



RAPPORT FINAL

Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes sénégalaises

Novembre 2018

Un partenariat international soutenu par



Federal Department of Economic Affairs,
Education and Research, EZA8
State Secretariat for Economic Affairs SECO



United Nations
Economic Commission for Africa



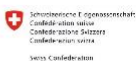
WORLD BANK GROUP

Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes sénégalaises



Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes sénégalaises

Un partenariat international soutenu par



Le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) est un partenariat international visant à faciliter l'élaboration des politiques et le renforcement des capacités connexes dans le secteur des transports en Afrique.

Des politiques adéquates conduisent à des transports sûrs, fiables et rentables, permettant aux populations de sortir de la pauvreté et aidant les pays à être compétitifs sur le plan international.

* * * * *

Le SSATP est un partenariat regroupant :

Quarante et deux pays africains : 42 pays: Angola, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, République centrafricaine, Comores, République du Congo, République démocratique du Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, Soudan du Sud, Tanzanie, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe ;

Huit Communautés Economiques Régionales ;

Deux institutions : Commission de l'Union africaine (CUA) et Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) ;

Des partenaires techniques et financiers du Troisième Plan de Développement : la Commission européenne (principal donateur), le Secrétariat d'État suisse à l'économie (SECO), l'Agence française de développement (AFD), la Banque africaine de développement (BAD) et la Banque mondiale (hôte) ;

De nombreuses organisations nationales et régionales publiques et privées.

* * * * *

Le SSATP tient à remercier sincèrement ses pays membres et ses partenaires pour leurs contributions et leur soutien.

* * * * *

Plus de publications peuvent être trouvées sur le site Internet du SSATP : www.ssatp.org

Les résultats, interprétations et conclusions exprimés ici sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les points de vue du SSATP ou de ses partenaires.

© 2020 La Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Groupe de la Banque mondiale, 1818 H Street, NW Washington, DC 20433 Etats-Unis.

Table des matières

Page

Abréviations.....	12
Résumé exécutif.....	14
Introduction	15
1. Problématique de la mobilité urbaine au Sénégal	17
1.1 La dynamique de développement urbain	17
1.1.1 La reprise de la croissance économique	17
1.1.2 Une urbanisation rapide et polarisée sur la capitale	18
1.2 Une motorisation à quatre roues dans la capitale et à deux roues dans les autres villes du pays.....	22
1.3 Une mobilité urbaine contrastée entre Dakar et les villes de l'intérieur.....	25
1.3.1 Dakar, une capitale embouteillée	26
1.3.2 Les villes de l'intérieur : l'exemple de Thiès	31
1.4 Un contexte national en restructuration.....	33
1.4.1 Un cadre législatif à clarifier.....	33
1.4.2 Les principaux acteurs de la mobilité urbaine	35
2. Enjeux de la mobilité urbaine au Sénégal.....	40
2.1 Cadre institutionnel et gestion du transport urbain	40
2.2 Sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain.....	44
2.3 Participation de la société civile à la gestion du transport urbain et formation des acteurs	47
2.4 Planification multimodale et fonctionnement des centres-villes	48
2.5 Performances du transport public.....	51
2.6 Soutien du gouvernement national pour la gestion du transport urbain dans les villes secondaires.....	53
2.7 Autres thématiques transversales.....	55
2.7.1 Qualité de l'air	55
2.7.2 Sécurité routière	55
2.7.3 Formation des acteurs	56
2.7.4 Capitalisation des données	56
3. Recommandations pour transformer la mobilité urbaine au Sénégal.....	58
3.1 Recommandations pour l'efficacité de la gouvernance (<i>Enable</i>).....	58
3.1.1 Améliorer la Gouvernance	58
3.1.2 Disposer de financements pérennes.....	63
3.1.3 Instituer un dialogue entre l'ensemble des acteurs	65

3.2	Recommandations pour l'efficacité de l'usage des sols (<i>Avoid</i>)	66
3.3	Recommandation pour l'efficacité du système de transport multimodal (<i>Shift</i>)	69
3.4	Recommandation pour l'efficacité de l'usage de la voirie et des véhicules (<i>Improve</i>).....	78
3.5	Synthèse des recommandations et suggestion de mise en œuvre.....	86
	Références	90
	Annexes.....	92

Liste des figures

Page

Figure 1 - EASI, un cadre conceptuel pour guider l'action publique vers l'accessibilité et la mobilité durables dans les villes africaines	15
Figure 2 – Données statistiques sur les huit pays pilotes de l'étude	17
Figure 3 – Population 2015 et projection en 2030 dans les principales villes sénégalaises	18
Figure 4 – Structure urbaine globale envisagée selon le Plan Directeur d'Urbanisme à l'horizon 2035.....	20
Figure 5 – Évolution du parc de véhicules en circulation au Sénégal de 2005 à 2015 ¹¹	23
Figure 6 – Fiscalité sur les véhicules importés en 2018 à partir de la base taxable	24
Figure 7 - Données statistiques sur la capitale et la ville de l'intérieur d'étude.....	25
Figure 8 - Structure urbaine de l'agglomération de Dakar	26
Figure 9 - Congestion routière à Dakar	27
Figure 10 - Cheminements piétons à Dakar.....	27
Figure 11 - Part des revenus du ménage consacrée au transport	28
Figure 12 - Parts modales des déplacements dans l'agglomération de Dakar	29
Figure 13 - Pôles générateurs de déplacements de la ville de Thiès	31
Figure 14 - État de la voirie, aménagements piétons et coupure urbaine de la voie ferrée dans la ville de Thiès	32
Figure 15 - Frise chronologique des transports urbains au Sénégal.....	39
Figure 16 - Matrice de la gouvernance de la mobilité urbaine à Dakar.....	42
Figure 17 - Matrice de la gouvernance de la mobilité urbaine à Thiès	43
Figure 18 – Matrice SWOT des enjeux institutionnels.....	44
Figure 19 - Schéma des vecteurs de financement du transport urbain au Sénégal	46
Figure 20 – Matrice SWOT des enjeux de financement	47
Figure 21 – Matrice SWOT des enjeux liés à la société civile	48
Figure 22 – Matrice SWOT des enjeux liés à la planification multimodale.....	50
Figure 23 – Matrice SWOT des enjeux liés aux performances de transport public.....	53
Figure 24 – Matrice SWOT des enjeux liés au soutien du gouvernement national pour la gestion du transport urbain dans les villes secondaires.....	55
Figure 25 – Les six thématiques de l'étude et le cadre conceptuel EASI.....	58
Figure 26 - Synthèse des recommandations et suggestion de mise en œuvre	89

Liste des encadrés

Encadré 1 – Diamniadio, le nouveau pôle urbain de Dakar.....	20
Encadré 2 – « Conseillers en mobilité » – en Belgique, un projet de renforcement des capacités institutionnelles dans les domaines de la planification et de la gestion de la mobilité urbaine.....	60
Encadré 3 – L'autorité organisatrice de transport urbain et le financement dédié à la mobilité urbaine à Addis Abeba	61
Encadré 4 – Lagos Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA)	62
Encadré 5 – Le Fonds Transport finançant LAMATA, à Lagos.....	63
Encadré 6 – Au Maroc, un programme de financement incitatif pour les autorités locales.....	65
Encadré 7 – Hiérarchisation des documents de planification des transports en Afrique du Sud	67
Encadré 8 – Retours d'expérience sur la réalisation de systèmes BRT dans le monde.....	70
Encadré 9 – Les enjeux de la tarification des transports urbains	71
Encadré 10 – Introduction de la billettique dans les bus de Kigali	72
Encadré 11 – Retours d'expérience sur la mise en œuvre de contrats de service public dans les économies émergentes.....	74
Encadré 12 – Réguler la participation des deux et trois roues motorisés dans le système de transport 75	
Encadré 13 – La prise en compte des transports non-motorisés : des exemples internationaux.....	77
Encadré 14 – Suivi et gestion du trafic à Ouagadougou	79
Encadré 15 – Politique de stationnement à Casablanca.....	80
Encadré 16 - Le renouvellement des taxis au Maroc.....	82
Encadré 17 - Campagnes de communication sur la sécurité routière à Bogota.....	83

Liste des annexes

Annexe 1 - Source des données statistiques pour les huit pays pilotes et les deux villes sénégalaises d'étude.....	92
Annexe 2 - Grille de lecture de la matrice de la Gouvernance	94
Annexe 3 - Aperçu des échanges tenus lors du Forum de la Mobilité Urbaine à Dakar	95

Remerciements

Ce document a été préparé dans le cadre d'une tâche dirigée par Zemedkun Girma Tessema, responsable du pilier Transport urbain et mobilité (UTM) pour le troisième plan de développement du SSATP (2015-2020). Il a été préparé sous la direction d'Ibou Diouf, responsable du programme SSATP. Le document a été rédigé sous la direction de Martin Stucki (directeur d'étude, Transitec Ingénieurs-Conseils) en collaboration avec Julien Allaire (chef de projet, Transitec Ingénieurs-Conseils) et Marine Berland (ingénieur d'étude, Transitec Ingénieurs-Conseils). L'équipe est reconnaissante pour tous les commentaires reçus des évaluateurs et des participants qui ont assisté à divers ateliers et événements de validation. Le document a été publié par Kaori Niina, responsable de la communication du SSATP.

Abréviations

AATR	Agence Autonome des Travaux Routiers
ADM	Agence de Développement Municipal
AFTU	Association de Financement des Transports Urbains du Sénégal
AGEROUTE	Agence des Travaux et de Gestion des Routes
AIBD	Aéroport International Blaise-Diagne
ANAT	Agence Nationale de l'Aménagement du Territoire
ANCF	Agence nationale des Chemins de Fer
APIX	Agence de Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux
BAD	Banque Africaine de Développement
BRT	« Bus Rapid Transit »
CETUD	Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar
CGQA	Centre de Gestion de la Qualité de l'Air
CCTVA	Centre de contrôle technique des véhicules automobiles
CUREM	Centre Universitaire de Recherche et d'Étude de la Mobilité
DDD	Dakar Dem Dikk
DGPU	Direction Générale des Pôles Urbains de Diamniadio et du lac Rose
DUA	Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture
EMD	Enquête Ménages Déplacements
EMTASUD	Enquête Ménages sur la Mobilité, le Transport et l'Accès aux Services Urbains dans l'Agglomération de Dakar
FDD	Fonds de Dotation de la Décentralisation
FDTU	Fonds de Développement des Transports Urbains
FECL	Fonds d'Équipements des Collectivités Locales
FERA	Fond d'Entretien Routier Autonome
GIE	Groupement d'Intérêt Economique
GNV	Gaz Naturel Véhicule
IEC	Information-Education-Communication
JICA	Agence Japonaise de Coopération Internationale
LPDUD	Lettre de Politique de Déplacements Urbains de Dakar
MEDD	Ministère de l'Environnement et du Développement Durable
MEFP	Ministère de l'Économie des Finances et du Plan
MGLDAT	Ministère de la Gouvernance Locale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire
MITTD	Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement

MRUHCV	Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie
NTIC	Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication
OICA	Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles
PAC	Programme d'Appui aux Communes ou Programme de Décentralisation et de Développement Municipal
PACASEN	Programme d'Appui aux Communes et Agglomérations du Sénégal
PAMU	Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine
PAP	Plan d'Actions Prioritaires
PAST	Projet d'Ajustement Sectoriel des Transports
PATMUR	Projet d'appui au Transport et à la Mobilité Urbaine
PDU	Plan Directeur d'Urbanisme
PDUD	Plan de Déplacements Urbains de Dakar
PER	Programme d'Entretien Routier
PIB	Produit Intérieur Brut
PMUS	Plan de Mobilité Urbaine Soutenable
PPP	Partenariat Public Privé
PRECOL	Programme de Renforcement et d'Équipements des Collectivités Locales
PROGEP	Programme de Gestion des Eaux Pluviales et d'Adaptation aux Changements Climatiques
PROMOVILLES	Programme de Modernisation des villes
PSC	<i>Public Service Contract</i>
PSE	Plan Sénégal Émergent
PST2	Deuxième Programme Sectoriel des Transports
PTB	Petit Train de Banlieue
SNCS	Société Nationale de Chemins de Fer du Sénégal
SOGIP	Société de Gestion des Infrastructures Publiques dans les Pôles Urbains de Diamniadio et du lac Rose
SOTRAC	Société des Transports du Cap Vert
SSATP	Programme de Politiques de Transport en Afrique
TER	Train Express Régional
TUR	Taxe d'Usage de la Route
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
UTM	« <i>Urban Transport and Mobility</i> »
VRD	Voirie et Réseaux Divers

Résumé exécutif

Dans le cadre des activités "mobilité urbaine", le SSATP a lancé un programme pour appuyer la mise en œuvre de politiques visant à améliorer l'accessibilité et la mobilité dans les zones urbaines d'Afrique dans huit pays membres du programme (Côte d'Ivoire, Éthiopie, Guinée, Ghana, Kenya, Nigéria, Rwanda, Sénégal). Six domaines ont été considérés prioritaires : le renforcement du cadre institutionnel de la gestion du transport urbain, la création de sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain, la promotion de la participation effective de la société civile à la gestion du transport urbain, l'amélioration de la planification multimodale et le fonctionnement des centres-villes, l'amélioration des performances du transport public (en particulier la réforme du transport artisanal), ainsi que l'organisation et la mise en place de l'aide du gouvernement national pour la gestion du transport urbain dans les villes secondaires.

Au Sénégal, ce travail a été mené en partenariat avec le CETUD, sous l'égide du Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement. Il a permis d'identifier les principaux défis auxquels Dakar et les villes de l'intérieur du pays font face, et de produire des recommandations qui ont été largement discutées le 22 mai 2018, dans le cadre du Forum de la Mobilité Urbaine. Cet événement faisait suite aux Assises Territoriales de la Mobilité Urbaine au Sénégal qui avaient été organisées par le CETUD en décembre 2017.

Le Sénégal s'est doté dans la deuxième moitié des années 1990 d'une politique sectorielle de transport urbain et d'une autorité organisatrice pour la région de Dakar : le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD). Ce dernier a porté depuis 20 ans une transformation de l'offre de transport public dans la capitale sénégalaise, et même au-delà grâce aux programmes de professionnalisation des opérateurs de minibus et de renouvellement du parc. Celle-ci a été complétée par des investissements dans la compagnie publique Dakar Dem Dikk.

Alors que Dakar investit dans des infrastructures de transport de masse avec le Train Express Régional et le BRT, une évolution du cadre institutionnel semble nécessaire pour permettre de répondre aux problématiques de mobilité des habitants. La circulation automobile est particulièrement mauvaise, du fait d'une absence de moyens alloués à sa gestion ; la marche à pied est le mode le plus utilisé par les Dakarais mais les espaces publics ne sont pas du tout aménagés pour faciliter ces déplacements. Les recommandations de la troisième partie du présent document invitent à clarifier les compétences des différentes institutions impliquées dans la mobilité urbaine, à poursuivre la professionnalisation du secteur et à mobiliser les ressources financières adéquates afin de favoriser l'accessibilité au sein de la métropole dakaraise.

Dans les villes de l'intérieur, il s'agit d'anticiper des problèmes constatés actuellement à Dakar et de réglementer la prolifération des deux-roues motorisés qui engendrent d'importants problèmes de sécurité routière. L'acte III de la décentralisation n'a pas permis de clarifier les compétences relatives à la mobilité urbaine dans ces agglomérations qui vont connaître dans les années à venir une croissance rapide. Il est recommandé d'adapter ce cadre institutionnel d'une part et de planifier les déplacements d'autre part afin d'améliorer la qualité de vie dans ces agglomérations.

La prise en compte des recommandations détaillées dans ce rapport devrait permettre aux autorités sénégalaises d'un point de vue économique, d'assurer le rôle de Dakar et des plus grandes villes du pays comme moteurs de la croissance tout en optimisant les dépenses publiques, d'un point de vue social d'assurer une accessibilité aux emplois et aux services pour un maximum de ménages en milieu urbain tout en réduisant le risque de mortalité routière, et d'un point de vue environnemental de placer le pays sur une trajectoire plus soutenable en améliorant l'efficacité énergétique du secteur et en réduisant la pollution de l'air.

Introduction

Le transport urbain et la mobilité constituent l'un des trois piliers du Programme de Politiques de Transport en Afrique (SSATP) dont l'objectif est de fournir aux décideurs africains des outils pour développer des transports urbains soutenables, sûrs et abordables dans les villes du continent. Les actions du programme visent ainsi à appuyer la mise en œuvre de l'Objectif du Développement Durable n°11: « rendre les villes et les établissements humains ouverts à tous, sûrs, résilients et durables ».

À cette fin, le SSATP a lancé un programme pour soutenir l'élaboration de politiques visant à améliorer l'accessibilité et la mobilité dans les zones urbaines d'Afrique, sur la base d'une étude empirique portant sur un échantillon représentatif de villes africaines. **Ce travail a donné lieu à la publication en juin 2015 du document de travail n°106 intitulé « Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes africaines »¹.**

Le « cadre conceptuel EASI », décrit dans ce document, décline un ensemble d'actions politiques spécifiques selon quatre domaines d'intervention :

- **PERMETTRE (Enable)** : instaurer un système de gouvernance efficient et responsable, capable d'anticiper les besoins, d'orienter l'action publique et d'assurer la gestion et le développement intégrés des systèmes de transport urbain ;
- **ÉVITER (Avoid)** : réduire au minimum le besoin de déplacements individuels motorisés grâce à une occupation des sols, une planification et une gestion adaptées ;
- **REPORTER (Shift)** : maintenir ou accroître les parts modales des transports en commun et des transports non motorisés tels que la marche à pied et le vélo ;
- **AMÉLIORER (Improve)** : améliorer l'efficacité et la sécurité des modes de transport tout en réduisant au minimum leur empreinte environnementale.

Les mesures spécifiques proposées pourront être adoptées par les villes africaines sur chacun de ces piliers d'intervention. Le cadre conceptuel EASI est présenté schématiquement ci-dessous.

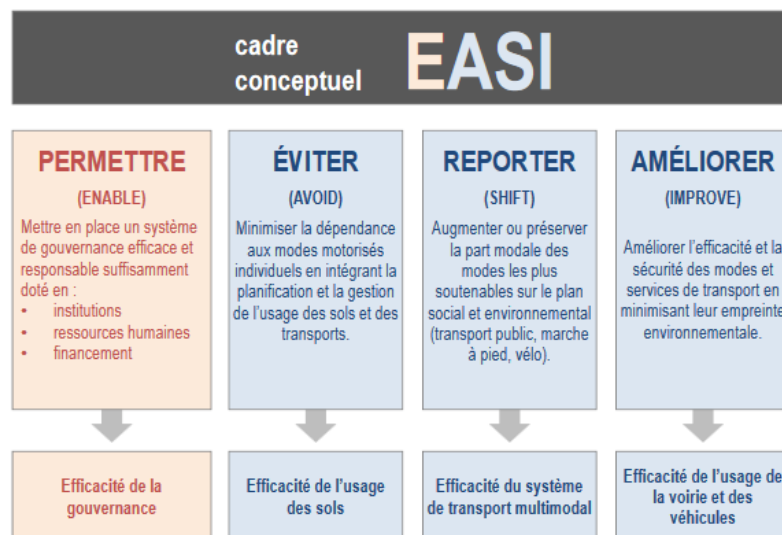


Figure 1 - EASI, un cadre conceptuel pour guider l'action publique vers l'accessibilité et la mobilité durables dans les villes africaines

¹ Stucki M. (2015).

Suite à cette publication, un programme de travail complémentaire a été défini, visant à la mise en œuvre de ces lignes directrices dans huit pays membres du programme (Côte d'Ivoire, Éthiopie, Guinée, Ghana, Kenya, Nigéria, Rwanda, Sénégal), fruit de la présente étude.

La méthodologie utilisée pour ces études dans les 8 pays concernés a été la même afin de favoriser des comparaisons transnationales et d'encourager les échanges de bonnes pratiques. **Cette étude vise en effet à insuffler un changement dans la manière de penser l'accessibilité et la mobilité, et à sensibiliser les décideurs pour l'adoption au niveau national et local de bonnes politiques, stratégies et pratiques opérationnelles qui contribuent efficacement à l'amélioration des transports urbains et de la mobilité dans les villes africaines.**

Le présent rapport propose donc pour commencer un diagnostic de la mobilité urbaine au Sénégal. Celui-ci a été établi grâce à l'expérience des experts mobilisés, à des visites de terrain à Dakar et Thiès, des entretiens avec des responsables politiques et techniques nationaux et locaux. Il a bénéficié des échanges qui ont eu lieu au cours des premières Assises Territoriales de la Mobilité Urbaine au Sénégal, ainsi qu'une analyse approfondie des documents et données qui ont pu être transmis.

Mené sous la tutelle du CETUD et du Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement, ce travail s'est avant tout concentré sur les principaux enjeux de mobilité et d'accessibilité dans les villes sénégalaises en s'intéressant à six domaines prioritaires:

- Le renforcement du cadre institutionnel de la gestion du transport urbain ;
- La création de sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain ;
- La promotion de la participation effective de la société civile à la gestion du transport urbain ;
- L'amélioration de la planification multimodale et le fonctionnement des centres-villes ;
- L'amélioration des performances du transport public (en particulier la réforme du transport artisanal) ;
- L'organisation et la mise en place de l'aide du gouvernement national pour la gestion du transport urbain dans les villes secondaires.

Cette analyse a donné lieu à la proposition d'une liste de recommandations prioritaires, qui se veulent pragmatiques et réalistes, déclinées selon le concept EASI, ainsi que l'ébauche d'un plan d'actions destiné à transformer les conditions de mobilité des populations vivant en zone urbaine.

Ces recommandations ont été largement discutées le 22 mai 2018, dans le cadre du Forum de la Mobilité Urbaine organisé sous l'égide du CETUD et du Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement. Ce forum, introduit par le Directeur de Cabinet du Ministre, a rassemblé près d'une centaine d'acteurs et décideurs nationaux qui ont été invités à débattre sur ces propositions. Le fruit de ce travail de concertation est proposé dans la dernière partie de ce rapport. La série de recommandations confirmée par les forums a été enrichie de retours d'expérience afin d'offrir des sources d'inspiration aux décideurs sénégalais.

1. Problématique de la mobilité urbaine au Sénégal

1.1 La dynamique de développement urbain

Pays sahélien situé dans la partie occidentale de l’Afrique, le Sénégal s’étend sur une superficie de 196 712 km² et compte 15,7 millions d’habitants en 2018² dont près de la moitié vit en milieu urbain. La population sénégalaise, dont les deux tiers ont actuellement moins de 25 ans, atteindra 18,9 millions de personnes en 2030.

Le tableau ci-après permet une mise en perspective par quelques indicateurs, comparés avec les 7 autres pays faisant l'objet de la présente étude, et met notamment en évidence l’urbanisation ancienne du pays ainsi que son fort taux de motorisation.

	COTE D'IVOIRE	ETHIOPIA	GHANA	GUINEA	KENYA	NIGERIA	RWANDA	SENEGAL
DEMOGRAPHIE								
Population nationale (million, 2016)	23,7	102,4	28,2	12,4	48,5	186,0	11,9	15,4
Projection de population (million, 2030)	28,1	137,1	34,2	16,2	62,8	226,9	16,7	19,6
Densité de population (pop. / km ² , 2016)	75	102	124	50	85	204	483	80
URBANISATION								
Taux d'urbanisation (% , 2016)	53%	20%	55%	38%	26%	49%	30%	43%
Taux de croissance urbaine (% , 2010-2015)	3,9%	5,0%	3,7%	3,5%	4,3%	4,6%	6,3%	3,6%
Aires urbaines avec plus de 300'000 habitants (2015)	3	2	4	2	4	42	1	1
ECONOMIE								
PIB par habitant (\$PPA, 2016)	3 693	1 734	4 293	1 966	3 151	5 861	1 913	2 567
Taux de croissance économique (% / an, 2010-2015)	5,8%	10,6%	7,7%	4,5%	6,0%	5,2%	7,5%	4,1%
Poids de la population vivant sous le seuil international de pauvreté (2011 PPA, % de la pop.)	27,9%	33,5%	13,6%	35,3%	33,6%	53,5%	60,4%	38,4%
Indice de développement humain (0-1 scale, 2015) 0 - faible, 1 - fort développement humain	0,47	0,45	0,58	0,41	0,56	0,53	0,50	0,49
GOVERNANCE ET AFFAIRES								
Doing Business (Distance de la frontière, 2017) 0 - Performance la plus basse, 100 - Performance historiquement la plus haute ou "frontière"	52	46	57	49	63	48	70	49
Indice de Perception de la Corruption (1-100, 2016) 1 - transparence faible ou forte corruption, 100 - transparence forte ou faible corruption	34	34	43	27	26	28	54	45
MOTORISATION								
Prix de l'essence / diesel (US\$ / L, 2016)	0,93 / 0,93	0,75 / 0,64	0,92 / 0,85	0,9 / 0,9	0,95 / 0,82	0,46 / 0,64	1,17 / 1,13	1,14 / 0,97
Véhicules privés en circulation selon OICA (2015)	430 000	90 000	560 000	N/D	848 000	2 970 000	N/D	340 000
Véhicules privés en circulation selon données nationales (2018)	640 000	620 000	1 950 000	N/D	1 300 000	11 500 000	N/D	470 000
Taux de motorisation selon OICA (véhicules privés / 1 000 habitants, 2015)	19	1	20	N/D	18	16	N/D	23
Mortalité par accidents de la route (mortalité / 100 000 habitants, 2015)	24	27	26	28	30	21	33	28

Figure 2 – Données statistiques sur les huit pays pilotes de l'étude³

1.1.1 La reprise de la croissance économique

En 2014, le « Plan Sénégal Émergent » (PSE) a défini la politique économique et sociale du pays visant à lever les obstacles structurels à la croissance et à faciliter l’initiative privée pour l’émergence du Sénégal à l’horizon 2035. Dans le secteur des transports, le niveau de développement du réseau routier et son état d’usure, l’insuffisance de l’offre de services de transport public urbain ainsi que la vétusté du parc automobile sont identifiés comme des freins au développement du pays. Un Plan d'Actions Prioritaires (PAP) pour la période 2014-2018 met en cohérence les orientations stratégiques du PSE avec les objectifs sectoriels et les projets et programmes de développement.

Grâce à des réformes clés et des grands projets du PAP, le taux de croissance annuel moyen s’est établi à 6,0 % sur la période 2014 – 2017 et est estimé à 7,0 % en 2018. En matière de transport

² Projections démographiques, ANSD (2018)

³ Données Banque Mondiale, Doing Business, OICA, UNDP, UN Habitat et Transparency International, détails des sources en annexe

terrestre, la stratégie du PSE s'appuie notamment sur la construction et la réhabilitation d'infrastructures ainsi que la poursuite du programme de renouvellement et de modernisation du parc de véhicules de transport urbain et interurbain. Le développement des infrastructures et des services de transport représente 26,3% des investissements prévus dans le Plan d'Actions Prioritaires. Ainsi, sur la période 2012-2015, le PSE a permis la réalisation de 1'362 km de route ainsi que 13 ouvrages d'art.

Après des décennies de croissance modeste, le Sénégal a en effet enregistré une croissance économique solide depuis 2016, qui le place au deuxième rang des pays les plus dynamiques en Afrique de l'Ouest, avec la Côte d'Ivoire. À cette date, le Sénégal affichait un PIB/habitant de l'ordre de 1090 USD (PPP constant USD 2010)⁴. Les bons résultats économiques associés aux efforts d'assainissement budgétaire entrepris par les pouvoirs publics participent à la réduction du déficit budgétaire du pays, et ouvrent la perspective d'une croissance positive dans les prochaines années. Le nombre d'emplois dans l'économie formelle reste encore limité et les actifs urbains exercent majoritairement des métiers informels (60% des emplois non agricoles)⁵ notamment dans le secteur des transports.

1.1.2 Une urbanisation rapide et polarisée sur la capitale

L'urbanisation au Sénégal se caractérise par une polarisation sur le littoral où se concentrent les activités économiques. La population urbaine augmente de façon constante dans l'ensemble des grandes villes du pays, nourries par l'accroissement de la population d'une part, et l'exode rural d'autre part. La croissance de l'urbanisation est l'une des plus faibles de la sous-région, mais reste très soutenue. La proportion de population urbaine a presque doublé sur les dernières décennies, de 23% dans les années 1960, elle est passée à 43% en 2013 et devrait atteindre 60% d'ici 2030⁶. Cette dynamique d'urbanisation se traduit par d'importants défis pour les villes que ce soit en matière de construction, de déploiement des réseaux de services urbains ou de mobilité urbaine.

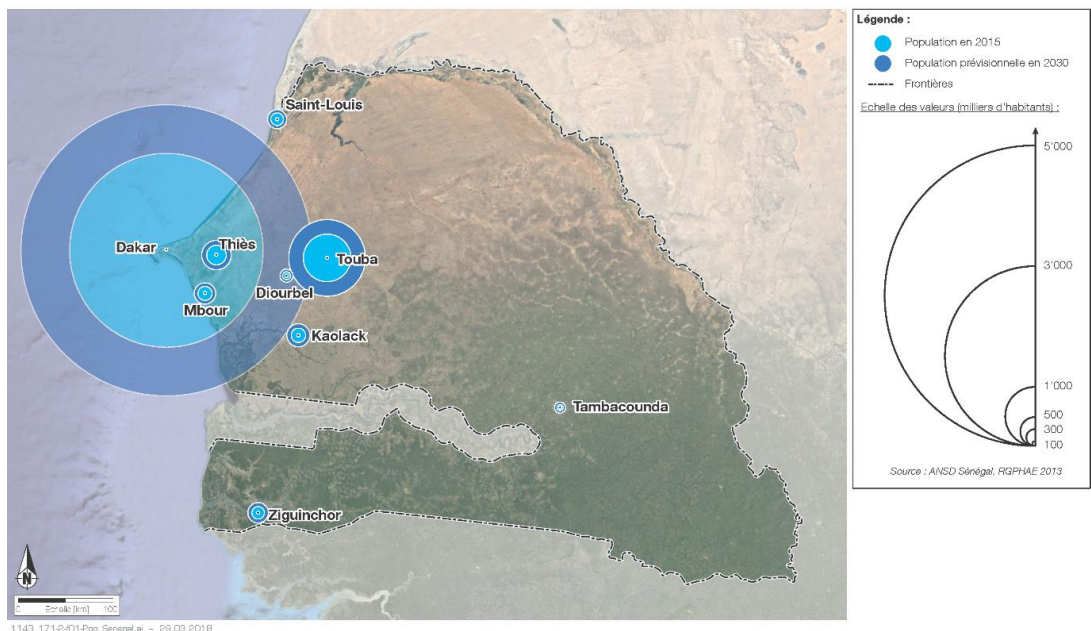


Figure 3 – Population 2015 et projection en 2030 dans les principales villes sénégalaises

⁴ Données Banque Mondiale (<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.KD?locations=SN>)

⁵ État du Sénégal. (2014). Plan Sénégal Émergent

⁶ Banque Mondiale. (2015).

