est une fonction croissante de la forme de l'architecture urbaine, de sa morphologie et de son extension et dépend du contexte socio-économique et démographique. La résolution du déficit d'offre de transport adaptée, remarquable dans tous les pays du tiers monde, notamment dans les grandes villes d'Afrique subsahariennes nécessite le financement et la mise en œuvre de réseau de transport collectif économiquement efficace, moins polluant et accessible à tous les citoyens. La capitale du Sénégal, Dakar, comme la plupart des capitales métropolitaines d'Afrique connaît de réelles difficultés de transport et de mobilité. Ce déficit croissant d'une offre adaptée a donné naissance à un mode de transport dit informel dans les grandes villes d'Afrique subsahariennes. Ainsi à Dakar, le transport informel (cars rapides) a depuis 1947, coexisté successivement avec les entreprises publiques de transports par rail ou par autobus dites formelles. La société d'autobus Dakar Dem Dikk (DDD) (Dakar Aller et Retour en langue wolof) est l'actuel opérateur public de transport routier à Dakar. Elle a succédé en 2001 à la Société des Transports du Cap-Vert (**SOTRAC**) qui, dans un contexte contraignant d'économies et de privatisation rampante, a fait faillite en 1998 en raison d'une mauvaise gestion et de la détérioration des relations avec la tutelle étatique. En effet, c'est au début des années 1990 que cette crise de la SOTRAC, créée en 1971 en remplacement de la **RTS** (Régie des Transports du Sénégal), s'est accentuée avec les programmes d'ajustement structurel l'entraînant dans des difficultés financières accrues. Cette décadence du transport formel a poussé les opérateurs privés informels d'essayer de combler le déficit de l'offre avec des « cars rapides » et « ndiaga ndiaye » qui sont devenus très vétustes. Ces moyens de transport sont en général des véhicules utilitaires transformés par les ouvriers nationaux en minibus pour servir dans le transport en commun. Dans la lettre de politique sectorielle des transports de 1996 actualisée en 2015, l'Etat du Sénégal s'est engagé à moderniser le système de transport urbain.

Les réformes projetées portaient sur la structuration (ou la professionnalisation) du secteur grâce à la mise en place d'un système rigoureux de distribution des lignes et d'une structure tarifaire officielle, ainsi que d'une assistance technique et d'une formation pour les opérateurs, les conducteurs, les receveurs et l'ensemble du personnel. Les opérateurs de minibus du secteur artisanal étaient censés financer d'avance jusqu'à 25 % du coût des nouveaux autobus, rembourser le prêt (à des conditions plus favorables que celles des banques commerciales) et assurer leur exploitation dans les mêmes conditions, sans aucune subvention directe de l'État. Pour la mise en œuvre et le suivi de l'application de la politique sectorielle des transports publics définie pour la région de Dakar, l'État a créé le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) par la loi 97-01 du 10 mars 1997. Etablissement public à caractère professionnel placé sous tutelle technique du Ministère en charge des Transports terrestres et sous la tutelle financière du Ministère de l'Économie et des Finances, le CETUD est le cadre de concertation qui réunit l'État, les collectivités locales et le secteur privé. Il a pour mission d'organiser et de 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. Ainsi, pour remédier à la baisse de la qualité de service de transport public urbain de Dakar, le programme d'amélioration de la mobilité urbaine (PAMU) a été mis en œuvre avec principalement la Banque Mondiale, l'Agence Française de Développement (AFD) et du Fonds Nordique de Développement (FND). Précédé par un programme de renforcement des capacités (1997-2000), le PAMU s'est déroulé de 2001 à 2008 et avait pour objectif le développement du transport urbain par une amélioration de l'offre de service et la construction d'infrastructures routières de qualité. Pour atteindre les objectifs d'une offre de service de transport de qualité, l'État avait désigné le CETUD maître d'œuvre pour piloter, avec l'aide de la Banque Mondiale, ce vaste programme de renouvellement de la flotte, de professionnalisation des acteurs, de réduction des coûts assimilés, de modernisation du transport urbain en le rendant plus attrayant pour les investisseurs et les usagers. Parmi les composantes de ce programme figure en bonne place le renouvellement du parc de transport public. En effet, pour poursuivre les objectifs du programme de rénovation et remédier à la baisse de qualité du service en formalisant et en professionnalisant les acteurs du transport artisanal, les autorités représentées par le CETUD ont introduit un mécanisme de répartition des lignes et un barème officiel de tarifs, accompagné d'une assistance technique et d'une formation aux opérateurs et à l'ensemble des acteurs. Les opérateurs privés informels de transport ont été regroupés en 14 GIE fédérés au sein de l'Association pour le Financement des professionnels du Transport Urbain (AFTU). Leurs anciens véhicules mis à la casse sont

remplacés par de nouveaux minibus qu'ils exploitent dans les lignes dont la gestion leur est concédée à travers une convention de concession et un cahier des charges. Cela a permis au CETUD en collaboration avec l'AFTU créée en 2003 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 communément appelé AFTU ou TATA dans l'agglomération de Dakar. Ce programme démarré en 2005, a permis de constituer dans l'agglomération de Dakar un réseau de minibus avec des lignes de dessertes et des tarifs officiels en remplacement des « cars rapides » et « ndiaga Ndiaye » devenus vétustes.

Mais malgré tous les efforts fournis par les acteurs du secteur des transports sénégalais, Dakar continue toujours à avoir des problèmes liés à la mobilité urbaine causés la plupart par une insuffisance des infrastructures de transport.

Ainsi, après avoir mis en place plusieurs projets pour lutter contre la congestion, le projet TER vient en complément pour ses derniers.

En effet, pour rendre une compréhension meilleure du projet TER, il serait important de passer en revue la définition de certains concepts.

#### ❖ *Définition des concepts*

##### *Chemin de fer*

Le chemin de fer est défini comme étant un système de transport guidé servant au transport de personnes et de marchandises. Il se compose d'une infrastructure spécialisée, de matériel roulant et de procédures d'exploitation faisant le plus souvent intervenir l'humain, même si dans le cas des métros automatiques cette intervention se limite en temps normal à de la surveillance.

##### *Train Express Régional*

En ce qui concerne le **TER** pour Transport express régional, désigne une marque commerciale de SNCF voyageurs qui s'applique aux trains et autocars qu'elle exploite dans le cadre des conventions passées avec les régions. Le terme TER est utilisé pour désigner l'ensemble de l'activité du transport régional ou un train faisant partie de cette activité (train express régional).

##### *Mobilité*

En effet, dans le dictionnaire Petit Larousse (édition 2001) le mot **mobilité** est défini comme étant « la facilité à se mouvoir, à changer, à se déplacer » soit une aptitude qui renvoie à un potentiel (ce qu'il est possible de faire, que cette possibilité se concrétise ou non). La mobilité

fait sûrement partie des notions les plus partagées au sein des sciences sociales, à commencer par les disciplines que sont la géographie, la sociologie, l'aménagement et l'urbanisme, au point de devenir une question de société (Lassave P., Haumont A., 2001).

### **Congestion**

En outre, le terme Congestion désigne la dégradation de la qualité de service quand le nombre d'utilisateurs augmente. Ce phénomène se caractérise par l'apparition de retards, voire de goulets d'étranglement en période de fort trafic. C'est-à-dire quand la capacité de l'infrastructure devient insuffisante pour réguler les flux. Ceci est particulièrement problématique dans le domaine des transports aériens et ferroviaires en raison de leurs spécificités (points de départ et d'arrivée fixes, créneaux horaires fixes). Dans le secteur routier, le problème est très présent localement et périodiquement notamment dans les grandes villes et lors des déplacements pour les vacances, durant les heures de travail et de descente. Tel est le cas de la région de Dakar qui depuis de longues années souffre des problèmes de mobilité.

### **Infrastructure ferroviaire**

En effet, toujours dans le but de mieux éclaircir certains termes, **l'infrastructure ferroviaire** est définie dans Wikipédia comme étant une installation fixe permettant la circulation de trains.

La voie ferrée, les caténaires, les équipements de transport de l'énergie, le système de signalisation ferroviaire, les bâtiments, les ouvrages d'art, le système de communication radio sol-train, les télécommunications ... sont des infrastructures ferroviaires.

Elle est gérée par un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire.

### **Ecartement standard ou écartement des rails**

Définir aussi le terme **Ecartement Standard ou écartement des rails** est nécessaire dans la mesure où il est défini dans Wikipédia comme étant la distance séparant le flanc interne des deux files de rails d'une voie ferrée. L'écartement standard de 1 435 mm (soit quatre pieds huit pouces et demi), définissant la voie normale, est le plus utilisé à travers le monde (60 % des lignes). On parle de voie large lorsque l'écartement est supérieur et de voie étroite lorsqu'il est inférieur (voie métrique pour l'écartement de 1 m).

### **Gabarit UIC ou Gabarit ferroviaire**

Toujours dans Wikipédia, le **Gabarit UIC** ou **Gabarit ferroviaire** désigne le contour transversal d'un véhicule ferroviaire. Ce contour, qui fait l'objet d'une normalisation précise, doit s'inscrire dans le **gabarit des obstacles**, qui est le contour qui doit être maintenu libre dans les installations ferroviaires.

### Caténaire

En effet, **une caténaire** est un ensemble de câbles permettant l'alimentation électrique des trains. Elle est composée de câbles porteurs en bronze ou en aluminium, et de câbles conducteurs en cuivre. L'énergie est transmise à votre train par le pantographe, ce bras articulé qui frotte la caténaire avec son archet pour capter l'électricité. La caténaire est située à une hauteur de 5,20 mètres en moyenne. Elle peut descendre à 4,31 mètres, sous les ponts routes et les tunnels, et atteindre 6,20 mètres sur les passages à niveau.

### Trams

Le mot **trams aussi** appelé tramway désigne une forme de transport en commun urbain ou interurbain à roues en acier circulant sur des voies ferrées équipées de rails plats, et qui est soit implanté en site propre, soit encastré à l'aide de rails à gorge dans la voirie routière.

### Câbles porteurs

**Les câbles porteurs** dans Larousse, sont définis comme un ensemble de fils conducteurs isolés les uns les autres et enfermés dans une gaine commune qui les protège électriquement et mécaniquement, utilisé pour l'alimentation électrique ou dans les réseaux de télécommunication.

Ils désignent aussi les câbles qui supportent, par l'intermédiaire de pendules, le ou les fils de contact, dans la distribution de courant à suspension caténaire.

### Trolleybus ou trolley

Quant au trolleybus ou **trolley**, c'est un véhicule électrique de transport en commun de voyageurs. Monté comme un autobus, il n'est pas propulsé par un moteur thermique mais par un moteur électrique. Son courant lui est fourni par une double caténaire, généralement appelées « lignes aériennes de contact » (LAC pour les spécialistes) ou encore bifilaires. Ils sont ainsi à distinguer des bus électriques, qui fonctionnent avec une source interne d'électricité (batteries, pile à combustible).

### *Systeme de troisième rail*

En outre le **systeme de troisième rail** appelé aussi **rail de traction** est défini comme étant une technique de captage du courant utilisée pour l'alimentation en énergie électrique de certains systèmes de chemin de fer, utilisé en particulier dans les réseaux de métro ou de trains de banlieue.

### *Rames bi-modes*

En effet, les **rames bi-modes** sont des rames qui utilisent deux modes de fonctionnement. Ainsi, dans le cadre du Train Express Régional, on parle de rame bi-mode car ce dernier fonctionne en même temps avec le diesel et l'électricité.

### *La voirie*

La **voirie** est un élément du public, constitué par l'ensemble du réseau de voies de circulation terrestre, fluviale, maritime, aérienne, et de leurs dépendances.

En outre, après avoir passé en revue la définition de certains concepts afin de rendre la compréhension facile au public, nous allons déterminer nos objectifs de recherche.

#### ❖ *Objectifs de recherche*

Notre thématique de recherche porte sur « **transport de personnes par la voie ferroviaire dans la région de Dakar : cas du TER** ». Pour mener à bien et de façon harmonieuse notre réflexion sur ce sujet, nous avons fractionné les objectifs de recherche en deux parties essentielles à savoir : l'objectif général et les objectifs spécifiques.

#### ❖ *Objectif général*

L'objectif général est de déterminer la **contribution du TER dans la mobilité urbaine à Dakar**. Pour atteindre cet objectif général, nous avons jugé nécessaire de le subdiviser en objectifs spécifiques comme indiqué dans l'item ci-dessous :

#### ❖ *Objectifs spécifiques*

La subdivision de l'objectif général en objectifs spécifiques se décline de la manière suivante. Il s'agit de :

- Faire une analyse comparative entre le TER et les autres moyens de transport ;
- Identifier la plus-value apportée par le TER.

### ❖ *Problématique*

En effet, dans la région de Dakar, les déplacements se font de façon pendulaire, le Plateau et la commune de Dakar demeurant le centre des affaires (Là où se passent les choses selon Alain Renaut) et les autres collectivités de l'agglomération jouant le rôle de zones dortoirs. Devant cette situation, Dakar se trouve toujours confronter à plusieurs défis dans le domaine de la mobilité et de la gestion des infrastructures urbaines car la forte urbanisation de la population ne s'est pas accompagnée d'un développement adéquat de ses infrastructures de transport : route, autoroute, bus de transport, taxi qui concourent à une bonne mobilité entraînant de nombreuses contraintes pour le développement de la région et du pays.

Contraintes De La Mobilité Urbaine :

- ***Une urbanisation rapide et anarchique***

La ville de Dakar, capitale du Sénégal bénéficiait d'une très bonne urbanisation issue du legs colonial français mais avec l'étalement de la ville au niveau de la région à cause de l'afflux massif de populations avec l'exode rural due à la sécheresse des années 1970-1980 et les nombreux plan d'ajustement structurels imposés par la Banque Mondiale et le FMI, elle continue d'enregistrer encore aujourd'hui le gonflement des villes qui constituent ses quatre départements (Dakar, Rufisque, Pikine et Guédiawaye) généralement avec des habitations spontanées, des bidonvilles sans plan directeur d'aménagement, ni assainissement de la voirie avec une urbanisation rapide et anarchique. Ainsi, les quartiers qui sont nouvellement créés sont très enclavés, disparates, mal assainis et manquent d'infrastructures urbaines de bases.

