

REPUBLIQUE DU SENEGAL



Un peuple-un but- une foi

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

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



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



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

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

THEME : L'IMPLEMENTATION DE LA MOBILITE DURABLE
DANS LA VILLE DE DAKAR :<< le cas du CETUD>>

Présenté par :

COUSSOU MBELE

Mathieu Dimitri Morgan

Sous la direction de :

Dr DJIBY LY

Enseignant Chercheur à l'IST

Année académique : 2021-2022

DEDICACES

- ✓ Je dédie ce mémoire particulièrement à ma brave et honorable mère qui a toujours cru en moi et pétrie de vertus cardinales quelle ma inculqué en permanence.
Mère, trouve ici l'expression de ma profonde gratitude. Que le tout puissant t'accorde une longue vie, santé de fer et beaucoup de bonheur. Merci pour tout.

- ✓ A mes camarades de la même promotion surtout ceux des licences 3 jour & soir de l'IST.

- ✓ A toute l'administration de SUPDECO en général et celle de l'IST en particulier

REMERCIEMENTS

Je tiens à exprimer toute ma reconnaissance à mon encadreur de mémoire assistant Dr Djiby Ly Directeur de la School of Transport and Logistics (pole du transport et logistique du Groupe SUPDECO Dakar), Je le remercie de m'avoir encadré, orienté, aidés et conseillé.

J'adresse mes sincères remerciements à tous les professeurs, intervenants et toutes les personnes qui par leurs paroles, leurs écrits, leurs conseils et leurs critiques ont guidé mes réflexions et ont accepté de répondre à mes questions durant mes recherches.

FICHE SIGNALITIQUE DE L'ENTREPRISE

Nom de l'entreprise	CETUD
Date de création	10 mars 1997
Statut juridique de l'entreprise	Loi N°22-05 du 15 avril 2022 abrogeant la loi N° 97-01 du 10 mars 1997
Secteur d'activité	Transport urbain
Activité principale	Autorité organisatrice du transport urbain de la région de Dakar
Siège social	Dakar
Adresse	Route du Front de Terre, ex imm. TP SOM, Hann, Dakar
Téléphone	+221 33 859 47 20
Email	cetud@cetud.sn

LISTE DES ABREVIATIONS

AFD	Agence Française Développement
AFTU	Association de Financement des Professionnels du Transport Urbain
ANSD	Agence National de la Statistique et de la Démographie
BRT	Bus Rapid Transit
CETUD	Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables
CSTC	Compagnie Sénégalaise des Transports en commun
EMTASUD	Enquête Ménage sur la Mobilité, le Transport et l'Accès aux Services Urbain dans l'Agglomération de Dakar
GES	Gaz à Effet de Serre
PDU	Plan Directeur d'Urbanisme
PMUS	Plan de Mobilité Urbaine Soutenable
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'Environnement
PATMUR	Programme d'appui au transport et à la mobilité urbaine
SOTRAC	Société de Transport en Commun du Cap-Vert
SSATP	Programme de Politique de Transport en en Afrique (African Transport policy)
TER	Train Express Régional

SOMMAIRE

DEDICACES	Erreur ! Signet non défini.
REMERCIEMENTS	Erreur ! Signet non défini.
FICHE SIGNALITIQUE DE L'ENTREPRISE	Erreur ! Signet non défini.
LISTE DES ABREVIATIONS	Erreur ! Signet non défini.
SOMMAIRE	Erreur ! Signet non défini.
RESUME	Erreur ! Signet non défini.
ABSTRACT	Erreur ! Signet non défini.
Introduction générale	Erreur ! Signet non défini.
CHAPITRE I : CADRE DE L'ETUDE	Erreur ! Signet non défini.
Section 1 : Présentation du CETUD	Erreur ! Signet non défini.
Section 2 : Activité du CETUD	Erreur ! Signet non défini.
CHAPITRE II : CADRE ANALYTIQUE	Erreur ! Signet non défini.
Section 1 : Présentation et analyse des résultats sur le terrain	Erreur ! Signet non défini.
Section 2 : Interprétation des résultats et recommandations	Erreur ! Signet non défini.
CONCLUSION GENERALE	Erreur ! Signet non défini.
BIBLIOGRAPHIE	Erreur ! Signet non défini.
WEBOGRAPHIE	Erreur ! Signet non défini.
ANNEXES	Erreur ! Signet non défini.

RESUME

Ce mémoire traite de L'implémentation de la mobilité durable dans la ville de Dakar par le CETUD. Malgré les moyens de l'état mis à sa disposition et de la volonté des responsables de cette structure, la mobilité durable peine à voir le jour notamment par l'élaboration de réel projet qui vont dans ce sens.

Celui-ci s'articule autour d'une problématique permettant de comprendre les entraves rencontré dans sa mise en œuvre ainsi que les mécanismes de mis en place pour faire de la mobilité durable une réalité sur le terrain et de quelle manière un organisme comme le CETUD s'implique dans le processus de sa mise en œuvre.

Au regard des nombreux déplacements dans le milieu urbain il devient primordial de s'imprégner du concept de la mobilité durable et cela doit se traduire par la mise en place des modes de transport plus vert et respectueux de l'environnement (bus électrique, taxi hybride, vélo, etc...) mais également par la construction d'infrastructure urbaine viable qui permettront de tendre vers ce type de mobilité (piste cyclable, trottoir pour les piétons etc...).

En conclusion ce mémoire propose des solutions pratiques afin de permettre au CETUD et ses partenaires de faire de la mobilité durable une réalité palpable pour les usagers des transports dans leur déplacement quotidien.

ABSTRACT

This thesis deals with the implementation of sustainable mobility in the city of Dakar by the CETUD. Despite the means of the state at its disposal and the will of the people responsible for this structure, sustainable mobility is struggling to see the light of day, particularly through the development of real projects that go in this direction.

It is structured around a problematic to understand the obstacles encountered in its implementation as well as the mechanisms put in place to make sustainable mobility a reality on the ground and how an organization like CETUD is involved in the process of its implementation.

In view of the many trips in the urban environment, it becomes essential to immerse oneself in the concept of sustainable mobility and this must result in the implementation of greener and environmentally friendly modes of transport (electric bus, hybrid taxi, bicycle, etc.) but also through the construction of viable urban infrastructure that will make it possible to move towards this type of mobility (bike path, sidewalk for pedestrians etc.).

In conclusion, this thesis proposes practical solutions to enable CETUD and its partners to make sustainable mobility a tangible reality for transport users in their daily travel.

INTRODUCTION GENERALE

La mobilité durable¹ est l'un des objets de la²décarbonations, de l'aménagement du territoire³et de la gestion de temps (le temps est pour chacun une ressource non renouvelable) le plus souvent traités par les Agendas 21, de l'échelle locale à l'échelle régionale. En 2022, 99 % de la population mondiale respire un air dont le niveau de pollution ne respecte pas les normes de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Celle-ci recommande, entre autres, de mettre en place des « systèmes de transport public⁴ sûrs et financièrement abordables et des réseaux adaptés aux piétons et aux cyclistes ». De plus, entre 2020 et 2021, la hausse des émissions de dioxyde de carbone dues aux transports terrestres a été de 8,9 %.

La maîtrise de la mobilité durable est sans aucun doute le défi des métropoles du XXI^e siècle. Malgré leurs diversités, les villes sont soumises à un accroissement multiforme des déplacements, et en particulier ceux effectués en voiture individuelle. La congestion se fait menaçante et touche même les grandes villes des pays occidentaux et plus encore les pays en voie de développement où le phénomène prend de l'ampleur, conjugué à des problèmes sanitaire, sociaux et environnementaux ; les couts environnementaux et sanitaire engendrés par les transports urbains étant étroitement liés notamment par la pollution atmosphérique ainsi que les maladies qui en découlent.

Si l'agglomération de Dakar fait office d'exemple en Afrique du fait qu'elle dispose d'un cadre normatif, d'une autorité unique de gestion des transports urbains (CETUD), M. DIOUF affirme que « la situation est encore préoccupante ». Le rapport intermédiaire sur la Politique de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes sénégalaises recommande en effet de

¹**Mobilité durable** : L'éco mobilité ou la mobilité durable est une notion apparue dans le sillage des questions de développement durable, qui comprend la conception, la mise en place et la gestion de modes de transport moins nuisibles à l'environnement et à la santé humaine, en particulier à moindre contribution aux émissions de gaz à effet de serre et à la pollution de l'air.

²**Décarbonation** : Elle désigne l'ensemble des mesures et techniques mises en place en vue de limiter l'empreinte carbone d'une entreprise, d'un secteur d'activité, d'un pays ou d'une économie.

³ **Aménagement du territoire** : L'aménagement du territoire est « l'action et la pratique de disposer avec ordre, à travers l'espace d'un pays et dans une vision prospective, les humains et leurs activités, les équipements et les moyens de communication qu'ils peuvent utiliser, en prenant en compte les contraintes naturelles, humaines et économiques, voire stratégiques

⁴ **Systemes de transport public** : Ensemble des moyens matériels mobiles et fixes, juridique, institutionnels et financiers qui concourent au déplacement en toute sécurité des personnes et des biens.

renforcer le rôle du CETUD et de le doter de moyens nécessaires pour accomplir ses missions régaliennes d'autorité organisatrice du transport dans la ville de Dakar.

Par ailleurs Dakar développe des transports publics de masse : le Train Express Régional (TER) et le Bus Rapid Transit (BRT). « C'est une occasion en or pour le Sénégal de se porter en exemple dans la gestion de l'intermodalité », a souligné le responsable du SSATP. Le même rapport recommande, entre autres, de développer l'intermodalité⁵ en jouant sur la complémentarité des modes de transports (publics : BRT, TER, AFTU, Dakar Dem Dikk, etc.) et en améliorant les conditions de déplacement à pied.

Cependant, la mobilité n'est réellement durable que si elle revêt également une approche économique et sociale. La dimension sociale est d'autant plus importante que la mobilité constitue un pilier essentiel de l'intégration sociale et de l'insertion professionnelle. On peut s'attarder sur le cas de la ville de Dakar, chaque jour c'est toute une population dans l'agglomération de cette ville et ses environs qui rencontrent pourtant des difficultés dans leurs déplacements quotidiens.

Le contexte social et démographique actuel de la région de Dakar, ⁶caractérisée par une forte densité urbaine, regroupe l'essentiel des fonctions administratives, politiques, économiques et culturelles du pays. En effet, avec 3,63 millions d'habitants aujourd'hui (et une projection de 5 millions d'habitants à l'horizon 2030), Dakar abrite près de 24% de la population totale du pays, 50% de la population urbaine et 70% du parc automobile immatriculé sur une superficie qui équivaut à seulement 0,3 % du territoire national.

En effet avec un taux d'accroissement moyen annuel de la population de près de 3%, ajouté à l'augmentation annuelle du parc automobile à Dakar (environ 10% annuellement), le volume des déplacements, notamment motorisés, sera doublé dans un horizon de 20 ans. Les jeunes, les personnes âgées, les personnes en insertion, les personnes habitant dans les zones rurales sont les plus touchés par les problèmes de mobilité. C'est dans ce contexte que l'État du Sénégal a retenu de promouvoir les transports publics de masse comme le BRT et le TER.

Les villes africaines en général et la ville de Dakar en particulier souffre de l'épineux problème de la pollution atmosphérique et les gaz à effet de serre (GES), qui rendent la ville suffocante pour la population urbaine tant la qualité de l'air qui y est irrespirable. Ceci est provoqué par le

⁵ **L'intermodalité** : Elle représente l'utilisation d'au moins deux modes de transports sur un même déplacement. C'est un terme qui est utilisé dans la géographie des transports et des mobilités.

⁶ ANSD, 2018

parc automobile vieillissant de la ville, avec des véhicules souvent non entretenus et qui ne respecte pas les normes anti-pollution en rejetant d'énorme quantité de Co2 dans l'atmosphère.