L'architecture urbaine au Sénégal est caractérisée, d'un point de vue démographique et économique, par le poids de Dakar par rapport aux autres villes du pays. Toutefois, au moins six autres agglomérations du pays dépassent les 200 000 habitants et sont amenées à croître rapidement dans les années à venir.

La concentration démographique et économique à Dakar

Dakar, capitale économique et politique du Sénégal, dispose d'une position littorale stratégique sur la presqu'île du Cap Vert, à l'extrémité ouest du pays. La région de Dakar est constituée des départements de Dakar, Pikine, Guédiawaye et Rufisque. Cette région, urbanisée à 96,4%, correspond relativement bien à l'agglomération de Dakar au sens géographique. Elle concentre à elle seule 80% des activités d'échanges, de service et d'industrie ainsi que la moitié de la population urbaine du pays (49,6%)⁷. Elle connaît un accroissement démographique annuel de 2,8%. La population était de 3 137 196 habitants en 2013⁸, et est estimée 3,6 millions en 2018. Elle pourrait atteindre 4,356 millions d'habitants d'ici 2025.

L'économie de l'agglomération s'est historiquement développée autour des activités portuaires puis s'est diversifiée sur des activités industrielles, de services et de commerces. Le centre historique, sur la commune du Plateau, regroupe le centre administratif national et un centre économique et d'affaire international. La commune de Hann Bel-Air accueille la plupart des industries de la ville. Les autres communes se sont urbanisées progressivement depuis l'extrémité de la Presqu'île vers l'intérieur du pays. Ce développement progressif traduit une hyperpolarité des activités et des services au niveau du Plateau, alors que l'habitat se répartit sur l'ensemble de la presqu'île.

Bien qu'économiquement stratégique, la configuration de la péninsule contraint fortement l'urbanisation et le fonctionnement de la ville. L'aire urbaine dépasse aujourd'hui largement la péninsule vers la Petite Côte et l'intérieure des terres et va continuer à s'étendre en lien avec le développement de la zone économique autour du nouvel aéroport à Diass et de la ville nouvelle de Diamniadio, entre Dakar et l'aéroport (Encadré 1). La croissance urbaine continue laisse présager l'émergence d'une région métropolitaine qui, au-delà des villes de proche banlieue, pourrait intégrer Mbour et Thiès.

En tant que capitale économique et politique, Dakar a fait l'objet d'une planification urbaine ancienne qui intègre la problématique des transports. Le plan directeur d'urbanisme de la ville a été actualisé en 2016, avec le soutien de la JICA sur le périmètre de l'agglomération (villes de Dakar, Pikine, Rufisque et Guédiawaye). Il comprend des objectifs quantitatifs de performances en matière de réseau routier, de trafic et de transport public s'appuyant sur une vision intégrée urbanisme-transport ainsi qu'une évaluation environnementale de la stratégie envisagée. La ville s'est également dotée d'un Plan de Déplacements Urbains en 2007 et un projet de mise à jour de ce plan devrait voir le jour en 2018 pour intégrer les projets réalisés ou en cours de réalisation.

⁷ CETUD, CUREM. (2015).

⁸ ANSD. (2013).

Encadré 1 – Diamniadio, le nouveau pôle urbain de Dakar

Le pôle urbain de Diamniadio est un projet présidentiel inscrit dans la politique de renouveau urbain du Plan Sénégal Emergent. Lancé en 2014, l'ambition du projet est de « créer une nouvelle ville intégrée sur la base de la mixité urbaine et sociale, regroupant ainsi des quartiers administratifs, des zones d'habitations mixtes, des zones industrielles, des universités et centres de recherche, une Cité du Savoir, des espaces d'affaires et des infrastructures sportives »⁹.

Située à une trentaine de kilomètres de Dakar et à proximité de l'aéroport international Blaise Diagne, cette ville nouvelle devrait pallier l'hypercentralisation de la métropole dakaroise et la soulager en termes de congestion, de pollution et de pression foncière (indisponibilité des surfaces et urbanisation non maîtrisée). Relié directement à Dakar par l'Autoroute de l'avenir, le pôle sera également desservi à terme par le TER.



Figure 4 – Structure urbaine globale envisagée selon le Plan Directeur d'Urbanisme à l'horizon 2035¹⁰

Le portage de ce projet fait figure d'exception au Sénégal. Il a été confié à une instance dédiée : la Direction Générale des Pôles Urbains de Diamniadio et du lac rose (DGPU), ancrée au sein de la présidence de la République. Ce modèle de gouvernance centralisée, bien que très opérationnel, ne favorise pas la coordination et la capitalisation de l'expertise des acteurs déjà en place et compétents dans le reste du pays. Par ailleurs, Diamniadio a été identifié comme territoire pilote dans le cadre du PROGEP pour définir les bases d'une gestion et d'une planification urbaines résilientes au changement climatique, notamment par la réalisation d'un Plan d'Urbanisme de Détails (PUD).

⁹ Propos de Macky Sall tenus à l'occasion du lancement des projets Présidentiels de 2ème Génération, <http://www.mesr.gouv.sn/lancement-des-projets-presidentiels-de-2eme-generation/>

¹⁰ image provenant du site: <http://www.pdudakar.gouv.sn/Villages-verts-urbains.html>

Un rayonnement qui s'étend vers les villes voisines

■ Thiès

Située à l'intérieur des terres à 70 km à l'est de Dakar, son agglomération compterait 365'000 habitants actuellement et atteindrait 440'000 habitants en 2025, soit un taux de croissance annuel de 2,7% environ⁸. Au sens administratif du terme, Thiès est l'unique « ville » du pays en dehors de la région de Dakar. La ville de Thiès se compose de trois communes de plein exercice: Thiès Nord, Thiès Sud et Thiès Ouest. Son aire urbaine s'étend au-delà des limites communales à l'est vers quelques pôles urbains limitrophes, notamment la commune de Fandene.

Thiès est une ville carrefour, à la convergence des routes nationales 2 et 3, desservant d'importants pôles de l'est et du nord du pays. Historiquement, la ville constituait l'un des principaux hubs ferroviaires du Sénégal, à la convergence de deux lignes majeures de transport de personnes et de marchandises. Aujourd'hui, le trafic ferroviaire s'est fortement réduit et l'infrastructure ferroviaire représente davantage une coupure urbaine façonnant la ville qu'un service de transport.

Conformément à la nouvelle législation en vigueur régissant les collectivités territoriales, la ville a élaboré en 2017 son Plan de Ville et le Plan d'Investissement Prioritaire associé. La ville est intégrée au schéma directeur d'aménagement territorial pour la zone Dakar-Thiès-Mbour, élaboré en 2015 par l'Agence Nationale de l'Aménagement du Territoire (ANAT). Ce plan préconisait la réalisation d'un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme, d'un plan d'urbanisme de détails et d'un plan de déplacements urbains pour l'agglomération de Thiès. Par ailleurs, le plan prévoyait la mise en place d'un établissement public de coopération intercommunale regroupant Thiès, Fandene et Notto pour assurer la coopération notamment sur les questions de planification urbaine et de gestion de la mobilité urbaine.

■ MBour

MBour est une commune côtière située à 80 km au sud-est de Dakar sur la Petite Côte. Son agglomération compterait 270'000 habitants et atteindrait 320'000 habitants en 2025 soit un taux de croissance annuelle de 2,7% environ⁸. Les principales activités économiques de la ville sont l'extraction minière (titane), la pêche et le tourisme. La ville de M'Bour est intégrée au schéma directeur d'aménagement territorial pour la zone Dakar-Thiès-Mbour, élaboré en 2015 par l'ANAT. En effet, sa proximité avec Dakar en fait une commune satellite, qui devrait s'intégrer dans l'aire urbaine de Dakar au regard des prévisions démographiques. Ce plan préconisait la réalisation d'un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme, d'un plan d'urbanisme de détails et d'un plan de déplacements urbains pour l'agglomération de Mbour. Par ailleurs, le plan prévoyait la mise en place d'un établissement public de coopération intercommunale regroupant Mbour, Malicounda, Nguékhokh, Saly, Somone, Ngararou pour assurer la coopération notamment sur les questions de planification urbaine et de gestion de la mobilité urbaine.

Des pôles urbains capitales régionales ou religieuses

■ Touba

Touba, commune religieuse mouride située à 200 km à l'est de Dakar, est la deuxième agglomération la plus peuplée du Sénégal, en dehors de Dakar. L'aire urbaine compterait 880'000 habitants actuellement et atteindrait 1,1 million d'habitants en 2025 soit un taux de croissance annuel de 3,2% environ⁸, avec la particularité administrative d'une commune étendue qui couvre la quasi-totalité de l'aire urbaine, et est donc en nombre d'habitants, la plus grande du pays. Touba a enregistré entre 2002 et 2013 la plus forte croissance démographique du pays, en lien notamment avec l'exode rural. La démographie de cette ville est d'autant plus particulière, que sa population double une fois par an à l'occasion du Grand Magal, un pèlerinage rassemblant deux millions de personnes. Dans le cadre du Plan Sénégal Émergent, une autoroute joignant l'aéroport Blaise Diagne (région de Dakar) à Touba est en construction pour améliorer l'accessibilité des différents territoires desservis et la mobilité des pèlerins.

■ **Saint-Louis**

Saint Louis est une commune côtière du nord du pays, située à 260 km au nord de Dakar et à proximité directe de la frontière mauritanienne. L'aire urbaine de Saint-Louis correspond globalement aux limites de la ville et compterait 240'000 habitants. Elle devrait atteindre 285'000 habitants en 2025, ce qui correspond à un taux de croissance annuel de 2,6% environ⁸. Ville coloniale historique, première ville d'Afrique occidentale fondée par les Européens, elle constitue un pôle touristique majeur du Sénégal et est inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO. Après l'indépendance du pays, la ville a perdu de son importance au profit de la nouvelle capitale : Dakar. Son économie est essentiellement basée sur la pêche et le tourisme. La découverte récente de gisements de pétrole au large de Saint-Louis a remis cette ville au centre de la stratégie économique du pays. L'exploitation de cette ressource énergétique est perçue comme un tremplin vers l'émergence pour la région, mais également pour l'ensemble du pays.

La commune de Saint-Louis a fait l'objet d'une planification urbaine ancienne, bien que pas toujours respectée. Son premier schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme fut élaboré en 1975. En 2008, la ville s'est dotée d'un Plan Directeur d'Urbanisme, prescrit en 2009 et adopté en 2014, avec l'appui du Ministère en charge de l'Urbanisme pour définir la stratégie de son développement urbain à l'horizon 2025. La ville de Saint-Louis a également été identifiée comme ville pilote dans le cadre du Projet de Gestion des Eaux Pluviales et d'Adaptation au Changement Climatique du Sénégal (PROGEP) pour définir les bases d'une gestion et d'une planification urbaines résilientes au changement climatique. Le projet prévoit notamment la mise à jour du Plan Directeur d'Urbanisme avec une vision intégrée urbanisme-transport, par l'intervention ponctuelle du CETUD, ainsi que sa déclinaison en Plan d'Urbanisme de Détails.

■ **Kaolack**

Kaolack est un port fluvial de l'intérieur du pays situé à 190 km au sud-ouest de Dakar. L'agglomération se limite au périmètre communal et compterait 275'000 habitants et atteindrait 340'000 habitants en 2025, soit un taux de croissance annuelle de 3,1% environ⁸. La ville s'est développée autour du commerce et du transport de l'arachide notamment.

■ **Ziguinchor**

Ziguinchor est une commune fluviale du sud-ouest du Sénégal, chef-lieu de la région historique et touristique de la Casamance, située au bord du fleuve éponyme. Elle compterait 240'000 habitants actuellement et atteindrait 300'000 habitants en 2025, soit un taux de croissance annuel de 3,2% environ⁸. Cette ville s'est également développée avec le commerce de l'arachide.

1.2 Une motorisation à quatre roues dans la capitale et à deux roues dans les autres villes du pays

Le taux de motorisation des ménages sénégalais ne cesse de croître. En 2015, le nombre de véhicules en circulation était estimé par la Direction des Transports routiers à environ 470'000. L'Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles (OICA) proposait des chiffres un peu plus élevés (Figure 5). Selon cette organisation, le nombre de véhicules en circulation dans le pays a presque doublé sur la dernière décennie (de 380'000 en 2005 à 660'000 véhicules en 2015)¹¹. L'équipement de la population est ainsi estimé à 44 véhicules/1'000 habitants en 2015.

L'augmentation de la motorisation des ménages est particulièrement marquée dans la capitale : en 2000, on comptait 17 véhicules pour 1'000 habitants à Dakar¹², tandis qu'en 2015, ce chiffre est

¹¹ Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles (OICA)

¹² CETUD. (2001).

estimé à 40 véhicules pour 1'000 habitants (dont 25 voitures pour 1'000 habitants)¹³. 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. Un programme de renouvellement a été lancé en 2005 pour les minibus, mais aucun dispositif n'existe pour les taxis ou les véhicules privés.

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.

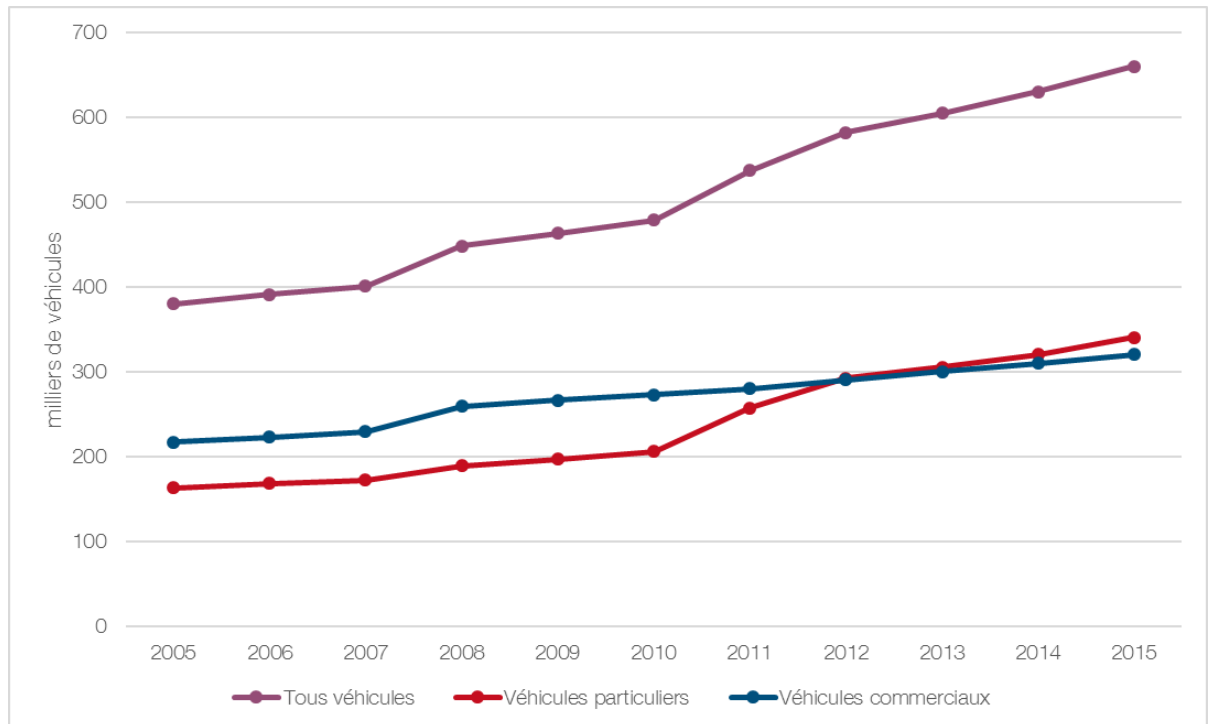


Figure 5 – Évolution du parc de véhicules en circulation au Sénégal de 2005 à 2015¹¹

Les taxes d'importation sur les véhicules témoignent peu de la volonté de l'Etat de favoriser l'achat de véhicules neufs. Ainsi, les "droits sans incidence" et la TVA sont similaires pour les véhicules neufs et d'occasion, respectivement 22,90% et 21,78%. La différence est plus notable pour les droits d'enregistrement qui varient de 2,86% à 4,28%; toutefois cela n'a pas beaucoup d'impact sur le choix des ménages.

¹³ CETUD, CUREM (2015).

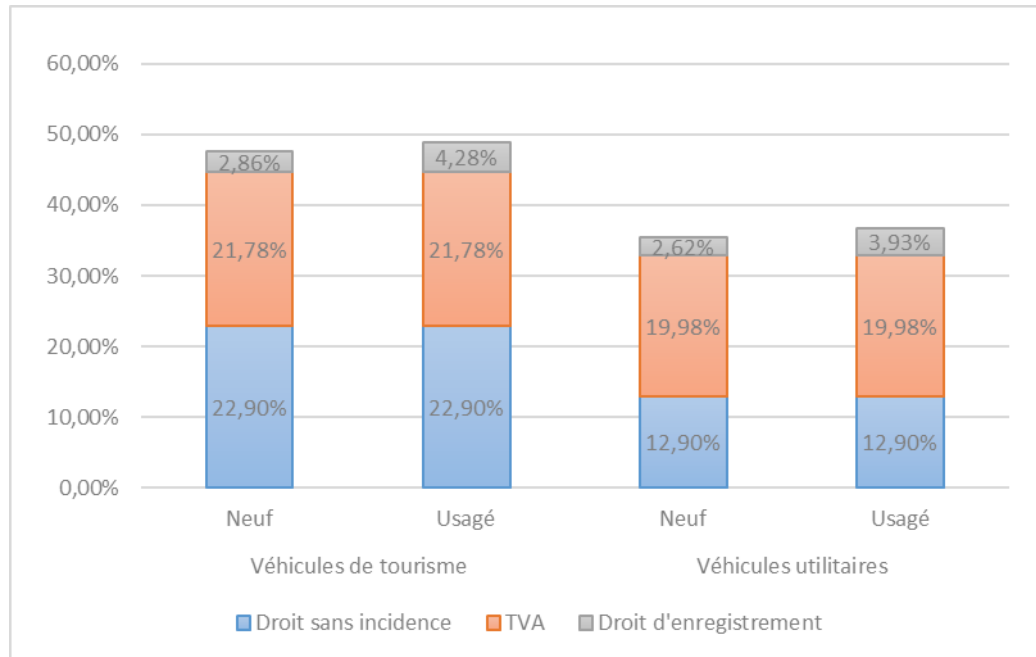


Figure 6 – Fiscalité sur les véhicules importés en 2018 à partir de la base taxable

L'âge maximal d'importation des véhicules est passé de 5 à 8 ans¹⁴ à partir de 2012. Cette décision du président sénégalais nouvellement élu en 2010 a provoqué une augmentation de 83,7% du nombre de véhicules importés entre 2011 et 2012, passant de 14'300 à 26'300 véhicules importés. Ce nombre a continué à augmenter puisqu'il atteignait 33'100 véhicules en 2014¹⁵.

Le montant total prélevé lors de l'importation d'un véhicule est compris entre 45 et 50% du prix d'achat. Ces taxes sont comparables à celles pratiquées en Afrique. Toutefois, contrairement à de nombreux pays africains, la puissance du moteur et le type de carburant consommé ne sont pas pris en compte à l'import, ce qui est peu incitatif à l'achat de véhicules moins polluants.

Dans les villes secondaires, on assiste à un développement exponentiel et incontrôlé des motos – dites « Jakarta » - pour des usages privés et de transport de personne. Ce développement s'explique par le caractère abordable de ce mode vis-à-vis d'une voiture, mais également par la vétusté des infrastructures routières : ces motos sont en effet facilement manœuvrables et permettent d'accéder à l'ensemble des quartiers et à des zones non accessibles par les autres modes motorisés.

¹⁴ Décret n°2010-430

¹⁵ Douanes Sénégalaises, 2015 (<http://www.douanes.sn/fr/printpdf/385>)

1.3 Une mobilité urbaine contrastée entre Dakar et les villes de l'intérieur

Le Sénégal est marqué par une histoire longue de planification et d'organisation du secteur des transports. La réflexion et la prise de conscience engagées depuis de nombreuses années ont permis l'amorce de transformations vertueuses pour le secteur dans la région de Dakar.

Toutefois, on observe un développement à deux vitesses dans le pays où les villes secondaires accumulent un retard fort principalement dû à un processus de décentralisation qui n'a pas encore permis d'instaurer un cadre de gouvernance et de financement adapté. Le tableau ci-après offre une mise en perspective de quelques indicateurs statistiques sur la démographie, le transport et la mobilité urbaine dans la capitale et une ville de l'intérieur, Thiès. Il met en exergue l'absence de capitalisation de données en dehors de la capitale, symptomatique d'un cadre de gouvernance et de financement peu consolidé.

	Dakar	Thiès
DEMOGRAPHIE		
Population métropolitaine (<i>million, 2015</i>)	3,5	N/D
Poids de la population nationale résidant dans l'agglomération (<i>%, 2015</i>)	24%	N/D
Taux de croissance urbaine (<i>% / an, 2015-2020</i>)	3,8%	N/D
QUALITE DE VIE		
Qualité de vie dans les villes africaines (<i>classement EPFL-AMB, 2017</i>)	23/100	N/A
Indice de Mobilité Urbaine 2.0 - UITP (<i>note 0-100, 2014</i>)	N/D	N/D
DEMANDE DE MOBILITE		
Taux de motorisation (<i>véhicules / 1 000 habitants</i>)	40	N/D
Nombre de déplacements journaliers (<i>million</i>)	7,2	N/D
Nombre de déplacements motorisés journaliers (<i>million</i>)	2,2	N/D
Nombre de déplacements journaliers motorisés par habitant (<i>million</i>)	1,0	N/D
Distance moyenne de déplacement (<i>km</i>)	N/D	N/D
Part modale des véhicules personnels (<i>%</i>)	6%	N/D
Part modale des transports publics dont transport artisanal (<i>%</i>)	25%	N/D
Part modale des mobilités douces (<i>%</i>)	70%	N/D
OFFRE DE TRANSPORT		
Nombre de véhicules de transport public	175	Aucun transport conventionné
Nombre de véhicules de transport artisanal (<i>sauf taxis</i>)	3 050	N/D
Longueur des voies ferrées et/ou voies bus réservées existantes (<i>km</i>)	27	Aucun transport conventionné
Longueur des voies ferrées et/ou voies bus réservées en projet (<i>km</i>)	56	0

Figure 7 - Données statistiques sur la capitale et la ville de l'intérieur d'étude

1.3.1 Dakar, une capitale embouteillée

L'agglomération de Dakar se caractérise par sa configuration géographique contrainte sur la presqu'île du Cap-Vert et la polarisation de ses fonctions urbaines. Cette répartition des fonctions au sein du tissu urbain entraîne une forte polarisation des déplacements et contribue à la congestion et à la pollution dans la ville. La stratégie urbaine, développée dans le dernier Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar (2016), prévoit la création de nouvelles centralités urbaines, notamment par la réalisation des projets de pôles urbains de Diamniadio et du Lac Rose. Ce Plan Directeur d'Urbanisme fait suite au précédent, réalisé en 2001 et révisé en 2009, qui cherchait d'ores et déjà à créer de nouvelles polarités à l'est de la presqu'île. Le volet transport avait par ailleurs été détaillé dans le Plan de Déplacements Urbains de Dakar (PDUD) finalisé en 2007 sous le pilotage du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD).

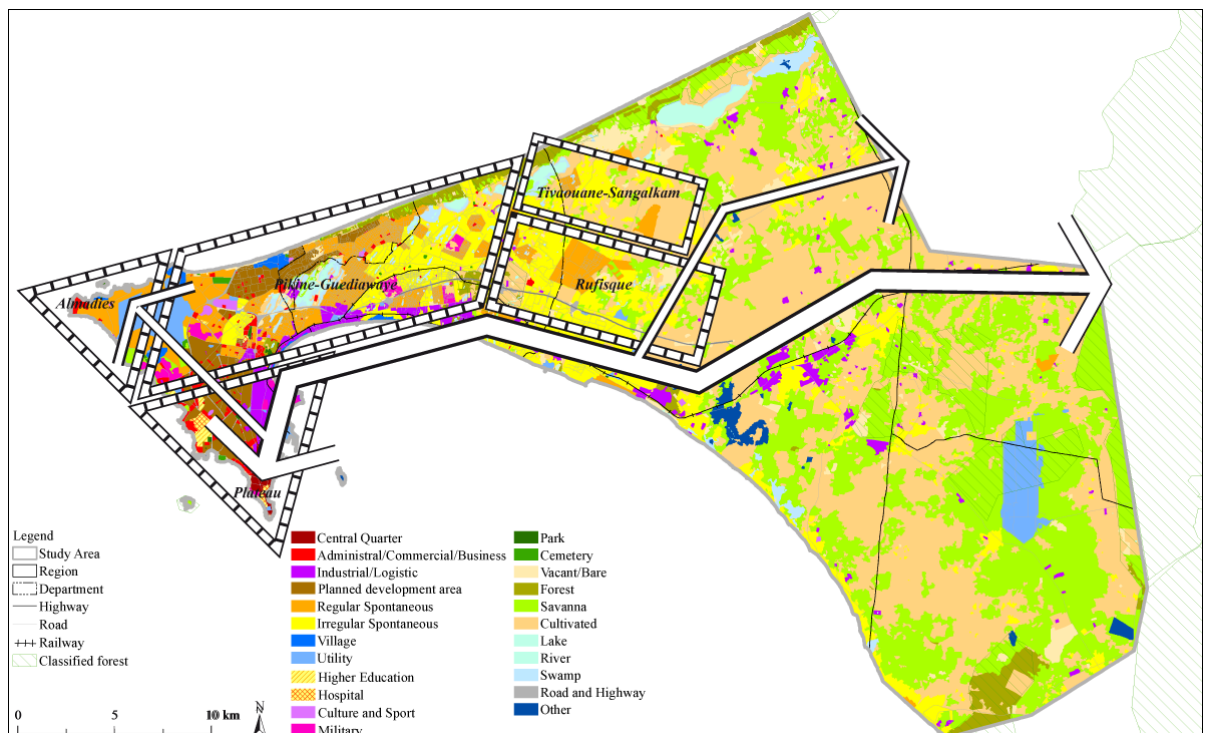


Figure 8 - Structure urbaine de l'agglomération de Dakar¹⁶

Le réseau viarie de la ville s'est développé sous les mêmes contraintes imposées par le site de la Presqu'île. Au centre-ville, le réseau est entièrement revêtu, à l'inverse des quartiers résidentiels plus excentrés. Cinq grands axes routiers forment des pénétrantes qui convergent vers le Plateau. Depuis plusieurs décennies, l'État investit massivement dans les infrastructures routières pour structurer une armature de voirie primaire. Le premier tronçon de la Voie de Dégagement Nord (VDN), inscrite au plan d'urbanisme de 1982, a été construit au début des années 1990 pour désengorger le cœur de l'agglomération en reliant l'avenue Bourguiba et CICES. Cette voie a été prolongée jusqu'à Tivaouane Peulh. La construction de l'autoroute à péage, initiée en 2009 sur un modèle concessif dans le cadre du PSE, s'est poursuivie au-delà du nouvel aéroport vers Thiès et Touba et vient également renforcer le réseau structurant de l'agglomération.

En complément de ces infrastructures structurantes, les programmes d'aménagements de routes intercommunales de l'ADM, et de pavage des voiries dans les quartiers de l'AGEROUTE, initiés dans les années 2000 et 2010, ont renforcé les capacités de voiries secondaires. Malgré ces importants investissements et l'augmentation des capacités viaries, le réseau reste encore peu maillé et les

¹⁶ JICA, MRUHCV. (2016).

carrefours ne sont pas calibrés et optimisés en fonction des flux de véhicules, ce qui contraint l'écoulement de ces flux et génère de la congestion généralisée dans la ville. De plus, l'occupation de l'espace public aux intersections majeures par des activités marchandes nuit à l'écoulement des flux. Enfin, le comportement des automobilistes ou des conducteurs de minibus sur les grandes artères ou aux carrefours (en cas de panne, ou pour faire des arrêts de courte durée) peut parfois être à l'origine d'embouteillages non négligeables. Sur le plateau, le stationnement anarchique et l'occupation des trottoirs par des activités diverses génèrent une situation de congestion, sans que ne soit constatée une insuffisance de voirie. En l'absence d'une gestion de la circulation et du stationnement à l'échelle métropolitaine, la capitale souffre d'une congestion chronique, grevant la capacité d'accès aux différents quartiers et contribuant grandement à la pollution.



Figure 9 - Congestion routière à Dakar

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) 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. Les traversées piétonnes ne sont souvent pas aménagées, 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 inexistants.



Figure 10 - Cheminements piétons à Dakar

Si le transport représente 11,4 % en moyenne des dépenses des ménages, pour les plus pauvres, elles sont supérieures à 17 % (Figure 11). Ainsi, les plus pauvres ont relativement peu accès aux modes de transports motorisés, et dès qu'ils peuvent les emprunter, ils représentent une part importante de

leur budget. Il a d'ailleurs été constaté que la mobilité des habitants évolue entre le début et la fin du mois du fait de l'amenuisement des ressources disponibles au sein des ménages¹⁷.

	Revenus en FCFA	Dépenses en FCFA	Taux d'effort
1 ^{er} quintile	125 122	21 479	17,2 %
2 ^{ème} quintile	266 362	38 091	14,3 %
3 ^{ème} quintile	366 022	47 619	13,0 %
4 ^{ème} quintile	457 173	60 027	13,1 %
5 ^{ème} quintile	1 092 707	104 202	9,5 %
Ensemble des ménages	463 140	52 692	11,4 %

Figure 11 - Part des revenus du ménage consacrée au transport¹⁷

Selon l'EMTASUD, les déplacements motorisés (plus de 2 millions) sont réalisés à 80% en transports collectifs, dont plus de deux tiers par le réseau de minibus AFTU (Association de Financement des Transports Urbains du Sénégal), les cars rapides et les Ndiaga Ndiaye.