- ***Infrastructures routières insuffisantes et de mauvaise qualité***

Selon les dernières statistiques en date de 2012, à Dakar, sur le réseau classé bitumé, 46.13% sont en bon état, contre 23.32% en moyen état, 15.03% en mauvais état, 13.52% en très mauvais état. Sur le réseau national classé, 62.94% sont en bon et moyen état ; contre 21.20% en mauvais état et 16.58% en très mauvais état.

Le réseau routier du Sénégal qui, dans un état dégradé a connu une évolution limitée en terme de longueur de linéaire depuis quelques années et reflète mal la répartition de la population sur le territoire.

- ***Parc automobile vétuste et insuffisant***

La répartition par âge du parc automobile sénégalais confirme le vieillissement que l'on constate de visu après quelques tours sur nos routes. En effet, à en croire la Direction des transports terrestres, les voitures de 16 ans et plus comptent pour 56,5% du parc automobile. Un chiffre alarmant, au vu du nombre d'accidents imputables à la vétusté des voitures. Les véhicules de 11 à 15 ans constituent quant à eux 10,2% de notre parc automobile, tandis que

ceux qui ont entre 6 et 10 ans représentent 18,9% du tout. L'augmentation de ce chiffre s'explique par le changement de la limitation sur l'âge des voitures à l'importation, passée de 5 à 8 ans. Les voitures « neuves », c'est-à-dire celles qui ont été mises en circulation durant les 5 dernières années, ne correspondent qu'à 14,4% du total.

Ainsi il (**le nombre de véhicules**) a progressé de 7,3% en 2012 contre 6,6% en 2011. Le nombre de véhicules est passé de 347.901 en 2011 à 374.384 en 2012. La répartition de ces véhicules sur le territoire national demeure inégalitaire. En effet, 73,6% des véhicules du parc automobile national restent concentrés à Dakar.

Cependant le parc automobile national est constitué, dans sa grande majorité, de véhicules d'occasion. En effet, seul 26,4% des véhicules sont neufs en 2012.

- ***Insuffisance de la formation des acteurs***

Malformés déjà sur les anciennes technologies de l'automobile, le vu l'allure folle à laquelle évoluent les technologies automobiles dans le monde, les mécaniciens évoluant au Sénégal sont dépassés et impuissants face aux troubles mécaniques qui, actuellement, sont indissociables de l'électronique, voire de l'informatique.

- ***Congestion automobile forte (voir annexe 7)***

Les embouteillages dans Dakar et environs sont devenus très courants et préoccupants surtout aux heures de pointe. La croissance du nombre de véhicules particuliers, constituée de taxis et de gros porteurs qui roulent à toute heure et qui bloquent la circulation des charrettes et autres pousse-pousse qui passent partout où bon leur semble, le décor est campé.

- ***Insécurité Routière***

Les routes continuent à causer 10% des accidents de la circulation. Les concessionnaires tels que la Société des eaux (SDE), la Société Nationale d'Electricité (SENELEC), avec leurs tranchées, détruisent nos routes. C'est un truisme de dire que l'eau est l'ennemi n°1 de la route. Un problème de surcharge se pose avec les gros porteurs, les camions. Leur tonnage dépasse les normes. Compte non tenu de certaines malfaçons, l'absence de contrôle est aussi source de problèmes.

- ***Dégradation De L'environnement***

La presque totalité des véhicules circulant au Sénégal fonctionnent au diesel et à l'essence causant ainsi des émissions de gaz à effet de serre (CO2) et participant à la dégradation de la couche d'ozone et au réchauffement climatique. Le mauvais état des véhicules et leur extrême vieillesse accentue ces émissions.

Mais s'il y a 10 ans plus de 70% des véhicules sur nos routes fonctionnaient au diesel et le reste à l'essence, les voitures hybrides font aujourd'hui une timide apparition dans notre paysage, alliant au moteur à carburant classique un second propulseur électrique. L'impact positif sur la consommation de carburant et les émissions de gaz nocifs ne tardera sans doute pas à se faire sentir et, pourquoi pas, à encourager le recours à des énergies plus propres pour les déplacements quotidiens.

### ❖ *Question de recherche*

Les questions de recherche sont souvent des réponses anticipées aux questions spécifiques en vue d'une confrontation aux données empiriques. Elles servent ainsi de lignes de conduite et permettent entre autres approches, de vérifier les problématiques posées dans une étude donnée. C'est dans ce cadre que nous avons subdivisé nos questions en une question centrale à partir de laquelle, nous y ressortirons nos sous-questions. Ainsi, de cette problématique posée ci-dessus, nous pouvons faire sortir la question de recherche suivante :

**Quelle sera la plus-value du TER dans le déplacement des voyageurs entre Dakar et AIBD ?**

#### - *Sous-questions*

A partir de cette question de recherche ci-dessus, nous pouvons faire ressortir les questions suivantes :

- Quel sera la contribution du TER sur le Sénégal ?
- Quels seront ses impacts sur l'économie du pays ?

Ainsi, pour mener à bien notre thématique, nous allons scinder notre travail en deux parties : dans la **première partie** nous parlerons du **cadre d'étude** (avec la présentation de l'entreprise en question) puis dans **la seconde partie**, nous parlerons du **cadre analytique** (en présentant et analysant les résultats de notre étude, puis les interpréter et donner des suggestions dans cette optique).

# CHAPITRE 1 : CADRE DE L'ETUDE

## CHAPITRE 1 : CADRE DE L'ETUDE

Dans cette partie de notre mémoire, nous allons faire d'abord une étude sur l'histoire du chemin de fer et les différentes phases du projet TER avant de faire la présentation de la SETER ainsi que ses missions, ses activités et ses ressources.

### Section 1 : Histoire du chemin de fer et les différentes phases du projet TER

#### 1.1 Historique du chemin de fer

« Le chemin de fer a participé au brassage des populations de l'Afrique Occidentale Française (AOF), au développement de villes ferroviaires et à l'émergence d'Elites politico-sociales issues du mouvement syndical », **résume l'historien Omar Guèye enseignant à l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar (UCAD).**

« L'histoire des chemins de fer est liée à la colonisation française en générale et à la mise en valeur des colonies plus précisément », avance le professeur Guèye, spécialiste de l'histoire moderne et contemporaine, dont les recherches portent sur des questions liées au travail, à l'histoire du mouvement syndical au Sénégal et en Afrique occidentale française (AOF) ainsi que sur le mouvement social de « Mai 68 » au Sénégal. Selon l'universitaire sénégalais, le chemin de fer a été surtout « un lien ombilical » entre les différents territoires français de l'Afrique Occidentale. Dans le même temps, souligne l'enseignant-chercheur, le chemin de fer a servi à drainer les produits de l'intérieur des territoires colonisés vers les villes portuaires. Ce qui fait que les lignes ont été construites dès le XIX<sup>e</sup> siècle et ont eu comme objectif principal de servir à désenclaver l'intérieur pour la circulation des produits et des biens, **selon l'historien.**

« L'hinterland a ainsi connu plusieurs lignes dont la plus célèbre fut la ligne Dakar-Niger. Il y'avait d'autres lignes, comme celle du Nord qui va à Saint-Louis. Il existait des lignes annexes comme Abidjan-Niger, allaient servir à désenclaver tous les territoires de l'intérieur », a-t-il rappelé. C'est ainsi que « le chemin de fer est devenu un véritable personnage dans l'histoire de la colonisation française et même dans l'imagerie populaire », **a soutenu l'historien**

Il signale que le chemin de fer est par exemple associé à la lutte de Lat Dior contre la pénétration française dans le Cayor, avec la chanson populaire « Malaw gissoul rail-bi » (Malaw, le cheval, n'a pas vu le chemin de fer), le chemin de fer étant perçu à cette époque comme instrument appelé à mettre fin à la souveraineté des pays concernés. En tant que personnage, le chemin de fer va devenir « un très grand enjeu » politique et économique par l'importance des produits drainés, puis enjeu social. Quand la ville de Touba a été créée, une ligne fut spécialement

construite par les mourides eux-mêmes du temps du khalife Mamadou Moustapha Mbacké. Ce qui atteste de l'enjeu économique du chemin de fer qui servait à drainer le matériel pour la construction de la mosquée de la capitale du mouridisme, **selon le professeur Guèye.**

### *Les transformations induites par le chemin de fer*

Le chemin de fer a été le principal élément de drainage des produits de l'intérieur vers les villes portuaires pour les exporter vers la France, **a analysé l'historien sénégalais.** Il note aussi que l'économie de l'Afrique Occidentale Française avait souffert de la grève des cheminots de 1947-1948, notamment sur le plan économique dans la mesure où les produits étaient restés pendant longtemps sans être drainés vers les villes portuaires. D'où cette déclaration de Paul Bêchard, haut-commissaire de l'AOF, au sortir de cette grève : « Il n'y eut ni vainqueurs ni vaincus, à l'issue de la grève. C'est l'économie de l'AOF qui a perdu », en référence aux conséquences de cette crise sociale.

Selon l'historien sénégalais l'introduction du rail a du coup participé au développement du syndicalisme, chez les cheminots en particulier, de même qu'elle a contribué à susciter une conscience politique et nationaliste et à l'émergence d'élites politico-sociales issues du mouvement syndical. « La grève de 1947-48 (...) allait donner les leaders politiques les plus en vue de l'époque tels que Ibrahima Sarr, qui va jouer un rôle très important dans la création du BDS, un parti politique créé par Léopold Sédar Senghor et Mamadou Dia », a-t-il relevé. Il a aussi cité les compagnons du syndicaliste tels qu'Ousmane, Ainina Fall et d'autres grands syndicalistes qui ont connu leur aura à travers ces luttes syndicales pour défendre la cause des cheminots.

Dans le domaine social, **a expliqué Omar Guèye,** le train a servi de moyen de brassage pour toutes les populations de l'Afrique Occidentale Française, d'autant qu'il était le seul moyen de relier les territoires entre eux. « A l'occasion des luttes d'envergure, on a vu une certaine solidarité entre ces populations elles-mêmes. Aussi, avec l'implantation des gares, on avait à chaque point d'escale » un lieu « où les populations et les marchandises se rencontraient », **a-t-il dit.**

**Omar Guèye a aussi fait état d'un** « développement embryonnaire » de villes tout le long du chemin de fer notamment Thiès, communément appelé «la ville aux deux gares », où il y'a eu un très fort brassage avec des quartiers qui regroupaient des ressortissants d'autres territoires de l'AOF, à l'image du quartier bambara. De la même façon, **a ajouté l'historien,** comme dans

les autres gares ferroviaires (Louga, Gossas, Guinguinéo, Tambacounda, etc.), il y'avait une activité induite par le chemin de fer sur le plan économique et social et de l'architecture urbaine liée aux gares ferroviaires.

« On a vu plus tard qu'avec la chute du chemin de fer, toutes ces villes ont été déclinée en même temps que cette activité », **a-t-il analysé**, soulignant que toute une série de villes étaient liées au développement du chemin de fer, avec la création des gares. Parmi les villes principales, il a cité Thiès qui était un pivot du chemin de fer tant au niveau économique, politique et social. Dans l'axe nord, on retrouve les villes de Louga, Sakal, Saint-Louis, etc. Vers le centre et l'est, il y'a toute cette lignée de villes comme Gossas, Guinguinéo, Tambacounda, Kidira jusqu'à Bamako (Mali).

**Selon Omar Guèye**, ce sont des villes qui ont connu leur splendeur du temps où le train fonctionnait. Il y'a eu aussi que le chemin de fer va influencer l'aménagement des territoires. « Dans la mesure où Dakar va émerger, elle va diminuer l'influence des autres villes portuaires qui étaient le point d'aboutissement du chemin de fer », **a indiqué le professeur Guèye**.

Trois grandes villes ont surtout souffert de l'émergence de Dakar, à Saint-Louis, l'ancienne capitale du Sénégal, Kaolack, un port de l'intérieur du pays et Rufisque, une commune souffrant des problèmes d'assainissement et de sa proximité avec le nouveau port de Dakar.

**Omar Guèye** a retenu plusieurs phases dans la chute du chemin de fer au Sénégal. Selon lui, l'une des plus importantes était technique avec l'introduction du moteur à diesel qui a causé beaucoup de perturbations au niveau personnel. Il a ensuite évoqué la concurrence de la route qui a faite beaucoup perdre au chemin de fer tant au niveau du transport de marchandises que du point de vue des passagers. Le chemin de fer est surtout confronté à des problèmes d'ordre structurel, **selon l'universitaire sénégalais**.

Les crises qui ont suivi les différentes mutations économiques ont entraîné « une désaffection » du chemin de fer et de plus en plus « son déclin progressif », de sorte que le chemin de fer n'est plus au lendemain des indépendances le « personnage » qu'il a été au moment de la mise en valeur des colonies, **a-t-il analysé**.

« Après les indépendances, on a plus cette ligne qui allait fédérer toutes les anciennes possessions françaises. On assistait à une sorte de « départementalisation » des frontières qui a fait que le chemin de fer a peiné à jouer ce rôle de liaison comme au temps où il y avait une direction unique qui coiffait tout cet espace », **a encore expliqué Omar Guèye**.

Le chemin de fer a par conséquent connu des crises cycliques qui ont conduit à sa privatisation (exemple de Trans rail), une privatisation qui selon lui, n'a pas rendu au chemin de fer sa splendeur d'antan. Concernant la relance du chemin de fer, l'enseignant-chercheur à l'UCAD estime qu'elle se justifie économiquement dans la mesure où tous les grands pays et toutes les grandes villes ont besoin de cette infrastructure. D'après lui, avec les embouteillages monstres sur les routes, le chemin de fer a toujours constitué une des alternatives les plus crédibles. « Le chemin de fer peut constituer une alternative tant au niveau des villes et de la mobilité inter-régionale », a **conclu l'historien**<sup>1</sup>.