Dans le même temps, les bouchons de la capitale, qui regroupe entre 25 et 30% des 15,7 millions d'habitants du pays sur 0,28% du territoire sénégalais, sont légendaires. Et, eux aussi, pourvoyeurs de pollution atmosphérique. 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.

Avec autant de signaux alarmistes il devient primordiale pour les autorités de changer de paradigme dans leur approche de la mobilité et opter pour une mobilité durable qui répond au enjeu actuel en terme environnemental. La ville de Dakar est face à un défi grandissant en termes de transport et se doit d'intégrer la notion de mobilité durable dans son approche du développement du secteur des transports au vue de la portée environnemental très importante par rapport à la pollution automobile.

Le Sénégal veut progressivement migrer vers des transports publics de plus en plus verts dans sa capitale Dakar et dans le reste du pays. A l'horizon 2025, le pays d'Afrique de l'Ouest entend progressivement introduire des bus électriques dans le cadre de son plan de mobilité durable et inclusive. Cet engagement avait été réitéré lors du forum régional pour la « promotion des bus propres en Afrique », qui s'était tenu à Dakar les 17 et 18 mai 2021.

Le réseau de trafic routier est déjà saturé. 80% des transports motorisés se réalisent en transport collectif ». Selon les autorités⁷, des bus électriques seront déployés sur le réseau de la société publique Dakar Dem Dikk (DDD) – 150 000 voyageurs par jour – et de celui de l'Association de financement des professionnels du transport urbain (AFTU) – 266 millions de passagers par an. Rappelons qu'au Sénégal, le CETUD a été désigné par l'Etat pour piloter le programme de modernisation des transports urbains à Dakar et dans les autres localités.

Il convient dès à présent de déterminer l'objectif général de l'étude.

Cette étude vise à faire un état des lieux de la mise en œuvre de la mobilité durable, par rapport à ce qui a été réalisé jusque-là en terme d'initiative pour ce type de mobilité notamment sur la valorisation des transports de masse et écoresponsable, la situation du parc automobile, la relation entre les formes de déplacement et l'urbanisme et le niveau de pollution de l'air dans

⁷ CETUD, 2019

la ville de Dakar, qui est aspect très important de la mobilité durable. Ces éléments sont les vecteurs de base à solutionner pour l'implémentation de la mobilité durable.

Au regard de ce qui précède il est important d'énoncer la problématique.

Cependant, le sujet de l'implémentation de la mobilité durable n'est pas seulement spécifique à la ville Dakar. Elle est identique à presque toutes les autres capitales de la sous-région. La mise en œuvre de projet structurant interne permettant d'aménager des infrastructures viables et sécurisé ainsi qu'un système de transport efficace afin de favoriser une mobilité durable visible et perceptible sur l'ensemble de la ville de Dakar reste encore loin d'être réalisé pour le moment.

Aujourd'hui le concept de mobilité durable rend compte de l'approche transversale des questions de transports et de développement durable. A partir de cette corrélation entre le transport et son impact sur l'environnement une question principale doit être posé à savoir : Quels sont les moyens mise en œuvre pour faire de la mobilité durable une réalité dans la ville de Dakar ?

Pour mieux cerner cette question, il sied de se poser ces questions spécifiques :

- De quelle manière le CETUD s'implique dans le processus d'élaboration de la mobilité durable dans la ville de Dakar ?
- Quelle est la place de la mobilité durable dans la politique générale de l'état en matière de transport urbain ?
- Quelle sont les acteurs qui accompagne le CETUD dans la mise œuvre effective de la mobilité durable dans la ville de Dakar ?

Pour aborder cette thématique sur la mobilité durable de façon globale , il faut considérer de façon systémique au moins cinq dimensions de la mobilité : les conditions technique du déplacement (les transports urbains), l'organisation des activités dans la ville (la structures urbaine), les pratiques sociales dans la ville (la société urbaine), la qualité des espaces (le paysage urbain) ainsi que les mesures prises par les politiques pour organiser le développement urbain (les politiques urbaines).

C'est dans cette ordre d'idées que notre étude s'articulera sur : « **L'implémentation de la mobilité durable dans la ville de Dakar : cas du CETUD** »

En ce qui concerne le plan de notre étude, nous l'avons structuré en deux Chapitres, à savoir :

- Tout d'abord, le premier Chapitre présentera le cadre de l'étude ;
- Ensuite, le second Chapitre portera sur le cadre analytique.

CHAPITRE I : CADRE DE L'ETUDE

Dans ce Chapitre nous allons aborder en Section 1 la présentation du CETUD et ensuite dans la Section 2 énoncer les activités du CETUD.

Section 1 : Présentation du CETUD

1.2 - Historique

C'est au terme du séminaire de Saly de mai 1992, organisé sous l'égide de la Banque mondiale et de la Coopération Française dans le cadre du programme SSATP-Transports Urbains, qu'a démarré le processus de la réforme du sous-secteur des transports urbains, à l'initiative de l'Etat et selon une démarche participative intégrant tous les acteurs concernés, publics et privés. Ce processus a abouti à la création du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar en 1997, par voie législative, sous la forme d'un établissement public à caractère professionnel. Le CETUD devait mettre fin à la dispersion constatée des centres de décision pour situer ainsi la responsabilité finale des transports en commun et assurer une meilleure coordination des transports collectifs, à travers une démarche concertée, avec la participation de l'Etat, des Collectivités locales et du secteur privé.

Dakar regroupe une population estimée à près de 3,4 millions d'habitants. Son système de Transport repose sur une multiplicité de modes : les cars rapides et minibus, les taxis, les autobus, le Petit Train de Banlieue (PTB), les calèches, etc. Résultat d'un processus engagé durant les années 1990, la création du CETUD est intervenue dans un contexte de crise des transports urbains caractérisée par :

- Une accélération rapide et anarchique de l'urbanisation de l'agglomération de Dakar, avec un taux de croissance annuel d'environ 4% et une augmentation de la population de près de 50% entre 1978 et 1988, pour dépasser 1,5 million en 1990 ;
- Une imparfaite maîtrise de l'offre et de la demande de transport : faible taux de motorisation (évalué tout véhicule confondu à 34 pour 1000 habitants en 2003), vétusté du parc (moyenne d'âge de 20 ans pour les transports collectifs), infrastructures de médiocre qualité favorisant de nombreux conflits de circulation et une perte de vitesse commerciale, des opérateurs de transport en difficulté (mauvaise gestion et incapacité de faire face aux besoins d'investissement) ;

- Un cadre institutionnel et juridique marqué par une forte dispersion des compétences : aucune autorité ne se sent pleinement responsable des questions de transport urbain ;
- Un coût élevé des dysfonctionnements, dont la perte est estimée pour la seule année 1998 à plus de 108 milliards de francs CFA (soit environ 165 millions d'euros) ;
- Des ressources humaines non qualifiées en matière de transport urbain, malgré une culture de transport en commun très tôt développée à Dakar (en 1990, 58% des besoins quotidiens de déplacement estimés à 1 500 000 sont satisfaits par les transports en commun) : un défaut de suivi et un faible résultat des actions de développement initiés et réalisés avec l'appui des partenaires au développement.

Quelques repères historiques:

- 1971 : Création de la Sotrac qui prend le relais de la RTS (Régie des Transports du Sénégal) qui avait pour vocation le transport du personnel de l'administration ;
- 1973 : Adoption en Conseil interministériel d'un schéma de coexistence entre les cars rapides et la Sotrac ;
- 1976 : Premier renouvellement du parc de cars rapides avec l'introduction des SG2 ;
- 1987 : Mise en exploitation du PTB à l'initiative du personnel cheminot de la SNCS ;
- 1992 : Souhait d'une nouvelle politique affirmée au séminaire de Saly rassemblant tous les acteurs y compris les bailleurs de fonds et annonce du renouvellement du parc des cars rapides ;
- 1994 : Lancement par l'État d'un appel d'offres pour le renouvellement des cars rapides qui est resté sans suite faute de financement ;

- 1996 : Signature de la Lettre de politique sectorielle des transports urbains ;
- 1997 : Signature du premier projet transport urbain qui induit une réforme institutionnelle majeure avec la création du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar : le CETUD ;
- 1998 : Liquidation de la Sotrac ;
- 2000 : Création de la Société Dakar Dem Dikk (DDD) ;
- 2001 : Décret n° 2001-557 relatif aux tribulations, à l'organisation et au fonctionnement du CETUD ;
- 2002 : Lancement du deuxième projet de transport urbain pour 8 ans : le Programme d'amélioration de la mobilité urbaine (PAMU) ;
- 2008 : Élaboration du plan de déplacements urbains pour l'agglomération de Dakar (PDUD) /2008-2025
- 2010 : Lancement du Projet d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PATMUR) pour 5 ans ;
- 2015 : Lettre de politique des déplacements urbains (LPDU) 2015-2020.

- 2022 : Loi N°22-05 du 15 avril 2022 portant création du Conseil Exécutif des Transports Urbains Durable (CETUD)

1.2 -Présentation du CETUD

Le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) est un établissement public à caractère professionnel créé par la loi N° 97-01 du 10 mars 1997, sa dénomination a été abrogée par la N°22-05 du 15 avril 2022 portant création du Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables avec comme objectif pour les autorités d'impliquer le CETUD à poser les fondements d'une mobilité durable inclusive pour les usagers.

Le CETUD est une autorité organisatrice de transport public urbain de voyageurs dans les régions de Dakar et de Thiès. Dans le cadre de la politique sectorielle des transports publics définie par l'Etat, le CETUD veille à l'amélioration durable de la mobilité urbaine dans les régions de Dakar et de Thiès.

Il s'agit essentiellement, d'organiser et de réguler l'offre de transport public urbain de voyageurs, de manière à améliorer durablement les conditions d'exploitation des opérateurs et, par conséquent, les déplacements des populations de l'agglomération dakaraise.

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

➤ Les missions du CETUD :

Le CETUD exerce au nom de l'Etat, des collectivités locales et des professionnels, les missions suivantes fixées par la loi 22-05 du 15 avril 2022 abrogeant la loi N° 97-01 du 10 mars 1997 :

- ✓ D'élaborer, en rapport avec les services concernés, des stratégies de mobilité urbaine durable ;
- ✓ D'œuvrer à la modernisation des systèmes de transports publics urbains de voyageurs ;
- ✓ D'assurer la régulation des transports publics urbains de voyageurs ;
- ✓ De veiller à l'organisation de la circulation et du stationnement ;

- ✓ D'assurer un rôle de soutien à l'aménagement urbain. ;

➤ **Les attributions du CETUD :**

Le CETUD en tant qu'autorité organisatrice des transports urbains dans la ville de Dakar détient les attributions qui sont les suivantes :

- ✓ Mettre en œuvre et suivre l'application de la politique sectorielle des transports publics à Dakar ;
- ✓ Organiser et réguler l'offre et la demande de transport public urbain de voyageurs ;
- ✓ Favoriser l'émergence d'une concurrence saine et durable ;
- ✓ Créer un environnement économique sécurisant pour les promoteurs.

➤ **Les prérogatives du CETUD :**

Le CETUD a pour prérogatives :

- ✓ D'être le cadre de partenariat entre l'Etat, le secteur privé et les collectivités locales de la région de Dakar ;
- ✓ D'apporter une assistance à l'État et, à leur demande, aux Collectivités locales à travers tout le pays ;
- ✓ D'être consulté sur les projets urbains ayant incidence sur les transports publics (Arrêté interministériel n°9346 du 31 décembre 1999 signé par les Ministres en charge des Transport et de l'Urbanisme)

1.3 – Organisation générale de l'entreprise :

Le CETUD, établissement public à caractère professionnel comprend deux organes : l'Assemblée Plénière et le Secrétariat Permanent.

L'Assemblée plénière qui est un organe de délibération et de décision, joue un rôle de conseil d'administration. Elle est composée de six (6) représentants de l'état, cinq (5) des collectivités locales et six (6) du secteur privé.