À Dakar, l'offre de transport public est composée:

- De lignes de Minibus AFTU ou « Tatas », soit 1'300 véhicules répartis sur 57 lignes en 2014 (CUREM, EMTASUD), ayant bénéficié du programme de renouvellement et de professionnalisation du secteur porté par le CETUD. Aujourd'hui, le nombre de bus renouvelés est estimé à 2'000 par l'AFTU. Les Tatas circulent sur des lignes fixes concédées par le CETUD et s'arrêtent à des arrêts définis, même si les variantes d'itinéraires sont fréquentes. Ils représentent au total environ 620'000 déplacements de personnes / jour selon l'EMTASUD;
- De services de Cars Rapides de 20 à 25 places (353'000 déplacements/jour), et Ndiaga Ndiaye de 19 à 25 places (72'000 déplacements/jour), dont le nombre était estimé respectivement à 780 et 960 véhicules en 2014 (CUREM, EMTASUD). Ce mode s'est massivement développé pour faire face à la demande croissante à laquelle l'opérateur historique (Société Des Transports du Cap Vert (SOTRAC) puis Dakar Dem Dikk (DDD)) ne parvenait pas à répondre. Ces véhicules vétustes, inconfortables et polluants circulent théoriquement sur des lignes définies dans leur licence de transport, mais la période de service, la régularité des départs et les fréquences dépendent des opérateurs. Certains offrent des services de transports scolaires et d'entreprise. À l'horizon 2019, l'ensemble des opérateurs de cars rapides et Ndiaga Ndiaye devraient intégrer le programme AFTU et se structurer sur l'exploitation du réseau défini conjointement avec le CETUD ;
- D'un réseau de bus exploité par la société publique Dakar Dem Dikk, concessionnaire d'un contrat d'exploitation sur 15 ans. La société exploite une vingtaine de lignes avec environ 500 bus suite au renouvellement en 2015 de 400 bus urbains, grâce à des subventions dédiées de l'État prévues dans le Plan Sénégal Émergent (PSE). En 2015, elle représentait 115'000 déplacements/jour ;

¹⁷ CETUD, CUREM. (2015).

- D'une offre de taxis (187'000 déplacements/jour): des taxis urbains (identifiables à leurs couleurs jaune et noire) et des taxis de banlieue (identifiables à leurs couleurs blanche et verte). On estime à 22'713 le nombre de taxis en 2016¹⁸. La plupart des véhicules sont particulièrement vétustes et contribuent fortement à la pollution de l'air.
- Des « clandos » ou taxis clandestins qui se sont développés dans les quartiers peu accessibles de proche banlieue de manière illégale (sans autorisation de transport) et qui représentaient 216'000 déplacements/jour en 2015 ;
- Du Petit Train de Banlieue (17'000 déplacements/jour), ligne ferroviaire historique reliant le centre de Dakar à Thiaroye, Rufisque et Thiès. Le PTB ne représente qu'une faible part des déplacements à l'échelle de la ville du fait de sa localisation sur le littoral Sud (en dehors des quartiers d'habitat) et de son manque de fiabilité lié à une infrastructure vétuste.

Ces chiffres montrent bien l'importance du réseau de minibus dans les déplacements de l'agglomération et l'enjeu de leur renouvellement et de leur professionnalisation. Ils illustrent également l'offre limitée de l'exploitant public qui ne représente que 6 % des déplacements en transports collectifs, insuffisance fortement liée aux difficultés financières de l'entreprise en l'absence du respect des engagements de l'État (paiement partiel des compensations et retards). Les taxis et clandos représentent quant à eux presque le quart des déplacements en transports publics.

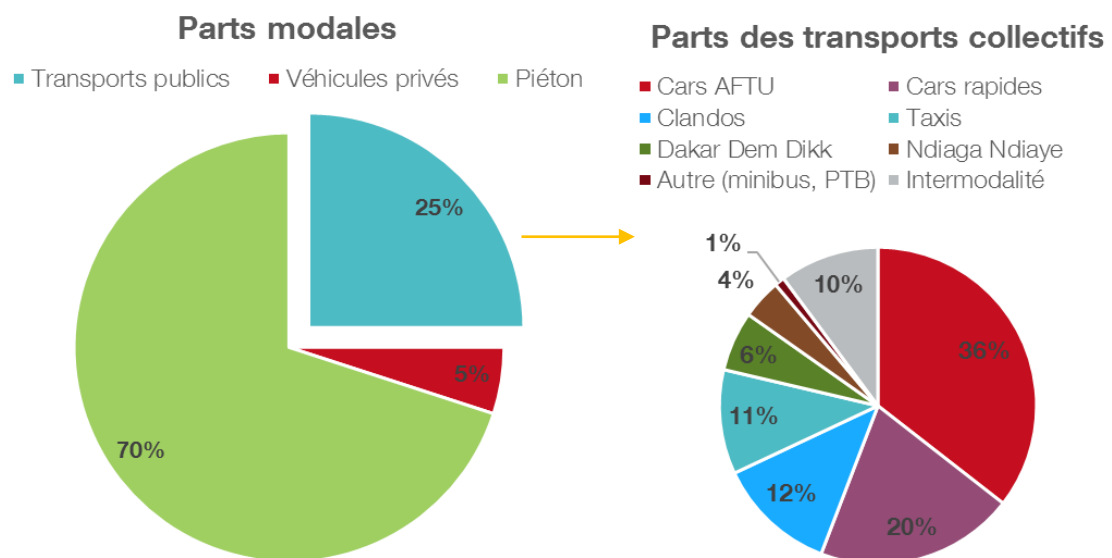


Figure 12 - Parts modales des déplacements dans l'agglomération de Dakar¹⁹

En 2015, 7,2 millions de déplacements journaliers s'effectuaient à Dakar. Avec la poursuite de la croissance urbaine de l'agglomération, cette demande va continuer d'augmenter. Par ailleurs, l'augmentation de la motorisation des ménages dans le contexte actuel de congestion et de pollution massive de la ville impose de prendre des mesures fortes pour en maîtriser le développement.

Ainsi, dans une perspective d'une part d'amélioration de l'accessibilité au plateau, et d'autre part de rééquilibrage du développement sur la presqu'île du Cap Vert, le gouvernement sénégalais porte deux projets de transport de masse ainsi qu'une restructuration du réseau de bus :

- Le Train Express Régional (TER) qui reliera à terme la gare de Dakar - sur le Plateau - au pôle urbain de Diamniadio et à l'aéroport international Blaise Diagne par le littoral sud de la

¹⁸ CETUD, IFC. (2017).

¹⁹ CETUD, CUREM (2015).

Presqu'île, en reprenant l'emprise ferroviaire actuelle. Les travaux du TER ont débuté sous la maîtrise d'ouvrage déléguée de l'APIX (Agence de Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux), et l'exploitation du tronçon Dakar – Diamniadio devrait débuter dès 2019. Le coût total de cette infrastructure de 38 km dans sa première phase, qui comptera 14 gares intermédiaires et devrait à terme déplacer 150'000 voyageurs/ jour, est de 568 milliards de Francs CFA (854 millions d'euros) ;

- Une ligne de BRT de 18,3 km qui reliera le centre du Plateau à Guédiawaye par l'intérieur de la Presqu'île à l'horizon 2020. Ce projet qui pourra transporter jusqu'à 300'000 personnes par jour représente un coût de 250 milliards de Francs CFA (390 millions d'euros) au total. Le CETUD a délégué la maîtrise d'ouvrage de la construction de l'infrastructure à l'AGEROUTE ;
- Le CETUD devra également assurer la restructuration de l'ensemble de l'offre de transport public en lien avec le projet. La restructuration du réseau de bus devra permettre de mailler le réseau de transport public et favoriser l'intermodalité avec le TER et le BRT. Les études préalables ont montré que respectivement 90% et 60 % des usagers de ces deux infrastructures utiliseront un bus auparavant. Cette restructuration du réseau de bus, qui représente un montant plus faible d'investissement sera toutefois la clef de voute de l'organisation d'un réseau intégré.

Ces projets doivent permettre de transformer dans les années à venir l'offre de déplacement du transport collectif à Dakar. Par ailleurs, un nouveau Plan de Déplacements Urbains devrait voir le jour dans la capitale sénégalaise pour définir la stratégie de mobilité à l'échelle de l'agglomération, en tenant compte de l'avancement de ces nouveaux projets structurants. Des réflexions envisagent également le développement du transport maritime en complément des réseaux terrestres existants, notamment pour relier le Plateau aux pôles urbains de la Petite Côte.

À l'heure actuelle, il existe un fort déséquilibre en termes d'accessibilité des ménages en fonction de leurs lieux de vie. Le centre-ville est difficilement accessible pour un bon nombre d'habitants de l'agglomération. Le département de Dakar concentre 64 % de l'ensemble des moyens de transport de la région pour 46% des ménages, Pikine, 17,1 % pour 33 % des ménages, Guédiawaye, 5,4 % pour 9 % des ménages, et Rufisque 13,4 % des véhicules pour 12,7 % des ménages.

Les études réalisées dans le cadre du projet de BRT montrent que le temps de parcours sera réduit de moitié (de 95 min à 45 min en moyenne) pour les usagers. Par ailleurs, les habitants de Dakar auront accès en moins d'une heure de trajet en transport public à 59% des emplois contre 52% dans un scénario sans BRT²⁰.

La Lettre de Politique de Déplacements Urbains de Dakar (LPDUD) adoptée en 2015, actualisation de la lettre de politique sectorielle des transports urbains de 1996, constitue le document-cadre de la politique de transports urbains pour la région de Dakar sur la période 2015-2020. Elle repose sur les orientations définies dans le PDUD et se décline en 5 piliers stratégiques:

- La planification intégrée de l'occupation des sols et des transports pour une mobilité durable ;
- La construction d'un réseau de transport public intégré, prioritaire sur l'automobile, combinant secteurs moderne et artisanal et favorisant les modes actifs (marche, usage de la bicyclette...) et l'élaboration d'une politique tarifaire soutenable ;
- Le développement du réseau routier de voirie et l'amélioration de la gestion de la circulation et du stationnement de façon à réduire la congestion, le risque d'accidentologie et la pollution atmosphérique ;
- La mise en place d'un cadre institutionnel simple et efficace ;

²⁰ Stokenberga A. (2017).

- La sécurisation, l'accroissement, la diversification et la pérennisation du financement de la mobilité.

1.3.2 Les villes de l'intérieur : l'exemple de Thiès²¹

L'exemple de Thiès illustre les problématiques d'urbanisation et de transport des villes de l'intérieur du pays. Située à la convergence des routes nationales 2 et 3, elle se positionne comme une ville carrefour à l'échelle régionale comme nationale. Ancien nœud ferroviaire important du Sénégal, la ville a conservé une infrastructure sous-utilisée qui s'apparente davantage à une coupure urbaine qu'à un service de transport. Les activités de marché se développent d'ailleurs à proximité directe des voies sans respect de l'emprise, posant des questions de sécurité.

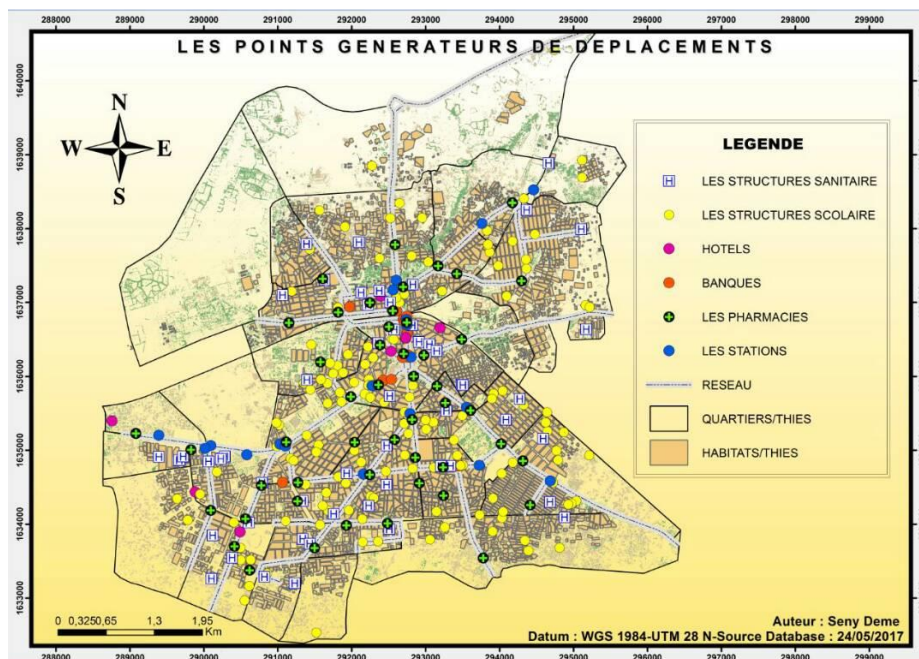


Figure 13 - Pôles générateurs de déplacements de la ville de Thiès²²

Le réseau routier de la ville s'est développé de manière radioconcentrique autour du cœur de ville constitué par le marché et la gare ferroviaire. Les principales artères desservant les différents quartiers de la ville sont revêtues, tandis que le réseau local interne aux quartiers est constitué de routes en terre, peu accessibles pour les modes motorisés. Depuis 2004, la ville de Thiès a bénéficié d'importants programmes d'entretien et de réhabilitation de son réseau routier qui ont permis d'améliorer considérablement les routes. Malgré cela, on constate des défauts d'entretien et un ensablement récurrent des voies revêtues, ce qui risque d'en accélérer l'usure. Bien que la motorisation des ménages soit très faible, le réseau routier connaît des saturations ponctuelles aux heures de pointe. Celles-ci sont toutefois davantage liées à des conflits d'usage (implantations de commerces, arrêts et têtes de lignes des transports publics non aménagés, ...) qu'à une demande de trafic excédentaire.

À l'échelle de la ville, les aménagements piétons existent sur les artères principales, mais sont envahis par du stationnement ou du commerce de rue. Les itinéraires piétons s'organisent de manière informelle et peu sécurisée.

²¹ L'agglomération de Thiès sert d'exemple dans le cadre de cette étude car elle est représentative des enjeux de mobilité urbaine rencontrés dans les villes de l'intérieur du Sénégal tant en termes de fonctionnement que de gouvernance. En tant que 3^{ème} ville du pays en termes de démographie, l'anticipation des problèmes auxquels la ville devra faire face est particulièrement importante.

²² Ville de Thiès (2017)

Dans les villes secondaires, comme à Thiès, les services de transport sont assurés par différents types d'opérateurs artisanaux :

- Les minibus ou Ndiaga Ndiaye relient les quartiers périphériques au marché et à la gare routière interurbaine selon 4 itinéraires. Ces transporteurs sont soumis à des autorisations délivrées par le Ministère en charge des transports ;
- Depuis 2015, les minibus AFTU ou « Tata » remplacent progressivement les Ndiaga Ndiaye dans la ville de Thiès. En effet, le CETUD a étendu son programme de renouvellement de véhicules et de professionnalisation des transporteurs artisanaux aux capitales régionales. À ce jour, une soixantaine de véhicules assure la desserte des quartiers de la ville selon 9 lignes. À terme, 93 opérateurs bénéficieront du programme et seront regroupés au sein de 3 GIE ;
- Les taxis urbains jaunes et noirs circulent dans l'ensemble des quartiers accessibles par des voies bitumées. Ils sont soumis à des autorisations de transport délivrées par le Ministère en charge des transports. En 2014, le Ministère comptait 2'400 véhicules à l'échelle de la ville de Thiès ;
- Les « clandos », ou taxis clandestins exploitent sans autorisation des lignes desservant les quartiers non couverts par les services de transports collectifs. Toutefois, avec la structuration des lignes AFTU, la part de ces taxis semble diminuer ;
- Les motos-taxis ou Jakartas qui se développent largement pour la desserte interne des quartiers dont les voiries ne sont pas revêtues ;
- Les calèches, mode de transport historique, sont très utilisées notamment aux abords des marchés, car elles permettent de transporter personnes et marchandises et desservent également l'intérieur des quartiers puisqu'elles circulent aisément sur les voies non revêtues.



Figure 14 - État de la voirie, aménagements piétons et coupure urbaine de la voie ferrée dans la ville de Thiès

L'enjeu principal à ce jour réside d'une part dans l'investissement, la réhabilitation et l'entretien d'un réseau routier vieillissant et vétuste et, d'autre part, dans la supervision du transport artisanal et notamment des Jakartas qui posent de réels problèmes de sécurité routière et de pollution. Ce problème est général à l'ensemble des villes secondaires. À Tambacounda par exemple, pour

renforcer la sécurité, la mairie distribue des casques et gilets à l'achat et incite à l'immatriculation des motos.

En termes de gouvernance, l'acte III de la décentralisation a transféré certaines compétences de la Ville, aux communes qui la composent parmi lesquelles les compétences relatives à la gestion de la voirie et du stationnement, à la collecte des déchets, etc. Tandis que la croissance urbaine continue en dehors du périmètre de la ville, certaines fonctions métropolitaines sont à présent confiées à un échelon inférieur, ce qui risque de ralentir le processus de développement d'une politique de mobilité urbaine.

1.4 Un contexte national en restructuration

1.4.1 Un cadre législatif à clarifier

Des textes anciens régissant le secteur des transports

Les principaux textes régissant le secteur des transports découlent d'un processus amorcé dans le début des années 1990. La crise du secteur des transports urbains liée à des insuffisances du système de gouvernance et au développement urbain incontrôlé de Dakar a poussé les autorités sénégalaises à organiser un séminaire²³, dans le cadre du programme SSATP. Les réflexions engagées lors de ce séminaire et poursuivies par le Comité de Suivi ont conduit en 1996 à la formalisation d'une « **Lettre de politique sectorielle des transports urbains** » posant les bases d'une réforme destinée à « *assainir le secteur des transports urbains au Sénégal en vue d'améliorer son efficacité de façon durable* ». Celle-ci vise particulièrement le cadre institutionnel et juridique, le cadre financier, la restructuration des transports collectifs (Cars Rapides, SOTRAC et PTB) et le développement des ressources humaines.

Ce texte cosigné du Ministre de l'Équipement et des Transports Terrestres et du Ministre de l'Économie, des Finances et du Plan a été suivi, peu de temps après, par une **loi portant création du CETUD**²⁴ datant de 1997 qui a stabilisé le **cadre institutionnel et juridique** en regroupant les compétences et la coordination de la politique sectorielle sous l'égide d'une institution unique à l'échelle de la région de Dakar. Un décret a été publié en 2001²⁵ pour clarifier les attributions, l'organisation et le fonctionnement du CETUD.

À partir de 2003, le cadre législatif et réglementaire a été étoffé avec d'une part la **loi d'Orientation et d'Organisation des Transports Terrestres**²⁶, qui définit le cadre de développement du secteur et réaffirme les dispositions et répartitions de compétences édictées dans la lettre sectorielle en appuyant leur valeur réglementaire et juridique; et d'autre part la **loi fixant les règles d'organisation et de fonctionnement du Fonds de Développement des Transports Urbains (FDTU)**²⁷ qui devait permettre d'assurer une meilleure répartition des ressources et un assainissement du financement ;

La même année, la **Charte de la mobilité urbaine de Dakar** définit un cadre de partenariat, de concertation, d'application et de suivi de toutes les actions nécessaires à l'amélioration de la mobilité urbaine de la région de Dakar. Chacun des signataires de la charte (État, collectivités locales, acteurs privés du transport et associations d'usagers) s'engage selon ses compétences pour assainir et améliorer de manière durable le secteur des transports urbains. La Charte prévoit également la constitution d'un comité de suivi dont la mission est d'assurer le respect des engagements de chaque

²³ Séminaire de Saly en 1992

²⁴ Loi n°97 – 01 du 10 mars 1997

²⁵ Décret n°2001 – 557 du 19 juillet 2001

²⁶ Loi n°2003 – 04 du 27 mai 2003

²⁷ Loi n°2003 – 20 du 23 juillet 2003

partie, de veiller à minimiser les obstacles et d'être force de proposition pour l'amélioration de la mobilité urbaine dans la région de Dakar.

Dans les faits, la charte n'a jamais été réellement mise en œuvre. Toutefois, ces différents textes ont permis d'améliorer notablement l'offre de transport collectif à Dakar, que ce soit à travers une réelle prise en main du CETUD des enjeux de mobilité (planification, monitoring, encadrement des transporteurs, etc.), la mise en place d'un programme de renouvellement du matériel roulant, ou le lancement de projet de transport de masse (BRT).

Depuis 2003, le secteur des transports n'a pas connu d'évolution législative majeure. On peut toutefois signaler que le secteur des transports est intégré dans les engagements internationaux pour le climat et le projet de BRT en tant que contribution nationale, dans un objectif de réduction des émissions de gaz à effets de serre. Toutefois, aucun engagement n'a été pris quant au renouvellement du parc de véhicules ou à l'amélioration de la qualité des produits pétroliers.

Un processus de décentralisation en cours de mise en œuvre

Le processus de décentralisation a un impact direct sur l'exercice des compétences relatives à la mobilité urbaine. Au Sénégal, celui-ci a débuté dès l'indépendance du pays et s'est structuré autour de trois actes. En 1972, **l'Acte I de la décentralisation** pose les fondements de la décentralisation avec la création des communautés rurales, la promotion de la déconcentration et la régionalisation de la planification. En 1996, **l'Acte II de la décentralisation** a visé à responsabiliser les collectivités locales par l'institution de la région comme collectivité, la création de communes d'arrondissements dans les principales agglomérations et le transfert de certaines compétences territoriales aux collectivités.

En 2013, **l'Acte III de la décentralisation**²⁸ a permis la communalisation intégrale du territoire, et le renforcement des communes d'arrondissement en tant que communes de plein exercice. Le département est également érigé en collectivité locale tandis que les régions sont fusionnées au sein de pôles de développement économique pour mieux s'adapter aux spécificités économiques des territoires. La prise en charge progressive des compétences par les collectivités sera alimentée par l'augmentation graduelle des fonds dédiés à la décentralisation (Fonds de Dotation de la Décentralisation (FDD) et Fonds d'Équipements des Collectivités Locales (FECL)). La loi inclut également des dispositions relatives aux compétences à transférer, aux incompatibilités et aux cumuls.

À l'échelle des villes secondaires, le processus de décentralisation, et notamment l'acte III, n'a pas clairement organisé les compétences relatives à la mobilité à un même échelon. À part les pouvoirs de police sur la circulation, la délivrance de permis de stationnement et la gestion de la voirie (entretien et nettoyage), les collectivités locales n'ont pas de prérogatives significatives. De plus, le transfert de ressources financières n'étant pas effectif, les collectivités peinent à se structurer et recruter le personnel qualifié pour l'exercice de ces compétences.

À l'échelle des cinq villes (Dakar, Pikine, Guédiawaye, Rufisque et Thiès), l'acte III de la décentralisation a morcelé le territoire en renforçant les compétences des communes (échelon du quartier ou de l'arrondissement) au détriment des villes (correspondant à peu près à l'échelon métropolitain). À ce jour, les collectivités (villes et communes) peinent à s'organiser et à prendre en main leurs nouvelles attributions à cause des transferts de personnel en cours et de l'absence de dotations financières, le système de financement du processus de décentralisation n'étant pas encore effectif. De plus, alors que le nouveau Code Général des Collectivités Locales prévoit la création d'intercommunalités, aucun dispositif réglementaire n'est pour le moment venu préciser les modalités de création et de fonctionnement de ces entités.

²⁸ Loi n°2013-10 du 28 décembre 2013

1.4.2 Les principaux acteurs de la mobilité urbaine

Les ministères impliqués

De par la transversalité de la thématique de la mobilité urbaine, plusieurs ministères sont de fait impliqués dans la définition et la mise en œuvre de la politique nationale des transports. La collaboration interministérielle mériterait d'être renforcée pour mieux intégrer transport, urbanisme et environnement dans la planification stratégique.

- Le **Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement (MITTD)** est l'autorité nationale compétente en matière de transports terrestres et plus spécifiquement de transport urbain au Sénégal. Il définit la stratégie sectorielle nationale et s'assure de sa mise en œuvre, notamment en assurant la tutelle des agences, fonds et opérateurs compétents dans le secteur des transports urbains, à savoir AGEROUTE, CETUD, DDD, FERA, PTB, etc. Il délivre également les autorisations de transport aux opérateurs. Le MITTD est garant de la qualité des infrastructures comme des services de transport. Il est porteur de nombreux projets d'envergure dont le Train Express Régional (TER) Dakar – Aéroport International Blaise-Diagne (AIBD), le BRT Dakar – Guédiawaye, l'autoroute à péage ainsi que le renouvellement du parc de véhicules de transport urbain à Dakar et dans les capitales régionales.
- Le **Ministère du Nouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie (MRUHCV)** définit et met en œuvre la politique en matière d'urbanisme, de restructuration et de rénovation urbaine, d'habitat et de construction. En matière d'urbanisme, le ministère élabore les règles relatives à la planification urbaine, à l'occupation du sol, à l'urbanisme opérationnel, et veille à leur application. Il est chargé de la planification urbaine sous réserve des compétences propres aux collectivités territoriales et peut entreprendre à ce titre des programmes et projets d'aménagements urbains. La Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture (DUA) établit notamment les documents de planification urbaine (plans directeurs et de détails). À l'échelle des pôles urbains, c'est la Direction Générale des Pôles Urbains (DGPU), ancrée directement à la présidence, qui assure la planification et l'aménagement.
- Le **Ministère de la Gouvernance Locale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire (MGLDAT)** définit et met en œuvre la politique de décentralisation du Sénégal. Il est garant du développement local, du soutien et du contrôle des collectivités locales ainsi que de la formation des élus.
- Le **Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MEDD)** définit et met en œuvre la politique nationale en matière de veille environnementale, de lutte contre les pollutions et de protection de la nature, de la faune et la flore. Le ministère assure notamment la tutelle de du **Centre de Gestion de la Qualité de l'Air (CGQA)** qui mesure la qualité de l'air à Dakar.
- Le **Ministère de l'Économie des Finances et du Plan (MEFP)** est impliqué à deux niveaux dans le secteur des transports : d'une part, il définit et met en œuvre la stratégie économique nationale d'émergence régissant la planification sectorielle, d'autre part, il assure la gestion des finances publiques et la tutelle financière pour l'ensemble des agences publiques dépendantes d'autres ministères et influence directement le financement et la réalisation des projets et programmes sectoriels. Le ministère s'assure de la mise en œuvre du Plan Sénégal Émergent (PSE) dont l'objectif est l'émergence du pays à l'horizon 2035.

Les compétences des collectivités territoriales

Au Sénégal, deux niveaux de collectivités territoriales coexistent : les départements et les communes. Dans la région de Dakar et pour l'agglomération de Thiès, les communes sont regroupées au sein de

villes auxquelles certaines compétences sont transférées : Dakar, Guédiawaye, Pikine, Rufisque et Thiès²⁹. En matière de mobilité urbaine, ce sont les villes et les communes qui sont compétentes :

- Les **communes** sont compétentes en matière d'occupation des sols, de droits d'usage de l'espace public (stationnement, commerces) ainsi que d'aménagement, de gestion et d'entretien de la voirie et de l'espace public communal ;
- Si une **Ville** existe, elle exerce les compétences relatives à l'occupation des sols et à l'aménagement, la gestion et l'entretien de la voirie et de l'espace public, qui ne sont plus de compétences communales. Par ailleurs, l'État lui transfère les compétences relatives à l'élaboration et la mise en œuvre des documents de planification urbaine (plans directeurs et de détails) et de développement (Plan de Développement de la Ville).

Comme évoqué dans la partie précédente, les compétences relatives à la mobilité ne sont pas clairement définies et attribuées dans les textes à l'une ou l'autre des collectivités. Pour le transport public par exemple, la Loi d'Orientation des Transports de 2003 attribue la réalisation de Plans de Transport aux communes, mais cette compétence n'est pas mentionnée dans le Code Général des Collectivités Territoriales de 2013.

Au-delà de ce manque de clarté dans la définition des compétences, l'absence de transfert de fonds au même titre que les ressources humaines mises à disposition des Villes et des communes sont autant de freins à l'exercice des compétences relatives à la mobilité urbaine. Le Plan Sénégal Émergent souligne ces contraintes d'ordre institutionnel, organisationnel et financier comme des freins à la bonne gouvernance locale.

Le rôle des établissements publics et des agences nationales

- Créé en 1997 dans le cadre de la réforme du sous-secteur des transports urbains, le **Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD)** agit en qualité d'autorité organisatrice des transports à l'échelle de la région dakaroise. Cet établissement public est responsable de la mise en œuvre et le suivi de la politique sectorielle des transports urbains définie par l'État. Son champ d'actions s'axe principalement sur la planification et la réglementation et la contractualisation des transports publics, mais le CETUD se positionne davantage comme autorité organisatrice de la mobilité.

Selon les textes, le **Fonds de Développement des Transports Urbains (FDTU)** alimente le budget du CETUD par une participation tripartite égale entre l'État, les collectivités territoriales et le secteur privé du transport urbain. En réalité, seul l'État alimente le fonds.

Durant ses 20 années d'exercice, le CETUD a notamment piloté l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains pour l'agglomération de Dakar (PDUD), le renouvellement du parc de véhicules du transport artisanal qui a permis la professionnalisation des transporteurs impliqués dans le projet, la réalisation de la gare des Baux Maraîchers, etc. À ce titre, il bénéficie d'une expertise unique en qualité d'autorité organisatrice et assure occasionnellement un appui technique dans les villes secondaires du Sénégal. Le CETUD est également responsable de la mise en œuvre du premier BRT de Dakar et développera ainsi ses compétences en matière de gestion de la circulation et d'exploitation.

- **L'Agence de Développement Municipal (ADM)** est une agence d'exécution mise en place en 1997, à la suite de l'acte II de décentralisation de 1996, qui accompagne les communes dans la réalisation de projets d'infrastructures et d'équipements dans le renforcement des capacités locales. Particulièrement active sur les enjeux d'eau et d'assainissement, elle collabore avec le CETUD dans des projets d'aménagements de voirie, intégrant les terminus de lignes de transport public (à Guédiawaye par exemple).

²⁹ Pour les départements de Rufisque et de Thiès, la Ville ne regroupe que certaines des communes du département.

- Créée en 2010, l'**Agence des Travaux et de Gestion des Routes (AGEROUTE)** gère, sous la tutelle du MITTD, la construction, la réhabilitation et l'entretien des routes et ouvrages d'art ainsi que la gestion du réseau routier classé. L'AGEROUTE s'est substituée à l'Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR) créée en 2000. À ce titre, l'agence conçoit certaines infrastructures urbaines et définit notamment le partage de la voirie. À Dakar, l'AGEROUTE a notamment participé à la réalisation de l'autoroute à péage, assuré la maîtrise d'ouvrage déléguée du CETUD pour l'aménagement de la voirie, la réhabilitation de carrefours et le passage supérieur de la gare des Baux Maraîchers, et sera impliquée dans la mise en œuvre des travaux du BRT.
- L'**Agence de Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux (APIX)** est une agence nationale cumulant deux fonctions : la promotion de l'investissement et le suivi des grands travaux présentant un intérêt fort pour le développement au Sénégal. Créée en 2000, l'APIX intervient en qualité de maîtrise d'ouvrage déléguée des grands projets d'infrastructure. Parmi ses projets majeurs en termes d'infrastructures de transport, figurent l'autoroute à péage Dakar - Diamniadio, l'aéroport international Blaise Diagne (AIBD) et le Train Express Régional (TER).
- Le **Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA)** a été mis en place en 2007 afin de mobiliser les ressources nécessaires au financement de l'entretien et l'exploitation du réseau routier de manière efficace et transparente. Les ressources affectées au FERA sont principalement constituées d'une taxe parafiscale : la Taxe d'Usage de la Route (TUR), d'une dotation budgétaire de l'État, et des redevances directes liées à l'exploitation du réseau routier (péage, taxe à l'essieu, trafic de transit, produits des concessions, etc.).