En outre dans le cadre de la modernisation, de la promotion et de rationalisation des transports ferroviaires, l'Etat du Sénégal a mis en place le Projet TER dont la mise en œuvre s'effectue autour de 3 phases.

## ***1.2 Les différentes phases du projet TER***

Le processus de mise en place du projet TER se divise en trois phases :

### ***1.2.1 La phase de lancement***

Dans le cadre de la modernisation, de la rationalisation, de la promotion du transport ferroviaire et de la lutte contre la congestion dans la région de Dakar, le 14/12/2016, le Président Macky Sall a organisé à Diamniadio, une conférence pour le lancement du projet TER et avait expliqué lors de cette conférence pourquoi ce projet a été mis en place. En effet, « Les infrastructures sont inscrites parmi les programmes du PSE parce que sans infrastructures, il ne peut y avoir ni émergence, ni développement, ni prospérité. Sans infrastructures, la circulation des personnes, des biens et des services est réduite à sa plus simple expression. Le transport est paralysé et nous restons isolés les uns des autres. Voilà pourquoi les infrastructures sont si fondamentales pour un pays qui aspire aux progrès », **avait introduit Monsieur Macky Sall**.

Le TER est le plus grand projet du Sénégal indépendant disait-il. L'histoire des chemins de fer sénégalais remonte du XIX<sup>e</sup> siècle avec la ligne ferroviaire Dakar-Saint-Louis inaugurée en 1885. Ce chemin de fer à écartement métrique sans doute moderne à son époque a fait son ton. Cent trente et un ans (131) après sa construction, le chemin de fer n'est quasiment plus capable d'effectuer des opérations de transport. Ainsi, pour moderniser, rationaliser, promouvoir le chemin de fer et lutter contre la congestion à Dakar le projet TER est mis en place. Il s'agit de réaliser un chemin de fer à traction électrique, moderne, rapide et à écartement standard, le

---

<sup>1</sup> Source : aps.sn

Propos de Omar Guèye historien et enseignant à l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar

premier en Afrique et l'Ouest<sup>2</sup> ». **Le Train Express Régional (TER) est l'un des projets phares du Plan Sénégal Emergent (PSE) initiés par le Président de la République, Son Excellence Monsieur Macky Sall.** Le tout financé par des bailleurs internationaux à des niveaux variables dont les chiffres officiels sont les suivants : Banque africaine de développement (120 milliards FCFA), Banque islamique de développement (197 milliards FCFA), Agence française de développement et Trésor français (196,5 milliards FCFA), et enfin État du Sénégal (142,5 milliards FCFA), **le TER reliera le centre-ville de Dakar au nouvel aéroport International Blaise Diagne situé à 57km, en 45 minutes.** Ecologique et rentable, la ligne de TER Dakar-Diamniadio, inaugurée à la mi-janvier, est l'une des principales réussites du Plan Sénégal Emergent. Du moins selon l'exécutif l'un des projets emblématiques du septennat de Macky Sall. Deux ans jour pour jour après le premier coup de pioche et plus d'un mois avant les élections présidentielles, le chef de l'Etat a pris place à bord du TER le 14 janvier 2019, pour son voyage inaugural de Dakar à Diamniadio.

**Photo n°1 : Train Express Régional et la voie standard**



**Source** : [http://investinsenegal.com/IMG/pdf/description\\_projet\\_ter-3.pdf](http://investinsenegal.com/IMG/pdf/description_projet_ter-3.pdf)

**Photo n° 2: Face intérieure du Train Express Régional**

---

<sup>2</sup> Source : YouTube : discours du président Macky Sall sur le projet Train Express Régional



**Source :** [http://investinsenegal.com/IMG/pdf/description\\_projet\\_ter-3.pdf](http://investinsenegal.com/IMG/pdf/description_projet_ter-3.pdf)

L'exploitation commerciale de cette ligne 36 km ne devrait cependant être effective que dans six mois, le temps d'achever l'ensemble des travaux. Premier train rapide du pays et de l'Afrique de l'Ouest francophone, ce TER a été conçu pour desservir en 45 minutes le nouveau pôle urbain de Diamniadio, au sud de la capitale, afin de décongestionner celle-ci et de faciliter les trajets dans toutes l'agglomération. Plus tard, un second tronçon de 19km, reliera Diamniadio à l'Aéroport International Blaise Diagne<sup>3</sup>.

- **Objectifs**

<sup>4</sup>Plus qu'une évolution, c'est assurément une révolution technologique. Le TER correspond à notre aspiration légitime et mieux-être et répond à des nécessités multiples, **disait Monsieur Macky Sall.**

**Premièrement,** « Le TER répond à une nécessité impérieuse de désengorger la ville de Dakar et ses environs. Avec – de 0,3% du territoire national, Dakar abrite plus de 66% de l'activité économique du Sénégal et près de 25% de la population nationale, s'y ajoute la densité de son parc national. Chaque année, Dakar enregistre environ 400 000 nouvelles immatriculations. Le TER aidera à résoudre les désagréments à cette concentration excessive de l'activité économique, de la démographie et du trafic routier ». Le tracé relie le centre de la capitale à sa banlieue grâce à quatorze gares réparties dans les centres urbains les plus denses. Le but est

---

<sup>3</sup> Jeune Afrique le ter par Amadou Oury Diallo mis à jour le 19 février 2019 à 17h45

<sup>4</sup> You tube discours du président Macky Sall sur le projet TER

clair : en finir avec les redoutables embouteillages qui polluent la vie des habitants, lesquels représentent 30 % de la population sénégalaise sur 0,28 % de la surface du territoire du pays. Il faut dire que chaque jour, les mouvements pendulaires, de la banlieue au centre le matin, et inversement le soir, accompagnent les interminables heures d'attente dans les embouteillages. Bus, cars rapides, cars Tata, taxis, véhicules personnels et charrettes se partagent les quelques axes principaux de la région de Dakar qui enregistrent leur lot important d'accidents. Désengorgement, sécurité, confort..., voilà les éléments avancés qui ne manqueront pas de faire du TER, quand il sera définitivement mis en service, une vraie aubaine pour les 115 000 passagers qui vont l'emprunter tous les jours mais aussi inmanquablement pour le président Macky Sall dont le TER est une illustration emblématique de son Plan Sénégal émergent(PSE).

**Deuxièmement**, le TER répond à un besoin logique de mieux connecter Dakar, le pôle urbain de Diamniadio et les pays profonds à 30 km de Dakar, **avait aussi souligné Monsieur Macky Sall** lors de la conférence.

**Troisièmement** : le TER répond à la mise en service de l'AIBD en 2017. En effet, la première phase du projet entre Dakar et Diamniadio sur 36 km fut lancée en 2016 d'un coût global de 562 milliards de F CFA, toutes les infrastructures incluses et les travaux devraient durer 2 ans et 1 mois et être achevés en 2019, **avait souligné Macky Sall**. Très sûr de lui, il avait donné rendez-vous aux entreprises partenaires, le 14/01/2019 pour inaugurer la ligne et faire le premier trajet Dakar Diamniadio. **Le TER**, premier train électrique de l'Afrique de l'Ouest a plusieurs objectifs. En effet, cette ligne a pour principal objectif de mieux connecter la capitale, qui représente la majeure partie de l'activité du pays, avec le reste du Sénégal (elle est complémentaire à l'autoroute à péage dans cet effort) et de s'orienter vers les réseaux de chemins de fer internationaux. Plus, le TER Favorise une politique de développement urbain et rural à l'extérieur des zones saturées de Dakar ; Répondre aux besoins d'un aménagement équilibré du territoire pour une meilleure répartition des richesses ; Poursuivre la politique de mise à niveau des infrastructures ferroviaires afin de renforcer le réseau ferroviaire du Sénégal ; Avoir un rôle croissant dans la résolution des problèmes de mobilité urbaine et interurbaine entre Dakar et les capitales régionales ; Relier Dakar à d'importants pôles de développement tels que la nouvelle zone économique de Diamniadio, le nouvel Aéroport International Blaise Diagne, le pôle urbain de Diamniadio, le centre touristique de Mbour, ainsi que l'intérieur du pays ; Contribuer à la croissance économique du pays selon les axes définis dans le PSE (création d'emploi, ouverture du corridor régional, développement de nouvelles métropoles...). Ainsi, ce projet est lancé en Décembre 2014, l'attribution des marchés de construction et de fourniture des rames et

systèmes en 2016, début de la construction S1 2017, le début des essais S2 2021 et la mise en service attendue en fin 2021.

- *Caractéristiques du TER (voir annexe 3)*

Le premier tronçon , de Dakar à Diamniadio mesurera 36 km, et le second tronçon qui reliera cette dernière à l'aéroport international mesurera 19 km avec 14 gares intermédiaires dont celle de Rufisque datant de l'ère coloniale et qui sera rénovée mais aussi Diamniadio (ville ayant un développement urbain très important). Elle devrait permettre de faire le trajet entre Dakar et l'aéroport en 50 minutes, à une vitesse de pointe de 160 km/h, aura une capacité de 500 places et desservira 14 gares. La ligne à double voie à écartement standard sera électrifiée en 25 kV 50 hertz et la voie sera au gabarit UIC. C'est à la fois la première ligne électrifiée du pays et la première ligne à écartement standard (utilisée dans 60 % des lignes de chemin de fer du globe), tandis que l'ensemble du réseau actuel utilise l'écartement métrique. En plus des deux voies voyageurs, la ligne comportera pour le transport de marchandises une voie unique à écartement métrique (une réserve foncière permettra un doublement si nécessaire), interopérable avec le chemin de fer sénégalais existant partant de Dakar (centre-ville et le port) au Niger.

S'agissant du matériel roulant, quinze rames bi mode de type Alstom Coradia Polyvalent à quatre caisses, dont dérivent les Régiolis roulant sur les réseaux Transport express régional de plusieurs régions françaises ont été commandées en décembre 2016. Le système d'alimentation électrique du TER Sénégalais est basé sur la caténaire. Une caténaire est un ensemble de câbles porteurs et de fils conducteurs destinés à l'alimentation des moyens de transports électriques à captage du courant par dispositif aérien. Les câbles porteurs sont en bronze ou en aluminium-acier, quant à ceux des fils conducteurs, ils sont en cuivre pur à 98%, ou en cuivre allié à l'étain ou au magnésium. La caténaire permet de faire circuler la plupart des trains et des trams, mais aussi des trolleybus. Certains manèges forains d'auto-tamponneuses sont également par alimentation électrique aérienne. La pose et l'installation des caténaires dans la région de Dakar ont suscité beaucoup d'échos. Car les populations pensent que les rails sont électrifiés, ce qui n'est pas le cas. Le TER Sénégalais n'utilise pas le système de troisième rail ou rail de traction, ce système est surtout présent dans les métros souterrains. Articulé avec d'autres modes de transport par un système de rabattement intelligemment pensé, le TER constituera l'épine dorsale du transport dans la capitale Sénégalaise. Le projet sera réalisé en deux phases : une première phase allant de la gare de Dakar à Diamniadio (36km) et une seconde phase allant de Diamniadio à l'aéroport AIBD (19km). Train express régional Dakar-AIBD.

### ***1.2.2 Phase pré-exploitation du TER***

Dans cette deuxième sous partie de notre mémoire, nous allons étudier les différents marchés qui composent le TER et les fonctions de chacun.

#### ***Le TER, plusieurs marchés pour plusieurs domaines d'expertises (voir annexe 5)***

La stratégie de mise en œuvre retenue pour le projet a été d'allotir les travaux par domaine afin de faciliter l'implémentation et de garantir un respect des délais de réalisation. Depuis 2016, le processus de passation des marchés, basé sur les études Avant-Projet Sommaire (APS) bouclées par la société SYSTRA, a abouti à la signature des contrats des lots suivants :

-Le marché M1 (Infrastructures) concerne les études détaillées et les travaux d'installation d'une plateforme ferroviaire de deux voies UIC 1435 mm, la construction des ouvrages de rétablissement (ponts rails, ponts routes, ouvrages hydrauliques, passerelles ...), des voiries, des deux (2) sites de maintenance (matériel roulant et infrastructures) et des quais des gares.

-Le marché M2 (Systèmes) concerne les études détaillées et la fourniture et l'installation de tous les systèmes techniques du projet comprenant la signalisation ferroviaire, le système d'alimentation électrique (sous-station, caténaies...), la télécommunication, l'information voyageur et la billettique.

-Le marché M3 (Voie métrique) concerne les travaux de ripage et de renouvellement de la voie métrique existante destinée à accueillir l'exploitation commerciale du fret.

-Le marché M4 est subdivisé en deux catégories : le M4 A1 confié à Eiffage Sénégal, qui porte sur la rénovation et l'aménagement des gares de Dakar et Rufisque et le M4 A2 réalisé par Getran, qui concerne la réalisation de la gare emblématique de Diamniadio.

-Le marché M5 (Matériel Roulant), concerne dans sa première phase, une commande de quinze (15) trains automoteurs bi-mode (à la fois une traction électrique et diesel) de marque CORADIA. Chaque train sera composé de quatre (4) voitures et pourra transporter jusqu'à 565 passagers en offrant des services de WIFI, multimédia, confort (1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> classe), climatisation, rangement et éclairage à bord. Une seconde phase livrera une commande de 7 trains.

En 2018, il est prévu la finalisation du processus de passation des marchés des lots suivants :

- **Marché M4-B1** : Construction Gares de Thiaroye et de Keur Mbaye FALL ;

- **Marché M4-B2** : Construction des huit Haltes
- **Marché M6** : Maintenance et Exploitation du TER

Les travaux ont démarré depuis 2017 ; avec l'appui d'une Assistance à Maitrise d'Ouvrage Travaux (AMO- Systra), APIX-S.A. s'assure du bon déroulement de la mise en œuvre et du respect du planning directeur pour une mise en service en début 2019. En effet, le tableau ci-dessous contient des informations relatives aux différents marchés qui partagent le projet TER.