- Le Président du CETUD, les six (6) membres représentant l'Etat (représentant des Ministres des Infrastructures et des Transports Terrestres et du Désenclavement ; de l'économie et des Finances ; de l'Urbanisme et de l'Habitat ; des Forces Armées ; de l'Intérieur ; et du Commerce) ;
- Les cinq (5) membres représentant les collectivités locales de la région : le Président du conseil régional de Dakar ; les Maires des villes de Dakar, Pikine, Guédiawaye et Rufisque.
- Les six (6) membres représentant les opérateurs et les associations professionnelles des transports publics, et les consommateurs.

Le Secrétariat permanent, structure d'exécution, est placé sous l'autorité et le contrôle de l'Assemblée plénière ainsi que son président. Organe d'exécution chargé de préparer et de mettre en application les décisions de l'Assemblée plénière, intégrant :

- ❖ Une Direction de la planification et de l'aménagement ;
- ❖ Une Direction de l'organisation des transports publics ;
- ❖ Une Direction administrative et financière.

➤ Moyens à la disposition du CETUD :

Le CETUD est doté d'un Fonds de développement des transports urbain (FDTU) dont la dénomination a été abrogé par loi 2020-05 du 03 juillet 2020 portant création d'un Fonds de Développement des Transports Terrestre (FDTT), alimenté essentiellement par : les contributions de l'Etat ; des Collectivités locales ; du secteur privé (opérateurs de transports et assurances).

Au titre d'agence d'exécution de projets et de programmes afférents aux déplacements urbains (Projet de réforme et de renforcement des capacités en matière de Transport urbain ; Programme

d'Amélioration de la Mobilité Urbaine), appui financier de partenaires (Banque mondiale), notamment pour son fonctionnement et la réalisation d'actions de promotion des transports en commun.

1.4 – Partenaire du CETUD :

En termes de partenariat le CETUD dispose de partenaire diverse et varié pour lui permettre d'accomplir ses missions et de mener à bien les différents projets auxquels ils sont assignés tels que :

- **L'Association de Financement des Transports Urbains du Sénégal (AFTU) :** A été créée en 2001 dans le cadre du vaste programme de renouvellement et de professionnalisation du secteur des transports urbains entrepris par l'État sénégalais. L'objectif de ce programme est de renouveler l'ensemble des cars rapides et Ndiaga Ndiaye à l'horizon 2019. L'association regroupe des exploitants, des représentants des Ministères du Transport et des Finances ainsi que des représentants du CETUD. Elle a permis de regrouper et d'organiser entre eux de nombreux opérateurs informels, en leur garantissant l'accès à des prêts avantageux pour renouveler leur flotte de véhicules vieillissante. Au total, 14 GIE soit 900 opérateurs pour près de 2'000 véhicules regroupés au sein de l'association.
- **La Banque Mondiale :** En tant que partenaire principal de l'État sénégalais dans le domaine des transports urbains. La banque a contribué à l'ensemble des plans et programmes de développement du secteur qui ont façonné la politique actuelle de transport urbain (Projet d'Ajustement Sectoriel des Transports (PAST) de 1991 à 1998, Deuxième Programme Sectoriel des Transports (PST2) de 1997 à 2007, Projet de réforme et de renforcement des capacités d'expertise en matière de transports urbains de 1997 à 2001, Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU) de 2000 à 2008, Projet d'appui au Transport et à la Mobilité Urbaine (PATMUR) de 2010 à 2019). Elle finance également le projet de BRT de Dakar dont le CETUD assure la mise en œuvre et a participé au financement de l'autoroute Dakar – Diamniadio.
- **L'Agence Française de Développement :** Créée en 1941 L'AFD est une institution financière publique qui met en œuvre la politique de développement de la France. Elle a participé au financement de l'autoroute à péage Dakar – Diamniadio ainsi que celui du TER.

- **SENBUS INDUSTRIES** : C'est une entreprise sénégalaise d'assemblage de véhicules (minibus, bus, autocars, camions, tracteurs) créée en 2001 à Thiès par Abdoulaye Wade.
- **La Banque Africaine de Développement (BAD)** : finance le Programme d'Entretien Routier (PER), piloté par l'AGEROUTE, qui prévoit des travaux d'entretien routier et de réhabilitation d'infrastructures. Elle participe également au financement du TER. En outre, la BAD finance le processus de décentralisation par le Programme de Modernisation des villes (PROMOVILLES) piloté conjointement par l'ADM et l'AGEROUTE.
- **MECTRANS (Mutuelle d'épargne et de crédit des transporteurs)**
- **CAPTRANS (Centre d'Appui à la Professionnalisation des Transports)**
- **GREEN CLIMATE FUND (Fond Vert pour le Climat)**
- **China Exim Bank** : La banque d'import-export de Chine est une banque publique chinoise spécialisée dans le commerce extérieur, fondée en 1984 et basée à Pékin, elle a financé plusieurs projets au Sénégal comme l'équipement des sapeurs-pompiers à hauteur de 33 millions d'euros, l'autoroute Mbour-Fatick-Kaolack cofinancée avec l'état du Sénégal à hauteur de 85% et 15% pour l'état sur les 460 milliards qui nécessitent le coût global du projet.
- **TRANSVIE (Mutuelle sociale)** : Mutuelle d'Épargne de Crédit des Transporteurs, a été mise en place en 2006 dans le cadre du Programme de modernisation du parc de transport urbain de Dakar. La MECTRANS compte 5 294 adhérents et a injecté 7 689 004 372 FCFA dans le secteur des transports urbains au titre d'apports personnels pour les minibus et l'acquisition de taxis.

- **Fonds Nordique de Développement (FND)** : En tant que Partenaire, il a financé le Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU) mis œuvre par le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) et le Gouvernement du Sénégal à auteur (2,5 millions \$USD) en 2009.

Section 2 : Activité du CETUD

2.1 – programme de renouvellement du parc des opérateurs de l'AIBD

Dans le cadre de ces activités avec l'appui de l'état et de ses différents partenaire le Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD) assure l'organisation et l'accompagnement des opérateurs de taxis afin de leur permettre de disposer de véhicules neufs pour desservir le nouvel aéroport. Ces derniers sont membres des Groupements d'Intérêt Economique (GIE) de l'Aéroport Léopold Sédar Senghor et des autres localités du pays telles que Thiès, Diass et Keur Moussa.

C'est dans cette dynamique que la cérémonie de réception d'un lot de 30 taxis hybrides, acquis par le GIE Transport et Vérité avait été effectué le 23 février 2019, dans le cadre du programme de renouvellement du parc des opérateurs de l'AIBD, marque une étape importante dans le processus engagé par l'Etat du Sénégal de faire jouer au secteur des transports son véritable rôle de moteur de développement économique. C'est au regard de cette exigence qu'un système de transport par taxis, qui ont la particularité de rouler au gaz et à l'essence, a été déployé depuis la mise en service de ce nouvel aéroport en décembre 2017.

Ce genre d'initiative certes minime conforte le CETUD dans sa stratégie de faire en sorte que la mobilité durable soit une réalité dans le secteur des transports de personnes, dans le souci de réduire la pollution atmosphérique liés au transport avec le rejet de Co2 que cela implique et ainsi apporter une solution durable pour le transport de personne voulant se diriger dans la zone de l'AIBD.

2.1.2 – Le Programme de renouvellement du parc de transport en commun

L'Etat du Sénégal a entrepris, depuis 2005, un vaste programme de renouvellement de la flotte pour moderniser les transports urbains et professionnaliser les acteurs. L'objectif poursuivi est d'améliorer la sécurité, le confort, l'efficacité, l'accessibilité et la qualité environnementale de la mobilité urbaine.

Le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD), Etablissement public à caractère professionnel, a été désigné pour piloter le programme limité à Dakar dans un premier temps, avant d'être étendu aux capitales régionales par la suite.

A Dakar, les transporteurs ont été organisés autour de 14 GIE puis fédérés au sein de l'Association de Financement des Professionnels du Transport Urbain (AFTU).

Les types de véhicule renouvelé sont :

• Les minibus de transport urbain des opérateurs privés

Le renouvellement du parc a démarré par les "cars rapides" et les "Ndiaga Ndiaye" qui étaient devenus très vétustes. Sur un programme de 3000 "cars rapides" et "Ndiaga Ndiaye", 1607 ont été jusque-là renouvelés en trois phases.

• Le matériel roulant des opérateurs publics

L'effort de modernisation du parc a également concerné les opérateurs publics. Ainsi, la Société Dakar Dem Dikk (DDD) a vu son parc être renforcé progressivement de 409 autobus en 2005, 235 en 2012 et 475 en 2015. Le Petit Train de Banlieue (PTB sa) a été doté en 2011 de 4 nouvelles rames réversibles composées chacune de 2 motrices première classe climatisée et de 2 voitures seconde classe ventilées pour un coût de 5 milliards de FCFA.

Sans oublier le renouvellement des minibus avec :

- 505 minibus de marque TATA LP 613 ;
- 402 minibus de marque KING LONG ;
- 700 minibus de marque TATA LP 913 et 613.

2.1.3 – Le plan de mobilité urbaine soutenable (PMUS) :2020-2035

Les évolutions démographiques, économiques et sociales de l'agglomération dakaroise, l'émergence d'un nouveau cadre stratégique, ainsi que la collecte de nouvelles données conduisent aujourd'hui le CETUD à vouloir réviser le Plan de Déplacements Urbains de Dakar (PDUD). La révision de ce document élaboré en 2007 permettra de disposer d'une stratégie adaptée et renouvelée en matière de mobilité urbaine.

Le Plan de Mobilité Urbaine Soutenable (PMUS) est un plan stratégique conçu pour satisfaire les besoins de mobilité des personnes et des entreprises dans les villes et leurs environnements pour une meilleure qualité de vie. Il s'appuie sur les pratiques de planification existantes et prend en compte les principes d'intégration, de participation et d'évaluation.

En mai 2017, la ville de Dakar a rejoint le réseau des villes partenaires Mobilise Your City. Dans le cadre de ce partenariat, Dakar bénéficie d'un soutien technique et financier visant à accompagner le CETUD dans son projet de révision du PDUD 2007.

Le cadre méthodologique résultant de ce partenariat vise à :

- ❖ Permettre des changements vers des villes plus inclusives, habitables et efficaces,
- ❖ Favoriser une planification plus intégrée et participative au niveau local et national,
- ❖ Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées aux transports dans les villes participantes de plus de 50% d'ici 2050,
- ❖ Soutenir ses bénéficiaires dans la réalisation de leurs contributions à l'échelon national,
- ❖ Contribuer à la réalisation des objectifs de développement soutenable (ODD).

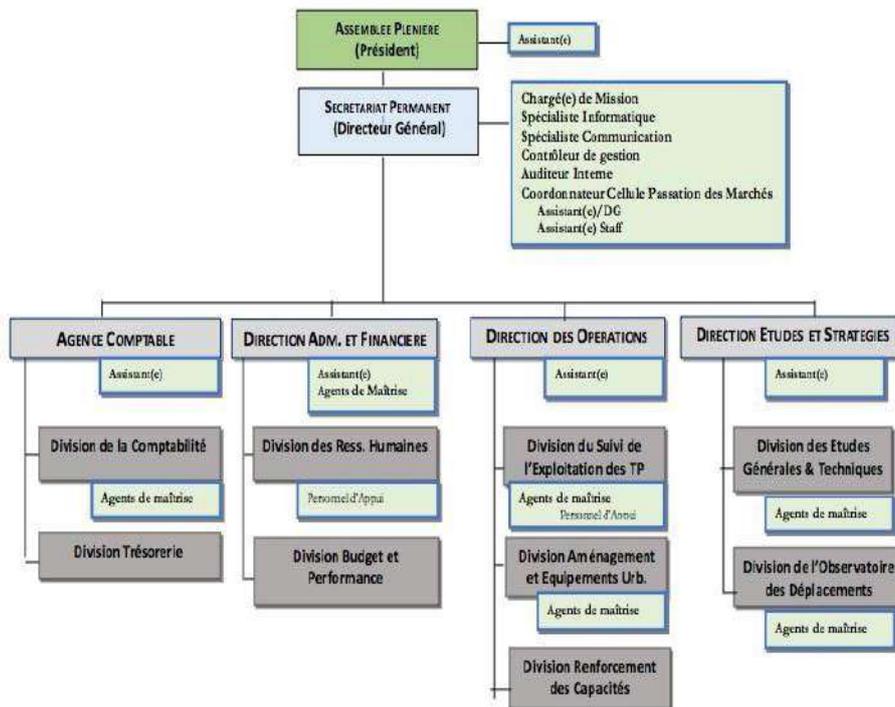
En particulier les ODD liés à la santé et au bien-être (objectif : d'ici 2020, réduire de moitié le nombre de décès et de blessures causés par les accidents de la route), ainsi que les ODD liés aux villes et aux collectivités (Objectif : d'ici 2030, fournir un accès à des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et soutenables pour tous.)