Les entreprises publiques et privées

- 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. Les mutuelles de crédit (MECTRANS) et de santé (TRANSVIE) sont des entités de l'AFTU gérées par des professionnels recrutés par l'AFTU qui ont fortement contribué à la professionnalisation des acteurs du secteur informel des transports sous l'autorité du CETUD qui planifie, contrôle et fait le suivi de l'exploitation. Plus récemment, une division de régulation des lignes a été créée, Captrans, dont le statut et les fonctions restent à préciser. Autrefois limité à Dakar, le programme de modernisation du système de transports urbains s'est étendu dans les villes secondaires bien que les GIE locaux ne soient pas intégrés au sein d'une association ou organisation (l'AFTU concerne les opérateurs de la région de Dakar).
- **Dakar Dem Dikk (DDD)** est une société publique de transport, exploitant du réseau de transport public de l'agglomération dakaroise, rattaché au Ministère des Transports (MITTD). Elle est signataire d'une convention d'exploitation avec le CETUD qui planifie, contrôle et fait le suivi de l'exploitation. DDD a été fondée en 2000 suite à la liquidation de la Société des Transports du Cap Vert (SOTRAC), opérateur historique des transports en commun. La société connaît des difficultés financières, en grande partie liées au mode de paiement des contributions de l'État. En 2016, l'État a accordé une créance de 25 milliards de FCFA à la société pour solder son déficit et générer un bénéfice pour le réinvestissement et le développement du réseau. Par ailleurs, DDD a lancé en 2017 un service de cars interurbains entre Dakar et les villes secondaires du Sénégal sous le nom de « Sénégal Dem Dikk ». Ce service hautement bénéficiaire participe au financement des activités concédées, mais risque de se développer au détriment du transport urbain.

- Le **Petit Train de Banlieue (PTB)** est une société anonyme créée en 2003, filiale de la Société Nationale des Chemins de Fer du Sénégal (SNCS), suite à la privatisation de cette dernière. Le PTB est investi d'une mission de service public: la création, l'organisation et l'exploitation du réseau ferroviaire de transport de voyageurs de la région urbaine de Dakar. À ce titre, le PTB est rattaché au Ministère des Transports (MITTD). À ce jour, le PTB assure trois liaisons ferroviaires régulières : Dakar – Rufisque, Dakar – Thiaroye, Dakar – Thiès. La société souhaite renforcer et étendre cette dernière jusqu'à Tivouane dans un premier temps (en test au dernier trimestre 2017) puis jusqu'à Mékhé, Louga et enfin Saint-Louis. Le nombre de trains circulant actuellement quotidiennement sur ces trois lignes est très limité.

Les partenaires internationaux

Les bailleurs de fonds internationaux jouent un rôle essentiel dans la mise en œuvre de la stratégie nationale comme locale de transports urbains par un appui financier comme technique :

- La **Banque Mondiale** est le 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.

Par ailleurs, la Banque Mondiale est un partenaire privilégié en matière de décentralisation et de renforcement des villes secondaires puisqu'elle a piloté par l'intermédiaire de l'ADM quatre programmes structurants depuis 1997 : le Programme d'Appui aux Communes ou Programme de Décentralisation et de Développement Municipal (PAC) de 1997 à 2006, le Programme de Renforcement et d'Équipements des Collectivités Locales (PRECOL) de 2006 à 2013, le Programme de Gestion des Eaux Pluviales et d'Adaptation aux Changements Climatiques (PROGEP) de 2013 à 2019 et le Programme d'Appui aux Communes et Agglomérations du Sénégal (PACASEN) de 2018 à 2023.

- 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. Ce programme promeut le développement économique et social du pays, l'augmentation des équipements collectifs et des ressources financières des collectivités locales.
- **L'Agence Française de Développement** a participé au financement de l'autoroute à péage Dakar – Diamniadio ainsi qu'à celui du TER.
- La **Banque Islamique de Développement** intervient également dans le financement du TER et prévoit de financer la réalisation de plans de mobilité urbaine dans des villes secondaires à travers le programme PROMOVILLES.
- La **JICA** a financé le dernier Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar pour orienter et maîtriser son développement aux horizons 2025 et 2035.

Les projets menés par les bailleurs de fonds ont contribué à façonner les villes et l'urbanisation du pays. Toutefois, la sectorisation des programmes contribue au manque de transversalité et de coordination entre les différentes agences d'exécution.

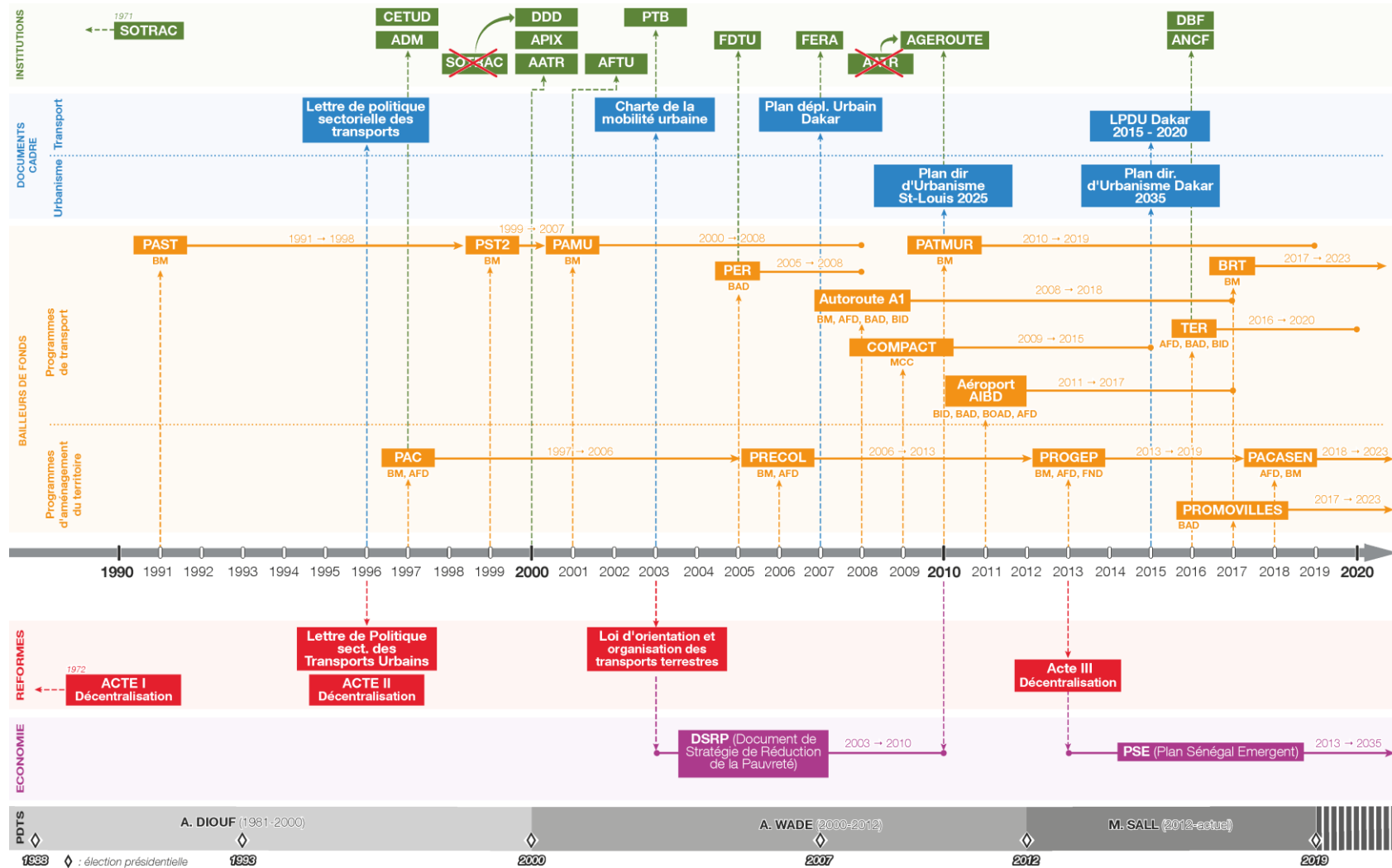


Figure 15 - Frise chronologique des transports urbains au Sénégal

2. Enjeux de la mobilité urbaine au Sénégal

2.1 Cadre institutionnel et gestion du transport urbain

Le Sénégal jouit d'un contexte institutionnel relativement structuré et favorable. Les compétences en matière d'infrastructures de transport et de services de mobilité sont regroupées au sein du même ministère, le Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement (MITTD), ce qui en simplifie la gouvernance, par rapport à d'autres pays africains. À Dakar, le CETUD agit en qualité d'autorité organisatrice des transports depuis sa création en 1997. En 20 ans d'exercice, l'agence a acquis une expertise reconnue dans la capitale, mais aussi à l'échelle nationale. L'expertise du CETUD est sollicitée ponctuellement dans les villes secondaires sur les problématiques de la professionnalisation des transporteurs artisanaux comme de la planification urbaine par son implication dans les projets portés par l'ADM. À titre d'exemple, l'ensemble des plans produits dans le cadre du PRECOL porté par l'ADM ont fait l'objet d'une validation du CETUD sur les problématiques de mobilité urbaine et le CETUD devrait être consulté dans le déploiement du programme à Saint-Louis. De fait, on peut saluer la véritable vision multimodale développée par le CETUD qui se positionne davantage en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité urbaine. Cette institution a par ailleurs très tôt développé un intérêt pour les enjeux de qualité de l'air en soutenant le Centre de Gestion de la Qualité de l'Air (CGQA) à travers les programmes PAMU et PATMUR. Enfin, le développement des transports publics est porté par une volonté politique forte exprimée avec le TER et le BRT à Dakar.

Toutefois, l'analyse de la répartition théorique des compétences et de leur exercice effectif met en évidence un certain nombre de points de vulnérabilité tels qu'illustrés dans les matrices de gouvernance présentées ci-après (Figure 16 et Figure 17) :

- **La répartition des compétences entre les agences d'exécution et les institutions mériterait d'être clarifiée.** Des agences nationales ont été créées au gré des projets nationaux ou des programmes de bailleurs de fonds. Ainsi, les agences se retrouvent parfois en conflits pour certaines responsabilités. Elles peuvent aussi prétendre à des compétences propres aux institutions. Par exemple, l'ADM est une agence d'exécution historique pour le pilotage des projets Banque Mondiale qui accompagne les collectivités sur des compétences qui leurs sont propres. Le Pôle urbain de Diamniadio bénéficie d'un schéma de gouvernance unique. Les compétences attribuées aux collectivités ont été entièrement transférées à la DGPU et la société SOGIP, sans participation des agences compétentes sur les autres territoires (Ageroute, CETUD, etc.). Enfin, la tutelle de ces agences techniques est souvent problématique. Les capacités au sein des ministères restant limitées, l'administration peut difficilement suivre le travail de ces agences d'exécution.
- **La définition du rôle des collectivités en matière de transport et de mobilité et leurs interactions avec les agences techniques nationales manquent de clarté.** Ainsi, les gares routières sont l'objet d'un conflit institutionnel entre communes et CETUD à Dakar (cas de la gare de Parcelles Assainies). En tant qu'équipements commerciaux, la responsabilité des gares routières revient aux communes conformément à l'acte III de la décentralisation. Le CETUD revendique quant à lui la gestion des gares au regard de leurs fonctions de transport. Une clarification de la répartition des compétences et des redevances est nécessaire pour assurer que les gares assurent leur double fonction commerciale et de transport. Par ailleurs, l'acte III de la décentralisation a généré des sources de conflits entre villes et communes pour l'exercice de certaines compétences métropolitaines. On constate de fait un manque de cohérence entre l'attribution des compétences et les périmètres d'intervention des collectivités locales. L'absence d'autorité à l'échelle de l'agglomération à Dakar comme dans d'autres villes empêche

l'exercice de compétences qui devraient relever d'une vision stratégique métropolitaine (notamment pour la planification du développement urbain) ;

- **Les compétences relatives à la gestion de la circulation et au stationnement ne sont pas clairement évoquées et attribuées dans les textes, ce qui n'en facilite pas l'exercice.** À Dakar par exemple, un programme de stationnement payant porté par la ville n'a pas pu voir le jour, car la compétence est revenue aux communes qui, par manque de vision politique commune et de capacités humaines et financières, n'ont pas mis en œuvre ce plan. La commune du Plateau a ainsi revendiqué sa légitimité à exercer cette compétence. À ce jour, aucune politique de stationnement n'a encore été mise en œuvre.

La ville de Dakar a également développé un centre de gestion de la circulation en se dotant de feux de signalisation tricolore. Toutefois, l'efficacité de cette mesure est très limitée par sa faible portée territoriale. L'initiative d'autres collectivités de l'agglomération qui souhaiteraient également gérer la circulation risque de ne pas répondre aux objectifs d'une vision métropolitaine. La mise en œuvre d'une stratégie métropolitaine de gestion de la circulation est par ailleurs complexifiée par la multitude d'acteurs impliqués selon la hiérarchie du réseau (AGEROUTE pour le réseau classé et collectivités locales pour le réseau non-classé) et le type d'équipement. À Dakar notamment, la ville est responsable de la signalisation lumineuse mais l'AGEROUTE des panneaux de signalisation au moment de leur installation mais pas de leur entretien).

- **La prise en compte des modes actifs n'est pas identifiée** à Dakar comme dans les villes de l'intérieur. Elle se limite à une prise en compte ponctuelle au gré des projets d'infrastructures routières ou de transport de masse avec différentes maîtrises d'ouvrage (CETUD / AGEROUTE / APIX) et sans vision stratégique.
- **En dehors de Dakar, les compétences relatives à la planification et la supervision des services de transports ne sont pas clairement attribuées** malgré des tentatives ponctuelles d'intervention du CETUD en appui des collectivités locales. La gestion stratégique des acteurs de transport public artisanal revêt d'autant plus d'importance dans villes de l'intérieur en l'absence d'opérateur conventionné. Si les Plans de Transport sont évoqués dans la loi d'Orientation du secteur des transports, ils ne le sont pas dans l'acte III de la décentralisation. Par ailleurs, la planification et la régulation des services de transport se limitent au transport collectif, dont le processus de professionnalisation n'est pas encore achevé, et les services de taxis ne participent pas à une vision stratégique de la mobilité urbaine et ne bénéficient d'aucun équipement dédié.

Dans ce contexte, la construction des deux infrastructures de transport de masse à Dakar risque de complexifier les jeux d'acteurs dans la capitale. Dans les autres grandes villes, il est nécessaire d'amorcer la mise en œuvre de politiques de mobilité urbaine au plus vite afin d'éviter de dégrader les conditions de vie du fait d'une mauvaise gestion des transports. **Il semble donc essentiel de réviser les textes qui ont structuré le paysage institutionnel sénégalais depuis 20 ans afin de bâtir une politique de mobilité urbaine durable.**

Secteur	Aménagement urbain	Transport public						Espace public				
		Transport collectif institutionnel		Gares routières	Transport collectif artisanal		Taxis	Infrastructures routières et voiries	Gestion de la circulation	Stationnement	Modes actifs	
		Train	Bus		professionnalisé	non professionnalisé					Marche	Vélo
Niveau stratégique <i>Que souhaitons nous réaliser, avec quelles ressources ?</i>	Elaboration de politique / Planification	Ministère de l'Urbanisme, villes et communes selon l'échelle DGPU à Diamniadio	Présidence / MITTD	CETUD			Inexistant	MITTD	Quasi - inexistant			
	Financement	Ministère de l'Urbanisme	MITTD	MITTD/ CETUD								
Niveau tactique <i>Quels services doivent être développés pour atteindre ces objectifs ? Comment ?</i>	Règlementation	Ministère de l'Urbanisme / Villes et Communes selon échelle DGPU à Diamniadio	MITTD	MITTD	CETUD / Commune	CETUD	MITTD	MITTD / Police	Villes / Communes ?	MITTD		
	Attribution des Licences, Permis et Contractualisation	Villes et Communes (attribution des permis de construire) DGPU à Diamniadio		MITTD/CETUD		CETUD						
	Tarifification		MITTD/CETUD	MITTD / CETUD								
Infrastructure, Equipement	Villes et Communes et/ou ADM SOGIP à Diamniadio	APIX pour le TER ANCF pour le PTB	MITTD pour DDD CETUD pour le BRT	CETUD	Inexistant	AGEROUTE / APIX / sur le réseau classé Villes, Communes et/ou ADM et AGEROUTE sur le réseau non-classé PPP pour l'autoroute à péage	Ville de Dakar: feux de circulation Ageroute: panneaux de circulation	CETUD / AGEROUTE / APIX selon projet (accompagnement de projet routier ou transport de masse)				
Niveau opérationnel <i>Comment produire les services de manière efficiente ?</i>	Exploitation / Maintenance		PTB et SNCF-RATP pour TER	Dakar Dem Dikk	Opérateurs de Gare routière	Opérateurs AFTU/CAPTRANS pour certains	Opérateurs	AGEROUTE pour réseau classé Villes et communes pour réseau non classé	Quasi - inexistant			

Figure 16 - Matrice de la gouvernance de la mobilité urbaine à Dakar

Légende :

- Compétences non attribuées, non exercées ou conflit entre acteurs annihilant l'action
- Compétences pas suffisamment clairement définies et conflits latents entre acteurs
- Non pertinent

Secteur	Aménagement urbain	Transport public							Espace public				
		Transport collectif institutionnel		Gares routières	Transport collectif artisanal		Taxis		Infrastructures routières et voiries	Gestion de la circulation	Stationnement	Modes actifs	
		Train	Bus		professionnalisé	non professionnalisé	voitures	moto-taxis				Marche	Vélo
Niveau stratégique <i>Que souhaitons nous réaliser, avec quelles ressources ?</i>	Elaboration de politique / Planification	Ministère de l'Urbanisme	MITTD		Ville / Commune	CETUD avec la ville ou commune (opération ponctuelle)	Inexistant		Villes et/ou communes	Inexistant			
	Financement	Ministère de l'Urbanisme / Villes et Communes selon échelle											
Niveau tactique <i>Quels services doivent être développés pour atteindre ces objectifs ? Comment ?</i>	Règlementation	Ministère de l'Urbanisme / Villes et Communes selon échelle	MITTD		Ville / Commune	CETUD avec la ville ou commune (opération ponctuelle)	MITTD	Inexistant	MITTD	MITTD / Police	Ville ou communes mais inexistant	MITTD	MITTD
	Attribution des Licences, Permis et Contractualisation	Villes et Communes (attribution des permis de construire)											
	Tarifification							Opérateur					
	Infrastructure, Equipement	Villes et Communes et/ou ADM	ANCF pour le PTB				Inexistant		AGEROUTE / APIX / sur le réseau classé Villes, Communes et/ou ADM et AGEROUTE sur le réseau non-classé	Villes et communes (accompagnement de projet routier) mais quasi-inexistant			
Niveau opérationnel <i>Comment produire les services de manière efficiente ?</i>	Exploitation / Maintenance		PTB		Opérateurs / Syndicat d'opérateurs ?		Opérateurs		AGEROUTE pour réseau classé Villes et communes pour réseau non classé	Villes et communes mais quasi-inexistant			

Figure 17 - Matrice de la gouvernance de la mobilité urbaine à Thiès

Légende :

- Compétences non attribuées, non exercées ou conflit entre acteurs annihilant l'action
- Compétences pas suffisamment clairement définies et conflits latents entre acteurs
- Non pertinent

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ■ Le Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement (MITTD) seul ministère chargé de la mobilité urbaine ; ■ À Dakar, le CETUD agit en qualité d'autorité organisatrice des transports depuis 1997 ; ■ Le CETUD a une vision multimodale ; ■ Une volonté politique forte exprimée avec le TER et le BRT à Dakar ; 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Manque de clarté dans la répartition des compétences entre les agences nationales (entre structure de projets et institutions et entre les différentes agences) ; ■ Capacités limitées au sein des ministères ; ■ Manque de clarté dans la définition du rôle des collectivités locales en matière de transport et de mobilité, accentué par l'acte III de la décentralisation ; ■ Les compétences relatives à la gestion de la circulation et du stationnement ne sont pas clairement évoquées et attribuées ; ■ La compétence planification et régulation des transports n'est pas clairement attribuée dans les villes secondaires ;
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ■ Le développement des compétences du CETUD qui assure la maîtrise d'ouvrage du BRT ; ■ L'organisation des premières Assises territoriales de la Mobilité Urbaine et les orientations stratégiques issues des échanges ; 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Une complexification du jeu d'acteurs par la réalisation du TER et du BRT ; ■ Une gestion spécifique des pôles urbains (Diamniadio et Lac Rose) par des agences dédiées sans coordination systématique, ni capitalisation des compétences des agences en place (CETUD, ADM)

Figure 18 – Matrice SWOT des enjeux institutionnels

2.2 Sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain

Au Sénégal, les recettes tarifaires et les recettes fiscales perçues sur le système de transport sont nombreuses. Le chiffre d'affaires cumulé des opérateurs de bus dans l'agglomération de Dakar représente un montant conséquent qui n'est pas forcément réinvesti dans le secteur des transports. Le secteur artisanal est largement bénéficiaire, mais les propriétaires de bus épargnent rarement en vue de l'acquisition d'un véhicule plus récent.

Les opérateurs de bus bénéficient d'une clémence de la part des services fiscaux concernant l'assujettissement des recettes du transport public à la TVA, mais celle-ci a un effet limité car elle entraîne une non-récupération de la TVA sur les coûts qu'elle entraîne.

Pour le reste, les recettes fiscales perçues sur le système de transport sont multiples : recettes du contrôle technique, taxes sur l'immatriculation des véhicules, les permis de conduire et les licences de transport, taxe sur les produits pétroliers, taxe sur les stations essence, taxe d'usage de la route, etc. Toutefois, ces recettes alimentent pour la plupart le budget général de l'État ou des collectivités, sans être réinvesties spécifiquement dans le secteur des transports. La taxe d'usage de la route alimente quant à elle en partie le Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA) qui finance des projets d'entretien de route à l'échelle nationale, dont des voiries urbaines. Depuis sa création en 2007, le budget du FERA n'a cessé de croître : de 15 milliards en 2009, il est passé à 62,5 milliards en 2017 et à 103 milliards de Francs CFA en 2018, grâce à la levée de fonds sur des marchés financiers. Selon ses statuts, le FERA pourrait également prétendre à la perception des redevances de péage routier. Pour

l'autoroute à Péage construite sur un mode concessif, c'est la SENAC, société d'exploitation, qui les perçoit intégralement.

À l'échelle nationale, les collectivités locales ne sont pas dotées de ressources financières suffisantes pour exercer leurs compétences malgré un transfert renforcé par l'acte III de la décentralisation. Cet acte peine à devenir opérationnel du fait d'une mise en place progressive des financements dédiés (FDD et FECL). Le manque structurel de ressources pour l'investissement et le fonctionnement implique une forte dépendance aux financements des bailleurs de fonds internationaux et induit une concentration des investissements à Dakar.

Par ailleurs, **les financements sont principalement mobilisés pour des investissements** au détriment du fonctionnement (exploitation et maintenance). Ainsi, les infrastructures de transport représentent le premier secteur d'investissement des bailleurs et concentraient 24,9% des financements extérieurs en 2016, devant l'agriculture (17,3%), l'énergie (15,6%), l'hydraulique et l'assainissement (8,5%), la santé et la protection sociale (8,1%), etc.³⁰ Sur cette même année, le budget de fonctionnement du MITTD s'élevait à 6,1 milliards de Francs CFA contre 187,8 milliards pour les investissements³⁰.

À Dakar, l'État investit dans le transport urbain, avec l'appui de partenaires internationaux. Après avoir porté d'importants projets d'infrastructures routières (Voie de Dégagement Nord, Route des Niayes, Autoroute A1, etc.), la volonté politique se porte maintenant sur la réalisation de projets emblématiques de transport de masse que sont le TER et le BRT. En parallèle, l'État a largement investi en 2015 pour le renouvellement et le développement de la flotte de bus de Dakar Dem Dikk (6 milliards de Francs CFA pour l'acquisition de 400 bus urbains). Par ailleurs, l'opérateur a reçu une compensation exceptionnelle de 19 milliards de Francs CFA cette année-là pour solder sa dette. Toutefois, cet ajustement ponctuel n'a pas permis de solutionner l'insuffisance structurelle des compensations annuelles versées à Dakar Dem Dikk : en effet, les compensations de l'État pour l'exercice de ce service public sont systématiquement inférieures aux estimations faites par le CETUD. Les tensions sur la rémunération des missions de service public ont été identifiées comme un risque budgétaire fort dans la loi de Finances de 2017 et des travaux de mise à jour des modèles de calcul des compensations sont en cours.

Depuis 2005, un Fonds de Développement du Transport Urbain (FDTU) a été créé pour financer le CETUD et les actions de développement des transports urbains. Ce fonds n'est toutefois pas suffisant et le CETUD manque de ressources humaines et financières pour assurer son rôle de régulateur et de planificateur. En 2016, le budget du CETUD s'élevait à 6 milliards de Francs CFA dont 1,5 milliard dédiés au fonctionnement. En 2017, le budget de la structure atteint 45 milliards de Francs CFA pour financer le BRT sans que le budget de fonctionnement ne soit sensiblement modifié. Ce manque structurel a été mis en exergue par l'audit de la structure en 2014, sans que les mesures recommandées ne soient appliquées. Par ailleurs, le FDTU devrait, selon les textes, être alimenté par une participation répartie entre l'État, les collectivités territoriales et le secteur privé du transport urbain. En réalité, seul l'État alimente le fonds, à hauteur de 400'000 Francs CFA annuels³⁰, et les collectivités ne participent pas, préférant concentrer leurs faibles ressources comme elles l'entendent sur leur territoire. Le secteur privé (opérateurs de transport public, compagnies d'assurance, etc.) n'a jamais non plus apporté sa contribution. Une réforme du FDTU est nécessaire pour assurer la pérennité des actions du CETUD. Cette réforme devra également permettre de clarifier, pour certaines ressources (péages, notamment), si elles doivent alimenter le FDTU et/ou le FERA dont les champs d'actions sont complémentaires. Comme évoqué lors des Assises Territoriales de la Mobilité Urbaine en décembre 2017, le financement de la mobilité urbaine pourrait être renforcé en s'appuyant sur des ressources dédiées complémentaires: taxe sur le carburant, vignette automobile, redevance sur le stationnement, contribution des employeurs, valorisation foncière sur

³⁰ Loi Finance 2017

la base de l'impôt foncier existant et/ou la vente de terrain autour des corridors de transport de masse, mobilisation des fonds climat pour la mise en œuvre des projets de TER et BRT, etc.

La Figure 19 présente l'ensemble des flux financiers relatifs à la mobilité urbaine à Dakar. Elle montre d'un côté l'ensemble des prélèvements fiscaux et des recettes perçues sur les usagers des transports publics autant que des utilisateurs de voitures particulières. Cette figure présente théoriquement ces flux d'investissement et de fonctionnement en identifiant le périmètre d'un « budget de transport urbain » qui rassemble autant le budget voirie et circulation que les dépenses associées aux transports publics dans une définition large incluant le transport artisanal et les taxis. Ce « budget de transport urbain » correspond au périmètre de celui d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine aux compétences étendues.

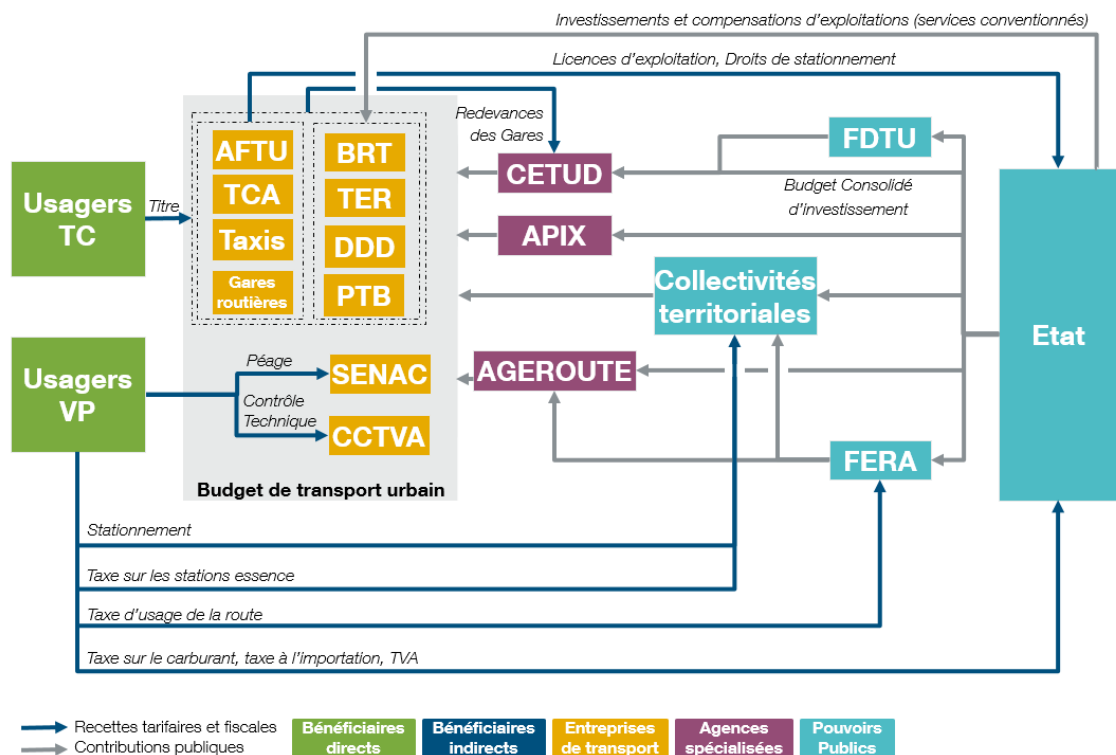


Figure 19 - Schéma des vecteurs de financement du transport urbain au Sénégal

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ■ Le CETUD dispose d'un fonds dédié au développement des transports urbains à Dakar : le FDTU ; ■ Un fonds dédié à l'entretien des routes alimenté en grande partie par la Taxe d'Usage de la Route (TUR) : le FERA ; ■ Plusieurs recettes fiscales perçues par l'État et/ou les collectivités locales sur le système de transport ; ■ Des investissements récents de l'État dans les transports publics à Dakar ; 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Le FDTU ne fonctionne pas de la manière dont il est défini dans les textes et seul l'État y contribue ; ■ Le CETUD manque de ressources humaines et financières pour assurer son rôle de régulateur et de planificateur ; ■ Les collectivités locales manquent de ressources financières pour exercer les compétences qui leur ont été transférées ; ■ Un manque structurel de ressources pour l'investissement et le fonctionnement qui implique une forte dépendance aux financements des bailleurs de fonds

<ul style="list-style-type: none"> ■ D'importantes capacités de financement mobilisables auprès des partenaires internationaux ; 	<ul style="list-style-type: none"> ■ internationaux et induit une concentration des investissements à Dakar ;
<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Un total cumulé des recettes tarifaires du transport public très important et qui n'est pas assujetti à la TVA ; ■ Des vecteurs de financement complémentaires à investiguer ; 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Le FERA et le FDTU peuvent prétendre aux mêmes ressources ; ■ Un opérateur public (DDD) contraint de se développer en dehors de ses activités concédées pour assurer sa viabilité financière ; ■ Le risque d'une exploitation déficitaire du TER particulièrement coûteuse.