**Tableau 1 : Les marchés composant le projet TER.**

<b>Maitre d'ouvrage</b>		Ministère des infrastructures, des transports terrestres et du désenclavement
<b>Maitre d'ouvrage délégué</b>		APIX
<b>Marchés</b>	<b>Titulaires</b>	<b>Commentaires</b>
M1 : Génie civil/Ouvrage d'art/Voie/Sites Industriels de Colobane et Rufisque	Groupement EIFFAGE (France)/YAPI MERKASI (Turquie)/CSE (Sénégal)	Notification 11/08/2016 Financement : Banque Islamique de Développement
M2 : SYSTEMES	ENGIE  THALES	Notification 11/Août 2016 Financement : DG Trésor (France)
M3 : Ripage de la voie métrique	TSO/CIM/NGE/CDE (France)	Notification 19 septembre 2016 Financement : Directeur Général Trésor (France)
M4 : GARES	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eiffage Sénégal/rénovation et extension des 2 gares de Dakar et Rufisque</li> <li>• Seterm :8 haltes</li> </ul>	Financement : Etat du Sénégal

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Getran : 3 gares de Thiaroye, Keur Mbaye Fall et Diarniadio</li> </ul>	
M5 : MATERIEL ROULANT	ALSTOM (France)	Notification 8 mai 2016  Financement : AFD et DG Trésor (France)
M6 : Pré-exploitation	SETER (filiale SNCF)	29/07/2019

**Source : Directeur de la Société d'Exploitation du TER (SETER)**

### ***1.2.3 Phase d'exploitation du TER***

Cette partie sera traitée dans la section suivante, plus particulièrement dans la partie présentation des résultats. En outre, nous allons dans les lignes qui suivent faire la présentation de la SETER.

## **Section 2 : Présentation de la Société d'Exploitation du Train Express Régional**

Plus connu sous le nom de SETER, la Société d'Exploitation du Train Express Régional Dakar AIBD, filiale à la SNCF (Société National des Chemins de Fer), a été créée le 09 Novembre 2018 avec un capital de 13 120 000, et a son siège à Dakar, 49 Rue El Hadji Ibrahima Niass. En effet, elle est chargée de la gestion du patrimoine du Train Express Régional de Dakar-AIBD sous les ordres de la Société National du TER (SEN-TER) avec une durée de vie de 99 ans. Ainsi, dans cette sous-partie de notre sujet, nous nous chargerons de faire **un historique de la SETER, ensuite parler de son organisation, de ses activités et en fin ses missions.**

### ***2.1 Historique de la SETER***

En<sup>5</sup> décembre 2016, le président de la République du Sénégal, Macky Sall, avait profité de sa visite en France pour annoncer la participation de la SNCF et de la RATP au projet Train Express Régional (TER) de Dakar. Un protocole d'accord avait été signé. Près de 14 mois plus tard, un avenant à l'accord-cadre, paraphé le 2 février dernier, confirme la volonté du gouvernement sénégalais de confier l'exploitation et la maintenance du futur TER au groupement SNCF/RATP.

Cet avenant concerne 3 phases clés de la collaboration entre le Sénégal, SNCF et la RATP :

---

<sup>5</sup> Source : SNCF internationale

- la signature du contrat de pré-exploitation
- la création de la société sénégalaise d'exploitation, associant SNCF Keolis et RATP
- la signature, en juin 2018, d'un contrat d'exploitation et de maintenance d'une durée de 5 ans

## ***2.2 Organisation de la SETER***

Dans<sup>6</sup> le cadre notre étude qui porte sur la Société d'Exploitation du Train Express Régional, nous avons jugé essentiel de présenter les directions qui composent ladite société afin de mieux appréhender sa structure organisationnelle et fonctionnelle. Elle se compose de la manière suivante :

- ***Direction Générale (DG)***

Elle est dirigée par un Directeur Général du nom de Frédéric BARDENET qui est en même temps l'administrateur de la société. Il est chargé de garantir le bon fonctionnement quotidien de la société et son organisation. Il gère les moyens d'actions mis en œuvre et définit les grands axes de développement, renforce l'image de la société afin d'élaborer la politique d'investissement.

- ***Direction des Ressources Humaines (DRH)***

Elle est gérée par un Directeur des Ressources Humaines. Comme son nom l'indique, il est le responsable du personnel et a pour mission, de mettre en place un système de services au profit des ressources humaines de la société à savoir : un programme de formation et des congés du personnel, recrutement des stagiaires et des prestataires de service, etc. Elle gère également les conflits dans le cadre des relations humaines, en plaçant au cœur de la société un climat propice d'entente, un esprit de travail collectif, d'objectivité, de motivation (primes d'encouragement, primes de fêtes, primes de productivité, de rendement). Tout ceci contribue à l'amélioration des valeurs morales du personnel et à l'atteinte des performances de la société.

- ***Direction exploitation (DEX)***

Elle est dirigée par un Directeur d'Exploitation qui est chargé de coordonner et de superviser les différentes activités d'exploitation de la société qui sont sous sa responsabilité telles que la conduite des trains, la mécanique, ...

---

<sup>6</sup> Source : Monsieur Sow agent à la SETER

- ***Direction Management Service Voyageurs (DMSV)***

Elle est gérée par un directeur de management service voyageurs. Il a en charge tout ce qui est commercial. Ainsi, il s'occupe de la vente des tickets, des voyageurs...

- ***Direction Maintenance Infrastructures, Système, Bâtiment (DMISB)***

Elle chargée de tout ce qui maintenance des matériels tels infrastructures (les rails), le système (la billettique par exemple) ainsi au les bâtiments qui sont au sein de la société.

- ***Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement (QHSE)***

Cette direction évalue et gère les risques environnementaux, met en place des solutions pour assurer ou maximiser la sécurité des personnes, l'hygiène et l'environnement comme la qualité de l'eau, les émanations, les constructions, les conditions d'évacuation...). Elle exerce un contrôle administratif des notes, courriers et des documents à caractère financier et réglementaire, sensibilise le personnel afin que les mesures HSE soient appliquées à tous les niveaux. Elle anime le management des équipes et contrôle l'application de la législation et des règles d'hygiène et sécurité et d'environnement, tout en assurant une veille technologique et réglementaire.

- ***Direction Maintenance Matériel roulant (DMM)***

Elle a en charge de tout ce qui est maintenance des matériels roulants comme le train en tant que tel.

- ***Direction Service Informatique (DSI)***

La DSI est le service responsable du système d'information de la SETER. Elle permet à l'entreprise de créer de la valeur en inscrivant son action vers le service rendu à l'utilisateur, mais aussi en prenant en compte la dimension technologique. Son action s'inscrit dans le temps court comme dans le temps long.

- ***Direction Achats Finance (DAF)***

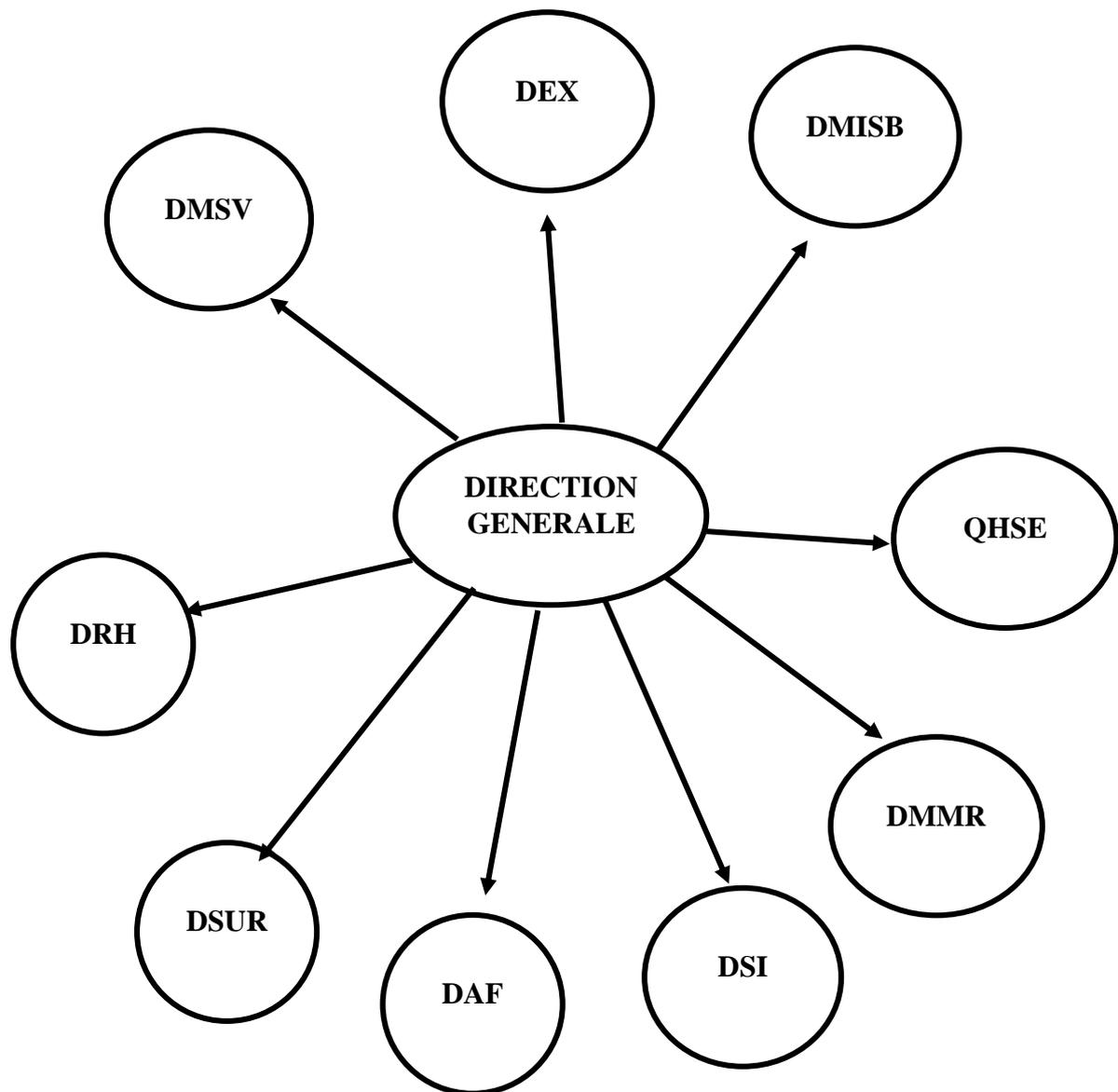
Elle s'occupe de tout ce qui finance et achat de matériels, du paiement des salaires, ...

- ***Direction Sûreté (DSUR)***

Véritable aide à la décision, la direction sûreté favorise la mise en place d'une stratégie de pérennisation de l'organisation et garantit le capital de l'entreprise, tant sur le plan humain que matériel et immatériel, face aux menaces d'actes de malveillance.

Ainsi, à partir de ces différentes directions, nous pouvons avoir l'organigramme de la SETER.

**Titre** : Organigramme de la SETER



**Source** : Inspiration personnelle

En effet, après avoir présenté la SETER, il serait important aussi de parler de ses missions, ses ressources et ses activités

### **Section 3 : Missions, activités et ressources de la SETER**

Dans cette deuxième sous-partie de notre mémoire, nous allons présenter les missions de la SETER, ses activités et ses ressources.

#### **3.1 Les missions de la SETER**

Plus qu'une entreprise de transport, la SETER est un employeur qui se veut responsable. En plaçant l'humain au cœur de ses préoccupations, elle inscrit ses actions dans le champ du progrès économique et social et au-delà, du développement durable en :

- *Développant les compétences et l'employabilité des sénégalais.*

La SETER souhaite accompagner le dynamisme économique du pays en s'affirmant comme un acteur majeur dans le développement des compétences locales et d'avenir. Un de ses leviers clefs est de dispenser des formations de qualité qui favoriseront le développement des parcours professionnels, renforceront les compétences de chacun, en s'appuyant sur l'expérience et les savoir-faire pédagogiques des meilleurs experts des différents métiers présents à la SETER venant du groupement SNCF/KEOLIS. La mise en place de programmes de partenariat avec des entreprises, des particuliers et des écoles. Ces partenariats solides permettront de favoriser une meilleure connaissance du monde professionnel, de faciliter également l'insertion sociale et professionnelle des sénégalais et de développer les compétences d'aujourd'hui et de demain. La SETER souhaite se positionner en véritable employeur de choix en :

- En soutenant la réalisation d'actions communautaires inclusives
- Accompagnant les initiatives locales pour contribuer de manière significative aux efforts de développement des communautés
- A offrir à ses collaborateurs un environnement de travail pour qu'il se réalise individuellement en relevant ensemble les défis d'un avenir responsable dans la diversité, l'excellence et le respect, à promouvoir la diversité et l'égalité professionnelle auprès de ses parties prenantes.
- En étant une vitrine pour le Sénégal en matière d'environnement.

#### **3.2 Activités de la Société d'Exploitation du Train Express Régional**

S'agissant de ses activités, la SETER se chargera de la gestion du patrimoine du Train Express Régional, de la pré-exploitation, d'exploitation et de la maintenance du réseau ferroviaire de la ligne Dakar-AIBD ; la pré-exploitation et l'exploitation des gares ferroviaires et du matériel roulant de la ligne Dakar-AIBD.

Au-delà de ces activités citées ci-dessous, la SETER gèrera la fréquence des trains ainsi que les heures de départ et les heures d'arrivé ; l'accueille, l'achat et la vente des tickets de voyage.