Le Plan de mobilité urbaine soutenable (PMUS) fait partis entre autre des divers projets pilotés par le CETUD, en vue d'apporter sa pierre à l'édifice pour la mise en œuvre de la mobilité durable. Le groupement Transitec-Suez-Urbaplan est en charge de cet important projet pour le Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD). Le PMUS vise à planifier la mobilité de la capitale sénégalaise dans une optique de réduction des Gaz à effet de serre (GES).

Les ambitions des autorités à l'horizon 2035, arimées au PSE, sont très fortes : diminuer les GES, mais également réduire la congestion routière, améliorer la qualité de vie et offrir des espaces publics avec une meilleure intégration des modes doux (piétons et vélos). Nul doute que la vision à développer, ainsi que les projets à identifier, notamment en matière de transports collectifs, seront à la mesure de cette importante agglomération de 3,5 millions d'habitants aujourd'hui (plus de 5 millions à l'horizon 2035).

Le projet de PMUS, s'inscrit dans une initiative mondiale pour des villes à faible émission de carbone.

Schéma n°1 : Organigramme du CETUD



Source : CETUD

CHAPITRE II : CADRE ANALYTIQUE

Dans ce Chapitre, en Section 1 nous allons présenter et analyser les résultats découlant de nos recherches, puis procéder à des interprétions de ces résultats et faire des recommandations en Section 2.

Section 1 : Présentation et analyse des résultats sur le terrain

Dans le but de recueillir un maximum d'informations et d'avis possibles, un questionnaire soumit aux usagers et d'un entretien avec le Chef de Division du transport urbain du CETUD. Ces deux tâches ont regroupé à la fois des questions fermées et ouvertes, cela nous a permis de relever des informations pertinentes sur notre thématique

1.1- L'état du parc automobile de Dakar

Au vue des différentes évolutions de l'agglomération Dakaroise observé ces dernière années, l'augmentation de la motorisation des ménages est particulièrement marquée dans la capitale : en 2000, on comptait 17 véhicules pour 1'000 habitants à Dakar, tandis qu'en 2015, ce chiffre est estimé à 40 véhicules pour 1'000 habitants (dont 25 voitures pour 1'000 habitants).

Cette croissance fulgurante est l'une des principales raisons de la congestion dans la ville, la motorisation croissante au Sénégal soulève la problématique du vieillissement du parc automobile. Les véhicules en circulation, et notamment ceux utilisés par les transporteurs, sont anciens et très polluants ce qui contribue énormément à la pollution atmosphérique lié au transport et le rejet de Co2 dans l'atmosphère.

Graphique 1 : Evolution du parc automobile Dakarois entre 2008-2018

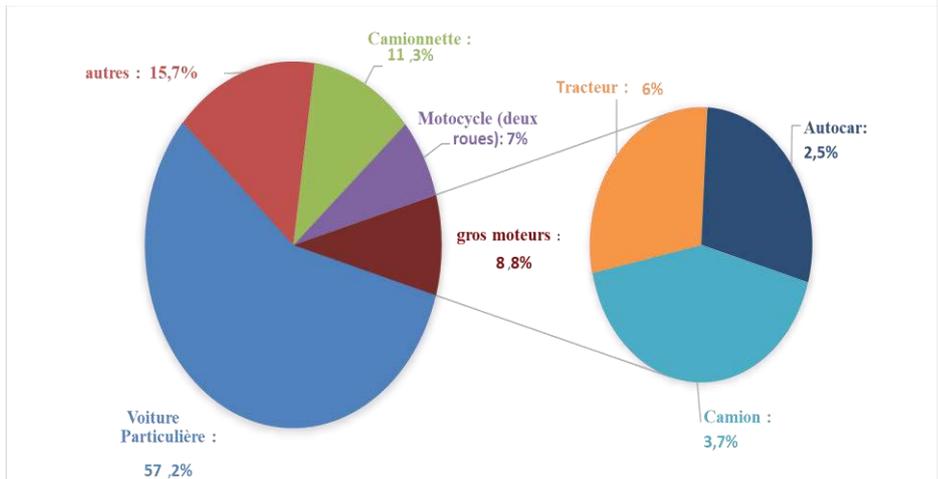


Source : [Direction des Transports Routier](#)

Le graphique ci-dessus révèle que le parc automobile du Sénégal est évalué à 820 289 véhicules en 2018 contre 766 737 en 2017, soit une hausse de 7%. Depuis 2008 le Parc automobile a connu une augmentation exponentielle, avec une évolution qui se situe entre 5 et 8% ; ce qui est normal pour une économie et une population en croissance. Cependant, nous avons une hausse de 51,15% entre 2016 et 2017 que nous n'avons pas pu justifier.

Le Sénégal ne dispose pas d'une industrie automobile nationale. Les nouveaux véhicules sont donc tous importés. Pour des raisons économiques, les véhicules d'occasion sont généralement préférés par les ménages aux véhicules neufs, ce qui accentue le vieillissement du parc.

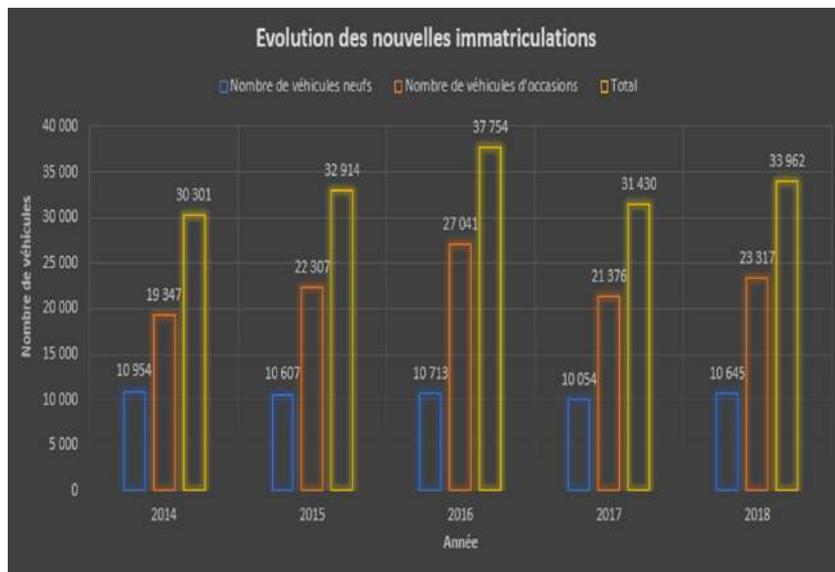
Graphique 2 : Composante du parc automobile en 2018



Source : Auteur, ANSD 2018

Au regard du graphique ci-dessus, en 2018 le parc automobile est de 57,2% de voiture particulière, 11,2% de camionnettes, 7,0% de motocycles, 2,5% d'autocars, 2,6% tracteurs, 8,8% camion, 15,7% d'autre type de véhicule. Avec 467 565 voitures particulières pour une population de 15 726 056 habitants, 3 Sénégalais sur 100 possèdent un véhicule. Ce taux de motorisation reste très faible.

Graphique 3 : Evolution des immatriculations entre 2014-2018



Source : ANSD 2018

Selon un rapport de l'ANSD⁸ l'immatriculation des véhicules représente 4% du parc automobile en 2018 dont 31% sont des véhicules neufs. Entre 2014 et 2018, 52 973 véhicules neufs ont été immatriculé, ce qui représente 6.46% du parc en 2018. En d'autres termes, uniquement 6.46% de véhicules de moins de 5 ans immatriculés neufs au Sénégal circulent dans le pays. Ce qui permet de donner une idée sur le vieillissement du parc automobile.

Nous pouvons constater sur le graphique ci-dessus que les immatriculations s'élèvent à 33 962 véhicules en 2018. Ce chiffre est en baisse depuis 2016. Le chiffre sur l'immatriculation des véhicules neufs est quant à lui resté presque constant entre 2014 et 2018 et autour de 10 000 véhicules par an. L'immatriculation des voitures d'occasion est à 23 317 véhicules. Ce chiffre est en baisse depuis 2016 où il était à 27 041 véhicules.

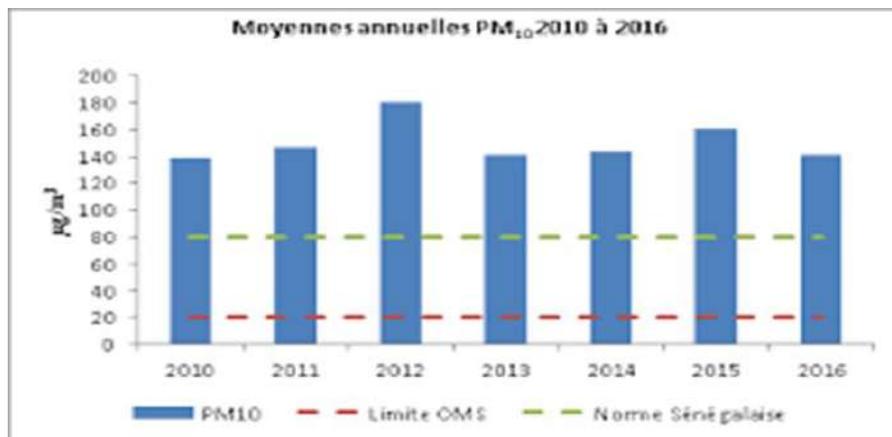
⁸ ANSD, 2018

1.2- La qualité de l'air

A Dakar La qualité de l'air est un problème récurrent qui mine le quotidien des usagers dans leur déplacement respectif. En effet cela a fait l'objet d'un rapport de L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)⁹ qui avait publié son rapport sur la pollution de l'air sur dix villes africaines. Et ce, en se basant sur des données de particules (Pm10 et Pm2,5). Pour 2016, la base de données concerne dix capitales africaines dont Dakar. Dans le classement de l'OMS, Dakar est la deuxième ville la plus polluée.

A noté que la pollution de l'air dans la région Dakaroise est dû principalement à l'activité industriel de certaine usine, l'incinération des déchets dans les décharges, le trafic automobile grand pourvoyeur de (GES) et de Co2 par le rejet de certain type de gaz très toxique pour l'être humain tels que le monoxyde d'azote (NO) et le monoxyde de carbone (CO) etc. Une autre forme de pollution entrave la qualité générale de l'air à savoir la pollution due à la particule de sable qui est souvent le résultat de grande tempête de de sable et autre phénomène météorologique.

Graphique 4 : Emissions polluante de PM10 à Dakar



Source : Centre de Gestion de la Qualité de l'AIR (CGQA)

Avec la mise en place du Centre de Gestion de la Qualité de l'AIR (CGQA) celui-ci compte s'impliquer grandement contre ce fléau qui gangrène la zone urbaine de Dakar. Le parc de

⁹ OMS/ rapport sur la pollution de l'air sur dix villes africaines de (2016)

véhicules ancien et vétuste contribue largement à la pollution dans la ville. Mais les émissions des véhicules ne figurent pas parmi les points mesurés au contrôle technique, bien que les centres de contrôle disposent d'appareils de mesure. Les capacités limitées de raffinage du pays en termes de qualité du carburant contribuent à la mauvaise qualité de l'air à Dakar.