Figure 20 – Matrice SWOT des enjeux de financement

2.3 Participation de la société civile à la gestion du transport urbain et formation des acteurs

Une tradition de travail partenarial engageant l'ensemble des acteurs de la mobilité (instances gouvernementales, collectivités locales, opérateurs du transport public et associations d'usagers) existe au Sénégal. Ces différents acteurs sont tous représentés dans l'Assemblée Plénière du CETUD. Elle a été matérialisée en 2003 dans une Charte de la Mobilité Urbaine. Bien que les engagements pris dans la charte n'aient pas été respectés par l'ensemble des signataires, elle constitue un document de référence. Cette tradition se poursuit avec l'organisation en décembre 2017 des Premières Assises Territoriales de la Mobilité Urbaine, à l'initiative du CETUD pour ses 20 ans, qui seront suivies d'Assises biennales rassemblant l'ensemble des acteurs de la mobilité urbaine. En effet, la première édition des assises a regroupé plus de 250 participants des ministères concernés (services centraux et déconcentrés, agences, établissements publics et sociétés sous-tutelle), des collectivités territoriales (de la région de Dakar et de l'intérieur du pays), du patronat, des professionnels du secteur des transports, des associations de consommateurs, des enseignants-chercheurs, des étudiants ainsi que des experts internationaux.

Dans le secteur des transports publics, **la collaboration entre régulateur et opérateurs est particulièrement forte au sein de l'AFTU**. Le programme de renouvellement et de professionnalisation du transport artisanal engagé en 2005 a permis d'instituer un réel organe de dialogue et d'échanges entre le CETUD et les opérateurs de minibus. Il a d'ailleurs donné lieu à la création:

- en 2006 de MECTRANS, une Mutuelle d'Épargne et de Crédit des Transporteurs qui compte 5'300 adhérents et a injecté près de 8 milliards de Francs CFA dans le secteur des transports urbains au titre d'apport personnel pour les minibus et l'acquisition de taxis.
- en 2008 de TRANSVIE: une mutuelle Sociale des travailleurs des transports et métiers connexes. Proposant un taux de prise en charge est de 90% dans les hôpitaux et 70% dans les centres de santé, elle compte 7'000 adhérents et 30'000 bénéficiaires.

En parallèle, **de nombreuses associations existent et sont porteuses de projets sur le thème de la qualité de vie à Dakar**: promotion de pratiques sportives dont la marche à pied, promotion du vélo, défense de l'environnement, etc. À travers une mobilisation sur les réseaux sociaux, SAVE DAKAR cherche à lutter contre l'incivisme de tous les acteurs et éduquer les citoyens dakarois. L'association Samavélo mène une campagne de sensibilisation et de communication sur la pratique du vélo pour en démocratiser l'utilisation. D'autres associations existent notamment tournées vers des pratiques

sportives (marche, etc.). Ces initiatives restent cependant ponctuelles, de même que la consultation et la participation effective de la société civile dans la planification et la réalisation des projets de transport.

<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Une tradition de travail partenarial engageant l'ensemble des acteurs de la mobilité matérialisée en 2003 dans une Charte de la Mobilité Urbaine ; ■ Un dialogue entre le CETUD et les opérateurs de minibus au sein de l'AFTU ; 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Des engagements pris dans la Charte de la Mobilité Urbaine mais pas respectés par les signataires ; ■ Pas de mécanisme pérenne de consultation et de participation effective de la société civile ;
<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ De nombreuses associations porteuses de projets sur le thème de la qualité de vie à Dakar. 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Une incompréhension des populations vis-à-vis de l'action des pouvoirs publics en matière de mobilité urbaine.

Figure 21 – Matrice SWOT des enjeux liés à la société civile

2.4 Planification multimodale et fonctionnement des centres-villes

La planification urbaine et la planification des déplacements sont des processus anciens à Dakar. Ils sont en voie vers une actualisation. Dans leur ensemble, les documents de planification intègrent le territoire de l'agglomération, à savoir la région urbaine de Dakar. Le dernier plan directeur d'urbanisme, élaboré avec le soutien de la JICA en 2016, intègre notamment l'ensemble des villes et départements constituant la région de Dakar. Ce plan a été décliné en plan d'urbanisme de détails et s'est appuyé sur les orientations des plans de transport antérieurs. 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. Toutefois, la réalisation des projets portés dans le PDUD et la LPDUD n'ont été que partiellement mis en œuvre et un projet de mise à jour du Plan de Déplacements Urbains de Dakar devrait être initié en 2019, dans le cadre de MobiliseYourCity. Cette démarche permettra notamment de faire les bilans du précédent plan pour redéfinir la stratégie de mobilité urbaine de l'agglomération, en lien avec les grands projets engagés (TER et BRT), et en définissant les modalités de mise en œuvre.

En dehors de la capitale, un processus de planification urbaine a été mené dans plusieurs communes de l'intérieur du pays (Bignona, Diawara, Foundiougne, Guinguinéo, Joal, Kaffrine, Kanel, Kounghoul, Niour du Rip, Saint-Louis, Sokone, Tambacounda, Tivaouane), **mais est inexistant dans la plupart des capitales régionales** (Diourbel, Fatick, Kaolack, Kédougou, Kolda, Louga, Matam, Sédhiou, Thiès, Ziguinchor). De plus, les documents stratégiques ne se traduisent que rarement en plan d'urbanisme de détails ce qui limite grandement la mise en œuvre. L'articulation entre urbanisme et transport n'est que faiblement prise en compte.

Malgré l'attribution de la réalisation de Plans de Transport aux communes dans la Loi d'Orientation des Transports de 2003, une seule agglomération secondaire dispose d'un plan de déplacements (Touba) et celui-ci n'a jamais été mis en œuvre depuis son élaboration en 2008. Le CETUD ambitionne

la réalisation d'un Plan de Mobilité Urbaine Soutenable (PMUS) à Dakar qui permettrait de définir la stratégie pour la capitale de laquelle pourraient émaner les plans de mobilité des villes de l'intérieur. **Des plans de mobilité devraient voir le jour dans certaines capitales régionales dans le cadre du programme PROMOVILLES** piloté par l'AGERROUTE.

À l'échelle du pays, la planification urbaine comme la planification des déplacements souffrent d'une absence de mise en œuvre. Bien que les plans d'urbanisme soient opposables dès leur approbation par décret, leur opérationnalisation est rarement effective. En effet, les collectivités locales sont dépourvues de moyens humains et financiers pour leur mise en œuvre, voire même de la volonté politique. À l'exception notable de la ville de Rufisque qui vient d'adopter un « Plan de Développement urbain durable – Rufisque horizon 2035 (PDUD) »³¹, les collectivités n'ont pas été maître d'ouvrage de la conception des documents de planification et peinent à se les approprier. Le manque de moyens humains et financiers entrave également la mise en œuvre des documents de planification des transports, notamment à Dakar où le PDUD et la LPDUD n'ont été que partiellement concrétisés. Par ailleurs, aucune règle de conformité n'existe pour assurer la compatibilité entre documents de planification urbaine et de déplacement et les règles d'occupation des sols ne sont pas respectées par manque de moyens dédiés à l'instance de contrôle qu'est la Direction pour la Surveillance et le Contrôle des Sols (DESCOS).

Enfin, malgré l'existence de documents de planification, la mise en œuvre d'une action concertée et continue, fruit d'une stratégie partagée bien élaborée est compromise par la prédominance de la logique de projet justifiée par les urgences et les calendriers politiques. Par ailleurs, l'articulation entre urbanisme et transport fait défaut dans la planification comme dans la mise en œuvre. À Dakar par exemple, la réservation des emprises pour la réalisation des infrastructures de transport n'est pas systématiquement assurée induisant des surcoûts importants et des délais supplémentaires dans la réalisation des projets. Dans le cas du pôle urbain de Diamniadio, la DGPU et la SOGIP assurent seules la mise en œuvre du projet urbain, sans concertation avec le CETUD pour les problématiques de mobilité, bien que le pôle soit intégré dans le territoire couvert par l'autorité organisatrice. Le projet de PMUS porté par le CETUD ambitionne de revoir le cadre d'articulation des documents de planification urbaine et de transport pour assurer la compatibilité des documents et en garantir la mise en œuvre.

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.). L'entretien des infrastructures fait également défaut, en témoigne l'absence d'entretien et de renouvellement des panneaux de signalisation. **Par ailleurs, les investissements se concentrent sur les modes motorisés alors que la marche représente 70% des déplacements à Dakar.** La marche à pied n'est pas prise en compte dans la planification ni dans les aménagements, au détriment de la sécurité et du confort de ses usagers les plus vulnérables. La prise en compte des vélos et autres modes non motorisés est quasiment inexistante. C'est dans ce contexte que le CETUD souhaite se positionner comme autorité organisatrice de la mobilité en apportant son expertise et sa vision multimodale dans la planification comme dans la mise en œuvre des projets.

La mise en œuvre des grands projets de transport souffre également du manque de coordination et de vision multimodale. Les futures gares de la ligne TER seront des pôles intermodaux majeurs (selon les études de faisabilité, 90% des usagers du TER provenant d'autres modes transports collectifs). Pourtant, le programme d'aménagement des gares se concentre sur un espace limité à la

³¹ Ce document a été adopté à l'issue des "Assises de la Ville de Rufisque" initiées depuis 2016.

gare et son parvis, sans réorganisation structurelle de l'espace public attenant (pôles d'échange bus, plateforme piétonne, stationnement, outils de gestion de la circulation, etc.).

Les conditions de circulation et de déplacement à Dakar pourraient être considérablement améliorées par la mise en œuvre d'une stratégie multimodale globale incluant la gestion de la circulation, une politique de stationnement globale, l'optimisation des performances du transport public (aménagement de voies dédiées, priorités aux intersections, etc.) et la prise en compte systématique des modes actifs dans les projets. Ces solutions sont particulièrement adaptées pour le centre-ville où les activités sont particulièrement foisonnantes, et où les espaces de voirie sont très convoités par les vendeurs de rue notamment. À travers une gestion de la circulation et du stationnement dans le cœur de l'agglomération de Dakar, mais également dans les villes de l'intérieur, il serait tout à fait envisageable de créer une dynamique commerçante, culturelle et de détente pour les habitants.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ■ La région de Dakar dispose de plans de développement urbains récents (plans directeurs et de détails) ; ■ Quelques communes du pays sont pourvues de plans directeurs d'urbanisme ; ■ Un processus ancien de planification des déplacements à Dakar ; ■ Dans les villes secondaires, le CETUD intervient régulièrement en appui aux autres agences nationales sur les questions de mobilité ; 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Une planification urbaine qui se limite à Dakar et quelques villes moyennes, mais inexistante dans la plupart des capitales régionales ; ■ La planification urbaine souffre de l'absence de mise en œuvre ; ■ Une faible articulation de la planification des transports et de l'usage des sols dans la planification comme dans la mise en œuvre ; ■ Seules Dakar et Touba disposent de documents de planification des déplacements ; ■ Le manque de moyens humains et financiers entrave la mise en œuvre des documents de planification ; ■ la marche à pied et le vélo ne sont pas suffisamment pris en compte dans la planification ni dans les aménagements ;
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ■ Un projet de mise à jour du Plan de Déplacements Urbains de Dakar ; ■ Le projet de réalisation de plans de mobilité urbaine dans certaines capitales régionales ; ■ Le projet de réalisation d'un PMUS pour redéfinir le cadre d'articulation entre les documents de planification urbaine et de transport ; 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Prédominance de la logique de projet, détriment d'actions de mise en œuvre d'une stratégie partagée et bien élaborée ; ■ Un manque de coordination et de vision multimodale dans la réalisation de projets d'infrastructure. ■ Une baisse d'attractivité du centre-ville en raison du manque de politique de valorisation des espaces publics.

Figure 22 – Matrice SWOT des enjeux liés à la planification multimodale

2.5 Performances du 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. Le CETUD définit les services concédés, il propose des tarifs au MITTD, et estime chaque année le montant de la compensation de l'État nécessaire pour équilibrer le budget de la société³². Cependant, l'État versait jusqu'à présent une compensation forfaitaire inférieure au montant calculé, compromettant l'équilibre budgétaire de la société. En 2015, une subvention exceptionnelle de l'État d'un montant de 6 milliards de Francs CFA a permis à l'opérateur d'acquérir 400 bus. Ce soutien s'inscrit dans le cadre de PAP 2014-2018 du Plan Sénégal Émergent, au-delà même des objectifs initialement annoncés. Toutefois le quart serait aujourd'hui hors service du fait de la qualité du matériel roulant et des coûts de maintenance. La nouvelle convention signée en 2017 ainsi que le projet d'arrêté interministériel, rédigé en février 2018 et fruit d'une démarche collaborative entre DDD, CETUD, MITTD et MEF, devraient permettre d'assainir les finances de l'entreprise. Cet arrêté statue sur le mode de calcul des compensations du service public concédé à DDD, en assurant une juste couverture des charges réelles et en tenant compte des sous et sur compensations de l'année n-1. Depuis 2017, Dakar Dem Dikk développe par ailleurs un service de cars interurbains « Sénégal Dem Dikk », en dehors de ses activités concédées. Ce service connaît un fort succès avec des taux de remplissage proches des 100% et a permis à la société d'équilibrer son budget.

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 (2'000 minibus à ce jour). Le CETUD estime 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. Par ailleurs, le parc des minibus issus des premières opérations de renouvellement s'avère particulièrement vieillissant, du fait du manque d'incitation à la maintenance de ces derniers. Le programme a notamment permis de garantir aux professionnels l'accès à des prêts avantageux pour l'achat de véhicules neufs (grâce à la mutuelle de crédit MECTRANS), des avantages sociaux (formation, mutuelle de santé TRANSVIE), ainsi que la garantie d'un dialogue ouvert avec l'autorité régulatrice. Toutefois, les GIE sont faiblement structurés et constituent pour leurs membres des vecteurs d'accès à des prêts, sans mutualisation des moyens nécessaires à l'exploitation. Le développement d'un système d'aide à l'exploitation au sein de l'AFTU est en projet pour pallier ce manque avec la mise en place en 2015 de CAPTRANS, à l'initiative du CETUD. À ce jour, CAPTRANS assure la gestion mutualisée du personnel et de l'exploitation des lignes en accompagnement des opérateurs membre. Le recueil de données par les opérateurs se fait encore manuellement, mais le développement d'un système informatique d'aide à l'exploitation est en cours. Toutefois, le développement de CAPTRANS nécessite une clarification de son mode de gouvernance et une adhésion de l'ensemble des opérateurs, soit un travail de sensibilisation encore à mener. En août 2017, un atelier d'évaluation du processus de professionnalisation a permis de dresser un bilan des actions de l'AFTU depuis sa création, d'identifier les chantiers prioritaires pour la poursuite du processus et d'élaborer un plan d'actions à court terme (2017-2018).

³² Ce calcul se fait sur la base des kilomètres d'exploitation, du nombre de voyageurs transportés et des charges ramenées au kilomètre

Pour la gestion des gares routières de minibus, le CETUD a mis en place des délégations de services publics pour opérer la gestion et l'exploitation des gares des Baux Maraîchers et de Colobane. Le concessionnaire assure pour une durée de cinq ans la gestion de la gare routière, tant dans ses fonctions de transport que commerciales, et reverse une partie de ces redevances au CETUD. Dans les autres gares, aucune convention n'existe et le manque de clarification entre le rôle du CETUD et des collectivités locales complique la gestion et la régulation de certaines gares (cas des Parcelles Assainies).

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, 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. Le CETUD souhaite profiter de ces deux projets pour lancer une vaste restructuration du réseau de bus, redéfinissant le rôle des opérateurs dans le futur réseau de transports publics et l'organisation du réseau en vue d'améliorer les performances des bus en dehors du projet de BRT (priorités bus aux carrefours, voies et couloirs d'approche bus, aménagements des arrêts, etc.).

Dans les villes secondaires, le transport public est assuré essentiellement pas des minibus, des taxis et des motos-taxis ou « jakartas ». Depuis 2015, le programme de professionnalisation et de renouvellement du parc de minibus a été étendu dans certaines capitales régionales (Kaolack, Louga, Saint-Louis, Tambacounda, Thiès, Ziguinchor) et a permis de structurer les opérateurs autour de l'exploitation d'un réseau défini conjointement avec le CETUD et les collectivités locales. À Thiès par exemple, le programme a permis le renouvellement d'une soixantaine de véhicules et la structuration du réseau en 9 lignes desservant les différents quartiers de la ville. À terme, 93 opérateurs de la ville bénéficieront du programme et seront regroupés au sein de 3 GIE. Les collectivités locales sont accompagnées par le CETUD depuis la conception du programme, jusqu'à sa mise en œuvre y compris pour la planification, la régulation du réseau restructuré et le dialogue avec les opérateurs. Toutefois, une fois le programme initié, l'absence d'autorité locale compétente, de même que l'absence d'entité locale de l'AFTU ne permettent pas d'assurer le suivi d'exploitation et la mise en place d'un processus d'amélioration continue du service.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ■ À Dakar, le réseau de transport public se structure autour de plusieurs modes de transports collectifs complémentaires ; 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Une absence d'aménagements destinés à améliorer les performances ;
<ul style="list-style-type: none"> ■ Des investissements récents de l'État pour renforcer le rôle de Dakar Dem Dikk ; 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Un exploitant public (Dakar Dem Dikk) qui n'évolue pas dans un environnement particulièrement clair ;
<ul style="list-style-type: none"> ■ Le programme de renouvellement et de professionnalisation des opérateurs de minibus pour moderniser l'ensemble du parc à Dakar d'ici 2019 ; 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Une faible structuration des GIE au sein de l'AFTU ;
<ul style="list-style-type: none"> ■ Depuis 2015, ce programme a été étendu dans certaines capitales régionales ; 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Des entités de l'AFTU qui ne sont pas intégrées dans ses statuts ou dans son règlement intérieur ;
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Un parc très ancien de véhicules de taxi et un parc vieillissant de minibus issus des premières opérations de renouvellement ;

<ul style="list-style-type: none"> ■ Un projet de développement d'un système d'aide à l'exploitation au sein de l'AFTU : Captrans ; ■ Pour la gestion des gares routières, le CETUD a mis en place des délégations de services publics pour opérer la régulation locale aux Baux Maraîchers et à la gare de Colobane ; 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Une faible prise en compte des enjeux d'intermodalité entre les transports de masse et les réseaux de bus existant ;
<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Les projets du TER et BRT s'accompagnent d'un projet de restructuration du réseau de bus ; ■ Une dissipation des réserves et réticences des institutions financières nationales vis-à-vis du secteur des transports ; ■ De nombreux acteurs privés développent des systèmes billettiques ou d'information voyageurs innovants en s'appuyant sur les NTIC ; 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ À Dakar, un opérateur public contraint de se développer en dehors de ses activités concédées pour assurer sa viabilité financière.

Figure 23 – Matrice SWOT des enjeux liés aux performances de transport public

2.6 Soutien du gouvernement national pour la gestion du transport urbain dans les villes secondaires

Le processus de décentralisation a été accompagné par de nombreux programmes financés par les bailleurs de fonds internationaux. Ainsi depuis 1996 et le deuxième acte de la décentralisation, la Banque mondiale a engagé, via l'agence d'exécution qu'est l'ADM, plusieurs programmes successifs de renforcement des capacités techniques et financières des collectivités ainsi que de construction et de réhabilitation d'infrastructures et d'équipements publics³³. Ce processus se poursuit avec le programme PACASEN dont l'objectif est d'opérationnaliser l'acte III de la décentralisation, par l'introduction de transferts financiers basés sur la performance des collectivités et un renforcement de leurs capacités de gestion. En parallèle, le programme PROMOVILLES, financé par la BAD et piloté conjointement par ADM et AGEROUTE, prévoit le renforcement des collectivités notamment par des constructions et réhabilitations d'infrastructures routières en développant les compétences locales.

Bien que les programmes de soutien aux villes secondaires soient réalisés en partenariat avec les collectivités, leur pilotage par les agences nationales risque de centraliser la prise de décision à Dakar, et de s'écarter de l'objectif de responsabilisation ou de développement des compétences des collectivités locales. Les collectivités manquent de capacités humaines et financières pour exercer l'ensemble des compétences transférées notamment en matière d'entretien des infrastructures, de gestion de la circulation et du stationnement. Par ailleurs, les décideurs politiques devraient être sensibilisés aux enjeux de mobilité urbaine pour qu'ils prennent des décisions idoines.

Le manque de moyens financiers et humains contribue au faible niveau de planification des déplacements dans les villes secondaires, peu d'entre elles étant dotées de documents de planification urbaine récents, et à l'absence de mise en œuvre de la stratégie élaborée dans ces

³³ Programme d'Appui aux Communes ou Programme de Décentralisation et de Développement Municipal (PAC) de 1997 à 2006, Programme de Renforcement et d'Équipements des Collectivités Locales (PRECOL) de 2006 à 2013, Programme de Gestion des Eaux Pluviales et d'Adaptation aux Changements Climatiques (PROGEP) de 2013 à 2019.

documents. Le transport n'est quant à lui que faiblement pris en compte dans la planification parmi les villes disposant de documents de planification urbaine. Le programme PROMOVILLES prévoit néanmoins la réalisation de plans de mobilité urbaine dans certaines capitales régionales.

Par ailleurs, les compétences relatives à la mobilité ne sont pas clairement définies et attribuées dans les textes à l'une ou l'autre des collectivités. Pour le transport public par exemple, la Loi d'Orientation des Transports de 2003 attribue la réalisation de Plans de Transport aux communes, mais cette compétence n'est pas mentionnée dans le Code Général des Collectivités Territoriales de 2013. La planification des déplacements, la supervision des transports publics et la gestion de la circulation et du stationnement sont autant de compétences non exercées à jour. De plus, l'acte III de la décentralisation a renforcé la confusion en entraînant des transferts de personnel et de moyens financiers entre communes et villes et l'abandon de certains projets. À Thiès par exemple, le projet de plan de circulation porté par la ville a été abandonné suite à la réforme, la compétence ayant été transférée aux communes.

L'absence de planification et de supervision des transports publics contribue au renforcement du secteur informel. Pour y faire face, le gouvernement a engagé en 2014 l'extension du programme de renouvellement des véhicules et de professionnalisation dans les capitales régionales, notamment à Kaolack, Louga, Saint-Louis, Tambacounda, Thiès et Ziguinchor. Dans ces villes, le CETUD pilote le déploiement de flotte de bus organisée en ligne, en partenariat avec les autorités locales. Le déploiement du programme AFTU a été l'occasion pour le CETUD d'apporter son assistance technique et de sensibiliser les villes secondaires sur le sujet de la mobilité en général. Le programme de renouvellement des véhicules et de professionnalisation devrait à présent s'étendre au-delà des capitales régionales à d'autres villes d'importance dans le pays.

Par ailleurs, peu de villes disposent d'un réseau de transport urbain structuré ou encore d'un réseau viaire revêtu de qualité. Dans ce contexte, **on constate un développement très rapide des motos-taxis ou « Jakartas » dans l'ensemble des villes secondaires**, face auquel les collectivités sont impuissantes, en l'absence d'un appui réglementaire national.

L'enjeu de planification de l'usage des sols et des transports est essentiel dans les villes secondaires pour anticiper sur les problèmes à venir. Les problématiques inhérentes au transport et à la mobilité doivent être gérées à l'échelle locale pour tenir compte des réalités propres à chaque territoire.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ■ Depuis 1996 et l'acte II de la décentralisation, existence de nombreux programmes de renforcement des collectivités ; ■ Un programme d'opérationnalisation de l'acte III de la décentralisation par le transfert de financement et le renforcement des capacités de gestion dans les villes et communes : le PACASEN ; ■ Un programme de renforcement des collectivités s'appuyant sur le développement des compétences locales : PROMOVILLES ; ■ L'extension du programme de professionnalisation et de renouvellement 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Un manque de capacités (humaines et financières) au sein des collectivités ; ■ Suite à l'acte III de la décentralisation, une confusion liée aux transferts de personnel et de moyens financiers entre communes et villes ; ■ Un manque de clarté dans l'attribution des compétences relatives à la planification et à la régulation des transports publics qui contribue à la croissance du secteur informel ; ■ Un faible niveau de planification dans les villes secondaires ;

<p>du matériel roulant dans les capitales régionales ;</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Le déploiement de ce programme a été l'occasion pour le CETUD d'apporter son assistance technique et de sensibiliser les villes secondaires sur le sujet de la mobilité en général ; 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pour les villes disposant de documents de planification urbaine, une faible prise en compte du transport ;
<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Un programme AFTU qui devrait s'étendre au-delà des capitales régionales, à d'autres villes d'importance ; ■ Le projet de réalisation de plans de mobilité urbaine dans certaines capitales régionales ; ■ Une planification structurante dans le processus de développement (anticipation des problèmes) ; 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ De nombreux programmes réalisés en partenariat avec les villes, mais dont le pilotage reste centralisé à Dakar ; ■ L'impuissance des collectivités locales face au développement fulgurant des Jakartas en l'absence d'un appui réglementaire national.

Figure 24 – Matrice SWOT des enjeux liés au soutien du gouvernement national pour la gestion du transport urbain dans les villes secondaires

2.7 Autres thématiques transversales

2.7.1 Qualité de l'air

Les externalités négatives de l'actuel système de transport sur l'environnement et la santé publique sont ancrées dans les préoccupations du CETUD. L'autorité organisatrice des transports a notamment été l'un des porteurs de la création de l'agence de la qualité de l'air, dédiée au monitoring des indicateurs de pollution de l'air à Dakar. L'observatoire concentre actuellement ses mesures sur la ville de Dakar, mais un projet de déploiement de capteurs complémentaires dans l'agglomération de Dakar est en cours.

Le parc de 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. Le Sénégal n'a pas rejoint plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest dans un engagement international signé en décembre 2016 visant à réduire le taux de soufre dans les carburants importés et rehausser ainsi les standards des véhicules³⁴. La modernisation du parc de véhicules est en effet un enjeu important, même si le gouvernement a récemment augmenté l'âge maximal d'importation des véhicules de 5 à 8 ans (décret n°2012-444), pour rendre la voiture individuelle plus accessible aux ménages.

2.7.2 Sécurité routière

Les données en matière de sécurité routière sont très limitées. Un Plan national de sécurité routière a été annoncé en 2014 visant à réduire de 35% le nombre d'accidents de la route d'ici 2020. Ils étaient alors évalués à 3'800 par an avec un nombre de morts de l'ordre de 600³⁵ par an. Cela correspond à

³⁴ CCAC Secretariat. (2016).

³⁵ CETUD, le rapport WHO. (2015). mentionnait en 2013 un nombre de 367 morts.

un taux de 27 morts pour 100'000 habitants ce qui est particulièrement élevé par rapport à la moyenne mondiale. Comme généralement en Afrique, les usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes) sont les premières victimes. Le développement incontrôlé des Jakartas dans les villes secondaires pourrait accentuer cette situation particulièrement alarmante.

La mise en place d'une entité autonome en charge de la sécurité routière a fait l'objet d'une étude et de recommandations spécifiques du SSATP en 2017. Elle aurait notamment pour rôle de définir la stratégie à mettre en place pour réduire l'insécurité routière en milieu urbain, en milieu rural et sur les axes interurbains, de collecter et centraliser les données, d'orienter sa stratégie conformément aux résultats, de coordonner les instances publiques et associatives, de veiller à la mise à jour des textes législatifs et réglementaires, de promouvoir les actions de contrôle et d'assurer la sensibilisation et la communication autour de la sécurité routière. Elle pourrait bénéficier de différentes sources de financement, et notamment de subventions du FERA, dont le financement de la sécurité routière est l'une des prérogatives.

2.7.3 Formation des acteurs

Le Sénégal bénéficie par ailleurs d'une **grande expertise technique au sein des agences nationales et rayonnant sur l'ensemble des villes et communes du pays.** À titre d'exemple, l'ADM et l'AGEROUTE accompagnent les communes dans leur développement d'infrastructures de Voiries et de Réseaux Divers (VRD), et le CETUD apporte ponctuellement son expertise aux communes dans le domaine des transports publics. **À Dakar, cette expertise existe également au sein des services techniques de la ville,** notamment en matière de gestion de la circulation. Toutefois, l'acte III de la décentralisation a engendré un transfert de moyens humains et de compétences entre villes et communes, et les collectivités peinent à se restructurer. Les capacités humaines dans les villes et communes de l'intérieur du pays restent très limitées et freinent l'exercice des compétences transférées. Le manque de moyens humains est exacerbé par l'absence de cursus universitaires et de formation dans les domaines du transport et de la mobilité. Le projet de formations né d'un partenariat avec les futurs exploitants du TER et l'éventuelle création d'un centre d'excellence dans le domaine des transports envisagé par la Banque Mondiale pourraient permettre de pallier ce manque.