### ***3.3 Les ressources la Société d'Exploitation du Train Express Régional***

Elles sont constituées par l'ensemble des moyens mis en œuvre par la société pour son bon fonctionnement. Ainsi, comme ressources nous avons :

#### ***3.3.1 Les ressources humaines de la SETER***

Sans à priori sur les parcours et les formations des candidats à l'emploi, les processus de recrutement de la SETER permettent d'accueillir des compétences et des profils divers qui font et feront la richesse des équipes et permettront des approches nouvelles dans notre gestion moderne du transport de voyageurs. La SETER s'engage à formuler et à appliquer une politique de recrutement nationale visant à promouvoir par des méthodes adaptées aux circonstances et aux usages nationaux, l'égalité des chances et de traitement dans l'accès à l'emploi. C'est une politique juste et équitable pour tous, qui nous permettra de construire l'organisation de demain ;

#### ***3.3.2 Les ressources matériels de la SETER***

***Aucune entreprise, quel que soit sa forme*** juridique, ne peut fonctionner sans matériels. En effet ces derniers sont ceux qui l'aideront à faire ses activités. Ainsi, la Société d'exploitation du Train Express Régional dispose de plusieurs matériels tels que les Trains qui sont la base du projet TER et qui se chargeront de déplacer la population dakaroise vers les différentes gares, les gares (ceux sont les lieux que le TER desservira lors de sa mise en exécution ; les bâtiments où se trouve le personnel qui contrôle les entrées et les sorties au sein des gares, les guichets pour les ventes de tickets, la signalisation etc.

#### ***3.3.3 Les ressources financières de la SETER***

En ce qui concerne les ressources financières de la SETER, on ne peut pas en parler pour l'instant vu qu'elle n'a pas encore commencé ses l'exploitation du TER.

Cependant, nous pouvons passer en revue les financements faits par des investisseurs étrangers et l'Etat. Il s'agit ainsi de 656 Milliards de F CFA dont :

- 142,5 financé par l'Etat du Sénégal ;
- 197 Milliards par la Banque Islamique de Développement ;
- 196,5 Milliards par l'Agence Française de Développement et le Trésor Français ;
- Et enfin 120 Milliards par la Banque Africaine de Développement ;

Toutefois, après avoir présenté la Société d'Exploitation du Train Express Régional, nous allons dans le deuxième chapitre de notre mémoire faire le cadre analytique.

## **CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE**

## **CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE**

Dans ce chapitre, nous nous efforcerons dans un premier temps à présenter et analyser les résultats recueillis à travers les enquêtes menées et les recherches documentaires avant d'interpréter et de donner des recommandations sous cet angle.

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

Il s'agit dans cette sous-partie, de passer en revue les résultats de nos enquêtes.

#### **1.1 Présentation des résultats des résultats.**

Dans le cadre de notre étude, nous avons échangé avec le Directeur Général de la SETER sur les différents points suivants en plus de ça nous avons aussi fait des recherches à cet effet.

##### **1.1.1 Les impacts du TER sur le plan technique, économique, social et environnemental**

Il faut noter qu'en effet, le TER a des impacts positifs comme négatifs.

- *Sur le plan technique*

Selon le Directeur Général de la SETER, en tenant compte de la nécessité d'augmenter en permanence le niveau de connaissance et de compétences dans le domaine ferroviaire, le protocole préparant la mise en exploitation du TER et sa maintenance prend en compte, en accord avec la SNCF et la RATP, la mise en place d'un centre de formation dédié à la mobilité urbaine. La maîtrise dans la durée de l'innovation technologique qu'introduit le TER dans le système de transports dakarois implique de faire de la formation des ressources humaines une priorité indissociable de la mise en œuvre du projet. En complément de cette démarche et en vue de la mise en exploitation du TER projetée en Janvier 2019, une masse critique de personnes sera recrutée et formée, en mettant à profit la phase travaux du projet. Le protocole signé avec la SNCF et la RATP en vue de l'exploitation du TER favorisera un transfert de technologies qui permettra à notre pays de disposer des outils et des compétences nécessaires dans le domaine de l'exploitation et de la maintenance ferroviaire.

Avec nos investigation sur le net aussi, nous avons pu savoir que la ligne à double voie à écartement standard sera électrifiée en 25 kV 50 hertz et la voie sera au gabarit UIC. C'est à la fois la première ligne électrifiée du pays et la première ligne à écartement standard (utilisée dans 60 % des lignes de chemin de fer du globe), tandis que l'ensemble du réseau actuel utilise l'écartement métrique. En plus des deux voies voyageurs, la ligne comportera pour le transport de marchandises une voie unique à écartement métrique (une

réserve foncière permettra un doublement si nécessaire), interopérable avec le chemin de fer sénégalais existant partant de Dakar (centre-ville et le port) au Niger. En effet, il faut aussi noter que le TER a des effets sur le plan économique.

- *Sur le plan économique*

A travers ce point, le Directeur Général nous a fait savoir que le TER est un transport de masse qui assurera, dès 2019, la liaison entre Dakar et Diamniadio, en acheminant 115 000 voyageurs par jour. A terme, il permettra de rejoindre le nouvel aéroport AIBD depuis Dakar en 45 minutes. Son coût pour la première phase (Dakar-Diamniadio) est de 568 milliards, dont 110 milliards pour l'Etat et 458 milliards pour les Partenaires Techniques et Financiers. 458 milliards ont été empruntés à des taux concessionnels ou semi concessionnels (moyenne 3% et délai de remboursement 25 ans). Ce qui correspond à un service de la dette d'environ 26 milliards par an. Ces 26 milliards doivent être mis en perspective avec les 100 milliards perdus par l'économie sénégalaise avec la congestion de la circulation à Dakar. Nous voyons donc que le TER fait même gagner à l'Etat au moins 74 milliards par an ( $100 - 26$ ), sans compter les autres bénéfices socioéconomiques liés au projet, y compris la structuration de l'urbanisation. Le coût de renonciation du TER serait donc énorme car, avec l'émergence et le développement des activités économiques, les externalités négatives induites par l'absence de transport de masse dépasseraient de loin les 100 milliards de pertes estimés pour l'économie.

En outre, <sup>7</sup>en lançant le TER en 2016, le Président Macky SALL inscrit plus que jamais le Sénégal sur les routes du développement par le rattrapage et le renouveau : refaire le retard du Sénégal et innover pour doter le pays infrastructures du développement dans les transports dont l'état des lieux inhibe les activités et l'essor économique.

En plus de sa rentabilité économique, le TER dégage aussi, sur la base de prévisions réalistes, un taux de rentabilité interne de plus de 15%, dès sa mise en service. Sur les 656 milliards FCFA du TER pour la phase 1, les 110 milliards représentent la contrepartie de l'Etat du Sénégal. Les 458 milliards sont mobilisés par les Partenaires techniques et financiers (PTF). Et ce sont 448 milliards qui ont été empruntés à des taux concessionnels ou semi concessionnels (moyenne 3% et délai de remboursement 25 ans). Pour le service de la dette : environ 26

---

<sup>7</sup> <http://www.big.gouv.sn/index.php/2019/01/13/ter-rentabilite-economique-et-utilite-sociale/>

milliards par an. Par conséquent, pour comprendre la rentabilité du projet au-delà de son utilité sociale et économique, il faut comprendre :

Ces 26 milliards doivent être mis en perspective avec les 100 milliards FCFA perdues par l'économie sénégalaise avec la congestion de la circulation à Dakar, des externalités négatives évaluées par la Banque Mondiale. Le TER n'est pas cher et fait même gagner à l'Etat au moins 74 milliards par an (100 – 26). Sans compter les autres bénéfices socio-économiques liés au projet. En définitive, le coût de renonciation du TER serait donc énorme car avec l'émergence et le développement des activités économiques, les externalités négatives, induites par l'absence de transport de masse dépasseraient de loin les 100 milliards de pertes pour l'économie estimés actuellement.

Cependant, malgré ses avantages noter plus haut sur l'économie du pays il serait aussi important de voir quel sont les inconvénients qu'engendre le TER. En effet, l<sup>8</sup>e président l'a rappelé lors de l'inauguration, le coût total de la première partie de la construction de ce TER représente 656 milliards de francs FCA, soit environ un milliard d'euros. Le tout est financé par des bailleurs internationaux à des niveaux variables dont les chiffres officiels sont les suivants : Banque africaine de développement (120 milliards FCFA), Banque islamique de développement (197 milliards FCFA), Agence française de développement et Trésor français (196,5 milliards FCFA), et enfin État du Sénégal (142,5 milliards FCFA). Toutefois, malgré « l'émergence » promise par le chef de l'État, l'opposition politique et les nombreux détracteurs questionnent sur l'opportunité d'une infrastructure si coûteuse dans l'un des 25 pays les plus pauvres du monde, selon les chiffres de la Banque mondiale. D'autant que certains proches du dossier parlent de larges surcoûts entraînés par la précipitation des travaux pour respecter la date butoir du 14 janvier.

- ***Sur le plan financier du TER***

E<sup>9</sup>n plus de sa rentabilité économique, le TER dégage aussi, sur la base d'hypothèses réalistes, un taux de rentabilité interne de plus de 15%, dès sa mise en service. Il est important de relever à ce niveau que le TER s'inscrit dans une démarche globale de planification du réseau ferroviaire national. Son phasage tient compte de la rentabilité socio-économique des investissements, avec un déploiement progressif pour relier Diamniadio à AIBD, mais aussi pour rejoindre demain Mbour,

---

<sup>8</sup> Google : Discours du Président de la République sur le projet TER

<sup>9</sup> Source : investinsenegal.sn

Thiès, Saint Louis et Tambacounda en écartement standard. L'expression « Régional » dans Train Express Régional prend tout son sens à cet effet.

- ***Sur le plan social***

Pendant les phases de travaux et d'exploitation, ce seront près de 1000 emplois directs ou indirects qui seront créés. Ce qui, outre la formation, permettra à des milliers de jeunes de trouver un emploi et des qualifications professionnelles pointues. Le projet contribuera à la création de nouveaux métiers et à l'éclosion de nouvelles vocations dans le milieu ferroviaire. Les gares seront aussi des espaces de revitalisation des villes dans le sens où elles dynamiseront les activités et favoriseront l'émergence d'activités économiques connexes qui viendront se greffer autour du TER. Il permettra aussi aux populations de se déplacer dans très bonne conditions, la manière la plus rapide à rejoindre leurs lieux de travail.

- ***Sur le plan environnemental***

Sur le plan environnemental, le TER contribuera à la décongestion de la ville de Dakar et aussi à la réduction de l'émission des gaz à effet de serre.

Toutefois, il génèrera diverses pertes de biens et de revenus pour les personnes affectées par le projet. Les catégories de pertes inventoriées incluent :

- Pertes foncières ;
- Pertes de structures privées ou publiques (bâtiments, équipements, etc.) ;
- Pertes d'arbres (fruitiers ou forestiers) ;
- Pertes de revenus (entreprises formelles, places d'affaires, agricoles, locatifs, etc.) ;
- Pertes d'infrastructures et équipements collectifs (école, poste de santé, mosquée, etc.) ;
- Pertes liées aux perturbations dues à la réinstallation (déménagement, relogement, accès aux services de base, etc.) ;

Ces pertes touchent toutes les catégories de PAP potentielles, soit des ménages résidents propriétaires, locataires ou hébergés, des propriétaires non-résidents, des propriétaires et

locataires de places d'affaires ou d'entreprises formelles, des institutions, des propriétaires d'infrastructures et équipements collectifs privés ou publics (ex : écoles, postes de santé, police, gendarmerie, etc.), que ce soit des particuliers, des communes, des ministères et des démembrements de l'État. En somme, sur la question quels seront les impacts tant positifs que négatifs du TER pour le Sénégal sur tous les plans, on peut en tirer que malgré ses méfaits, il sera bénéfique pour le pays.

### ***1.1.2 La différence entre le TER et le PTB (Petit Train de Banlieue)***

Toujours selon le Directeur Général, le Train Express Régional est un train différent du Petit Train de Banlieue. En effet, pour faire la comparaison entre ces deux moyens de transport, nous allons plus parler de la différence qui existe entre la capacité de transport de ces deux. Le PTB circule dans la banlieue de Dakar. Il a une fréquence d'environ 10 trains par jour maximum 12 et une capacité de transport journalière de 15000 ; alors que le TER devant relier le centre-ville de Dakar au nouvel Aéroport de Diass, aura une fréquence de 180 à 200 trains par jour et transportera jusqu'à 115000 voyageurs par jour. En effet, nous voyons que rien qu'avec la capacité de transport les TER dépasse largement les autres moyens de transport.

### ***1.1.3 Le temps de liaison entre le centre-ville de Dakar au nouvel Aéroport de Diass***

<sup>10</sup>Le Train Express Régional reliera le centre-ville de Dakar à l'Aéroport International Blaise Diagne en 45mn. En effet les voyageurs gagneront plus de temps avec le TER parce qu'avec les autres moyens de transport et la congestion, ils pouvaient passer jusqu'à 90 minutes dans les bus, car autocar, ...

### ***1.1.4 La capacité de transport du TER par heure et par jour comparé à celle PTB et au DBF***

Le directeur nous a fait savoir qu'avec une fréquence de 6 trains par heure (un train toutes les 10 minutes) et une vitesse de pointe de 160 Km/h, le TER s'inscrit comme un transport de masse qui respecte les standards internationaux en termes de mobilité urbaine. Ainsi, pour faire une petite comparaison avec les anciens moyens de transport ferroviaires tels que le DBF qui sert exclusivement au transport de fret entre le Sénégal (qui y a exporté 19,8% de ces biens en 2017) et qu'une grande partie de ses importations transit par le port de Dakar et le PTB qui,

---

<sup>10</sup> Source : Google

environ avec 10 trains/jour maximum 12 transporte 15000 voyageurs/jour, le train express régional transportera environ 115 00 voyageurs/jours avec entre autres 180 à 200 trains par jour. La capacité de la ligne (en investissant dans des rames supplémentaires au-delà des 15 déjà présentes et des 7 qui vont être commandées pour la phase Diamniadio-AIBD) sera à environ 300 000 voyageurs/ jour. Ainsi, on peut noter à travers ses résultats que la capacité de transport du TER est plus importante que celle du Dakar Bamako Ferroviaire et le Petit Train de Banlieue.