La qualité de l'air un facteur très important quand on aborde la question de la mobilité durable. Un air pollué comme c'est le cas de Dakar se répercute directement sur l'ensemble des usagers les plus vulnérable vu que la marche reste encore la forme de déplacement la plus répandue dans la capitale à près de 70%.

Sur le graphique ci-dessus on constate que la moyenne annuelle de PM10 est très élevée sur la période allant de 2010 à 2016 avec un pic en 2012 et il en ressort aussi que la limite de l'OMS et la Norme Sénégalaise est largement au-dessus des dites normes d'où la pollution très élevée constatée dans la ville.

Suite à la deuxième phase du PATMUR un contrôle spécifique a été fait sur une catégorie de véhicule en collaboration avec le centre de gestion de la qualité de l'air qui a prélevé des échantillons issus des pots d'échappements des bus de type « cars rapide, Tata et Ndiaga Ndiaye » afin de déterminer leur impact en terme d'émission polluante sur l'environnement urbain de Dakar.

Tableau 1 : comparaison des moyennes de pollution entre les bus Tata, cars rapide et Ndiaga Ndiaye entre 2016-2017

Type de carburant	Polluants	Type de véhicule	F de Fisher (variance) (Sig)	Moyenne	P-value
Diesel	CO	Tata	0,00	0,026	0,00
		Cars rapide		0,11	
	NO	Tata	0,002	232,08	0,00
		Cars rapide		0,25	
	Opacité en m-1	Tata	0,796	0,25	0,00
		Cars rapide		0,51	
	Opacité en %	Tata	0,013	8,27	0,00
		Cars rapide		19,36	
	CO	Tata	0,00	0,02	0,00
		Ndiaga Ndiaye		0,09	
	NO	Tata	0,00	232,08	0,00
		Ndiaga Ndiaye		76,63	
	Opacité en m-1	Tata	0,00	0,25	0,00
		Ndiaga Ndiaye		0,69	
	Opacité en %	Tata	0,00	8,27	0,00
		Ndiaga Ndiaye		18,75	

Source : Centre de Gestion de la qualité de L'air

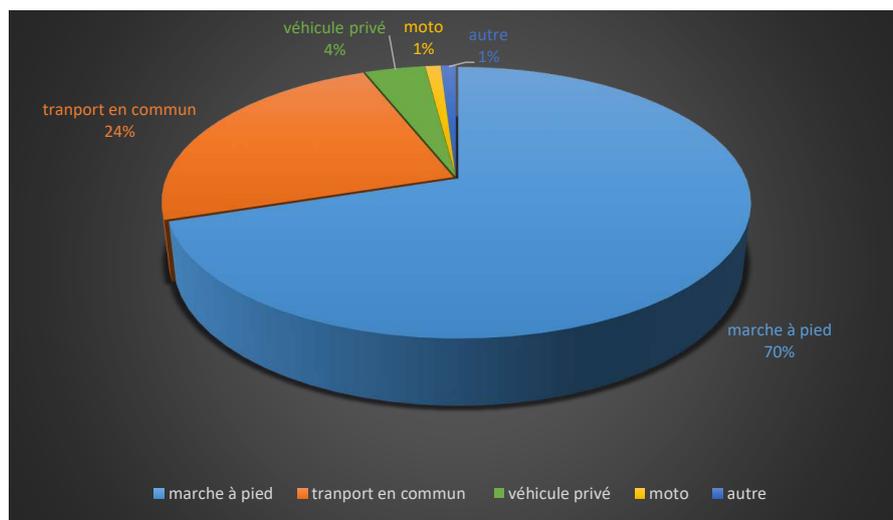
Le tableau ci-dessus révèle que les émissions de CO sont plus élevées chez les cars rapides, de même que les émissions de NO restent plus élevées chez les bus Tata. L'opacité des fumées en m-1 est comparable entre les bus Tata et les cars rapides alors qu'en pourcentage elle est plus importante pour les cars rapides. Ensuite l'ensemble des paramètres (CO, NO, Opacité des fumées en m-1 et en %), les moyennes sont différentes.

La suite de la comparaison indique que les émissions de CO sont plus élevées chez les Ndiaga Ndiaye, celui du NO reste plus élevé chez les bus Tata. L'opacité des fumés en m-1 est supérieur chez les Ndiaga Ndiaye et l'opacité en pourcentage est plus importante chez les Ndiaga Ndiaye. Enfin l'ensemble des Paramètres (CO, NO, Opacité des fumées en m-1 et en %) les moyenne reste largement diversifiés.

1.3- La coordination entre les formes de déplacement et l'aménagement urbain

La planification urbaine et la planification des déplacements sont des processus anciens à Dakar. Ils sont en voie vers une actualisation¹⁰, dans leur ensemble les documents de planification intègrent le territoire de l'agglomération, à savoir la région urbaine de Dakar. Le dernier Plan de Déplacements Urbains de Dakar a été élaboré en 2007, conformément au plan directeur d'urbanisme de l'époque. Sa vision stratégique a été réaffirmée dans la LPDUD en 2015.

Graphique 5 : La part modale des déplacements à Dakar



Source : données EMTSUD 2015

À Dakar, les investissements se concentrent sur des projets d'envergures (infrastructures routières, transport de masse) au détriment de l'optimisation des infrastructures existantes.

¹⁰ SSATP 2018, rapport final politique de mobilité et d'accessibilité dans les villes sénégalaises

Mis en forme : Police :(Par défaut) Times New Roman, 12 pt

En effet, des actions parfois peu coûteuses et faciles à mettre en œuvre pourraient être entreprises pour améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers : marquage au sol et aménagements ponctuels aux carrefours, optimisation de la régulation des feux, signalisation routière, renforcement du contrôle, etc. De même, les projets d'aménagement destinés à améliorer les performances des bus se limitent au projet de BRT (priorités bus aux carrefours, voies et couloirs d'approche bus, aménagements des arrêts, etc.).

Dans l'ensemble des quartiers de la ville, les aménagements piétons font défaut. Pourtant selon l'Enquête Ménages sur la Mobilité, le Transport et l'Accès aux Services Urbains dans l'Agglomération de Dakar (EMTASUD)¹¹ réalisée en 2015, 70% des déplacements sont effectués à pied dans le périmètre métropolitain de Dakar (plus de 5 millions de déplacements). Au centre-ville, bien que des trottoirs soient aménagés, leur état d'usure avancé et leur occupation par des véhicules stationnés, ou par des commerces (avec autorisation ou non) empêchent les piétons d'y circuler. Ces derniers se retrouvent sur la chaussée, à la merci du trafic automobile.

Le graphique ci-dessus représente la part modale des déplacements des usagers, il apparait que dans l'agglomération Dakaroise environ 70% des déplacements se font par la marche à pied. En seconde position le transport en commun essaye tant bien que mal de pallier l'offre de transport avec 24% des déplacements effectués par les usagers, suivi par les voitures privées avec 4% des déplacements motorisés tous mode confus, 1% des usagers utilisent des motocycles et 1% supplémentaire utilise des modes de déplacement classés autres (vélo, charrette, etc.). Le service de transport collectif est assuré principalement par les modes des réseaux de transport public formel à côté desquels coexistent ceux du secteur informel avec une importante part modale.

Ces résultats montrent à quel point il est important pour les autorités de procéder à des aménagements urbains afin de permettre une mobilité durable effective qui se caractérise par la place prépondérante qu'occupe la marche à pied comme moyen de déplacement privilégié des usagers.

¹¹ EMTASUD : l'Enquête Ménages sur la Mobilité, le Transport et l'Accès aux Services Urbains dans l'Agglomération de Dakar de 2015

Tableau 2 : Les contraintes liées à la mobilité des usagers à Dakar.

<u>Valeurs</u>	<u>Fréquence de citation</u>
<u>Manque de trottoirs</u>	<u>43,5%</u>
<u>Faiblesse du transport de masse</u>	<u>24,5%</u>
<u>Absence d'aménagement de voie de circulation pour chaque mode de transport</u>	<u>15%</u>
<u>Aménagement des pistes cyclable</u>	<u>5,5%</u>
<u>Pollution atmosphérique lié aux transports</u>	<u>6,5%</u>
<u>Problème de circulation du aux travaux routiers</u>	<u>2,3%</u>
<u>Distance d'accès au service de transport</u>	<u>2,7%</u>
<u>TOTAL</u>	<u>100%</u>

Parmi les contraintes évoquées dans le tableau ci-dessous par les usagers le manque de trottoirs arrive en tête avec 43,5% des réponses. Le manque de transport collectif (faible capacité offerte) arrive en second lieu avec près d'un quart des réponses. L'absence d'aménagement de voie de circulation pour chaque mode de transport arrive en troisième position avec 15%. D'autres contraintes comme l'aménagement de piste cyclable 5%, la pollution atmosphérique lié aux transports avec 6%, le problème de circulation du aux travaux routiers et la distance d'accès aux services de transports sont entre autres les contraintes qui ont été évoqué par les usagers avec respectivement 2,3% et 2,7%.

1.4. La performance du transport public

À Dakar, les investissements se concentrent sur des projets d'envergures (infrastructures routières, transport de masse) au détriment de l'optimisation des infrastructures existantes. En effet, des actions parfois peu coûteuses et faciles à mettre en œuvre pourraient être entreprises pour améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers : marquage au sol et aménagements ponctuels aux carrefours, optimisation de la régulation des feux, signalisation routière, renforcement du contrôle, etc. De même, les projets d'aménagement destinés à améliorer les performances des bus se limitent au projet de BRT (priorités bus aux carrefours, voies et couloirs d'approche bus, aménagements des arrêts, etc.).¹² Selon (Godard, 2002), bien avant la deuxième guerre mondiale, en 1932, le Français Guïyesse avait créé à Dakar la Compagnie Sénégalaise de Transport en Commun (CSTC) pour desservir la Médina et le Plateau jusqu'à la rupture du contrat avec l'État en 1949. La Régie des Transports du Gouvernement Générale (RTGG) qui deviendra successivement Régie des Transports du Mali (RTM) en 1959 puis Régie des Transports du Sénégal (RTS) en 1962 a été créée deux ans après la disparition de la CSTC. En 2001, Dakar Dem Dikk (DDD) a repris les actifs de la SOTRAC (Société de Transport en commun du Cap-Vert) qui a été mise sur place en 1971 en remplacement de la RTS et a pris fin en 1999 avec une convention d'exclusivité de 15 ans.

Malgré la bonne volonté des décideurs le monopole de la SOTRAC à vite montré ces limites au niveau de l'offre de transport donc par la suite l'état était dans l'obligation d'impliquer d'autres acteurs du secteur afin de résoudre ce déficit en terme de transport public.

À Dakar, le réseau de transport public se structure autour de plusieurs modes de transports collectifs complémentaires : les lignes exploitées par les cars AFTU et les bus de l'opérateur public Dakar Dem Dikk (DDD) auxquels s'ajoutent les Cars Rapides et les Ndiage Ndiaye.

DDD assure seulement 6% des déplacements motorisés à l'échelle de l'agglomération. Souffrant de la congestion et ne bénéficiant d'aucune voie réservée, l'entreprise peine à maintenir un niveau de performance d'exploitation suffisant par rapport aux compensations versées par l'État. Elle semble également souffrir de coûts importants de maintenance des véhicules. La contractualisation avec DDD se fait dans une relation à trois impliquant le CETUD et l'État.