2.7.4 Capitalisation des données

À Dakar, la planification urbaine et la planification des déplacements ont permis de collecter des données nombreuses, exhaustives et fiables qui permettent aujourd'hui d'asseoir la stratégie urbaine et de mobilité sur une analyse quantitative et qualitative des principaux enjeux. Deux EMD (2000 et 2015) existent à l'échelle de l'agglomération, réalisées pour appuyer l'élaboration des plans de déplacements successifs, soit d'une base de données étayée sur la mobilité à Dakar qui devrait permettre d'effectuer un suivi des politiques mises en œuvre. Ces EMD viennent compléter les données sociales, démographiques et économiques capitalisées depuis 2005 par l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie et dont la plupart sont ouvertes. Toutefois, les données collectées en matière de mobilité urbaine s'inscrivent dans le cadre de projets financés par des partenaires internationaux, sans qu'un observatoire continu ne soit mis en place.

L'analyse des données issues des enquêtes ménages a été pilotée par le Centre Universitaire de Recherche et d'Étude de la Mobilité (CUREM) dont l'expertise dans le domaine de la mobilité ne cesse de s'accroître au fil de la réalisation d'études poussées sur les projets de transport (BRT notamment). Par ailleurs, le fort dynamisme d'entreprises locales pour le développement des systèmes billettiques, d'information voyageurs et d'aide à l'exploitation peut permettre de capitaliser des données supplémentaires sur l'exploitation des transports publics, données essentielles pour en améliorer le suivi et la régulation.

Malgré une importante capitalisation des données, leur éclatement au sein des différentes agences et institutions, et le manque de partage entre elles sont des freins à la définition de stratégies inclusives. L'ADM envisage la création d'une base de données ouverte qui pourrait être alimentée par une multitude d'acteurs (données sur la mobilité issue de l'EMD, données d'immatriculation des véhicules du MITTD, données du contrôle technique de la CCTVA, données sur la qualité de l'air de l'observatoire dédié, ...)

3. Recommandations pour transformer la mobilité urbaine au Sénégal

Les six domaines prioritaires présentés dans la partie précédente s'articulent d'une manière générale avec les différents domaines d'intervention du cadre conceptuel EASI selon le tableau présenté ci-dessous (Figure 25).

	Enable	Avoid	Shift	Improve
Cadre institutionnel	■			
Sources de financement dédiées	■			
Participation effective de la société civile	■			
Planification multimodale et le fonctionnement des centres-villes	■	■	■	■
Performances du transport public (en particulier la réforme du transport artisanal)	■	■	■	■
Aide du gouvernement national pour la gestion du transport urbain dans les villes secondaires	■	■	■	■

Figure 25 – Les six thématiques de l'étude et le cadre conceptuel EASI

Afin d'accompagner au mieux les décideurs dans l'amélioration des conditions de mobilité et d'accessibilité dans les villes sénégalaises, le présent rapport propose une série de recommandations qui visent à accélérer la mise en œuvre d'une politique de mobilité urbaine soutenable. Ces recommandations qui ont été largement discutées et globalement validées au cours du Forum National de la mobilité urbaine visent à répondre à l'échelle nationale et locale aux principaux défis du secteur au Sénégal. L'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité urbaines étant une tâche complexe, ces recommandations visent à mobiliser toutes les parties prenantes.

La prise en compte de ces recommandations devrait permettre aux autorités sénégalaises d'un point de vue économique, d'assurer le rôle de Dakar et des plus grandes villes du pays comme moteurs de la croissance tout en optimisant les dépenses publiques, d'un point de vue social d'assurer une accessibilité aux emplois et aux services pour un maximum de ménages en milieu urbain tout en réduisant le risque de mortalité routière, et d'un point de vue environnemental de placer le pays sur une trajectoire plus soutenable en améliorant l'efficacité énergétique du secteur et en réduisant la pollution de l'air.

3.1 Recommandations pour l'efficacité de la gouvernance (Enable)

3.1.1 Améliorer la Gouvernance

E1: Renforcer le rôle du CETUD et le doter des moyens nécessaires pour accomplir ses missions d'Autorité Organisatrice de la Mobilité à Dakar

Les textes régissant le CETUD datent de 1997. Particulièrement adaptés pour porter une réforme du transport artisanal, ils méritent à présent d'être retravaillés dans le but de répondre aux enjeux actuels et futurs de l'agglomération dakaroise. Au cours de ses 20 années d'existence, le CETUD a

acquis une expertise technique qui mériterait d'être valorisée et renforcée pour répondre à l'ensemble des enjeux de mobilité urbaine à Dakar.

Les prérogatives du CETUD devraient être étendues à l'occasion de la mise en œuvre des projets de transport de masse notamment en matière d'intermodalité (compétence à clarifier entre les communes et le CETUD concernant les gares routières) et de gestion de la circulation, pour tendre vers une autorité organisatrice de la mobilité. Ses effectifs devraient également être revus à la hausse. Selon un audit réalisé en décembre 2014, le CETUD est en sous-effectif pour répondre à ses prérogatives. Il était considéré à cette date que l'effectif cible devait être d'environ 60 personnes. Si des recrutements ont été réalisés récemment dans le cadre du projet de BRT, il est essentiel de doter le CETUD d'un nombre suffisant de cadres afin de lui permettre de jouer pleinement son rôle d'autorité organisatrice à Dakar pour planifier et règlementer les services de bus (BRT, DDD comme minibus) ainsi que le TER, favoriser l'articulation urbanisme-transport et impulser une politique de gestion de la circulation et de stationnement. Cet accroissement de l'effectif doit être assorti de la pérennisation des ressources financières destinées au financement du fonctionnement du CETUD.

La gestion des gares routières doit également être clarifiée pour assurer leurs fonctions commerciales comme de transport. Le CETUD étant un cadre de partenariat entre État, collectivités et opérateurs, la gestion des gares pourrait lui être concédée à condition de définir au préalable une clé de répartition claire sur les redevances.

Le périmètre d'action du CETUD est selon ses statuts « la région de Dakar ». Le périmètre de transports urbains dépasse toutefois les limites administratives de la région et il s'avère nécessaire de bien redéfinir le périmètre d'intervention du CETUD à partir des limites administratives existantes. Cette redéfinition du périmètre géographique permettra également d'intégrer (ou non) Diass et son aéroport international Blaise Diagne (AIBD).

Enfin, les prestations fournies par le CETUD en tant que centre d'expertise à l'échelle nationale en dehors de son périmètre d'intervention dakarois devront être limitées à des sollicitations et appuis ponctuels, tout en permettant de capitaliser l'expérience acquise au cours de ses 20 années d'existence. Elles pourront être contractualisées et associées à une juste compensation financière de la part de l'autorité bénéficiaire.

Le renforcement du rôle du CETUD nécessite une révision de la loi définissant son périmètre et ses compétences, une modification des textes pour mieux définir les contributions au FDTU (cf. recommandation E4) et la rédaction des décrets d'application en conséquence.

Le MITTD, en qualité de ministère de tutelle, portera cette réforme en consultation avec le CETUD jusqu'à validation par l'Assemblée Nationale. Cette réforme doit être anticipée sur la mise en service du BRT et du TER, notamment sur la question de la gestion de la circulation et s'accompagnera éventuellement de la révision du code des collectivités locales pour mettre en cohérence leurs compétences avec les attributions du CETUD.

E2: Renforcer les collectivités métropolitaines des capitales régionales pour répondre aux problématiques de transport et améliorer la mobilité

La mobilité urbaine doit être planifiée à l'échelle métropolitaine pour répondre au mieux à l'intérêt général. Si dans certaines agglomérations, la commune peut avoir le bon périmètre, dans d'autres, il s'agit de la ville voire d'une structure intercommunale. Ces entités métropolitaines, quelle que soit la présence des services de l'État dans leur instance de gouvernance, doivent disposer de compétences de gestion de la circulation et du stationnement, *a minima* sur les voiries principales. La création de services techniques spécialisés dans la gestion du transport et de la mobilité, le recrutement de personnel et de cadres compétents, ainsi que la mobilisation des financements nécessaires à leur fonctionnement, devront permettre aux collectivités d'exercer pleinement leurs compétences.

Ces entités métropolitaines bénéficieraient de ressources financières du FDTU et, dans un premier temps, de l'appui technique du CETUD et de leur ministère de tutelle, en vue de leur montée

progressive en compétences. Deux programmes actuellement en cours peuvent renforcer les capacités techniques, humaines et financières des autorités locales : PROMOVILLES - piloté par l'AGEROUTE - et PACASEN - piloté par l'ADM. Ils constituent des opportunités pour renforcer les compétences locales en matière de mobilité en s'assurant du transfert de savoir-faire et de compétences à l'échelon local.

La création comme la montée en compétences de ces structures, dont le modèle de gouvernance pourrait s'inspirer de celui du CETUD, nécessite un renforcement local des capacités des techniciens comme des politiques. Ainsi, la sensibilisation des maires et leur accompagnement par des personnes compétentes leur permettront de prendre les décisions idoines pour un développement durable de leur territoire. Les programmes de formation et de renforcement de capacité des services techniques pourront prendre exemple sur des initiatives mises en place dans d'autres pays (Encadré 2).

L'exercice des compétences relatives à la mobilité urbaine nécessite dans un premier temps que le MITTD et le MGLDAT définissent ensemble la forme des structures métropolitaines qui en auront la responsabilité (services spécifiques des collectivités territoriales ancrés à l'échelle des communes ou des nouveaux pôles de territoire, organisme indépendant à l'image du CETUD, etc.), en partenariat avec les collectivités locales représentées par l'AMS ainsi que l'ADM et le CETUD.

Il s'agira notamment de hiérarchiser et prioriser les compétences à exercer puis de responsabiliser progressivement les territoires en transférant les ressources humaines et financières adéquates. Cette réforme, critique pour la mise en œuvre des autres recommandations, s'appuiera sur le processus de décentralisation en cours ainsi que sur les projets pilotes dans le cadre des programmes de développement local existants.

Encadré 2 – « Conseillers en mobilité » – en Belgique, un projet de renforcement des capacités institutionnelles dans les domaines de la planification et de la gestion de la mobilité urbaine

À la fin des années 1990, après une hausse sensible du taux de motorisation, la plupart des villes belges ont connu un accroissement de la congestion, une détérioration de l'offre de transports publics et une dégradation de l'environnement urbain. Les autorités régionales et municipales avaient du mal à faire face à ces problèmes faute de compétences nécessaires à tous les niveaux de l'administration.

La Wallonie, l'une des trois régions qui composent le Royaume de Belgique, a été la première à mettre en place en 1998 un programme de formation de "conseillers en mobilité" dans les administrations publiques. La formation de base porte sur les principaux domaines techniques liés à la planification et à la gestion de la mobilité. Dans les administrations publiques, le rôle du conseiller consiste à servir de relai entre les différents intervenants (hommes politiques, services techniques, groupes d'intérêts, usagers, opérateurs, etc.). Ce programme fait partie de la « Charte de mobilité », dans laquelle toutes les parties prenantes s'engagent à réaliser un plan directeur communal ou intercommunal pour les transports publics et les transports non motorisés, axé sur l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement. Parmi les conditions à remplir pour que la région finance les projets communaux de mobilité (investissements dans les routes ou les réseaux de transport public), il faut non seulement qu'un plan de mobilité ait été adopté, mais aussi former et nommer au moins un conseiller en mobilité dans l'administration locale.

Depuis 1998, plus de 1 000 conseillers en mobilité ont été formés et nommés en Wallonie, auxquels s'ajoutent 300 conseillers dans la région de Bruxelles-Capitale. Ce réseau forme une communauté de pratiques. Il est renforcé par des publications périodiques, des formations approfondies, des ateliers, un colloque annuel et des visites techniques régulières.

E3: Définir et attribuer les compétences relatives à la voirie, à la circulation et au stationnement à l'autorité organisatrice de la mobilité sur les corridors des transports collectifs de masse et aux communes sur les autres voiries

Actuellement au Sénégal, la compétence de gestion de la circulation et du stationnement n'est ni exercée par une autorité spécifique ni coordonnée entre plusieurs entités. Les embouteillages de Dakar sont en partie dus à ce vide juridique. La définition, la répartition et la coordination des compétences en termes de gestion (y compris l'entretien) de la voirie et du stationnement doivent être clarifiées entre collectivités locales et agences d'exécution, en concertation avec les ministères et les forces de l'ordre pour permettre une synergie des acteurs au service de la mobilité urbaine.

Cette répartition s'appuiera sur une hiérarchisation claire du réseau routier comme des transports collectifs : à Dakar, l'AOM pourrait assurer la gestion des voiries primaires et secondaires empruntées par les lignes de transport collectif, en commençant par la gestion des infrastructures BRT, tandis que les communes seraient en charge des autres voiries. Bien que non transposables au système sénégalais, les exemples de Lagos et d'Addis-Abeba illustrent la nécessité de disposer d'un schéma de gouvernance clair qui intègre les enjeux de voirie et de transport collectif (**Encadré 3**).

Encadré 3 – L'autorité organisatrice de transport urbain et le financement dédié à la mobilité urbaine à Addis Abeba

À Addis Abeba, depuis 2014 (Loi éthiopienne n°43 du 13 novembre 2014) la municipalité a attribué toutes les compétences attendues d'une autorité organisatrice de la mobilité urbaine au **Addis Ababa Road and Transport Bureau (AARTB)**. L'AARTB est un département municipal indépendant placé sous l'autorité directe du maire de la ville et dirigé par un directeur, avec un budget annuel d'environ 8 milliards d'ETB actuellement (290 millions de dollars environ). L'AARTB est organisé en quatre départements distincts :

- *Addis Ababa City Roads Authority (AACRA)*, responsable de l'entretien et de la construction du réseau routier (avec un budget annuel de 6,5 milliards d'ETB actuellement, le budget le plus important de l'AARTB, mais également de la municipalité) ;
- *Addis Ababa Transport Authority (TA)*, qui organise le secteur du transport public à Addis Abeba, régule toutes les lignes et les tarifs du transport public, et construit des infrastructures pour les véhicules de fret ;
- *Traffic Management Agency (TMA)*, en charge de la réduction de la congestion et de l'émission de polluants comme de l'amélioration de la sécurité routière à Addis Abeba ;
- *Driving Vehicle and Licensing Authority (DVLA)* qui régule et enregistre tous les permis de conduire à Addis Abeba, conducteurs de fret et transport public inclus.

Le 6 décembre 2017, le AARTB a acté la création du *Transport Fund Office (TFO)* alimenté par l'ensemble des amendes sur le système de transport, des taxes payées par les usagers de la route et des recettes publicitaires sur les abris bus, représentant un budget annuel de 1,2 à 1,6 milliard d'ETB (entre 43,5 et 58 millions de dollars environ). Le budget du TFO est dédié au secteur de la mobilité urbaine.

Encadré 4 – Lagos Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA)

Lagos Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA), au Nigéria est une agence semi-autonome placée sous l'autorité du Gouverneur de l'État de Lagos, créée en janvier 2002 dans le cadre du Projet Urbain de Transport de Lagos (LUTP) avec l'appui technique et financier de la Banque Mondiale, et au terme d'un long parcours qui a commencé au début des années 1990.

Sa mission très large couvre l'ensemble du champ du transport urbain, à la fois les transports collectifs et le réseau routier :

- Planification, développement, coordination des politiques de transport à Lagos ;
- Construction et entretien des axes principaux du réseau routier et de l'aménagement des carrefours ;
- Conception et organisation des itinéraires des lignes de transport de masse (Bus Rapid Transit - BRT-, métro lourd ou léger), et coordination avec le Ministère des Transports de l'État de Lagos pour la validation des lignes de bus ;
- Collecte des taxes payées par les usagers de la route qui alimentent un fonds pour les Transports.

Pour les ouvrages dont elle assure la maîtrise d'ouvrage, LAMATA contractualise de diverses façons avec les exploitants : pour le Bus Rapid Transit de Lagos, inauguré en mars 2008, l'exploitant est la Coopérative du BRT issue du puissant syndicat des transporteurs; pour la ligne rouge de métro qui devrait transporter plus d'un million de passagers par jour, un concessionnaire doit financer l'ensemble de la construction et de l'exploitation, tandis que pour la ligne bleue du métro, l'État a financé les infrastructures et le concessionnaire doit financer le matériel roulant et l'exploitation.

En clarifiant les fonctions de l'espace public sur les différents types de voiries (espaces dédiés au transport et à la mobilité, espaces dédiés aux commerces et vie locale, etc.) et en assurant un contrôle renforcé de son usage pour se prémunir de l'occupation anarchique de l'espace public (que ce soit pour le stationnement ou pour le commerce de rue), il sera possible de maintenir une part modale de la marche élevée grâce à un environnement sécurisé et agréable, et d'affecter des voies de circulation au transport public tout en fluidifiant le trafic automobile.

Concernant la politique de stationnement, celle-ci doit être définie à l'échelle métropolitaine et mise en œuvre par les communes selon les principes établis dans un plan de stationnement de l'agglomération. Une telle stratégie combinant intérêts locaux et métropolitains est cruciale pour favoriser une utilisation optimale de l'espace public, en prenant en compte l'ensemble des modes de déplacements.

Dans un premier temps, il s'agira pour le MITTD et le MGLDAT de revoir les définitions de l'acte III de la décentralisation notamment en ce qui concerne la voirie. Ce travail devra se faire avec les collectivités locales (représentées par l'AMS), l'AGEROUTE et le CETUD à Dakar, en consultation avec d'autres ministères concernés (MCLAU, Ministère de l'Intérieur pour les forces de l'ordre, etc.).

Ensuite, l'organisation de sessions de formation pour les techniciens comme les élus devra permettre de renforcer les capacités localement, en capitalisant sur l'expérience du CETUD et de l'AGEROUTE. À Dakar au moment de la mise en service du BRT, la gestion des circulations va être le principal facteur de réussite du projet et devra permettre de transférer les compétences au CETUD, a minima sur les infrastructures du BRT. Dans les villes de l'intérieur, cette réforme suivra la création de services compétents (recommandation E2).

3.1.2 Disposer de financements pérennes

E4: Réformer le Fonds de Développement des Transports Urbains (FDTU) pour assurer un financement pérenne de la mobilité urbaine

Le FDTU est l'instrument principal de financement des transports urbains. Pour lui permettre d'assurer un financement des investissements et du fonctionnement des entités en charge de la mobilité urbaine au Sénégal, il est essentiel de clarifier son objectif et le doter en conséquence.

Jusqu'à présent seul l'État contribue à financer ce fonds qui devrait également être abondé par les collectivités locales et le secteur privé. Il est nécessaire de repenser le mode de financement du FDTU à la fois en lui affectant des ressources fiscales existantes (par exemple les recettes du contrôle technique, les redevances des opérateurs, les taxes sur l'importation des véhicules, prélèvement des recettes du stationnement ou des recettes publicitaires, etc.), mais également en créant de nouvelles ressources dédiées (vignette automobile, taxe sur les cartes grises, taxe complémentaire sur le carburant et les produits pétroliers, taxe sur les lotissements et la plus-value foncière, contribution des entreprises, contribution des opérateurs de transport, etc.) à l'image de Lagos (**Encadré 5**).

Les collectivités locales dakaroises n'ayant quasiment jamais contribué depuis sa création au FDTU, du fait de leurs faibles ressources et de l'incertitude de l'impact des fonds sur leur territoire ; il est proposé d'envisager un partenariat différent à travers une contractualisation CETUD-Collectivité qui définirait un plan d'investissement sur le territoire de la ville ou de la commune.

Un tel schéma de cofinancement permettrait une meilleure coordination des actions menées par les différents acteurs et un accroissement des ressources financières. La contribution des collectivités pourrait être inscrite sur les dépenses obligatoires dans leurs budgets annuels une fois le transfert de financement lié au processus de décentralisation effectif. Par la suite, il pourrait être envisagé d'élargir l'assiette des contributeurs conformément à l'ambition des objectifs fixés dans les plans d'investissement.

Enfin, selon l'exemple marocain (**Encadré 6**), le FDTU pourrait également être utilisé pour accélérer l'émergence de projets de transport public ou de mobilité urbaine dans les villes de l'intérieur du pays. Les collectivités locales soumettraient des projets et des demandes de cofinancement au FDTU qui soutiendrait alors l'initiative locale.

Encadré 5 – Le Fonds Transport finançant LAMATA, à Lagos

Le Fonds Transport (*Transport Fund*) a vu le jour en 2007, 5 ans après la création de *Lagos Metropolitan Area Transport Authority* (LAMATA), afin de couvrir le coût d'entretien des infrastructures de transport de l'aire métropolitaine de Lagos.

Le Fonds Transport est alimenté par les recettes des licences (y compris les permis, les plaques d'immatriculation et l'enregistrement des véhicules), des concessions de bus et les redevances payées par les opérateurs (recettes de péages notamment). La *Motor Vehicle Administration* (MVA) est l'une des sources principales. Elle verse un pourcentage des revenus issus de l'octroi de licences, des impôts sur les routes, des permis de conduire et de la carte grise. La MVA contribue actuellement à hauteur de 6,6 M USD, soit 50% des revenus de LAMATA, et envisage d'augmenter ses contributions.

Pendant la première phase du programme LUTP, la plupart des fonds pour financer le fonctionnement de LAMATA venaient principalement de l'État de Lagos: la moyenne annuelle entre 2005 et 2010 était de 5,27 M USD pour l'État de Lagos et de 5,06 M USD pour le Fonds Transport, qui a commencé à verser des ressources à partir de 2007. Néanmoins, la contribution du Fonds Transport a progressivement augmenté, passant de 2,27 M USD en 2007 à plus de 8 M USD actuellement. En effet, en 2011 avec le début de LUTP2, l'équilibre s'est inversé montrant la

montée en puissance du fonds. Pour le LUTP2, le Fonds Transport contribue en moyenne à hauteur de 7 M USD, pendant que l'État de Lagos verse, en moyenne, 6,5 M USD par an – sans prendre en compte l'année de 2011, durant laquelle il n'y a pas eu de contribution de l'État de Lagos.

Année	Versements de l'État de Lagos (US\$)	Versements du "Fonds Transport" (US\$)	Budget de fonctionnement annuel de LAMATA (US\$)
2005	5,63 M	-	5,63 M
2006	4,50 M	-	4,50 M
2007	2,29 M	2,27 M	4,56 M
2008	6,78 M	5,26 M	12,04 M
2009	5,65 M	6,73 M	12,38 M
2010 (fin de LUTP)	6,78 M	5,98 M	12,76 M
2011 (début LUTP2)	-	6,32 M	6,32 M
2012	5,90 M	6,17 M	12,07 M
2013	7,11 M	7,45 M	14,56 M
2014	6,3 M	8,29 M	14,68 M

Image 1 – Contributions de l'État de Lagos et du Transport Fund à LAMATA (2005-2014)³⁶.

Une grande partie du financement du fonctionnement de LAMATA peut donc être attribuée au Fonds Transport. En 2009, quand le fonds a surpassé pour la première fois la contribution de l'État de Lagos, LAMATA arrivait déjà à couvrir 60% de ces besoins de financement pour son fonctionnement. Le rôle du Fonds Transport est souvent souligné pour exprimer la nécessité pour LAMATA d'être autonome financièrement.

La réforme du FDTU nécessite tout d'abord de dresser un bilan de son rôle et son mode de fonctionnement depuis sa création. Les besoins de financement du fonctionnement et d'investissement doivent être évalués afin de dimensionner le fonds et d'identifier les sources de financement mobilisables (en évitant tout chevauchement avec le FERA).

Le MITTD et le MEFP pourront ensuite travailler à la mise à jour des textes-cadres du FDTU³⁷ sur proposition du CETUD et en concertation avec les contributeurs du FDTU : collectivités locales représentées par l'AMS comme opérateurs de transport (DDD, AFTU puis BRT et TER). Cette réforme

³⁶ IBRD. (2016).

³⁷ Loi 2003-20 du 23 juillet 2003

du FDTU devra voir le jour avant la mise en service du BRT et du TER pour permettre d'inclure les besoins propres à leurs financements.

Encadré 6 – Au Maroc, un programme de financement incitatif pour les autorités locales

Le Fonds d'Accompagnement des Réformes du Transport routier urbain et interurbain (FART) est un mécanisme incitatif de financement, créé en 2007, pour favoriser le développement d'infrastructures de transport de masse dans les villes marocaines. Le fonds subventionne des projets de transport de masse par de l'investissement dans les infrastructures. Il peut également financer le déficit d'exploitation durant les trois premières années opérationnelles du projet, en attendant que la ligne devienne rentable.

Sur la base d'une estimation des besoins structurels des 10 principales villes du royaume, le FART prévoit un investissement total d'environ 30 milliards de MAD (3,27 milliards de USD) jusqu'en 2027. Les ressources du fonds proviennent du budget de l'Etat et d'un compte spécial alimenté par la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) géré par le Ministère de l'Intérieur.

Les projets éligibles au financement du FART comprennent :

- La réalisation de lignes de tramway et de BHNS (y compris la couverture du déficit d'exploitation jusqu'à trois ans après la mise en service) ;
- La création de voies bus dédiées et/ou d'équipements destinés à l'amélioration de leur vitesse commerciale (par exemple des systèmes de régulation lumineuse équipés de mécanismes de détection pour prioriser les bus ou tramway).
- L'éligibilité des projets est évaluée selon des critères d'attribution comprenant notamment :
 - La pertinence du projet en termes stratégique, technique, financier et socio-économique ;
 - Le modèle et processus de coordination, planification et mise en œuvre du projet ;
 - L'urgence des besoins de mobilité dans les villes considérées.

3.1.3 Instituer un dialogue entre l'ensemble des acteurs

E5: Institutionnaliser les Assises territoriales de la mobilité urbaine

À l'issue des Assises territoriales qui se sont tenues les 4 et 5 décembre 2017, il a été prévu d'organiser tous les deux ans une rencontre récurrente qui permettrait de créer un dialogue entre tous les acteurs impliqués dans le secteur des transports urbains et de la mobilité.

Ces assises pourraient servir d'instance de dialogue entre les décideurs politiques, les professionnels du transport et les usagers qui ont signé la Charte de la Mobilité Urbaine en 2003. Elles devront bénéficier d'un appui logistique et financier suffisant pour être organisées de manière récurrente, et permettront de poursuivre les échanges entre les parties prenantes engagées conjointement dans une amélioration des conditions de mobilité urbaine dans le pays.

L'institutionnalisation des Assises Territoriales de la Mobilité Urbaine nécessite dans un premier temps la validation par le gouvernement des conclusions des premières assises et de la constitution du comité d'organisation. Ce comité, piloté par le CETUD et ancré au MITTD, veillera à l'organisation biennale des Assises, dont la prochaine pourrait avoir lieu début 2020, en s'appuyant sur les partenaires privés pour le financement.

À l'image de la première édition, ces assises rassembleront des représentants des ministères partenaires (finances, urbanisme, environnement, énergies, etc.), des collectivités locales, des organisations professionnelles du transport (opérateurs de transport et syndicats d'opérateurs) et

des secteurs connexes (architecture, urbanisme, environnement, etc.), de la société civile et des partenaires sociaux (ONG, associations d'usagers, etc.).

3.2 Recommandations pour l'efficacité de l'usage des sols (*Avoid*)

A1: Lancer des processus de planification de la mobilité urbaine dans la région de Dakar et dans les capitales régionales

À Dakar comme dans les capitales régionales, la planification multimodale doit permettre de définir une stratégie de mobilité portée par les autorités métropolitaines en charge des transports.

Dans le cadre de l'initiative MobiliseYourCity la mise à jour du Plan de Mobilité Urbaine de Dakar va permettre de définir une stratégie pour les 10 ans à venir. Celle-ci devra intégrer les projets nouveaux et penser l'articulation transport-urbanisme-environnement, en se conformant notamment au récent Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar, dans une métropole qui connaît une croissance particulièrement rapide. L'enjeu résidera dans la mise en œuvre effective de ce plan et son application par les tiers.

À Dakar, la mise à jour du Plan de Mobilité Urbaine sera pilotée dès début 2019 par le CETUD et coconstruit avec les collectivités locales concernées (ville et communes de Dakar), la DGPU, la DUA, l'ANAT et la Direction de l'environnement.

Le CETUD veillera notamment à son applicabilité et au financement des actions préconisées pour en assurer la mise en œuvre. La consultation d'autres partenaires institutionnels (ADM, etc.), des organisations professionnelles du transport (opérateurs institutionnels et syndicats d'opérateurs) et des représentants de la société civile et partenaires sociaux (ONG, associations d'usagers, etc.) permettra d'en consolider la réalisation comme le respect.

Dans quelques capitales régionales, le programme PROMOVILLES va également permettre de mettre en place une démarche équivalente pour certaines villes pilotes. Pour ces villes, il sera essentiel de garantir une mise en œuvre du plan d'actions résultant des démarches de planification, en s'assurant de la mobilisation des financements nécessaires et de la coordination entre les acteurs concernés.

Ces documents de planification seront de véritables feuilles de route pour les autorités organisatrices de la mobilité. Toutefois, la réalisation de documents de planification urbaine et des transports ne devra pas se limiter aux villes pilotes, mais s'étendre ensuite sur d'autres villes et nécessitera la mobilisation de financements complémentaires, au-delà du programme PROMOVILLES dont la portée est limitée dans le temps.

Dans les villes de l'intérieur, les collectivités locales bénéficiant du programme PROMOVILLES pourront décliner la dimension déplacements et mobilités de leurs plans locaux d'urbanisme, grâce à l'accompagnement du CETUD et d'autres partenaires concernés, présents sur le territoire (AGEROUTE, ADM, DUA, l'ANAT, la Direction de l'environnement). Cette planification pourra se faire en consultation avec d'autres partenaires institutionnels, des organisations professionnelles du transport (syndicats d'opérateurs) et des représentants de la société civile et partenaires sociaux (ONG, associations d'usagers, etc.), dès 2019.

Dans un second temps, les autres villes de l'intérieur pourront réaliser des plans d'urbanisme intégrant une vision croisée avec les déplacements et la mobilité.

A2: Assurer la compatibilité entre les documents de planification urbaine et la planification des déplacements ainsi que leur respect par les tiers

Des « règles de conformité » doivent être définies entre les Plans de Mobilité Urbaine et les Plans Directeurs d'Urbanisme, à Dakar comme dans les capitales régionales, afin de s'assurer d'une politique cohérente à l'échelle métropolitaine. Le projet de Plan de Mobilité Urbaine Soutenable (PMUS) porté par le CETUD ambitionne de proposer un nouveau cadre d'articulation entre

documents de planification urbaine et de transport. Dans ce cadre le CETUD à Dakar et les autorités métropolitaines en charge des transports dans les capitales régionales doivent pouvoir être consultés dans le cadre de l'élaboration des documents de planification urbaine et d'occupation des sols et pour tout projet d'infrastructure ou d'aménagement urbain d'envergure mené par une collectivité locale, une agence nationale ou un acteur privé afin d'étudier l'impact en matière de mobilité et de formuler un avis prescriptif.