### 1.1.5 La fréquence du TER par heure et par jour

Selon le Directeur Général, lors de sa mise en service, le TER aura une fréquence de 6 trains toutes les 10 minutes soit environ une fréquence de 180 à 200 trains par jours. A travers ces résultats, on peut noter des trains à la mise en service du TER sera importante.

**Figure n°2 : Répartition de la demande journalière/hebdomadaire**



**Source :** Directeur Général de la SETER (Société d'Exploitation du TER)

### 1.1.6 La complémentarité du TER au BRT

<sup>11</sup>Le TER, qui apporte une réponse structurelle, à travers la planification d'un système de transport moderne, est complété par un autre projet de transport de masse : les Bus Rapides sur Voies Réservées (Bus Rapid Transit en anglais - BRT). Le BRT desservira la région de Dakar du Nord au Sud, en

<sup>11</sup> Source : Google

reliant le Centre-ville à Guédiawaye en 45 minutes (au lieu de 90 mn actuellement). Pour la première phase de cette expérience pilote, l'objectif est de construire l'infrastructure d'une ligne de 18,3 km qui traverse 14 communes, en desservant 20 stations et 3 pôles d'échanges. La Banque mondiale a exprimé son engagement pour accompagner l'État du Sénégal à hauteur de 330 millions de \$ soit 181 milliards de F CFA (1\$= 550 FCFA). Les études techniques et la préparation du projet sont en cours avec la Banque mondiale et la Société Financière Internationale (IFC). La mise en service du BRT est prévue fin 2018. Le TER et le BRT permettront de desservir les zones périphériques et les quartiers denses de l'agglomération, en contribuant à coup sûr à la réduction de la congestion automobile. Le réseau de transport public sera restructuré avec des lignes de rabattement permettant la connexion à ces nouveaux systèmes. Avec un ticket unique, l'utilisateur aura le plaisir d'utiliser successivement le TER et le BRT.

#### ***1.1.7 Les bénéfices que les voyageurs pourront tirer de ce projet lors du trajet :***

A travers nos recherches sur le net, nous avons su que le train à une envergure de 72 mètres. Il est composé de 4 wagons. Et c'est le cas pour chacun des 15 trains de la commande sénégalaise. Chaque train à une capacité maximale de 565 passagers avec deux niveaux de confort : une seconde classe et une première classe avec un niveau de confort de classe 1. Le train est climatisé sur l'ensemble des wagons, avec au niveau de la première classe, le wifi, des tablettes de pose d'ordinateur, des liseuses et des prises 220 pour que le passager puisse travailler durant le trajet. A la suite de cette présentation, nous allons analyser les résultats que nous avons obtenus.

## 1.2 Analyse des résultats

**Tableau<sup>o</sup>2 : Matrice SWOT :**

<b>FORCES</b>	<b>FAIBLESSES</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Voies à écartement standard ;</li><li>• Voies électrifiées ;</li><li>• Réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre ;</li><li>• Réduction de la congestion routière en circulation comme en stationnement avec respectivement l'économie de 1,32 Millions d'heures par an pour les automobilistes et de plus de 3000 places de stationnement ;</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Prix du transport cher et pas accessible à tout le monde</li></ul>
<b>OPPORTUNITES</b>	<b>MENACES</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• 45 min pour aller de Dakar et AIBD ;</li><li>• Trains bi-modes ;</li><li>• Opportunités d'investissement ;</li><li>• Amélioration des conditions d'exploitation, en procurant des économies de compensation (PTB et DDD) estimée à 4,5 Milliards de F CFA annuellement</li><li>• Développement du trafic des marchandises avec le ripage et le renouvellement de la voie métrique</li><li>• Création massive d'emploi</li><li>• Rentabilité économique et financière</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Risque d'être concurrencé par d'autres moyens de transport tels que les Dakar Dem Dikk ;</li><li>• Risque de non démarrage du projet au temps prévu ;</li></ul>

**Source :** inspiration personnelle

## Section 2 : Interprétations et recommandations

Dans cette deuxième sous-partie de notre exposé, nous allons interpréter les résultats de la matrice ci-dessous pour enfin en tirer des recommandations. En effet à travers cette matrice, nous voyons clairement quels sont les effets positifs du projet TER. Ainsi, ce projet est bénéfique pour le pays dans la mesure où lui permettra de rattraper ce qu'il avait perdues à cause des embouteillages. Mais cela n'empêcherait pas à ce qu'on souligne ses points négatifs.

Ainsi, dans la région de Dakar, on a constaté que plusieurs projets ont été mis en place mais jusqu'à présent elle continue de souffrir des problèmes de mobilité. Récemment, deux grands projets ont été mis en place tels que le Train Express Régional et le Bus Rapide Transit mais ne sont pas intermodales parce que le BRT s'arrête Petersen alors que le TER prend départ à la Gare ferroviaire de Dakar. De ce fait, un voyageur n'a pas la possibilité de faire la multi modalité entre les différents modes de transport et de là, on dira que y'a un recule dans l'offre de transport. Prenons l'exemple de la France où la multi modalité est très développée. Si on prend un avion par exemple et qu'on descend à Charles De Gaulle, sans sortir de l'aéroport, on prend l'ascenseur qui vous mène jusqu'en bas où on trouvera d'autres modes de transports tels que les TER et les bus. Quand on prend par exemple le TER qui nous mène jusque vers une localité de Paris, on trouve sur place toutes les lignes de métro qui vont dans n'importe quelle destination. Ainsi, l'Etat du Sénégal devrait plus miser sa vision sur la multi modalité des transports afin de permettre aux voyageurs de gagner plus de temps et ceci reflétera sur l'économie du pays.

E<sup>12</sup>n ce qui concerne le retard du démarrage des travaux, il faut noter qu'il y'a ce retard parce qu'il fallait mettre tous les ponts, auto ponts pour que les populations puissent continuer à vaquer dans leurs localités sans que les rails ne créent des divisions de fait. Il est tenu à chaque 300 m qu'il y ait un pont ou une passerelle. Ceci les a permis d'avoir 18 ponts et passerelles sur Dakar et Diamniadio. Justement, ce travail a contribué à retarder aussi la situation actuelle parce que c'est ce qui nous bloque aujourd'hui, la finalisation de quelques gares (Diamniadio, Keur Mbaye Fall et Thiaroye). Tant que ces gares ne sont pas complètement terminées et restituées le trafic ne peut s'effectuer. Nous pouvons souligner à partir de là que le gouvernement du Sénégal devrait, lors de l'élaboration du projet prendre en compte tous les aspects nécessaires

---

<sup>12</sup> Source : You tube discours du président Macky Sall sur le projet TER

et planifier chaque activité en lui inscrivant un délai d'exécution pour mener à bien les activités de ce projet, ce qui pourrait lui permettre de commencer ces activités à temps.

En plus ces suggestions faites plus haut nous pouvons en rajouter d'autres points qui vont à l'encontre de la décongestion de la ville de Dakar. En effet, l'Etat du Sénégal, au lieu de renouveler les « cars rapides » et les « Ndiaga Ndiaye » tout en les remplaçant par les bus Tata, devra les moderniser et aussi enlever de la circulation tous les véhicules vétustes pour mieux lutter contre la congestion. Ainsi, comme tout autre Etat, le gouvernement du Sénégal devra caler sa politique des transports sur les 17 objectifs du nouvel agenda des Etats Unis qui va vers l'horizon 2035. Pourquoi le transport constitue-t-il une problématique pour tout le monde entier ? La réponse est que le transport provoque non seulement la pollution mais aussi pose des problèmes de santé et des embouteillages.

Cependant, dans le cadre des infrastructures, l'Europe construit toujours des passerelles pour les animaux, au contraire au Sénégal où animaux, personnes et véhicules se partagent les voies. En ce sens, l'Etat du Sénégal devrait construire des passerelles ainsi que pour les personnes que pour les animaux sur toutes les voies afin d'éviter les accidents qui peuvent être des causes d'embouteillages parce que plus la circulation est dense, plus la production de CO<sub>2</sub> principal destructeur de la couche d'ozone augmente.

En outre dans le cadre de la mise en place des projets d'infrastructures l'Etat ne prends quasiment pas en compte tous les éléments qui permettront un développement durable de ce secteur que sont **le social, l'économie et l'environnement** alors qu'on ne peut parler de développement durable sans l'interaction de ces trois éléments. Pire encore, u lieu de publier ses projets afin de permettre aux populations d'être informées, l'Etat préfère les garder avec lui. Il devrait faire connaitre aux gens les projets afin de permettre aux habitants de ses alentours de prendre des mesures au lieu d'attendre du jour au lendemain pour les demander d'aller loger ailleurs. En effet, il faudrait avoir cette analyse sur tout projet tout en voyant quels sont les impacts de ce projet, positifs comme négatifs. Ainsi, pour ces dernières mettre en place un plan de gestion environnementale et social c'est-à-dire voir pour chaque impact négatif quelle est la solution retenue.

A<sup>13</sup> aussi, il est à noter que la plupart des équipements sont concentré dans la capitale dakaroise et les populations de déplacent de façon pendulaire c'est-à-dire qu'ils vont dans le même endroit le matin et le soir rentrent dans le même endroit, ce qui entraine aussi des embouteillages sur

---

<sup>13</sup> Source : Explications du cours transport, territoire et développement durable

les routes. Ainsi, pour éviter que de telles situations se prolongent dans le temps, l'Etat du Sénégal devrait par exemple, dans le cadre de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar, prendre chaque UFR, la délocaliser vers une zone et donner chacune d'eux le nom d'une université. Ce qui permettra aux étudiants d'éviter d'aller vers le même endroit et améliorera la fluidité. En plus de ce qui précède, nous pouvons énumérer les actions mises en place par l'Agence Nationale d'Aménagement du Territoire. En effet, la promotion d'un tissu urbain équilibré contribue à décongestionner Dakar grâce à une meilleure répartition des activités dans l'agglomération.

P<sup>14</sup>our contrebalancer le poids du pôle du Plateau, de nouveaux pôles secondaires sont en train d'émerger dans l'agglomération de Dakar : il s'agit du Point E, de la Cité Keur Gorgui, du pôle des Almadies et du pôle de pompiers avec la future cité de l'émergence. Le schéma recommande de renforcer ces pôles (cf. action 2.13) notamment celui des Almadies qui risque d'être affecté par la réduction des activités aéroportuaires consécutives à la mise en service de l'aéroport AIBD. Tous ces pôles secondaires sont situés dans le département de Dakar, ce qui n'est pas de nature à atténuer le mouvement pendulaire Dakar-banlieue. C'est ainsi que le schéma recommande de promouvoir l'émergence d'autres pôles dans les départements de Guédiawaye et de Pikine (cf. action 2.13) pouvant contribuer réduire sensiblement le caractère dépendant de ces territoires vis-à-vis de Dakar. A cet effet, les propositions formulées consistent à aménager une cité administrative à Pikine sur le site de l'ex Camp Thiaroye (cf. action 3.30), promouvoir l'émergence d'un pôle économique industriel à Keur Massar (cf. action 5.12), aménager une zone artisanale intégrée à Pakou Lambaye (cf. action 5.15), et créer une antenne de l'université de Dakar à Guédiawaye (cf. action 5.18).

Par ailleurs, la valorisation des grandes Niayes de Pikine par l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'aménagement spécifique de cette zone (cf. action 1.15) pourrait permettre de promouvoir l'émergence d'un pôle touristique et de loisirs au centre de l'agglomération de Dakar. Pour décongestionner Dakar de façon durable et structurelle, cette stratégie d'organisation polycentrique devra être couplée à des actions ambitieuses pour améliorer la mobilité urbaine. En effet, la croissance démographique de l'agglomération, l'augmentation croissante du parc automobile et la densification progressive du tissu urbain vont entraîner une augmentation de la demande dans le domaine des transports. Ainsi pour Dakar, il est essentiel de renforcer les infrastructures routières (cf. action 4.1 et 4.2) par la requalification de certaines voies, l'aménagement de voies, l'aménagement de nouvelles voies et le renforcement des

---

<sup>14</sup> Source : Agence nationale de l'aménagement du territoire

ouvrages d'art ; de renforcer l'offre de transport notamment le transport de masse ; d'aménager des espaces de stationnement de d'assurer l'entretien de la voirie. A cet effet, de schéma propose l'aménagement d'une voie large de Liberté 6 à Keur Massar (cf. sous-action 4.1.8), l'élargissement de la RN1 à 2X2 voies du Rond-Point Seven Up à Pompiers (cf. sous-action 4.1.12), la construction d'une ligne de tramway traversant toute l'agglomération et allant de la gare ferroviaire de Dakar à Keur Massar (cf. action 4.6), la construction d'une ligne de chemin de fer entre la gare des beaux maraichers et l'aéroport de Yoff (cf. action 4.5) en complément de la ligne AIBD-Dakar. Le stationnement sauvage et le déficit d'aires de stationnement devront être résolus par l'aménagement systématique de parkings et d'aires de stationnement partout où le besoin existe (cf. action 4.13).

En plus des stratégies in-situ de réorganisation du tissu urbain de d'amélioration de la mobilité urbaine, la promotion des pôles d'expansion urbaine et économique dans la périphérie de l'agglomération et des métropoles d'équilibre de Thiès et de Mbour devraient contribuer à atténuer la pression urbaine qui s'exerce sur Dakar.

L<sup>15</sup>a délocalisation de certaines activités encombrantes hors de l'agglomération constitue une opportunité pour promouvoir la structuration et le développement des pôles périphériques et des autres pôles de l'intérieur du pays. Les actions préconisées à cet effet, vont dans le sens de la délocalisation du CICES vers de l'aéroport AIBD (cf. action 5.2), l'aménagement d'un port sec à Thiès (cf. action 4.11), la construction d'un grand marché d'intérêt national à Diamniadio spécialisé en produits frais (cf. action 5.3). Ces actions structurantes devront contribuer à désengorger Dakar et à promouvoir en même temps le développement de la zone d'accueil.