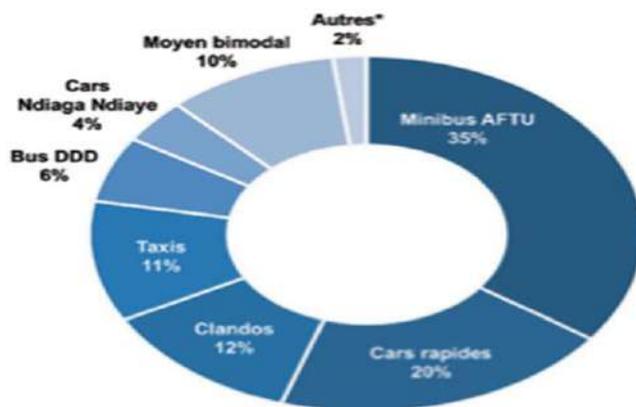
¹² [GODARD 2002 : politique de transports urbains en Afrique Subsaharienne.](#)

Le transport artisanal, professionnalisé ou non, assure quant à lui plus de deux tiers des déplacements motorisés à l'échelle dans la capitale. Le programme de renouvellement et de professionnalisation des opérateurs de minibus engagé en 2005 a permis de former et de structurer au sein de GIE la majorité des opérateurs à Dakar (2000 minibus à ce jour). Le CETUD avait estimé pouvoir renouveler l'ensemble des véhicules d'ici 2019. Toutefois, le parc très ancien des véhicules de taxi ne bénéficie pas de l'opération de renouvellement.

Le transport artisanal est un secteur d'innovation. De nombreuses initiatives privées de développement des systèmes billettiques ou d'information voyageurs innovants en s'appuyant sur les NTIC (Amarante, Sunubus, Talibi, ...). Depuis 2016 et l'avènement des projets BRT et TER mise en service en décembre 2021, l'État investit massivement dans les projets de transports publics à Dakar.

L'arrivée de ces deux modes de transport de masse vient modifier l'équilibre entre les opérateurs. Actuellement, l'aménagement des pôles d'intermodalité entre transport de masse et opérateurs artisanaux n'est pas encore pris en compte.

Graphique 6 : Part modale des transports publics



Source : EMTASUD, 2015

L'Enquête-ménages sur la Mobilité, les Transports et l'Accès aux Services Urbains dans l'Agglomération de Dakar (EMTASUD 2015)¹³ montre que les transports publics sont très

¹³ [EMTASUD : l'Enquête Ménages sur la Mobilité, le Transport et l'Accès aux Services Urbains dans l'Agglomération de Dakar](#) de 2015

importants pour les déplacements des personnes de manière générale. On enregistre près de 1,8 millions de déplacements / jour dans les transports publics dont 700 000 (40%) dans le seul département de Dakar. Ce sont 80% des déplacements motorisés qui se font par transport public.

De manière plus détaillée, 35% des déplacements sont réalisés par les minibus de l'AFTU, 20% par les cars rapides, 12% par les « clandos », 10,5% par les taxis, 6% par les bus DDD et 4% par les cars « Ndiaga Ndiaye ». En outre, 10% des usagers combinent les 2 modes de transport public et 2% utilisent d'autres modes de transport (Petit Train de Banlieue 1%, cars de ramassage scolaire ou d'entreprise, cars de transport interurbain). Il convient de noter que, depuis la dernière étude EMTASUD qui datait de 2000, la part des déplacements motorisés a augmenté, passant de 27% à 32%. Le nombre de déplacements par jour et par personne étant passé de 3,2 à 3,36%.

1.5- Matrice SWOT

Le traitement de ces questions nous a permis de regrouper les éléments précités par la matrice SWOT afin de les déterminer en : Force, Faiblesse, Opportunité et Menace qui vont permettre de mettre en œuvre la mobilité durable.

Le choix de cette méthode nous permettra d'identifier les points importants et apporter un diagnostic sur la situation actuelle de la mobilité durable par rapport à ce qui a été réalisé donc servira de socle et les axes d'amélioration à apporter pour une meilleure implémentation de la mobilité durable.

Pour ce faire, nous mettrons en exergue les différentes sections de la matrice et faire une interprétation respective qui permettra une bonne adéquation entre interprétation et recommandations.

Tableau 3 : Matrice SWOT de l'implémentation de la mobilité durable

FORCES	FAIBLESSES
<p>Un processus ancien de planification des déplacements à Dakar ;</p> <p>Restructuration du CETUD par loi n°2022-05 du 15 Avril 2022 qui élargie les prérogatives du CETUD au transport urbain durable ;</p> <p>Renforcement des investissements pour le transport terrestre notamment par le décret n° 2021-323 portant création du fond de développement des transports terrestres (FDTT) ;</p> <p>La mise en service du TER comme une solution pérenne à la mobilité durable des usagers ;</p> <p>Le BRT dans la phase finale du Projet pourra contribuer à une mobilité durable effective pour les usagers.</p>	<p>La marche à pied et le vélo ne sont pas suffisamment pris en compte dans la planification ni dans les aménagements ;</p> <p>Parc automobile vieillissant et très polluant ;</p> <p>Faible planification multimodale des Transports.</p> <p>Faible articulation dans la planification urbaine entre l'aménagement et le Transport Public ;</p>
OPPORTUNITE	MENACE
<p>La restructuration du réseau de transports collectif peut résoudre cette problématique de la mobilité durable notamment par l'aménagement des voiries et l'intégration dans le milieu urbain etc. ;</p> <p>Le programme de modernisation des transports urbains comme tremplin pour améliorer la sécurité, le confort, l'efficacité, l'accessibilité et la qualité environnementale de la mobilité urbaine ;</p> <p>Un projet de mise à jour du Plan de Déplacements Urbains de Dakar</p>	<p>Pollution atmosphérique liés au transports urbain ;</p> <p>Une baisse d'attractivité du centre-ville en raison du manque de politique de valorisation des espaces publics ;</p> <p>Un manque de coordination et de vision multimodale dans la réalisation de projets d'infrastructure ;</p>

Section 2 : Interprétation des résultats et recommandations

La présentation des éléments cités ci-dessus dans notre matrice SWOT permet d'avoir une appréhension sur la marche à suivre pour la mise œuvre de la mobilité durable. Elle qui reste un enjeu majeur au vu du changement de paradigme observé dans le monde concernant la diminution de l'impact du transport sur l'environnement en zone urbaine et pouvoir introduire un système de transport et de déplacement plus vert et soucieux de l'environnement.

2.1- Interprétation des résultats

2.1.1-Interprétation des Forces

Depuis 1992, l'État du Sénégal et ses partenaires techniques et financiers se sont résolument engagés dans la réforme du secteur des transports. Celle-ci se précisera pour l'urbain par l'adoption en 1996 d'une lettre de politique du sous-secteur des transports urbains. ¹⁴Dans leur ensemble les documents de planification intègrent le territoire de l'agglomération, à savoir la région urbaine de Dakar. Le dernier Plan de Déplacements Urbains de Dakar a été élaboré en 2007, conformément au plan directeur d'urbanisme de l'époque. Sa vision stratégique a été réaffirmée dans la LPDUD en 2015. A cela peut s'ajouter le PNDT avec son plan d'aménagement en infrastructure de base en terme de transport qui devrait permettre d'améliorer la mobilité de l'ensemble de l'agglomération de Dakar et ses environs.

En effet créer par la loi N° 2022-05 du 15 avril 2020 le CETUD procède à une mutation institutionnelle en devenant le Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables, en intégrant dans sa dénomination le concept de durabilité dans le transport. Au vu des enjeux environnementale et dans un contexte développement durable dans le monde, le transport étant un facteur de développement, il devient très important de le rendre de plus en plus vert.

¹⁴ [SSATP 2018 : politique de mobilité et d'accessibilité durable](#) dans les villes sénégalaises

C'est dans cet élan que l'état du Sénégal a élargi les compétences du CETUD de Dakar à Thiès afin que la structure soit plus prompte à :

- Élaborer, en rapport avec les services concernés des stratégies de mobilité urbaine durable ;
- œuvrer à la modernisation des systèmes de transports publics urbains de voyageurs ;
- d'assurer la régulation des transports publics urbains de voyageurs ;
- de veiller à l'organisation de la circulation et du stationnement ;
- d'assurer un rôle de soutien à l'aménagement urbain.

Le Fond de Développement du Transport Terrestre (FDDT) créé par la loi 2020-05 du 30 juillet 2020 portant orientation et organisation du transport terrestre. Placé sous la tutelle financière du Ministre chargé des Finances et la tutelle technique du Ministre chargé du Transport Terrestre, il a la responsabilité de joindre la parole aux actes en garantissant de façon durable un financement de l'investissement et de l'exploitation pour moderniser le système de transport public.

Le TER qui a été mise en service le 27 Décembre 2021 pour la phase 1 du projet allant de Dakar à Diamniadio et pour sa phase 2 ira jusqu'à l'AIBD. C'est une ligne de chemin de fer électrique donc ce qui signifie que l'impact environnemental notamment par le rejet de Co2 dans l'atmosphère sera quasi inexistant, de ce fait le TER peut être considéré comme un moyen de transport vert et respectueux de l'environnement.

Le projet « Bus Rapid Transit » (BRT), lancé en août 2018 par le ministère sénégalais des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement commence à générer ses fruits. « L'un des impacts les plus significatifs du projet BRT sera de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air à Dakar. Sa mise en service, prévue en 2023, permettra d'économiser 446 480 tonnes de CO2 sur la période 2020-2035 », a-t-on indiqué dans un document de la Direction de l'environnement et des établissements classés (DEEC).

Ce projet est un système de transport avec des bus circulant sur des voies dédiées devant permettre de réduire de moitié le temps de parcours entre Guédiawaye (banlieue dakaroise) et le Centre-ville. La nouvelle initiative contribue à l'amélioration « des conditions de confort, de sécurité et de régularité substantiellement » tout en jouant un rôle non négligeable dans la régulation de l'air.

2.1.2-Interprétation des opportunités

Le projet de restructuration du réseau collectif intégrera le BRT et le TER qui seront alimentés par des lignes de bus de rabattement afin d'offrir aux usagers la possibilité de faire des correspondances entre ces deux modes de transport capacitaire via des pôles d'échanges multimodaux. En conséquence, la fonctionnalité de ces deux modes de transport moderne dépendra en partie de la qualité du réseau de rabattement qui sera proposé. Il est donc impératif de déployer un réseau de bus efficace pour faciliter l'intermodalité et l'intégration tarifaire du réseau de transport public. Cela constitue un des principaux objectifs du CETUD, autorité organisatrice des transports à Dakar.

Le projet de restructuration du réseau est constitué des principales composantes suivantes :

- voies de rabattement, y compris les modes de gestion aux carrefours ;
- matériel roulant moderne ;
- pôles d'échanges multimodaux et terminaux de bus ;
- billettique, systèmes d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs (SAEIV), des équipements urbains ;
- dépôts de bus.

Les voies identifiées comme supports du réseau feront l'objet d'aménagements appropriés, y compris l'aménagement et la gestion des carrefours afin d'améliorer les temps de parcours et la régularité de service.

En ce qui concerne le programme de modernisation du transport urbain l'état du Sénégal à désigner le CETUD pour piloter le dit programme avec pour mission d'améliorer la mobilité des usagers dans un minimum de confort et de sécurité. Dans la région de Dakar, 300 nouveaux minibus ont été introduits durant l'année 2016 et sont venus s'ajouter au programme de renouvellement de 1300 véhicules déjà livrés. A terme¹⁵, ce programme et ses

¹⁵ MINISTÈRE DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS TERRESTRES ET DU DÉSENCLEAVEMENT ; CETUD

extensions permettront la mise en circulation de 550 nouveaux minibus à Dakar, Thiès, Louga, Saint-Louis, Kaolack, Tambacounda et Ziguinchor pour un coût global de 11,4 Milliards de FCFA.