Par ailleurs, les documents de planification urbaine, bien qu'opposables dès leur approbation par décret, ne sont pas respectés par manque de moyens dédiés aux instances de contrôle (DSCOS) et par manque de sensibilisation de la population. Ainsi, le long des corridors de transport identifiés dans les documents de planification, la maîtrise foncière doit être renforcée. Cela signifie, d'une part que l'administration soit à même de sanctionner le non-respect de ces règles et dotée des moyens financiers suffisants pour assurer la mise en œuvre de la stratégie urbaine et le développement maîtrisé de la ville, et d'autre part que les citoyens soient informés et sensibilisés sur les fondements de la stratégie et les incidences d'un non-respect des règles.

Dans le cadre du Plan de Mobilité Urbaine Soutenable à Dakar et des projets pilotes dans les villes de l'intérieur, il s'agira d'identifier les structures pertinentes à consulter dans toutes les étapes de la planification urbaine et de transport et de renforcer la synergie entre les acteurs, puis de revoir le cadre institutionnel pour mettre en place un système d'articulation et de mise en compatibilité des différents documents de planification urbaine et de transports, ainsi que de la stratégie environnementale.

En parallèle, il s'agira de définir les procédures de validation pour les projets pour les mettre en compatibilité avec les stratégies planifiées. Ce cadre de normalisation et ces procédures de validation devront être définis conjointement par le MITTD, la DUA et le MEDD.

Encadré 7 – Hiérarchisation des documents de planification des transports en Afrique du Sud

Les pouvoirs publics en Afrique du Sud se décomposent en trois niveaux : le gouvernement national, 9 provinces et 257 municipalités. Ces dernières sont regroupées au sein de trois catégories : 8 municipalités métropolitaines (Catégorie A), correspondant aux 8 villes les plus importantes, et 44 districts municipaux (Catégorie B), eux-mêmes découpés en municipalités locales (Catégorie C). La majorité des 205 municipalités locales ont pour noyau une ville moyenne. Les frontières des municipalités d'échelon local incluent l'ensemble de l'aire urbaine ainsi que des zones semi-rurales et rurales proches³⁸.

La constitution de la République d'Afrique du Sud définit le rôle de chacun des niveaux institutionnels, y compris la répartition et l'articulation des compétences relatives au transport. Un acte fondateur de 2009³⁹ détaille les compétences afférentes au transport terrestre et leur attribution au sein de chaque niveau, en termes de stratégie, de réglementation, de planification, de régulation et de financement. Chaque niveau est responsable sur son périmètre géographique, bien que des variations existent pour des raisons historiques, politiques ou autres. Par ailleurs, provinces et municipalités peuvent solliciter le Ministre national des Transports Terrestres pour se voir transférer davantage de compétences. Les municipalités locales peuvent créer et déléguer toutes les compétences afférentes au transport terrestre sur leur territoire à des autorités organisatrices dédiées. À ce jour, on compte deux autorités organisatrice des transports au Cap et à Durban.

³⁸ StatsSA et *Municipal Demarcation Board*, 2017

³⁹ *National Land Transport Act (NLTA, Act 5 of 2009)*

Pour l'ensemble des institutions, le cycle de planification des transports dure 5 ans. Des documents-cadres nationaux et provinciaux⁴⁰ définissent les orientations stratégiques pour la planification des transports à leur échelle géographique respective. Dans la sphère municipale, les exigences en matière de planification des transports dépendent de la catégorie municipale (A, B ou C) et prennent la forme d'un Plan de Transport Intégré (*Integrated Transport Plan - ITP*), quelle que soit la catégorie. Des exigences minimales pour les ITP sont définies par le Ministre national et soumis à la supervision des Membres du Comité Exécutif dans chaque province.

À l'échelon municipal, la planification des transports est attribuée à l'autorité organisatrice, si elle existe, ou à un département municipal en charge des transports. Les municipalités métropolitaines (Catégorie A) sont responsables de l'élaboration d'ITP multimodaux (*Comprehensive ITP - CITP*) pour prendre en compte la complexité du système de transport d'une grande ville. Les CITP doivent refléter une vision à plus long-terme des transports, quantifier le système existant et offrir une stratégie pour répondre aux problèmes liés aux infrastructures, au transport de marchandises et aux transports non-motorisés. Ces plans doivent également inclure un Plan de Transport Public (*Public Transport Plan - PTP*). Les districts municipaux (Catégorie B) et municipalités locales (Catégorie C) doivent élaborer des ITP de district ou locaux (DITPS et LITP). Les DITPS sont semblables aux CITP, bien que moins détaillés, les systèmes de transport dans les villes de taille moyenne étant souvent moins complexes que ceux des métropoles. Les LITPS font partie intégrante des DITPS et sont également moins détaillés car se rapportant au système de transport d'une localité ou d'un territoire rural⁴¹.

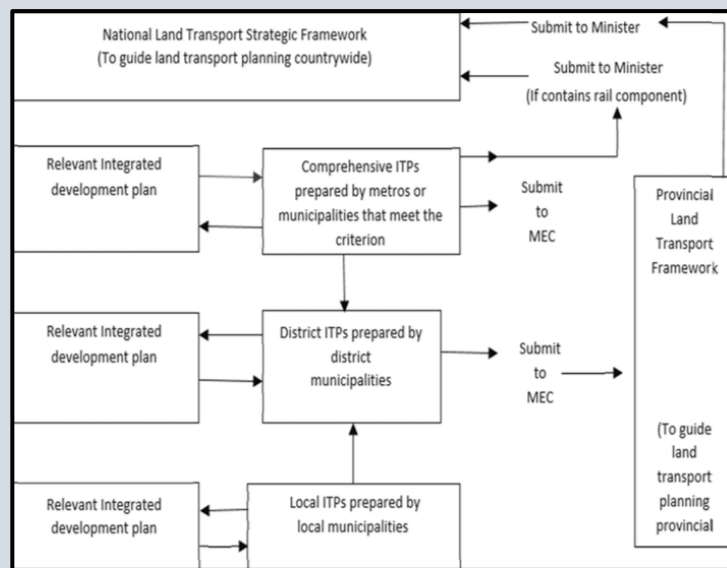


Image 1 – Relation entre les documents de planification des transports entre les différentes sphères gouvernementales⁴¹

Pour diverses raisons, l'organisation et les ressources des départements de transport municipaux et provinciaux peuvent varier. Des différences existent également dans la capacité institutionnelle des municipalités à prendre en charge l'ensemble de leurs compétences. Ainsi, la plupart des municipalités, de toutes catégories confondues, peinent à réaliser leurs plans de transport de manière qualitative et dans les temps impartis. Le Département National des Transports, en collaboration avec le Trésor National, a entrepris une réforme du processus de planification pour le rendre moins onéreux et plus adapté aux enjeux locaux.

⁴⁰ National and Provincial Land Transport Strategic Frameworks (NLTSF, PLTSFs)

⁴¹ National Land Transport Act: Integrated Transport Planning Regulations, 2017

3.3 Recommandation pour l'efficacité du système de transport multimodal (*Shift*)

S1: Développer l'intermodalité en jouant sur la complémentarité des modes et en plaçant l'utilisateur au cœur des préoccupations

Les projets de TER et de BRT impliquent une refonte importante du réseau de transport public existant, comme en témoignent les retours d'expérience internationaux (Encadré 8). Les différents modes de transports publics qu'ils soient institutionnels ou artisanaux sont complémentaires et nécessaires pour satisfaire l'ensemble de la demande de déplacements à Dakar.

Une étude de restructuration du réseau autour de ces projets structurants va bientôt être lancée et devra tenir compte de l'ensemble des opérateurs (Dakar Dem Dikk et transporteurs artisanaux). Afin de renforcer l'intermodalité, il sera nécessaire de :

- développer un savoir-faire dans l'aménagement et la gestion des pôles multimodaux de manière à assurer l'intermodalité entre les modes et à valoriser l'espace public;
- faire usage de nouvelles technologies pour mettre en œuvre une politique tarifaire intégrée (voir Encadré 9) tout en maintenant l'utilisateur au cœur des préoccupations.

Malgré les opérateurs multiples, il est tout à fait envisageable de déployer des supports billettiques communs à tous les modes de transport public qui puissent permettre de dématérialiser le paiement, ce qui permettra d'éviter une évaporation des recettes tarifaires d'une part et d'autre part simplifiera l'évolution des grilles tarifaires (notamment en fonction de l'inflation), mais également d'innover en matière de tarification (tarifs préférentiels pour certaines catégories d'utilisateurs, tarifs basés sur la distance, ou différenciant heure creuse et heure de pointe). L'exemple de Kigali semble intéressant dans ce sens (Encadré 10 – Introduction de la billettique dans les bus de Kigali).

La mise en place d'un réseau de transport public performant nécessite un panel d'action pour en garantir l'intermodalité physique comme digitale :

- ***Restructuration du réseau de transport collectif en tenant compte du cadencement, de la régularité ;***
- ***Aménagement des pôles d'échanges (gares TER, stations de BRT, gares routières) ;***
- ***Développement d'un outil d'information multimodale pour les usagers ;***
- ***Mise en place d'une tarification combinée dans un premier temps et éventuellement une tarification intégrée par la suite, au profit des usagers.***

À Dakar, le CETUD portera cette refonte du réseau en partenariat avec l'ensemble des opérateurs actuels et futurs (DDD, AFTU, syndicats d'opérateurs, BRT et TER) pour anticiper sur la mise en service des projets de transport de masse.

Encadré 8 – Retours d'expérience sur la réalisation de systèmes BRT dans le monde

Les systèmes de BRT se sont fortement développés depuis vingt ans dans le monde entier. L'étude approfondie du **Transmilenio à Bogota** (Colombie), de **MyCiTi à Cape Town** (Afrique du Sud) et du **Transantiago à Santiago du Chili** (Chili) permet d'apporter quelques éclairages utiles à des villes qui souhaiteraient se doter d'un tel système:

- **La création d'un BRT est un processus long et complexe.** Le Transmilenio a vu le jour au bout de 10 ans de projet. Le développement phasé de MyCiTi a progressé lentement. À Santiago du Chili, la création relativement rapide du système de BRT a mené à une crise majeure (concurrence avec les opérateurs individuels, problèmes de financement, insuffisance des infrastructures et équipements au début de l'exploitation cause d'une faible vitesse commerciale, etc.) ;
- **les négociations avec les opérateurs de transport existants ne doivent pas être négligées.** Dans les trois villes, les opérateurs artisanaux ont concurrencé le projet (en continuant illégalement leurs activités) et/ou s'y sont fortement opposés au travers de manifestations, blocages du trafic, etc. La situation s'est résolue uniquement par la prise en compte de leurs intérêts et l'aboutissement à un compromis pour les intégrer dans le système BRT ;
- **Les opérateurs d'un BRT essayeront souvent d'éviter de porter le risque commercial d'un nouveau système de BRT** (imprévisibilité de la demande, conséquences importantes sur l'équilibre financier du système). À Bogota, Cape Town et Santiago du Chili, les autorités n'ont pas réussi à transférer une part significative du risque commercial aux opérateurs des BRT ;
- **Une autorité organisatrice des transports forte et compétente devrait piloter le projet.** Dans ces trois villes, il a été nécessaire de concentrer toutes les responsabilités au sein d'une seule entité. Qu'elle soit autorité organisatrice des transports à part entière, agence gouvernementale ou ministère, cette entité doit être capable de superviser les études de mobilité et de trafic, gérer la passation des marchés, récolter des fonds pour le projet, avoir un fort poids politique, etc. ;
- **La tarification doit être définie en accord avec les objectifs de la politique de transport.** Plusieurs options sont possibles : par trajet, par distance, avec un paiement additionnel pour certains modes ou par correspondances, subventionné ou non pour certaines catégories d'utilisateurs, etc. ;
- **Les systèmes de billettique complexes/lourds peuvent générer des problèmes.** Le paiement dématérialisé a connu de nombreux problèmes à Bogota et à Santiago du Chili (mise en place complexe, problèmes de compatibilité entre les technologies, etc.). Des systèmes de billettique plus simples peuvent fournir une meilleure rentabilité dans de nombreuses situations ;
- **L'intégration physique des autres opérateurs au niveau des stations, dès la mise en service du BRT, est importante pour le succès de l'opération.** Les infrastructures doivent être conçues pour permettre l'intégration physique d'autres opérateurs de transport au niveau des stations du BRT dès la mise en service et l'exploitation et s'adapter aux futures évolutions du système (qui devrait tendre vers une meilleure intégration des modes, incluant une intégration tarifaire).

Il est difficile d'évaluer a posteriori les conditions de l'équilibre financier d'un système de BRT ; les autorités doivent être flexibles et réactives en cas d'erreur. Il est donc nécessaire pour les autorités d'anticiper les ajustements institutionnels pour financer un potentiel déficit (sans être dans une position de faiblesse vis-à-vis des opérateurs).

Encadré 9 – Les enjeux de la tarification des transports urbains

La politique tarifaire en matière de transport public est, comme pour tous les autres services urbains, un enjeu politique important. Celle-ci doit en effet concilier des objectifs potentiellement contradictoires: être suffisamment élevée pour contribuer au financement de l'exploitation des réseaux de transport urbain (voire de l'investissement), ne pas être trop coûteuse pour que le transport public reste attractif, notamment pour les populations les plus pauvres qui n'ont pas nécessairement d'autres modes de déplacement à disposition pour des longues distances.

- La tarification du transport public doit être considérée en fonction du pouvoir d'achat des ménages et du coût des déplacements réalisés avec d'autres modes (voiture individuelle, taxis, mototaxis, etc.). Dans ce marché concurrentiel, l'attractivité du réseau de transport public dépendra avant tout de la qualité du service rendu (fréquence, régularité, confort, amplitude horaire, etc.) par rapport à celle des autres modes et de son prix ;
- La tarification peut comporter une dimension sociale afin de favoriser l'usage du transport public par certaines catégories de population: les étudiants, les personnes âgées, etc. Dans certains pays les chômeurs ou les ménages à faible revenu sont aussi bénéficiaires de tarification basse afin d'éviter qu'ils ne soient pas mobiles ;
- La tarification peut également favoriser les utilisateurs réguliers afin de les fidéliser. À travers un système d'abonnement mensuel ou annuel, le coût unitaire du voyage devient dégressif. Toutefois, ce système peut pénaliser les personnes qui n'ont pas les moyens d'avancer l'argent en début de mois et qui vont continuer à payer ticket par ticket ;
- La tarification peut favoriser certains types de déplacements. Un tarif kilométrique, c'est-à-dire en fonction de la distance parcourue, permet d'avoir un niveau de recette proportionnel au coût; un tarif plat, c'est-à-dire unique quel que soit la distance, va favoriser les déplacements les plus longs. Un tarif « zonal », c'est-à-dire où le prix évolue en fonction du nombre de zones traversées, va permettre un compromis entre les deux, mais peut créer des effets de seuil aux frontières des zones définies. Un système billettique peut également permettre de différencier les tarifs en fonction des heures de la journée afin de favoriser les déplacements hors heure de pointe ;

La tarification doit être évolutive. Il est essentiel de faire évoluer les tarifs au fil du temps selon une évolution au moins égale à l'inflation, afin de ne pas creuser un déficit d'exploitation. Les systèmes billettiques peuvent permettre d'avoir des recettes qui s'affranchissent des seuils créés par le papier monnaie. Dans ce sens, la billettique peut également permettre de lutter contre la fraude et garantir une transparence en termes de recettes collectées par les opérateurs.

Encadré 10 – Introduction de la billettique dans les bus de Kigali

La ville de Kigali est une des rares villes africaines à avoir développé un système billettique dans les transports publics. Dès 2010, une des compagnies de bus, Kigali Bus Services (KBS), a amorcé une réflexion autour de cette technologie. À cette époque KBS exploitait des bus de grandes et moyennes capacités en concurrence avec le secteur artisanal et dans un cadre réglementaire tarifaire peu adapté.

Dans un modèle où les titres en papier étaient la norme, la fraude était assez courante du côté des usagers, mais aussi des conducteurs et des receveurs. Certains avaient développé un système parallèle illégal en copiant les titres officiels et en vendant ces faux titres pour augmenter leurs revenus à l'insu de leur compagnie. Ainsi, l'introduction de la billettique en 2011 répondait principalement à un besoin de réduction de la possibilité de fraude dans le système dans un contexte de réglementation inadaptée.

La première mise en place d'un tel système concernait donc uniquement les services de Kigali Bus Services, ce qui a généré des oppositions d'autres opérateurs. Ces derniers voyaient un risque potentiel car la *smart-card* permettait un système d'abonnement qui offrait des tarifs par trajet réduits pour certains usagers (notamment les étudiants).

Le modèle de tarification pour ces *smart-cards* suivait les politiques déjà établies par l'agence de régulation du transport public, *Rwanda Utilities Regulatory Agency* (RURA). Il s'agissait d'un arrangement qui suivait une tarification à la distance se basant sur une matrice de segments définie préalablement par RURA. Cette forme de tarification se prêtait donc bien au système des *smart-cards* qui exigeait des passagers qu'ils valident le titre à la montée et à la descente du véhicule. Les tickets papier ont été maintenus à la demande de RURA. Cela évitait de pénaliser les usagers qui n'avaient pas acquis une des 20 000 cartes en circulation.

En 2013, RURA a réorganisé l'offre de transport public en définissant quatre zones d'exploitation. Trois entreprises ont contracté avec RURA pour une durée de quatre ans. Elles exploitent des lignes prédéfinies et se sont engagées à respecter la politique tarifaire et à développer leur flotte de véhicules afin d'améliorer le niveau de service. À l'issue de ces contrats, le nombre de bus en circulation approche les 500 pour 78 lignes.

KBS, qui exploite une de ces quatre zones, a rencontré en 2015 des difficultés dans la relation avec son prestataire billettique et n'a pas pu maintenir le système. La même année, une compagnie rwandaise (AC Group) a été créée en introduisant un nouveau système de *smart-cards*. Tandis que l'investissement initial était porté par l'exploitant, AC Group se charge d'équiper les véhicules de validateurs et, en échange, perçoit 5% de la recette. Les tarifs ont été augmentés d'autant pour ne pas faire porter ce coût aux opérateurs.

RURA a demandé que tous les véhicules des opérateurs soient équipés des terminaux nécessaires. Les *smart-cards* sont disponibles pour la somme de 500 FRW dans 150 points de vente répartis dans la ville de Kigali. La possibilité de payer dans les bus a toutefois été maintenue sur certaines lignes afin de ne pas pénaliser les usagers. En 2018, AC Group compte environ 250'000 déplacements quotidiens pour une valeur de 200 à 300 FRW. L'entreprise perçoit directement la recette et la reverse dès le lendemain aux opérateurs.

Le développement de cette solution billettique a permis de réduire considérablement les risques de fraude. Toutefois, le système actuel ne permet pas de valider son titre à la sortie du véhicule, ce qui permettrait d'instaurer une réelle tarification basée sur la distance de déplacement. De plus, cela permettrait de générer des données particulièrement utiles pour améliorer le modèle d'exploitation des bus.

S2: Poursuivre l'effort de professionnalisation du secteur du transport artisanal à Dakar et étendre ce programme aux villes secondaires

L'AFTU a été créée en 2001 avec comme principal objectif de renouveler le matériel roulant tout en organisant et en structurant les opérateurs de transport public. Depuis 2014, le programme de renouvellement et de professionnalisation du transport artisanal piloté par le CETUD a été étendu aux capitales régionales. Ce programme doit être poursuivi pour renouveler l'ensemble du parc de véhicules et structurer l'offre de transport artisanal dans sa globalité. Si l'objectif de l'AFTU de convertir d'ici 2019 l'ensemble des Cars Rapides et Ndiaga Ndiaye⁴² peut être considéré comme ambitieux, il est néanmoins nécessaire.

Dans cette nouvelle phase de professionnalisation, il est essentiel de faire évoluer les GIE constitués pour permettre aux opérateurs d'accéder au financement de l'AFTU afin de capitaliser les compétences du personnel et de mutualiser les moyens. La plupart de ces groupements ne jouent aucun rôle actuellement dans la structuration du secteur (coordination entre exploitants, régulation, etc.). Il est pourtant essentiel de constituer de véritables entreprises et de favoriser les péréquations entre les lignes.

Il est également nécessaire de s'assurer des conditions de renouvellement du parc actuel des opérateurs AFTU (qui arrive pour partie en fin de vie) et des licences associées, de façon à maintenir et même faire progresser la qualité du service sans détériorer la pérennité financière du service ou faire bénéficier les exploitants de fonds publics non nécessaires.

Cette évolution doit pouvoir se faire avec une structuration de CAPTRANS qui n'a ni existence institutionnelle, ni rôle clairement établi. Dans la perspective de structuration des GIE, CAPTRANS pourrait soutenir l'exploitation pour répondre aux objectifs stratégiques du CETUD. Cette professionnalisation autour des GIE doit pouvoir s'appuyer sur les outils de billettique développés pour optimiser la collecte de recettes et faciliter la gestion des opérateurs. Ces innovations pourraient rapidement devenir de véritables systèmes d'aide à l'exploitation et d'information-voyageurs.

L'atelier d'évaluation d'août 2017 a mis en exergue les principales actions à mettre en œuvre pour poursuivre et renforcer le programme de renouvellement et de professionnalisation des acteurs du secteur artisanal. Le CETUD doit à présent prendre les dispositions pour mettre en œuvre ce plan d'actions. À Dakar, il s'agira en priorité de formaliser le rôle de CAPTRANS, au sein de l'AFTU, en appui des GIE pour mutualiser les moyens et améliorer les performances. Ce chantier déjà amorcé devra être finalisé avant la mise en service du BRT. Dans les villes de l'intérieur, CETUD et collectivités territoriales travailleront au regroupement des opérateurs en s'inspirant de ce qui a été fait à Dakar et en s'appuyant sur les programmes en cours dans les villes pilotes.

S3: Redéfinir le rôle de Dakar Dem Dikk autour d'un contrat d'objectifs pluriannuels et d'une rémunération au juste coût du service public, définie par le CETUD

Actuellement Dakar Dem Dikk évolue sous la supervision du CETUD, mais ce dernier ne dispose pas de réels outils contractuels pour inciter à l'efficacité de la maintenance et de l'exploitation. Le décalage entre le calcul forfaitaire des compensations et les versements réels des compensations a d'ailleurs donné lieu à une dette importante qui a été récemment comblée par le Ministère des Finances. La signature en 2017 d'un nouveau contrat de concession pour une durée de quinze ans, ainsi que la rédaction d'un arrêté interministériel statuant sur le mode de calcul des compensations devrait permettre d'assainir les finances de l'entreprise et d'augmenter sa capacité d'investissement et de maintenance des véhicules.

Il serait utile de mettre en place un schéma contractuel qui renforce le rôle de supervision du CETUD et crée des incitations à la bonne gestion de l'entreprise et l'amélioration de la qualité du service (sécurité, régularité, confort), au travers de contrats d'objectifs pluriannuels. Ainsi Dakar Dem Dikk

⁴² CETUD, IFC. (2017).

bénéficierait d'une compensation financière conforme aux objectifs inscrits dans un contrat d'une durée de 5 à 7 ans et qui dépendrait des services définis par le CETUD. Ce mode de contractualisation pourrait être utilisé, à terme, avec les GIE en bénéficiant des retours d'expériences internationales (**Encadré 11**). Par ailleurs, la subvention de DDD pourrait être transmise par le ministère des Finances au FDTU afin de mettre en place un seul canal de financement de l'exploitation des transports publics et renforcer le rôle du CETUD en tant qu'autorité organisatrice.

Dans le cadre du nouveau contrat d'exploitation signé en 2017, le CETUD et DDD élaboreront ensemble un contrat d'objectifs définissant les objectifs quantitatifs visés par l'entreprise pour une période de 3 à 5 ans, en termes de performances et de qualité du service.

La première échéance de ce contrat pourrait être celle du BRT afin de définir le cadre et le calendrier de restructuration du réseau de DDD en complémentarité des autres modes de transport public.

Encadré 11 – Retours d'expérience sur la mise en œuvre de contrats de service public dans les économies émergentes

Des contrats de service public, *Public Service Contracts* en anglais (PSCs), ont été mis en œuvre pour améliorer la performance des services publics dans de nombreux pays, où les autorités n'avaient pas choisi de déléguer ces services au secteur privé. Cette approche a été particulièrement encouragée dans les anciens pays socialistes, où les autorités restent attachées à la gestion publique des services. Parmi les bailleurs de fonds, la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement (EBRD) promeut les PSCs auprès de ses clients municipaux dans l'Union européenne, en Asie centrale et dans le Caucase.

Les PSCs ont contribué de manière significative à l'amélioration des services, grâce à :

- La définition d'un cadre de travail stable sur le long terme, nécessaire pour offrir des services de transport les plus efficaces possible, en incluant :
 - La planification de tous les coûts liés au service fourni pendant la durée du contrat ;
 - La définition des paramètres opérationnels et des objectifs de performance à atteindre ;
 - La définition du système de tarification et de l'organisation de la facturation et de la collecte des recettes ;
 - La définition d'une base d'indexation des coûts variables sur la durée du contrat (charges salariales, prix à la consommation, dépenses énergétiques, etc.) ;
 - Une description des obligations de la municipalité à fournir des services de qualité ;
- La définition des missions et des responsabilités des deux parties ;
- L'apport des avantages suivants aux autorités :
 - Une définition claire du service de transport public rendu ;
 - Des budgets fixés pour le transport public ;
 - Un rapport qualité / prix dans les opérations de transport ;
- L'apport des avantages suivants à l'opérateur :
 - Une définition claire des modes de compensation de l'opérateur ;
 - La planification sur le long terme en garantissant les paiements sur une période donnée ;
 - La réduction des interférences politiques dans les opérations et la gestion quotidiennes ;
 - L'accès à des prêts pour le financement des investissements ;
 - Une transparence et un équilibre financier accru.

S4: Adopter une stratégie nationale concernant les deux-roues motorisés

Dans les capitales régionales, les motos-taxis se développent très rapidement et posent de réels problèmes de sécurité et de pollution. Il est essentiel d'organiser et d'encadrer l'exploitation de ce mode de transport, notamment en réglementant les conditions de circulation des Jakartas, pour en maîtriser le développement et éventuellement le faire participer au système de transport.

Les textes législatifs doivent être adaptés (autorisation de transport de personnes, fiscalité, licence, etc.) et les usages doivent être accompagnés (mise à disposition de chasubles et casques à l'achat, etc.) à l'image de ce qui a été réalisé au Kenya ou au Rwanda (Encadré 12).

La régulation des activités de transport de personnes et de marchandises par deux et trois roues motorisés, dans les villes de l'intérieur, nécessite au préalable que le MITTD propose une stratégie, discutée avec les acteurs concernés (AMS, association d'opérateurs, etc.) puis soumise à l'Assemblée Nationale pour faire évoluer le cadre juridique et mettre à jour les textes. Cette réforme est nécessaire pour doter les communes du cadre réglementaire nécessaire à l'encadrement des pratiques.

Encadré 12 – Réguler la participation des deux et trois roues motorisés dans le système de transport

L'exemple des *boda bodas* et des *tuk tuks* au Kenya

Les graves problèmes de congestion dans les principaux centres urbains au Kenya ont participé à l'essor des motocycles (*boda bodas*) et des tricycles (*tuk tuks*) pour le transport de personnes. Ces véhicules légers, maniables et bon marché sont plus adaptés à la circulation dans les rues congestionnées que les modes de transports motorisés classiques. Toutefois, il est souvent reproché aux conducteurs leur indiscipline et leur conduite dangereuse. Contrairement à l'absence de régulation prévalant dans d'autres pays, le Kenya a adopté une réglementation pour formaliser la participation de ces modes au système de transport.

En 2014, la *National Transport and Safety Authority* (NTSA) a proposé une nouvelle réglementation pour les motocycles, concernant les *boda bodas* comme les *tuk tuks*. Ces règles définissent un panel d'obligations pour les propriétaires, conducteurs et usagers en termes de sécurité (obligation de port du casque / d'attacher la ceinture); d'organisation (les opérateurs doivent se constituer en entreprise) et d'assurance, entre autres. L'une des spécificités de ces régulations réside dans la responsabilité qu'elles confèrent aux propriétaires des véhicules sur différents aspects opérationnels, comme de fournir des équipements de protection ou de s'assurer de la validité du permis des conducteurs, renforçant ainsi la fiabilité du secteur. De la même manière, il revient au vendeur d'un motocycle la responsabilité de fournir à l'acheteur des casques et gilets réfléchissants.

Enfin, la réglementation prévoit les dispositions nécessaires pour permettre à la NTSA et au gouvernement du comté de définir les zones d'exploitation en interdisant la circulation des *boda bodas* et les *tuk tuks* sur certaines voies. Bien que les opérateurs aient jusqu'à présent résisté à cette restriction de leur activité, ces dispositions ouvrent la voie, sur le long terme, à une régulation plus forte du secteur. Les autorités envisagent également l'adoption de normes plus strictes au travers du renforcement des exigences du contrôle technique et de la limitation du nombre de licences d'exploitation. Bien que naissante, la régulation développée au Kenya illustre la reconnaissance et l'intégration du transport informel dans le système de transport, en qualité de prestataire de service.

Les mototaxis au Rwanda

Les mototaxis jouent un rôle clé dans les systèmes de mobilité dans les zones urbaines comme rurales au Rwanda. Dans les villes, plus particulièrement dans la capitale et plus grande ville, Kigali,

les deux roues offrent une alternative pour échapper à la congestion récurrente, alors que dans les zones rurales, ils répondent mieux à la faible demande et à la circulation sur des routes non revêtues, sinueuses ou escarpées. Contrairement à la plupart des autres pays d'Afrique ayant également connu une montée rapide de ce mode de transport, les mototaxis sont relativement bien régulés au Rwanda. Il s'agit d'un accomplissement majeur qui fournit une opportunité unique pour définir et intégrer le rôle des mototaxis dans un système multimodal de mobilité urbaine.

Les données chiffrées de l'AFDB et la Police Nationale du Rwanda indiquent que la flotte totale de motocycles dans le pays aurait augmenté de 7'000 véhicules en 2004 à 100'000 véhicules en 2017, seulement 13 ans plus tard, dont la plupart sont des mototaxis. À Kigali, on estime qu'entre 10'000 et 15'000 mototaxis réalisent environ 200'000 trajets par jour.