Également, les audits environnementaux à réaliser (cf. Action 3.4) pourraient permettre d'identifier d'autres activités à délocaliser hors de l'agglomération dakaroise. Il conviendra d'identifier de façon exhaustive toutes les activités et équipements à délocaliser tout en précisant les sites pertinents de relocalisation. Cette stratégie de délocalisation devra s'accompagner d'une requalification systématique des anciens sites. En cohérence avec la stratégie de renforcer les équipements. A cet effet, sur une partie du site actuel de l'aéroport LSS, il serait pertinent d'y prévoir la construction d'une cité des affaires (cf. action 5.1). C'est un site attractif et déjà bien desservi (corniche, VDN, autoroute, extension de la VDN) qui pourrait rentrer en « résonance » avec le pôle actuel des Almadies afin de positionner Dakar comme une grande place des affaires. L'infrastructure aéroportuaire existant pourrait être

---

<sup>15</sup> Source : Agence Nationale d'Aménagement du Territoire

optimisée pour des vols spéciaux et notamment pour accueillir les jets privés d'hommes d'affaires.

Pour améliorer le cadre de vie des populations, plusieurs actions couvrant les domaines de l'environnement, de l'urbanisme, de l'assainissement et de l'accès aux services socio-économiques de base ont été proposées.

## CONCLUSION :

Dans cette recherche nous avons traité la problématique de la mobilité urbaine dans la région de Dakar. En effet la ville de Dakar, en l'espace de quelques années, a changé de configuration, en passant d'une transition démographique à une transition économique et sociale. L'espérance de vie plus élevée, la baisse de la mortalité et les effets de la natalité sont des facteurs qui ont entraîné une croissance numérique de la population de manière générale. L'implantation des zones industrielles et commerciales, et l'exode rural ont concentré des populations autour de la zone urbaine de Dakar, marquant ainsi sa transition économique et sa transition sociale. L'accroissement de la population urbaine est estimé aujourd'hui à environ 7 % l'an, faisant passer la ville de la situation initiale de ville piétonne à la situation de transport motorisé. Les principales activités économiques, culturelles, administratives et sociales s'opèrent au centre-ville, créant en dehors des flux de trafics secondaires transversaux, un flux principal unidirectionnel convergeant, le matin de la périphérie vers le centre, et le soir du centre vers la périphérie. La crise du secteur du transport en commun et le taux élevé des importations de véhicules d'occasion appelés "venants" contribuent à la prégnance de la voiture et posent de nombreux problèmes comme les contraintes d'espace de circulation et de stationnement, la congestion, l'insécurité routière, les nuisances environnementales, l'exclusion sociale. En effet, après qu'il ait mis de nombreux projets et programmes dans le cadre de la lutte contre la congestion tels que la promotion du transport en commun avec la création de la société Dakar Dem Dikk et l'Association pour le Financement des professionnels du Transport Urbain, l'Etat du Sénégal compte aujourd'hui mettre en place d'autres projets et programmes parmi lesquels on citer le Train Express Régional qui fait l'actualité du pays. Malgré tous ces efforts, l'Etat continue toujours à souffrir des maux de la congestion surtout à Dakar.

Ainsi, l'objectif que nous nous sommes fixés c'était de voir quel sera l'apport du Train Express Régional dans la mobilité urbaine des personnes à Dakar.

En effet, dans les lignes qui précèdent notre conclusion, nous avons tenté de démontrer l'importance du TER sur la mobilité des personnes à Dakar. Cependant, même si son impact sur l'économie du pays n'est plus à démontrer, il aussi important de faire savoir qu'il aussi des effets négatifs. A travers ce projet j'ai appris que le secteur des transports est d'une importance capitale pour les autorités du pays, toujours dans d'un aménagement durable du territoire sénégalais.

**En plus d'avoir misé son accent sur le secteur des transports, l'Etat du Sénégal de devrait-il pas aussi mettre en place d'autres politiques qui seront en complément avec ce secteur pour rendre son travail plus efficace ?**

## BIBLIOGRAPHIE

- [www.investinsenegal.sn](http://www.investinsenegal.sn)
- Google
- Voyage en Bulgarie 1847, 1845, chapitre VII de Jérôme-Adolphe Blanqui
- Lassaye P. Haumont, 2001
- Wikipédia
- [https://fr.wikipedia.org/Gabarit ferroviaire](https://fr.wikipedia.org/Gabarit_ferroviaire)
- [https://investinsenegal.com/IMG/pdf/description du ter-3-pdf](https://investinsenegal.com/IMG/pdf/description_du_ter-3-pdf)
- Jeune Afrique le ter
- Aps.sn (Agence de Presse Sénégalaise)
- YouTube : discours du président Macky Sall sur le projet ter
- SETER (Société d'Exploitation du Train Express Régional)
- Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement/site internet
- Agence National d'Aménagement du Territoire (ANAT)

# **TABLE DES MATIERES**

<b>DEDICACES .....</b>	<b>i</b>
<b>REMERCIEMENTS.....</b>	<b>ii</b>
<b>LISTE DES ABREVIATIONS .....</b>	<b>iii</b>
<b>LISTE DES TABLEAUX .....</b>	<b>iv</b>
<b>LISTE DES FIGURES.....</b>	<b>v</b>
<b>LISTE DES PHOTOS.....</b>	<b>vi</b>
<b>LISTE DES ANNEXES .....</b>	<b>vii</b>
<b>FICHE SIGNALÉTIQUE DE LA SETER .....</b>	<b>viii</b>
<b>RESUME.....</b>	<b>ix</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>x</b>
<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>xi</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
<b>Contraintes De La Mobilité Urbaine :.....</b>	<b>7</b>
<input type="checkbox"/> <i>Une urbanisation rapide et anarchique .....</i>	<i>7</i>
<input type="checkbox"/> <i>Infrastructures routières insuffisantes et de mauvaise qualité.....</i>	<i>7</i>
<input type="checkbox"/> <i>Parc automobile vétuste et insuffisant .....</i>	<i>7</i>
<input type="checkbox"/> <i>Insuffisance de la formation des acteurs .....</i>	<i>8</i>
<input type="checkbox"/> <i>Congestion automobile forte (voir annexe 7).....</i>	<i>8</i>
<input type="checkbox"/> <i>Insécurité Routière .....</i>	<i>8</i>
<input type="checkbox"/> <i>Dégradation De L'environnement .....</i>	<i>8</i>
<b>CHAPITRE 1 : CADRE DE L'ETUDE.....</b>	<b>11</b>
<b>Section 1 : Histoire du chemin de fer et les différentes phases du projet TER.....</b>	<b>11</b>
1.1 Historique du chemin de fer.....	11
1.2 Les différentes phase du projet TER.....	14
1.2.1 La phase de lancement .....	14
1.2.2 Phase pré-exploitation du TER .....	19
1.2.3 Phase d'exploitation du TER.....	21

<b>Section 2 : Présentation de la Société d’Exploitation du Train Express Régional .....</b>	<b>21</b>
2.1 Historique de la SETER.....	21
2.2 Organisation de la SETER .....	22
<b>Section 3 : Missions, activités et ressources de la SETER .....</b>	<b>25</b>
3.1 Les missions de la SETER.....	25
3.2 Activités de la Société d’Exploitation du Train Express Régional.....	25
3.3 Les ressources la Société d’Exploitation du Train Express Régional.....	26
3.3.1 Les ressources humaines de la SETER ; .....	26
3.3.2 Les ressources matériels de la SETER .....	26
3.3.3 Les ressources financières de la SETER .....	26
<b>CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE .....</b>	<b>29</b>
<b>Section 1 : Présentation et analyse des résultats .....</b>	<b>29</b>
Présentation des résultats des résultats. ....	29
1.1.1 Les impacts du TER sur le plan technique, économique, social et environnemental .....	29
1.1.2 La différence entre le TER et le PTB (Petit Train de Banlieue) .....	33
1.1.3 Le temps de liaison entre le centre-ville de Dakar au nouvel Aéroport de Diass	33
1.1.4 La capacité de transport du TER par heure et par jour comparé à celle PTB et au DBF .....	33
1.1.5 La fréquence du TER par heure et par jour .....	34
1.1.6 La complémentarité du TER au BRT.....	34
1.1.7 Les bénéfices que les voyageurs pourront tirer de ce projet lors du trajet :.....	35
1.2 Analyse des résultats.....	36
<b>Tableau<sup>o</sup>2 : Matrice SWOT :.....</b>	<b>36</b>
<b>Section 2 : Interprétations et recommandations.....</b>	<b>37</b>
<b>CONCLUSION : .....</b>	<b>42</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>44</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>45</b>

## **ANNEXES**

## Annexe 1 : Présentation du projet TER

### PRÉSENTATION DU PROJET

Dans le cadre de sa politique de croissance et de lutte contre la pauvreté, le Gouvernement du Sénégal a mis en œuvre des projets d'infrastructures de transport routier et aérien. L'Aéroport International Blaise Diagne (AIBD) et l'Autoroute à péage Dakar-AIBD en sont des réalisations phares.

Inscrit dans le portefeuille des projets du Plan d'Action Prioritaire du PSE (Plan Sénégal Emergent), la nouvelle ligne Train Express Régional (TER) va relier en 45 minutes Dakar à l'AIBD via le pôle urbain de Diamniadio.

Moyen de communication moderne, le TER a vocation à se substituer au PTB (Petit Train de Banlieue) et constituera un véritable « train social » pour les banlieues très peuplées de Dakar. Autant dire qu'avec le passage du TER, la majorité des Collectivités traversées, qui ont aussi une histoire commune avec le rail, espèrent voir leurs territoires revitalisés notamment avec la réhabilitation des gares qui jadis avaient été des espaces d'échanges économiques et de création de richesses !

Le groupement d'Entreprises EIFFAGE/CSE/YAPI MERKEZI est titulaire du Marché 1 « Conception et Réalisation des Infrastructures » financé par le Gouvernement du Sénégal et la Banque Islamique de Développement à hauteur de 245 Milliards de F CFA.

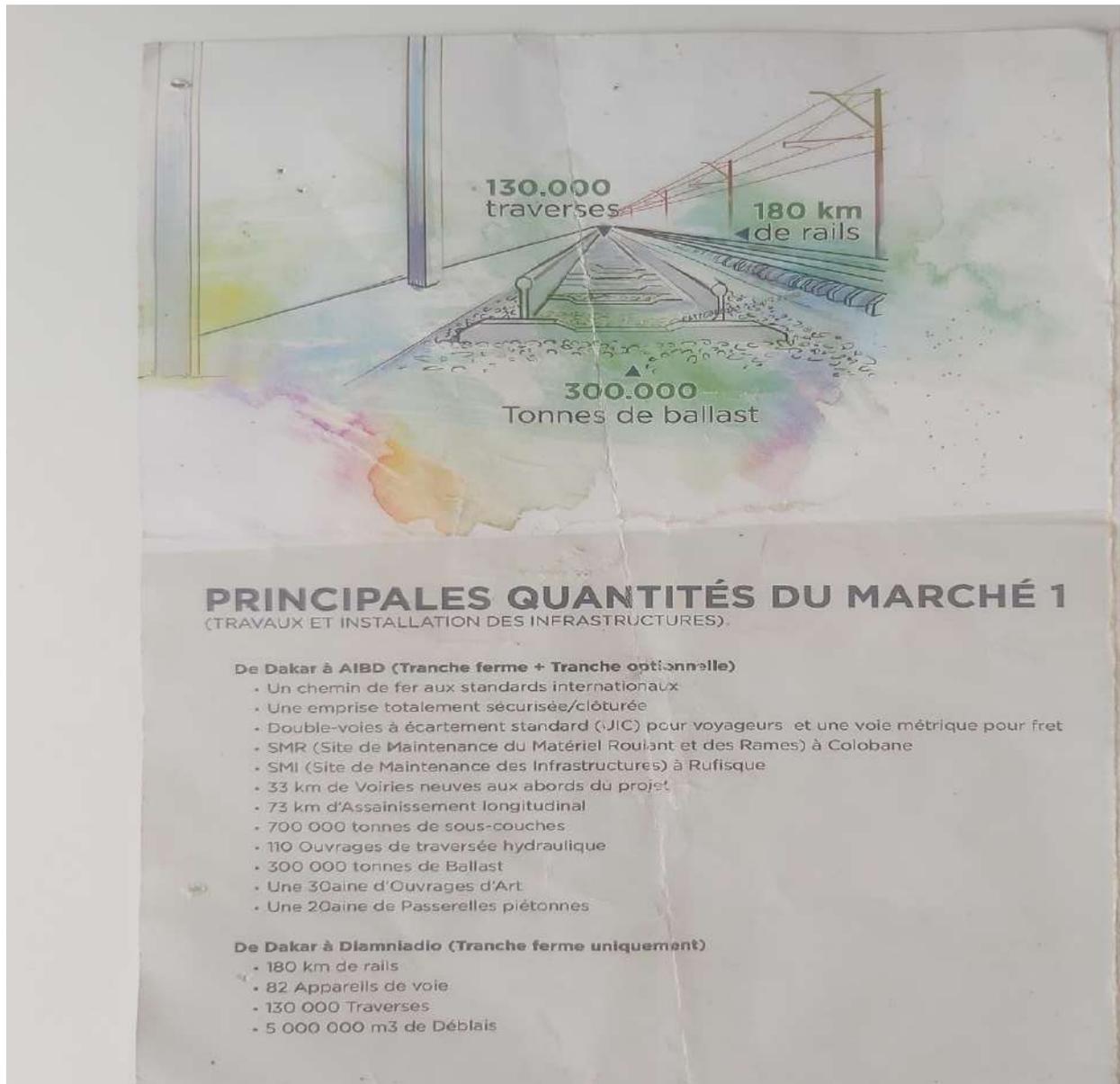
- Future
- Une de
- Une De
- Ré
- Co
- Un Pe
- foncti
- trains