Au-delà de tout ce qui a été fait en matière de lettre de planification des déplacements tels que le PDUD depuis 2007 et la LPUD en 2015, toutefois la réalisation des projets portés dans le PDUD et la LPUD n'ont été que partiellement mis en œuvre et un projet de mise à jour du Plan de Déplacements Urbains de Dakar a été initié en 2019, dans le cadre de Mobilise Your City.

2.1.3- Interprétation des faiblesses

A Dakar les différents plans de déplacement n'intègrent pas toujours les autres formes de déplacement dans les différents projets d'infrastructures. D'ailleurs [Les traversées piétonnes ne sont pas souvent aménagées¹⁶, ni régulées. À l'intérieur des quartiers, si des emprises sont réservées de part et d'autre de la voie circulée, leur aménagement est laissé à la charge des propriétaires de parcelles. Il en résulte une discontinuité \(différents revêtements, murets, etc.\) et une appropriation de l'espace public de diverses manières \(kiosques commerciaux, plantations, stationnement des véhicules privés, des groupes électrogènes, etc.\). Les aménagements cyclables sont quant à eux quasi inexistant.](#)

A Dakar l'état actuelle du parc automobile pose éventuellement un problème considérable pour la mise en œuvre d'une mobilité durable plus inclusive en tenant compte de la dimension environnementale du transport dans sa composition actuelle. La vétusté du parc est réelle et l'état doit poursuivre ses efforts sans discontinuité dans ce sens. [L'âge maximal d'importation des véhicules est passé de 5 à 8 ans à partir de 2012](#) (décret n°2012-444). [Un programme de renouvellement a été lancé en 2005 pour les minibus, mais aucun dispositif n'existe pour les taxis ou les véhicules privés.](#)

Les projets du BRT (en cours de finalisation) et celui du TER (en cours d'exploitation) devrait faire l'objet d'une planification multimodale en les connectant à un système de bus par rabattement afin de fluidifier le trafic, mais pour l'heure la planification actuelle reste encore à l'état de balbutiement et peine à répondre à l'exigence d'un système de transport innovant et

¹⁶ CETUD, CUREM (2015).

moderne. Avec une agglomération Dakaroise de plus en plus grandissante avec une population 1.8 millions d'habitants et environ 3 millions d'ici 2030 l'urgence est de mise pour les autorités de remédier à ce problème.

L'Autre point important est le rapport qu'il y'a entre l'aménagement urbain et le système de transport public. Depuis des années l'état peine à pouvoir intégrer au différent projet d'infrastructure dans la zone urbaine des aménagements de voirie viable, des couloirs de stationnement pour les bus et autre infrastructure de transport qui vont permettre justement de consolider la planification multimodale du transport. L'effectivité de ces infrastructures sera le garant d'un réseau de transport efficace et viable sur la durée.

2.1.4- interprétation des menaces

La pollution Atmosphérique lié au transport est un fléau dans l'agglomération de Dakaroise, le trafic routier toujours aussi grandissant et la vétusté du parc automobile qui se traduit par le rejet de gaz à effet de serre (Co2), d'autre substance toxique issu de la combustion des moteurs qui contraigne la mobilité des usagers dans leur déplacement et entraine des maladies respiratoires. Les déplacements motorisés étant le moyen privilégié des usagers pour couvrir de large distance reste largement tributaire des voitures particulières. Avec des véhicules ayant un âge moyen de plus de 20 ans cette pollution est d'autant plus significative. [Enfin les usagers aimeraient avoir des transports plus vert et soucieux de l'environnement.](#) La qualité de l'air est un facteur très important quand on aborde la question de la mobilité durable. Un air pollué comme c'est le cas de Dakar se répercute directement sur l'ensemble des usagers les plus vulnérable vu que la marche reste encore la forme de déplacement la plus répandu.

Les différents plans de planification que ça soit pour l'aménagement avec le PNDT ou en encore pour les déplacements urbains avec le PDUD pour ne citer que ceux-là prévoient certains aménagements structurant visant à régler ce problème de valorisation des espaces. Mais jusqu'à présent son application peine avoir le jour et pénalisent encore plus les usagers dans leurs déplacements, malgré certaine infrastructure existant dans le centre de la capitale ceux-ci demeure insuffisant et doivent faire l'objet d'une actualisation. L'intégration d'une mobilité douce dans le centre-ville serait la bienvenue afin de faciliter l'accès à celui-ci

L'absence de coordination et de vision multimodale dans la création de nouvelle infrastructure pose une problématique importante dans la stratégie de l'état de promouvoir une

mobilité pérenne pour tous les usagers. Les différents acteurs engagés tels que le ministère des infrastructures, le ministère de l'urbanisme etc., doivent pouvoir travailler en symbiose avec les acteurs du transport en incorporant dans leur politique la prise en compte de toutes les formes de transports dans l'élaboration de projet d'infrastructure notamment avec les BRT et TER ainsi que le système de transport déjà présent avec la DDD, AFTU et surtout moderniser certains comme les cars rapides et les Diaga Ndiaye. Le projet de restructuration du réseau de transport en commun pourrait remédier à cela. Malgré la bonne volonté des autorités Sénégalaise à travers les documents de planification et autre projet en matière de transport comme le TER et BRT le chemin reste encore long pour pouvoir implémenter la mobilité durable et faire de cela une réalité, beaucoup de manquement reste encore perceptible.

2.2- Recommandations

[Afin d'accompagner au mieux les décideurs dans la mise en œuvre de la mobilité durable, le présent mémoire propose quelques pistes de solutions qui visent à accélérer l'implémentation de la mobilité durable](#)

2.2.1- le création et le renforcement des infrastructures de transport

[La création d'infrastructure de transport urbain et le renouvellement](#) de ceux existant, doivent faire l'objet des investissements de l'état afin de l'inclure dans le système de transport public ce qui favorisera la fluidité du trafic. Des projets d'infrastructure tels que le BRT ou le TER sont un pas avant vers les fondements d'une mobilité durable, les infrastructures existantes doivent être également renforcé et réhabilité afin de s'insérer dans le système de transport actuel. Ce programme d'infrastructure fait partie du PMUS et l'état doit insister sur cette voie

2.2.2- Augmentation de la desserte pour le transport collectif

[Au regard des défis et des enjeux actuels concernant l'agglomération Dakaroise en terme de population, il devient primordiale pour les autorités concernées d'améliorer la couverture de la desserte de transport de masse qui est une solution préconisée. Elle passe par une augmentation des lignes, un rééquilibrage du réseau, une bonne prise en charge des besoins de transport des usagers de la banlieue.](#)

Pour ce qui est du transport public sa performance actuelle n'est pas tout à fait optimale pour tendre vers une mobilité durable, son renforcement est impératif afin d'augmenter l'offre de transport et le nombre de personne transporté dans le but de rendre le transport plus collectif et ainsi réduire son individualisation. Cela passe par l'augmentation de la flotte existante et de sa modernisation.

2.2.3- intégrer les autres formes de déplacement et des transports plus vert

Dakar comme les autres métropoles africaines est très faiblement motorisé par rapport au nombre d'habitant qui possède un véhicule d'où l'importance pour les autorités de prendre en compte toute les autres forme déplacements notamment par la mobilité douce.

Il faut repenser notre manière de se déplacer en développant [un système de déplacements plus respectueux de l'environnement en favorisant la mobilité douce](#) (marche, vélo, trottinette électrique etc..) [le transport de collectif et l'utilisation de carburants moins polluants.](#) L'introduction de bus électrique serait un progrès considérable et décisif pour la mise en œuvre d'une mobilité durable inclusive qui prend en compte la durabilité du transport. Il est également nécessaire d'apporter un appui aux nouvelles formes de transport tels que co-voiturage ou encore le système de VTC (comme c'est le cas avec Yango et Hitch) qui peuvent être une réelle solution pour la mobilité des usagers.

2.2.4- Amélioration les différents plans de déplacements et d'urbanisme

[Replacer l'utilisateur au centre des politiques de déplacement urbain et d'urbanisme en aménagement](#) des voies pour [chaque mode de déplacements](#). La marche à pied doit être prise en compte dans la planification des déplacements et des aménagements, pour la sécurité et le confort de ses usagers les plus vulnérables, le vélo et autres modes non motorisés doivent également être pris en considération.

Le plan de déplacement urbain de Dakar (PDUD) et le Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) vont dans ce sens et doivent pouvoir s'intégrer au différent projet d'infrastructure de transport et d'aménagement urbain. La marche à pied doit être prise en compte dans la planification des déplacements et des aménagements, pour la sécurité et le confort de ses usagers les plus vulnérables. Ainsi que les vélos et autres modes non motorisés doivent également être pris en considération.

2.2.5- Promouvoir la multimodalité entre les modes de transport

Il y a lieu également de développer la multimodalité en jouant sur la complémentarité des modes et en plaçant l'utilisateur au cœur des préoccupations. Le TER et le BRT impliquent un important changement du réseau de transport public existant, les différents modes de transports publics qu'ils soient institutionnel ou artisanaux sont complémentaires et nécessaires pour satisfaire l'ensemble de la demande de déplacement à Dakar.

2.2.6- Rehausser l'âge d'importation des véhicules

Le décret n°2012-444 de 2012 portant sur l'importation des véhicules allant de 5 à 8 ans est une entrave à la mobilité durable, parce que dans les faits cette loi n'est pas respectée par les importateurs et les véhicules ont un âge moyen nettement plus élevé. Les décideurs doivent tout simplement revenir à l'ancienne loi qui était de 5 ans à l'import, d'ailleurs comme cela se fait dans un pays voisin tels que la Côte d'Ivoire avec un contrôle strict de l'état pour le bon respect de cette mesure.

CONCLUSION GENERALE

Dans le cadre de ce mémoire on a fait un état des lieux de l'implémentation de la mobilité durable à Dakar afin de proposer une solution aux différentes contraintes qui freine sa mise en œuvre.

À la lumière des constats issus de l'enquête de terrain, il apparaît que les transports et l'urbanisme sont encore bien loin d'être totalement coordonnés, dans la ville de Dakar. Des efforts substantiels devront donc être consentis par les pouvoirs publics de la ville de Dakar à l'égard de chacun des indicateurs précédemment identifiés afin qu'ils puissent relever ce défi qu'ils se sont lancé. La mise en parallèle des constats issus de notre analyse sur l'implémentation de la mobilité durable fait clairement ressortir que cette coordination, considérée nécessaire à la mise en œuvre de cette mobilité, se révèle encore difficile à concrétiser dans la ville de Dakar, et ce, peu importe leur niveau de fragmentation institutionnelle. En effet, la région de Dakar n'est pas aux prises avec cet aspect typiquement problématique des régions métropolitaines contemporaines, mais elle peine malgré tout à intégrer la planification régionale de son territoire et de ses transports. Dans un tel contexte et au regard des différentes planifications de la région de Dakar, il est légitime et raisonnable de s'attendre à plus de détermination de sa part à cet égard.

En matière de mobilité durable, toutefois, la réalisation de l'enquête de terrain dans la ville de Dakar a permis de formuler deux constats contrastés mais complémentaires :

D'une part, il apparaît clairement que dans les documents de planification de la région de Dakar ainsi que dans le discours de ses décideurs dans leurs dernières interventions publiques, que cette nouvelle approche constitue le principe directeur selon lequel ils orientent désormais leur action en la matière depuis peu.

D'autre part, ils semblent avoir encore beaucoup de travail à effectuer pour passer des « bonnes intentions » aux interventions avant de pouvoir prétendre effectivement mettre en œuvre la mobilité durable. Ainsi, on constate dans la ville de Dakar un certain niveau de coordination et une volonté affirmée de mettre en œuvre la mobilité durable, mais des problèmes subsistent néanmoins, tant et si bien que le passage de la théorie à la pratique s'y révèle difficile et complexe et n'offre que peu de résultats concrets. À l'ère du développement

durable, ces constats suggèrent donc de réévaluer les démarches planificatrices à la lumière du contexte du phénomène de densification de la population dans les grands centres urbains, la ville de Dakar ne fait pas exception à cette problématique universelle.