● Gare multimodale  
● Gare  
● Halte  
— Ligne existante  
— Ligne nouvelle  
— Autoroute A1  
■ Pôle urbain  
■ SMR & SMI

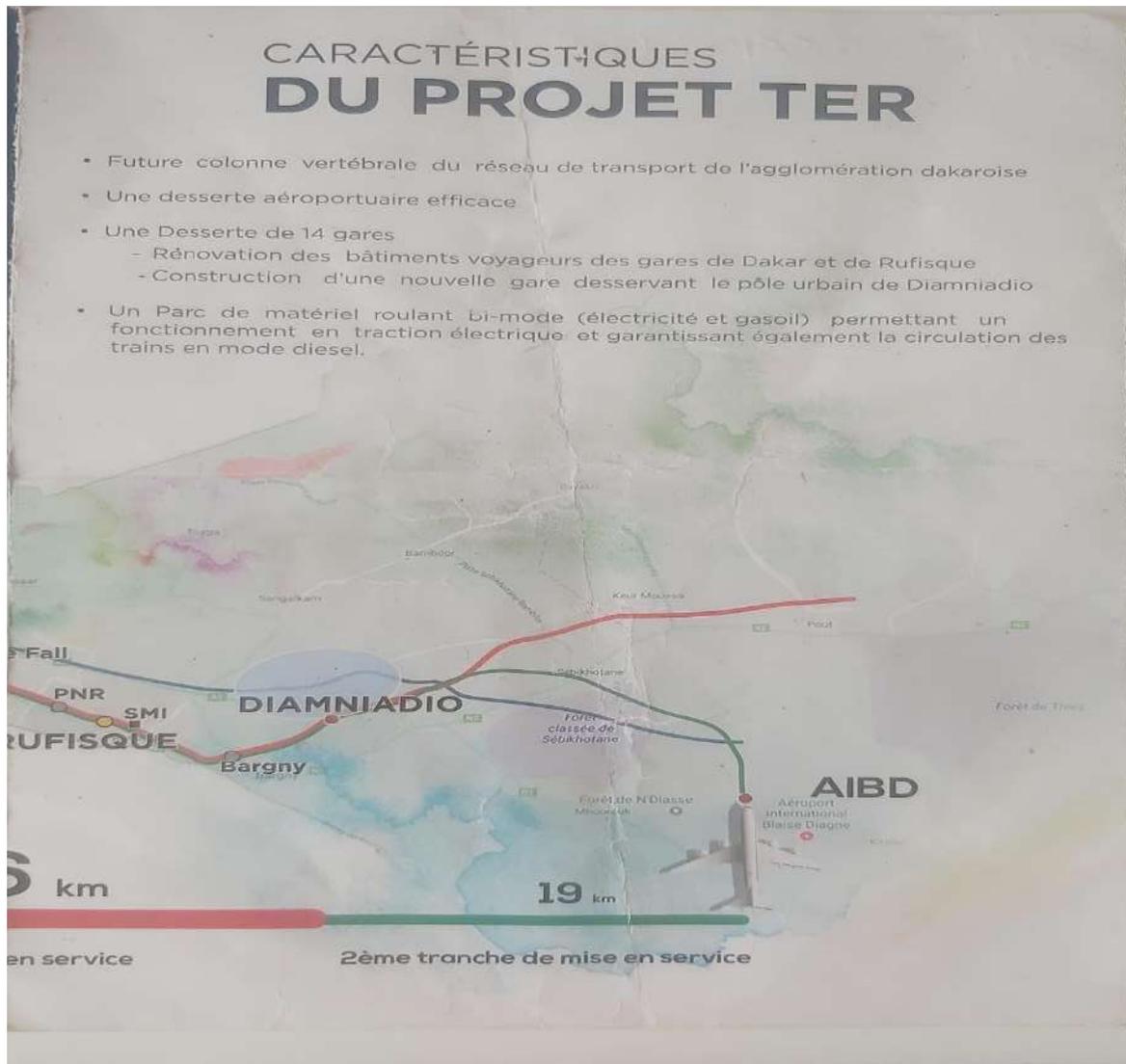
36 km

1ère tranche de mise en service

## Annexes 2 : Les principales quantités du marché du TER



### Annexe 3: Caractéristiques du projet TER



**Annexe 4 : Groupement concepteur-constructeur**

ÉAN 211202AKA1010



**LE GROUPEMENT  
CONCEPTEUR-CONSTRUCTEUR**



Implantée au Sénégal depuis 1926  
4ème groupe européen du BTP  
15 Milliards € de CA,  
65 000 collaborateurs  
Conception/Réalisation/Concession de l'Autoroute Dakar/AIBD.

GRUPE



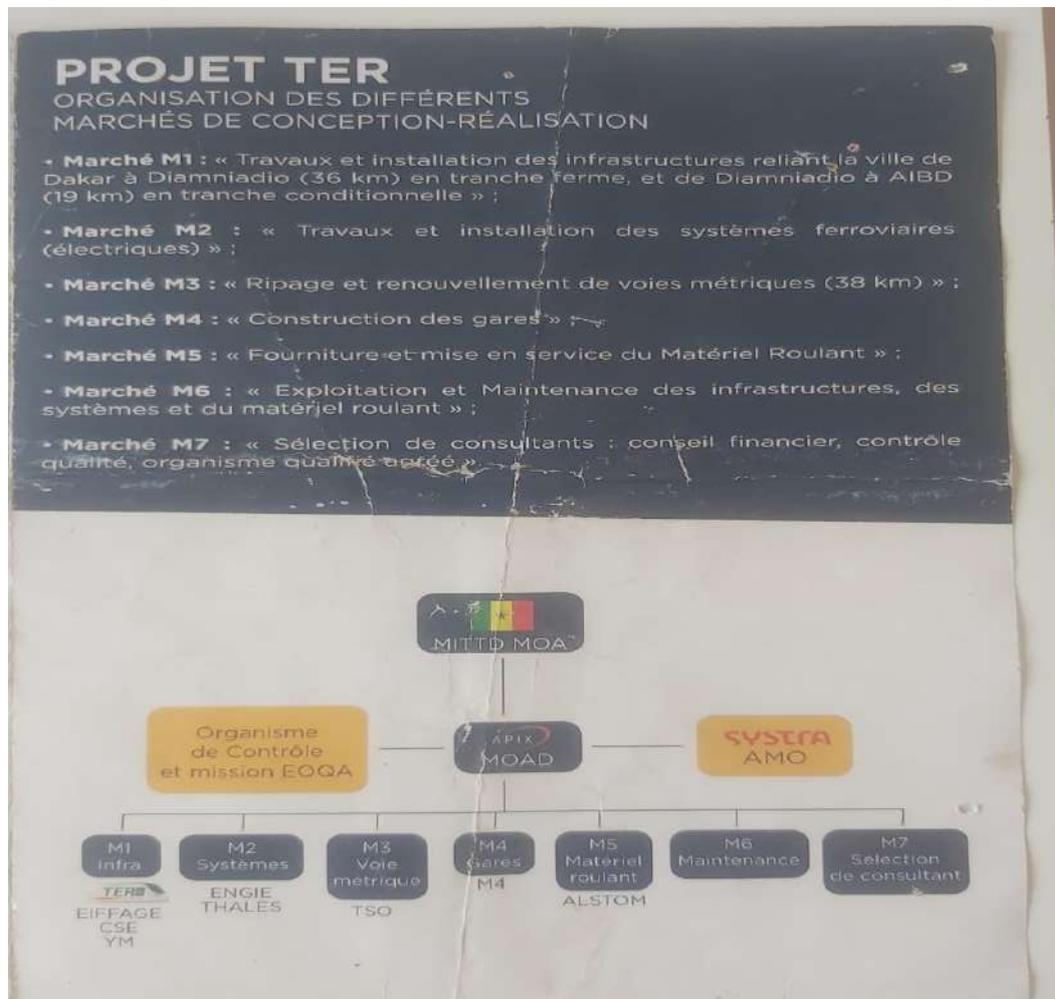
COMPAGNIE SAHÉLIENNE D'ENTREPRISES  
Création en 1970  
Placé au 1er rang des entreprises de BTP au Sénégal  
152 Millions € de CA, 2100 collaborateurs  
Construction de l'échangeur de l'Émergence



Fondée en 1965  
Marque mondiale dans le domaine des technologies ferroviaires  
1064 Millions € de CA, 13 500 collaborateurs  
Construction de la gare emblématique de Söğütliçesme en 1975

Avenue Félix Eboué x Route des Brasseries  
BP 73 • Dakar, Sénégal  
Tél. : +221 33 839 73 39  
Fax : +221 33 839 73 23

## Annexe 5 : Organisation des différents marchés de conception-réalisation



## **Annexe 6** : Guide d'entretien

Le guide d'entretien est un document qui regroupe l'ensemble des questions à poser ou des thèmes à aborder lors d'une entrevue. Il est structuré selon le type d'entretien que vous souhaitez mener. Dans le cadre de notre mémoire, nous avons réalisé un entretien avec le Directeur Général de la SETER, à partir d'un guide d'entretien visant à référencer les différentes questions à poser aux acteurs. En effet, les questions sur lesquelles nous avons échangé avec le Directeur Général sont les suivantes avec chaque question à la réponse correspondante.

**Question 1** : quels seront les impacts du TER sur le plan technique, économique, financier, social et environnemental ?

**Réponse1** :

➤ ***Sur le plan technique*** :

- Mise en place d'un centre de formation des ressources humaine dédié à la mobilité urbaine ;
- Une masse critique de personnes sera recruté et formée ;
- Transfert de technologie qui permettra à notre pays de disposer des outils et des compétences nécessaires dans le domaine de l'exploitation et de la maintenance ferroviaire ;

➤ ***Sur le plan économique*** :

- Les 26 milliards du service de la dette doivent être mis en perspective avec les 100 milliards perdues par l'économie sénégalaise avec la congestion de la circulation à Dakar, ce qui fait gagner 74 milliards par an (100-26) ;

➤ ***Sur le plan financier***

- Le TER dégage sur la base des hypothèses réalistes, un taux de rentabilité interne de plus de 15% ;

➤ ***Sur le plan social***

- Près de 1000 emplois directs et indirects seront créés ;
- Le projet contribuera à la création de nouveaux métiers et à l'éclosion de nouvelles vocations dans le milieu ferroviaire ;
- Les gares seront des espaces de revitalisation des villes ;
- Les TER permettra aux populations de se déplacer dans de bonnes conditions ;

➤ ***Sur le plan environnemental***

- Décongestionner la ville de Dakar ;
- Réduction des gaz à effet de serre ;

Mais, il y aura aussi des pertes à ce niveau telles que :

Pertes foncières ;

- Pertes de structures privées ou publiques (bâtiments, équipements, etc.) ;

- Pertes d'arbres (fruitiers ou forestiers) ;
- Pertes de revenus (entreprises formelles, places d'affaires, agricoles, locatifs, etc.) ;
- Pertes d'infrastructures et équipements collectifs (école, poste de santé, mosquée, etc.) ;
- Pertes liées aux perturbations dues à la réinstallation (déménagement, relogement, accès aux services de base, etc.) ;

**Question 2 :** La différence entre le TER et le PTB (Petit Train de Banlieue) ?

**Réponse 2 :**

- Le PTB circule dans la banlieue de Dakar. Il a une fréquence d'environ 10 trains par jour maximum 12 et une capacité de transport journalière de 15000 ;
- Alors que le TER devant relier le centre-ville de Dakar au nouvel Aéroport de Diass, aura une fréquence de 180 à 200 trains par jour et transportera jusqu'à 115000 voyageurs par jour.

**Question 3 :** Quelle sera le temps de liaison entre le centre-ville de Dakar au nouvel Aéroport de Diass ?

**Réponse 3 :**

- Le Train Express Régional reliera le centre-ville de Dakar à l'Aéroport International Blaise Diagne en 45mn. En effet les voyageurs gagneront plus de temps avec le TER parce qu'avec les autres moyens de transport et la congestion, ils pouvaient passer jusqu'à 90 minutes dans les bus, car autocar, ...

**Question 4 :** La capacité de transport du TER par heure et par jour comparé à celle PTB et au DBF

**Réponse 4 :**

- Pour le TER c'est 500 personnes par voyage (par 10 minutes), ce qui fait 115 00 par jour,
- Pour le PTB, c'est 15 000 voyageurs par jour.
- Pour le PTB, c'est uniquement pour le transport de marchandises

**Question 5 :** *La fréquence du TER par heure et par jour*

**Réponse 5 :**

- Le TER aura une fréquence de 6 trains toutes les 10 minutes soit environ une fréquence de 180 à 200 trains par jours.

**Question 6 :** *La complémentarité du TER au BRT*

**Réponse 6 :**

- Le TER, qui apporte une réponse structurelle, à travers la planification d'un système de transport moderne, est complété par un autre projet de transport de masse : les Bus Rapides sur Voies Réservées (Bus Rapid Transit en anglais – BRT. Avec un ticket unique, l'utilisateur aura le plaisir d'utiliser successivement le TER et le BRT.

**Question 7 :** *Les bénéfices que les voyageurs pourront tirer de ce projet lors du trajet :*

**Réponse 7 :**

Chaque train à une capacité maximale de 565 passagers avec deux niveaux de confort : une seconde classe et une première classe avec un niveau de confort de classe 1. Le train est climatisé sur l'ensemble des wagons, avec au niveau de la première classe, le wifi, des tablettes de pose d'ordinateur, des liseuses et des prises 220 pour que le passager puisse travailler durant le trajet.

**Annexe 7 : Profil du répondant**

<b><u>Nom de l'entreprise</u></b>	Société d'Exploitation du Train Express Régional (SETER)
<b><u>Nom du répondant</u></b>	BARDENET Frédéric
<b><u>Statut dans l'entreprise</u></b>	Directeur Général
<b><u>Adresse</u></b>	Rocade Fann Bel-Air (en CSE), Colobane-Dakar Sénégal