Dans le but de favoriser l'implémentation de la mobilité durable à Dakar, l'état du Sénégal veut développer le transport de masse à Dakar en mettant en place les projets de BRT et du TER. Cela voudrait dire qu'une plus grande attention va être accordé au transport collectif afin d'améliorer l'offre de transport dans ce domaine, promouvoir la multi modalité du transport qui prend en compte toute les formes de mobilité des usagers pour atteindre les objectifs de développement et de modernisation du transport public.

BIBLIOGRAPHIE

- Rapport final (Résumé) : plan directeur d'urbanisme de Dakar et ses Environs horizons 2035
- Rapport d'étude : Rapport final Politique de mobilité et d'accessibilité durable dans les villes du Sénégal- SSATP (Programme de transport en Afrique) – Novembre 2018
- Rapport d'étude : Rapport définitif de l'enquête ménages sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar crédit IDA N° 47270-SN ; Projet P101415 ; Notice 2012 /CETUD ; Décembre 2015.
- Journal officiel (JO) de la République du Sénégal : Loi n°97-01 du mars 1997 portant création du Conseil Exécutif des Transport urbain de Dakar.
- Journal Officiel (JO) de la République du Sénégal : DECRET 2001-557 relatif aux attributions, à l'organisation et au fonctionnement du Conseil Exécutif des Transports Urbains De Dakar.
- Journal Officiel (JO) de la République du Sénégal : Loi n°2022-05 du 07 avril 2022 portant création du Conseil Exécutif des Transport urbain Durable (CETUD).
- Document : Collection working Paper- La mobilité durable : Emergence et application d'un concept- Mai 2010.
- Document : Développement d'un modèle multimodal de déplacements au CETUD pour mieux répondre aux enjeux de la mobilité urbaine durable / Thierno B. AW, Mamadou BALDE, Khadim CISSE, Ibrahima NDIAYE, Didier REVILLON, Arthur SEBES / CETUD-CUREM.
- Document : 1ères assises territoriales de la mobilité / Le Plan de déplacements urbains de l'agglomération Dakaroise horizon 2025 et la Lettre de politique des déplacements urbains 2015 -2020, deux tentatives d'articulation des politiques et stratégies de mobilité et d'urbanisme – Abdoulaye SY.
- Article : La mobilité durable : une analyse des entraves à sa mise en œuvre dans la région de la capitale nationale du Canada / Olivier Roy-Baillargeon et Mario Gauthier – Vol 4 n°3, 2013.
- Mémoire de Master : Amady Baro FAYE. Octobre 2017
- Première promotion du master II « transport et mobilité durable dans les villes africaines », Analyse de la Mobilité Urbaine et du Système de Tarification Du Réseau Des Minibus à Dakar, Mémoire de fin d'études de master / Université Senghor.
- Mémoire : mémoire sur la mobilité durable déposé à la commission sur le transport et les travaux publics de la ville de Montréal / MOBA-2017
- Mémoire : En route vers une mobilité durable et carboneutre d'ici 2050 / Consultations publiques sur le Plan stratégique de développement du transport collectif / Par Équiterre et Vivre en Ville Décembre 2020.
- Ouvrage : X. GODARD,2002 : Le transport en Afrique au sud du Sahara.

WEBOGRAPHIE

<https://www.google.com/search?q=part+modale+des+d%C3%A9placement+urbain+%C3%A0+dakar&oq=&aqs=chrome.4.35i39i362l8.1035380478j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8#:~:text=assurent%2036%25%20des,www.codatu.org>, 07 novembre 2020

http://www.brtdakar.sn/pdf/intermodalite/Abdoulaye_SY_planification_multimodale.pdf, 2017

<https://www.cetud.sn/index.php/component/tags/tag/mobilite-urbaine>, 2020

<http://www.ansd.sn>; statistique du secteur du transport, ANSD, 2018

http://www.brtdakar.sn/pdf/ETUDE_SUR_LA_MOBILITE.pdf; EMTASUD 2015

<https://www.ssatp.org/fr/topics/mobilite-urbaine>

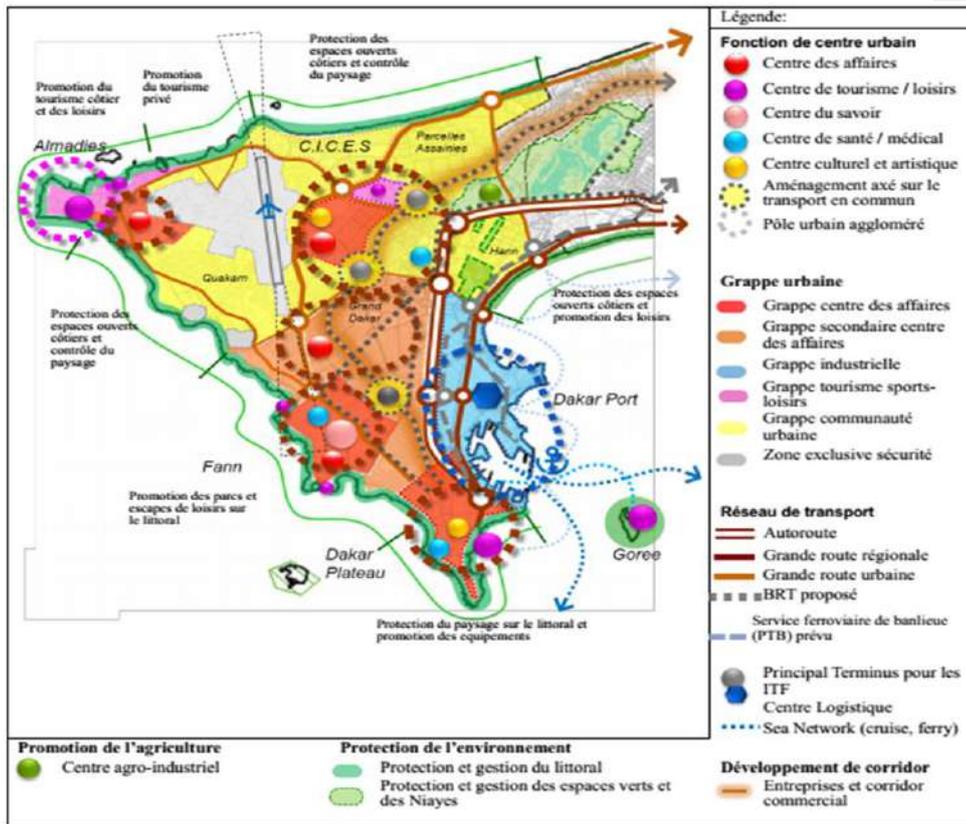
Accompagner la transition vers une mobilité durable dans le périurbain / Cairn.info.html

<https://www.ssatp.org/fr>; SSATP_UTM_FinalReport_SENEGAL.pdf

<https://www.pdudakar.gouv.sn/Transports.html>

ANNEXES

ANNEXE 1 : Cartographie de la Structure urbaine de Dakar



Source: Mission d'Etude de la JICA.

Note: CB: Commercial et Entreprises, TOD: Aménagement axé sur le transport en commun, Quartier des affaires, ITF: Infrastructures de transfert intermodal, TR: Tourisme /Loisir, IL: Industrie / Logistique, AI: Agro-industrie

Figure 6.4.2 Structure urbaine de la Capitale nationale (Dakar)

Source : Mission de la JICA

Annexe 2 : questionnaire pour les usagers

Dans le cadre de notre recherche sur la l'analyse sur l'implémentions de la mobilité durable à Dakar, nous vous soumettons ce questionnaire pour nous permettre de recueillir des informations complémentaires sur l'implémentation de cette dite mobilité.

1. 1- Avez vous déjà entendue parler de la mobilité durable?

Une seule réponse possible.

Oui

Non

Autre : _____

2. 2- Aimeriez vous avoir plus de trottoir dans la ville de Dakar?

Une seule réponse possible.

Oui

Non

Autre : _____

3. 3- Etes-vous souvent confrontez a la pollution atmosphérique liés aux transports lors de vos déplacements quotidiens?

Une seule réponse possible.

Je suis constamment confrontez a ce problème

Cela ne m'indispose pas lors de mes déplacement quotidien

j'éprouve souvent une certaine gêne à respirer

4. 4- Quel type d'aménagement urbain souhaiteriez -vous voir le plus répandu dans la ville?

Une seule réponse possible.

- trottoir
 piste cyclable
 piste pour cheminement des piétons

5. 5- Avez-vous connaissance de la mobilité douce?

6. 6- Vous utilisez quel moyen de déplacement pour vos activités quotidiennes?

7. 7- selon vous parmi ces différents bus pour le transport qui polluent le plus?

Une seule réponse possible.

- Car Rapide
 Tata
 Dakar Dem Dikk
 Ndiaga Ndiaye

8. 8- Pensez vous que l'introduction des bus électrique dans le transport urbain peut contribuer à réduire la pollution atmosphérique dans la ville?

Une seule réponse possible.

- Oui
 Non
 Autre : _____

9. 9- Quelle sont vos impressions sur le transport urbain à Dakar

10. 10- En temps qu'usager du TER quels est votre ressenti sur ce mode de transport?

11. 11- Que pensez vous du projet BRT dans sa phase de réalisation actuel?

12. 12- pensez vous que le BRT peut contribue a diminuer la pollution atmosphérique liée au transport?

Une seule réponse possible.

Oui

Non

Autre : _____

13. 13- Au regard du déficit d'aménagement urbain dans la ville de Dakar afin de favoriser la mobilité durable que préconisez pour remédiez à cela?

14. 14- Que faire pour diminuer la pollution atmosphérique dans le centre de Dakar selon vous?

15. 15- l'état du parc automobile de Dakar vous préoccupe t-il?

TABLE DES MATIERES

DEDICACES.....	I
REMERCIEMENTS	II
FICHE SIGNALITIQUE DE L'ENTREPRISE	III
LISTE DES ABREVIATIONS	IV
SOMMAIRE	V
RESUME.....	VI
ABSTRACT	VII
INTRODUCTION GENERALE	1
CHAPITRE I : CADRE DE L'ETUDE	6
Section 1 : Présentation du CETUD	6
1.2 - Historique	6
1.2 -Présentation du CETUD	9
1.3 – Organisation générale de l'entreprise :	11
1.4 – Partenaire du CETUD :.....	12
Section 2 : Activité du CETUD	14
2.1 – programme de renouvellement du parc des opérateurs de l'AIBD	14
2.1.2 – Le Programme de renouvellement du parc de transport en commun.....	15
2.1.3 – Le plan de mobilité urbaine soutenable (PMUS) :2020-2035	16
CHAPITRE II : CADRE ANALYTIQUE	18
Section 1 : Présentation et analyse des résultats sur le terrain.....	18
1.1- L'état du parc automobile de Dakar.....	18
1.2- la qualité de l'air	22
1.3- La coordination entre les formes de déplacement et l'aménagement urbain	25
1.4. La performance du transport public	28
1.5- Matrice SWOT	30
Section 2 : Interprétation des résultats et recommandations	32
2.1- Interprétation des résultats	32
2.1.1-Interprétation des Forces	32
2.1.2-Interprétation des opportunités	34
2.1.3- Interprétation des faiblesses	35
2.1.4- interprétation des menaces	36
2.2- Recommandations	37
2.2.1- le création et le renforcement des infrastructures de transport	37
2.2.2- Augmentation de la desserte pour le transport collectif	37

2.2.3- intégrer les autres formes de déplacement et des transports plus vert	38
2.2.4- Améliorer les différents plans de déplacements et d'urbanisme	38
2.2.5- Promouvoir la multimodalité entre les modes de transport	39
2.2.6- Rehausser l'âge d'importation des véhicules	39
CONCLUSION GENERALE	40
BIBLIOGRAPHIE	42
WEBOGRAPHIE	43
ANNEXES	44