Bien que certains opérateurs ne soient pas enregistrés, ceux-ci ont l'obligation, notamment à Kigali, de détenir des licences d'exploitation. Cependant, ils ne peuvent en bénéficier que s'ils possèdent une flotte de plus de 100 mototaxis ou s'ils appartiennent à une coopérative détenant plus de 100 mototaxis. Si cette condition est remplie, la flotte entière reçoit une licence pour exercer dans une zone particulière. Le transport d'un seul passager par course est rigoureusement appliqué ainsi que le port du casque pour passager et conducteur. D'autres dispositions réglementaires sont envisagées par les autorités gouvernementales pour le secteur des mototaxis : premièrement la mise en place d'un contrôle technique pour calquer les contrôles semestriels et annuels auxquels les autres véhicules sont soumis, deuxièmement la définition de standards d'émission adaptés au contexte local. Les bénéfices de ces mesures pour la sécurité des passagers la qualité de l'air sont évidents.

Depuis 2015, des start-ups ont cherché à favoriser la réservation en ligne. Le paiement des courses s'effectue de manière dématérialisée sur l'application. Le développement de ces technologies offre l'opportunité : d'une part d'améliorer l'accessibilité aux services pour les passagers, particulièrement pour parcourir le dernier kilomètre, d'autre part, de fournir des données détaillées aux autorités, au service de la planification multimodale et enfin de réduire les risques de fraude fiscale en dématérialisant le paiement.



Image 1 – Point de charge de mototaxis à Kigali

S5: Développer un vaste programme d'amélioration des conditions de mobilités actives à Dakar et dans les autres villes du pays

Alors que 70 % des déplacements quotidiens sont fait à pied dans la région de Dakar, ceux-ci ne bénéficient d'aucune infrastructure adéquate. Une politique doit être menée conjointement par les communes, le CETUD et l'AGEROUTE pour harmoniser l'aménagement des trottoirs existants, prévoir des aménagements adéquats sur les nouvelles infrastructures et se prévenir de l'occupation anarchique des espaces dédiés à la circulation des modes actifs (commerce ambulancier, stationnement, etc.) à l'image des stratégies mises en place en Colombie ou en Afrique du Sud (Encadré 13).

Par ailleurs, le vélo est un mode non polluant, économique et donc accessible aux plus pauvres, qui permet de parcourir des distances intermédiaires entre la marche et les modes motorisés et présente notamment une forte valeur ajoutée en matière de rabattement sur les transports collectifs. La prise en compte du vélo dans les aménagements est nécessaire au développement de ce mode qui peut permettre d'améliorer considérablement les conditions de déplacement à moindre coût. À Dakar, le développement de pistes cyclables peut également être proposé pour des parcours touristiques, ce qui permettra d'améliorer l'image de ce mode de déplacement.

Cette mesure peut être initiée dans certaines communes selon le principe de contractualisation entre le CETUD et les collectivités locales à Dakar, le FDTU et les collectivités locales dans les autres villes du pays. Il doit s'appuyer sur la réalisation d'un guide d'aménagements de la voirie en milieu urbain, et un programme de financement adéquat.

La réalisation d'un guide d'aménagement de la voirie urbaine et sa promotion auprès des communes permettra l'amélioration à moindre coût des conditions de mobilité urbaine pour un grand nombre d'usagers. La conception de ce guide pourra être confiée au CETUD et à l'AGEROUTE. Par ailleurs, la mise en œuvre rapide d'aménagements piétons nécessite la mise en place d'un mécanisme de financement dédié, à intégrer dans les réflexions sur la réforme du FDTU et aux besoins de financement (Recommandation E3).

Encadré 13 – La prise en compte des transports non-motorisés : des exemples internationaux

À Kigali, les autorités donnent une place particulière aux modes de transport non motorisés.

Depuis de nombreuses années, les nouvelles infrastructures routières construites dans l'agglomération sont accompagnées de trottoirs et même parfois de pistes cyclables. En 2016, une zone piétonne a été créée en centre-ville. Sur quelques centaines de mètres, une rue a été coupée à la circulation afin d'offrir aux piétons la possibilité de déambuler librement. Enfin, une fois par mois, la ville organise un Journée Sans voitures. Durant quelques heures le dimanche matin, des axes routiers majeurs sont coupés à la circulation pour permettre à celles et ceux qui le souhaitent de venir marcher ou faire du vélo. Des activités sportives sont organisées pendant ces journées, et des services de santé proposent de faire une mesure de la tension, etc. Ces journées mensuelles sont l'occasion de communiquer sur les bénéfices en matière de santé liés à une activité physique régulière.

À Bogota (Colombie), des projets d'aménagement de l'espace public très efficaces, mais peu médiatisés.

Bogota s'est fait connaître dans le monde des transports pour son réseau de BRT baptisé Transmilenio. En parallèle, la ville a lancé une campagne volontariste visant à récupérer l'espace public dévolu à des usages privés pour mettre en place un réseau de pistes cyclables. Ces projets reposaient sur des actions engagées précédemment qui ont consolidé les institutions, instauré des pratiques financières durables et renforcé le civisme⁴³.

Dans les années 1980, les espaces publics, les trottoirs et la voirie de Bogota se sont rapidement détériorés. Les trottoirs ont été envahis de véhicules privés en stationnement interdit, de marchands ambulants et de marchandises⁴⁴. Dès la fin des années 1990, les maires Enrique

⁴³ Salazar J. (2008).

⁴⁴ Martin G. & Ceballos M. (2004).

Peñalosa, et plus tard Antanas Mockus, ont fait de la récupération des espaces publics un objectif prioritaire. Même si dans un premier temps, ces campagnes n'ont pas été bien accueillies par les résidents (tous niveaux sociaux confondus), elles ont été progressivement acceptées car les habitants ont reconnu leur utilité. Ces mesures ont non seulement augmenté la sécurité et créé de meilleures conditions de circulation pour les piétons, mais aussi amélioré la sécurité et la vitesse de déplacement des véhicules privés.

L'amélioration de l'espace public pour les piétons et les cyclistes faisait partie d'un plan plus vaste de restructuration de l'environnement bâti, et était étroitement liée au schéma directeur mis en place en 2000. Ce projet a aussi été présenté comme une première étape vers la création d'un système de transport intermodal intégrant le BRT, les bus traditionnels, les voitures privées, les vélos et les piétons. Dans ce sens, il a posé les jalons de la construction de projets de transport public utilisant des infrastructures lourdes, ainsi que de la mise en place de zones piétonnes dans des quartiers emblématiques de la ville.

3.4 Recommandation pour l'efficacité de l'usage de la voirie et des véhicules (*Improve*)

I1: Mettre en œuvre une politique de gestion de la voirie, de la circulation et du stationnement au service de la performance des transports collectifs et de la sécurité des modes actifs

Une fois les compétences relatives à la gestion de la voirie, de la circulation et du stationnement attribuées à l'autorité organisatrice de transport sur les voiries primaires et les voiries secondaires empruntées par le transport collectif, et aux communes sur les voiries secondaires et tertiaires (E3), les moyens nécessaires doivent être alloués pour définir et mettre en œuvre des politiques de stationnement et de circulation.

À Dakar, comme dans les capitales régionales, il s'agirait notamment de développer un plan de circulation qui permette une intervention sur des carrefours stratégiques afin de réduire les embouteillages et de réduire l'espace public utilisé actuellement pour du stationnement, particulièrement dans les centres-villes. Pour anticiper sur la mise en œuvre, parfois lourde, d'un plan de circulation au service d'une stratégie multimodale (le futur PMU de Dakar par exemple), les services compétents en matière de transport pourront capitaliser les données de trafic et de circulation et éventuellement répondre localement par des mesures d'optimisation préfigurant le plan de circulation, à l'image de ce qui a été réalisé à Ouagadougou (Encadré 14).

Par ailleurs, la définition et la mise en œuvre d'une politique de stationnement (localisation, typologie et dimensionnement de l'offre, principes de tarification, etc.), à l'échelle de Dakar dans un premier temps, devront permettre de libérer et de requalifier l'espace public au profit des modes actifs et de favoriser le report modal, notamment en lien avec les projets actuels de transport de masse (BRT et TER). La politique de stationnement devra être intégrée à la stratégie globale de mobilité définie dans le Plan de Mobilité Urbaine de Dakar, à l'image de la politique de stationnement développement développée à Casablanca (**Error! Reference source not found.**).

Dans la région de Dakar, il s'agira de définir une stratégie de gestion de la circulation et du stationnement à l'échelle de l'agglomération, en s'appuyant sur les équipements existants (régulation lumineuse, horodateurs, etc.), et sur la répartition de compétences préalablement définie entre le CETUD et les collectivités locales (Recommandation E3). Cette stratégie, portée par le CETUD, devra anticiper notamment sur la mise en service du BRT et s'axer en priorité sur les corridors de transport collectif.

Dans les villes de l'intérieur, la définition d'une stratégie ainsi que l'exercice au quotidien des compétences relatives à la gestion de la voirie, de la circulation et du stationnement nécessite un

transfert des capacités humaines et financières aux collectivités locales. Le CETUD pourra participer à l'élaboration d'une telle stratégie en qualité d'expert. Bien qu'impératives, la définition et la mise en œuvre de cette stratégie sont dépendantes du transfert de compétences et du renforcement des collectivités locales (Recommandations E2 et E3).

Encadré 14 – Suivi et gestion du trafic à Ouagadougou

Dans le cadre du Projet d'Appui à la Mobilité de Ouagadougou (PAMO), la Mairie de Ouagadougou a engagé en 2006 une démarche visant l'amélioration des conditions de circulation et une meilleure accessibilité au centre-ville. La première étape de cette démarche a été l'élaboration d'un schéma de circulation simplifié, capable de préfigurer le futur plan de circulation de la ville, et devant permettre les améliorations les plus urgentes à mettre en œuvre à court terme. Le schéma d'amélioration de la circulation a été conçu en plusieurs temps :

- Pré-diagnostic des conditions actuelles de circulation et d'accès au centre-ville, comprenant un important volet d'enquêtes de trafic routier (comptages en section et aux carrefours) ;
- Définition des orientations stratégiques et techniques permettant d'optimiser les conditions d'accès au centre-ville, en tenant compte simultanément d'objectifs tels que la fluidité des circulations, la sécurité des usagers, la qualité des espaces publics, etc. ;
- Identification des principales dispositions à prendre à court terme (2015) pour améliorer les conditions d'accès au centre-ville, en préfigurant l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de circulation plus approfondi. Les améliorations proposées à l'issue de ce travail reposaient principalement sur un fonctionnement optimisé des infrastructures de voirie existante (excluant de fait certaines solutions lourdes).

En 2014, dans le cadre de ce même programme, la mairie a entrepris une deuxième campagne de comptages, en s'appuyant sur le même protocole, mais cette fois-ci pilotée directement par les services municipaux et le personnel formé en 2011. L'objectif de cette deuxième phase consistait à :

- Alimenter « l'Observatoire des déplacements urbains » en cours de constitution, afin d'acquérir une meilleure connaissance des pratiques de déplacements et d'en assurer un suivi régulier. Cet observatoire a vocation à constituer à terme un outil d'aide à la décision en matière de gestion des infrastructures routières et de planification des investissements ;
- Évaluer l'impact des mesures prises jusqu'alors sur le trafic routier, et affiner les pistes d'optimisations, notamment en termes de régulation des carrefours à feux stratégiques.

L'ensemble de cette démarche a permis en premier lieu, la capitalisation de données et le renforcement de capacité des services municipaux. Par ailleurs, elle a permis à la collectivité locale d'apporter des arguments techniques pour éviter des investissements routiers en centre-ville préconisés par certains partenaires. Les deux campagnes de comptages ont en effet montré que si le trafic sur les axes pénétrant augmentait, il se reportait sur les boulevards circulaires plutôt que d'aller dans le centre-ville. Les actions prioritaires à entreprendre ont été identifiées pour optimiser les infrastructures (régulation des carrefours à feux, aménagements ponctuels aux carrefours, etc.) et préfigurer la mise en œuvre de la stratégie globale de gestion de la circulation, à l'étude en 2018.

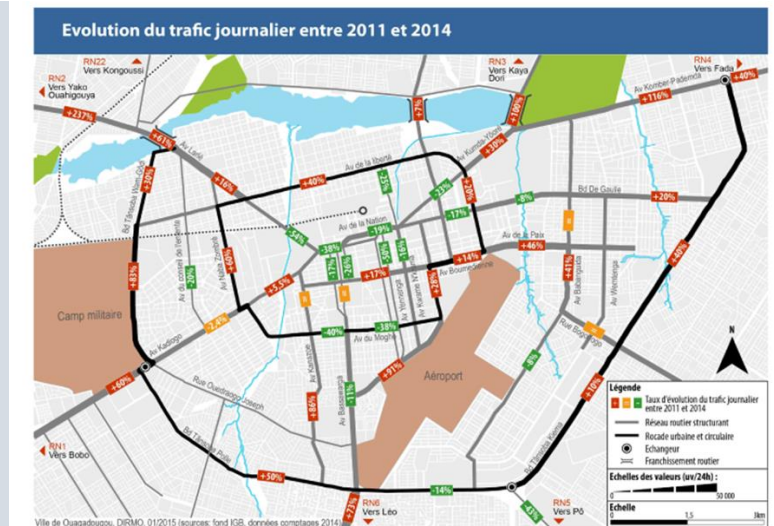


Image 1 – Évolution du trafic journalier au centre-ville de Ouagadougou entre 2011 et 2014

Encadré 15 – Politique de stationnement à Casablanca

Fin 2016, Casa Transports, Société de Développement Local en charge des mobilités sur la métropole de Casablanca, a souhaité porter une réflexion stratégique sur le stationnement. En abordant ce sujet qui n'avait encore jamais été questionné à cette échelle, l'objectif était d'évaluer le potentiel de création de nouveaux parkings (en ouvrage essentiellement), face à la pénurie apparente de stationnement dans plusieurs parties de la ville et d'anticiper une évolution prévisible de la demande avec la croissance de la motorisation à Casablanca.

Dans un pays comme le Maroc, la voiture est utilisée dans une logique de porte-à-porte. Il existe alors des poches de stationnement saturées autour des pôles de destination stratégiques et des réserves parfois conséquentes à une faible distance de marche.

Pour autant, des véhicules sont garés absolument partout et saturent littéralement l'espace public, au détriment des espaces verts, de promenade, des trottoirs et autres aménagements de mobilité cyclable ou de transport collectif, contribuant à un cadre de vie dégradée et chaotique.

Cette situation contribue, d'une part, à la congestion croissante de la voirie aux abords de la ville en général et du centre-ville particulièrement, avec pour conséquence l'allongement des temps de parcours pour l'ensemble des modes (voiture bien évidemment, mais aussi bus, pris dans les embouteillages par manque de protection, et tramway, pénalisé par des intersections qui peinent à évacuer le trafic).

D'autre part, elle engendre un effet pervers sur la mobilité, qui amène les personnes qui stationnent le plus longtemps au plus près des zones attractives, repoussant les usagers de courte durée, les plus pressés, à plusieurs centaines de mètres faute de places disponibles plus près. Le calcul est simple, imposer 10 minutes de marche à pied à un usager stationnant 10 heures amène à une prolongation du temps de parcours aller-retour de 3%. Il monte à 300% pour un usager stationnant 10 minutes.

Le plan directeur de stationnement a proposé deux orientations stratégiques opposées aux élus de la métropole. La première consistait à répondre par la création d'une offre de stationnement complémentaire en ouvrage, pour « soulager » les points durs et, ainsi, reconquérir de l'espace public. Ce scénario, évidemment populaire auprès des automobilistes, aurait eu pour conséquence de long-terme d'attirer davantage de voitures alors même que les voies d'accès au centre-ville sont déjà engorgées. Au final, ce scénario coûteux repoussait à plus tard des choix difficiles.

Le second scénario proposait une solution de rupture, articulée autour des 3 objectifs suivants :

- Agir en faveur d'une mobilité durable par le levier du stationnement, en assumant une contrainte forte à l'usage de l'automobile (via le tarif notamment) dans les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs pour en favoriser l'usage ;
- Limiter la congestion croissante en favorisant un report modal en heure de pointe via la limitation des durées de stationnement autorisées ;
- Embellir le territoire par une libération des espaces publics encombrés par la voiture (via la réduction de besoin -effet secondaire du report modal- et l'éventuelle création d'une offre en ouvrage accompagnant une revalorisation des espaces de stationnement existant en espace public ou projet de transport).

Dans le contexte de pollution ambiante et de congestion du centre de la métropole de Casablanca, les élus ont choisi le second scénario. Celui-ci implique la création de plusieurs milliers de places de parkings en ouvrage (compensées par la suppression d'un volume équivalent ou supérieur de places sur voirie selon les quartiers), la réglementation par horodateurs de plus de 30'000 places sur voirie, le développement de parking-relais le long des lignes de tramways, etc. Sa mise en œuvre sera échelonnée sur 5 à 7 ans, pour accompagner le déploiement du réseau de tramway et de bus à haut niveau de service.

Le projet nécessite un investissement important, mais il dégagera un bénéfice structurel après une dizaine d'années d'exploitation selon les hypothèses économiques prises en considération, avec des bénéfices majeurs sur la qualité de l'air et l'efficacité de la mobilité urbaine (-20 à -25% de trafic en heures de pointe en lien avec le centre-ville de Casablanca, fiabilisation des temps de parcours, renforcement de la capacité d'accès au centre-ville tous modes confondus).

I2: Lutter contre la pollution de l'air en fixant les normes environnementales pour les véhicules automobiles et développer l'utilisation des sources d'énergie alternatives

La qualité des produits pétroliers est un levier important de maîtrise de la pollution liée au système de transport. Plusieurs pays d'Afrique (Nigeria, Benin, Togo, Ghana, et Côte d'Ivoire) se sont engagés fin 2016 dans un accord international, pour restreindre l'importation de produits pétroliers à forts taux de soufre et rehausser ainsi le standard d'émissions des véhicules. Afin d'améliorer la qualité de l'air à Dakar, il est recommandé que le Sénégal se joigne à cet accord.

De plus, les émissions des véhicules privés comme dédiés aux services de transports pourraient être ajoutées aux critères du contrôle technique, le CCTVA disposant déjà des appareils de mesure. Le renforcement du contrôle technique pourra se faire progressivement en concertation avec les opérateurs de transport pour engager une transition vers des véhicules moins polluants sans exclure les professionnels du secteur.

Ainsi, les taxis représentent une flotte considérable de véhicules vétustes et très polluants. À l'image de ce qui a été fait avec les bus AFTU ou pour les taxis au Maroc (Encadré 16), il est tout à fait envisageable de renouveler ces véhicules en privilégiant des voitures roulant au GNV pour réduire la pollution de l'air dans la capitale. Les anciens véhicules seraient alors mis au rebut. De la même manière que cela a été fait avec les bus AFTU, un tel programme doit être accompagné d'une logique de professionnalisation des conducteurs. Ce programme pourrait donc être associé à une révision du décret 1967-149 régissant l'exploitation des taxis individuels à Dakar.

La lutte contre la pollution de l'air dans le secteur des transports nécessite des actions immédiates et concrètes telles que la réduction de l'importation de carburant à forts taux de soufre, l'adoption de normes restrictives sur les émissions des véhicules, la modification sur le long terme des règles d'importation des véhicules ainsi que la mise en place d'un contrôle efficace de ces nouvelles normes.

Elles doivent être définies conjointement par le MITTD, le Ministère du Pétrole et des Énergies ainsi que le MEDD et s'inscrire dans un calendrier réaliste pour les opérateurs de transport de personnes comme de marchandises. En parallèle, un programme de renouvellement des taxis, inspiré du modèle de l'AFTU, pourra être lancé en favorisant l'acquisition de véhicules utilisant des sources d'énergie alternatives.

Encadré 16 - Le renouvellement des taxis au Maroc

Initialement (circa 1957) conçus comme des services de transport interurbains, les taxis de deuxième catégorie, dits « Grands Taxis » sont fréquemment utilisés pour des déplacements urbains avec l'extension des aires urbaines. Du fait d'un cadre réglementaire en retard par rapport au dynamisme de ces services, les logiques inhérentes au transport artisanal, notamment ce qui relève de décisions d'exploitation quotidiennes, ont conduit à des dérives dans le système. Au début des années 2010, les services des « Grands Taxis » étaient de mauvaise qualité (avec des voitures souvent surchargées qui circulaient sans horaires ou itinéraires précis) ; les autorités pointaient l'âge des véhicules comme un des éléments les plus problématiques. Un programme de renouvellement du parc a été ainsi lancé par le Ministère de l'Intérieur, à travers les wilayas des différentes villes.

Les vieilles Mercedes 240 (voir image 1) ont ainsi été remplacées par des véhicules 7-8 places plus récents. Le Ministère de l'Intérieur a proposé une prime à la casse aux propriétaires des véhicules. Certaines tensions sont alors apparues entre les détenteurs d'agréments et les propriétaires de véhicules : les premiers ne voulant pas, initialement, signer des contrats d'exploitation avec les propriétaires. Le Ministère de l'Intérieur a été obligé d'intervenir pour créer les conditions minimales pour que les détenteurs d'agréments prennent part au processus. En effet, ayant connu des obstacles importants dans le renouvellement du parc des « petits taxis » auparavant, le Ministère a accompagné les acteurs du secteur pour mettre en place un contrat type liant le détenteur d'agrément d'exploitation et l'exploitant. À partir de 2012, les détenteurs d'agrément devaient proposer un contrat de 6 ans renouvelables, aux propriétaires de véhicules qui, à leur tour, devenaient les bénéficiaires des primes définies par le Ministère à travers le Fonds d'Accompagnement des Réformes du Transport (FART).

Pour obtenir la prime, les exploitants devaient donc montrer un contrat valable et mettre à la casse leurs vieux véhicules. Ils bénéficiaient ensuite de certains avantages dans l'acquisition des nouveaux véhicules avec, comme objectif, une amélioration générale de l'offre. Le Ministère de l'Intérieur a ainsi défini certains types de véhicules (voir image 2), laissant tout de même la possibilité aux exploitants d'acquérir des véhicules comparables à ceux initialement choisis. Une fois les conditions remplies, les propriétaires recevaient environ 80'000 dirhams pour payer une première part du véhicule (le prix final moyen calculé était approximativement 160'000 dirhams). Ensuite, les constructeurs de voitures proposaient, aux propriétaires, des avantages en termes d'options de financement comme des crédits à des taux très avantageux et des mensualités facilement payables (1'500 – 2'000 dirhams). Les exploitants, à leur tour, acceptaient d'utiliser ces véhicules comme taxis collectifs au moins 3 ans, avec une pénalité mensuelle s'ils décidaient de quitter le système.

Le budget prévu pour le renouvellement a été de 600 millions de dirhams en 2016 et de 700 millions en 2017. Au total, et jusqu'en 2017, environ 20'000 véhicules avaient été renouvelés dans le cadre de ce programme national, avec 6'500 en 2016 et 7'500 en 2017. Cela correspond, selon les estimations du Ministère de l'Intérieur, à 45% du parc des « Grands Taxis ». Pour rendre plus efficace le programme, un site web a été développé pour permettre aux exploitants de mieux comprendre les modalités pour accéder à la prime à la casse, ainsi que pour expliquer les procédures pour traiter les demandes.



Images 1 et 2 - Ancien et nouveau « Grand Taxi » au Maroc⁴⁵⁴⁶

I3: Mettre en place une stratégie d'Information-Education-Communication (IEC) pour tous les aspects de la mobilité urbaine

Afin de mieux comprendre l'action des autorités nationales et locales, le grand public doit pouvoir être informé sur le Code de la route, le futur Code de la voirie urbaine, mais également sur les enjeux de la mobilité urbaine en termes de santé, de sécurité routière, de qualité de l'air, etc. Cette stratégie IEC doit profiter de différents vecteurs (écoles, médias, etc.), à l'image des campagnes initiées à Bogota, et faire le lien entre les enjeux du quotidien pour les habitants et les politiques élaborées aux niveaux national et local.

Dans un premier temps, il s'agira de mettre en place un comité de pilotage multi-acteurs, sous la présidence du MITTD et le secrétariat technique du CETUD, pour définir la stratégie et les moyens d'actions afin d'impliquer et de former les citoyens sur les politiques de mobilité urbaine (campagnes d'affichages, sensibilisation dans les écoles, spots publicitaires, organisation d'évènements : journée sans accident, journée sans voiture, etc.).

Ce comité regroupera tous les acteurs du secteur y compris les organisations de la société civile dans toutes leurs composantes (usagers, ONG, syndicats, etc.), des représentants d'autres administrations selon les thématiques, ainsi que les élus et les médias. Les actions pourront être mises en place de manière progressive avec l'inauguration du TER et les travaux du BRT. Par la suite, des procédures de concertation pourront être mises en place, lors de l'élaboration des documents de planification ou la réalisation de projets structurants, pour informer et sensibiliser les citoyens concernés. Ces procédures pourront évoluer à terme vers des systèmes plus participatifs.

Encadré 17 - Campagnes de communication sur la sécurité routière à Bogota

Au début des années 1990, Bogota avait des problèmes de sécurité routière accrus et ses habitants montraient des comportements qui nuisaient aux conditions générales de la mobilité de la ville. Faisant face à une situation jugée chaotique, le Maire Antanas Mockus a introduit des campagnes de communication réussies et originales qui se fondaient sur l'idée que les actions de prévention sont clés pour inverser la situation. En effet, il considérait que les actions préventives entraînaient une réduction des facteurs de risque ayant un impact négatif sur la sécurité routière. Le groupe de campagnes, qui ne portaient pas uniquement sur la mobilité, a été nommé sous le concept de la Promotion de la Culture Citoyenne (« *Promocion de la Cultura Ciudadana* »).

Les équipes de Mockus avaient comme objectif une amélioration de la perception de sécurité et du savoir-vivre ensemble de Bogota :

En encourageant la participation de la société civile, avec comme objectif de récupérer les valeurs comme la solidarité, la coresponsabilité face aux faits urbains et l'autoréglementation, pour garantir que la ville soit un espace sûr et agréable, les citoyens

⁴⁵ <http://static.panoramio.com/photos/large/825.jpg>

⁴⁶ <http://www.wandaloo.com/files/2016/04/Mercedes-Citan-Grand-Taxi-Maroc-profil.jpg>

étaient invités à revoir leur compréhension de sujets de sécurité et de vie commune pour ne plus considérer que ce sont des sujets exclusifs des autorités.

Pour ce faire, plusieurs campagnes de communication, fondées sur une participation des citoyens, ont été mises en place. Pendant le premier terme à la Mairie de Mockus, quatre actions concernaient la mobilité urbaine :

- **Les mimes** : la Mairie de Bogota a embauché approximativement 400 mimes pour qu'ils soient vecteurs de changements de comportements des usagers des espaces de la mobilité. Les mimes ont existé pendant une période de 6 mois, à partir de mars 1995, caricaturant les comportements non voulus de tous types d'usagers dans plusieurs carrefours de la ville. Ils imitaient, par exemple, des piétons traversant de manière dangereuse les rues et ils moquaient les conducteurs qui ne respectaient pas les passages piétons. La campagne a été jugée réussie dans ses objectifs et dans sa médiatisation grâce à son originalité et à la présence du Maire lors du lancement des initiatives qui concernaient les mimes. Sans être la seule explication de l'amélioration de la sécurité routière, les campagnes de communication ont partiellement réussi à inverser la courbe du taux d'accidents, passant de 770 morts en 1996 à 620 en 1998 ; les tendances ont continué dans ce sens jusqu'en 2004 (environ 300 décès pour cette année) ;
- **Les cartons citoyens** : s'appuyant sur la culture du football qui existe en Colombie, l'administration de Mockus a lancé en 1995 des cartons rouges (« *tarjetas ciudadanas* ») donnés gratuitement à tous ceux qui désiraient les avoir en espérant que les cartons deviennent des instruments pédagogiques. L'idée était d'introduire le langage de football dans les espaces de la mobilité en signalant les comportements rejetés par les citoyens. 1,4 million de cartons ont ainsi été distribués. Une enquête de 1995 signalait que 71% des personnes possédant des cartons les considéraient comme un outil pédagogique effectif dans l'amélioration des conditions de circulation de Bogota ;
- **Les chevaliers des passages piétons** : une troisième campagne de communication a été beaucoup plus ciblée et limitée dans la participation, sans que cela devienne un frein à sa réussite. Suite à une situation excessivement tendue entre conducteurs de taxis et usagers, la ville a décidé d'agir en proposant des formations aux conducteurs. Les autorités, en coopération avec des centres de formation publics et des compagnies pétrolières, ont organisé des ateliers pour les conducteurs. Pendant 3 ans, approximativement 11 000 conducteurs y ont pris part. Cela a abouti à la publication d'un décalogue de bonnes pratiques, rédigé par les conducteurs, censé améliorer les relations entre usagers et conducteurs ;
- **Croisements pour écoliers** : les élèves de Bogota, dans un contexte problématique de mobilité, étaient particulièrement vulnérables ; les accidents de la route étaient la troisième cause de mortalité pour les moins de 14 ans. Les services de la Mairie ont choisi d'organiser trois processus parallèles pour inverser la situation :
 - La mise en place de patrouilles d'élèves, menées par des enseignants qui accompagnaient des groupes de 10-15 élèves, avec des chasubles, pendant leurs déplacements à proximité de l'école ;
 - L'amélioration de la signalisation sur les itinéraires les plus empruntés à proximité des écoles en s'appuyant sur les élèves des classes supérieures pour produire une signalétique verticale et horizontale qui a été mise en place ;
 - Une stratégie de communication, couplée avec un processus d'animation culturelle, qui consistait à annoncer en fanfare, avec la présence de médias, les deux initiatives précédentes.

Les résultats du programme ont été particulièrement positifs : pour les 550 centres éducatifs concernés par le programme, aucun accident mortel n'a été enregistré en 1997.



Image 1 - Mime sur un passage piéton à Bogota⁴⁷



Image 2 – « Tarjeta Ciudadana »⁴⁸

⁴⁷ <https://ciudadpedestre.files.wordpress.com/2009/0-1/1-1-mockus1-450.jpg>

⁴⁸ http://i.letrada.co/n10/index_html_files/19277.jpg

3.5 Synthèse des recommandations et suggestion de mise en œuvre

N°	Recommandation	Echelle	Qui ? <i>Quelle institution pour piloter la mise en œuvre ?</i>	Avec qui ? <i>Quelle institution est impliquée / consultée ?</i>	Comment ? <i>Comment mettre en œuvre ? Quelle est la prochaine étape ?</i>	Quand ? <i>Quels délais de mise en œuvre ? Quelles opportunités et contraintes temporelles ?</i>
E1	Renforcer le rôle du CETUD et le doter des moyens nécessaires pour accomplir ses missions d'Autorité Organisatrice de la Mobilité à Dakar	Dakar	MITTD	Consultation du CETUD et cote à l'Assemblée Nationale	<ul style="list-style-type: none"> - Revoir la loi sur le périmètre et les compétences du CETUD - Modifier le texte pour mieux définir les contributions au FDTU - Rédiger les décrets d'application 	Anticiper sur la mise en service du BRT et du TER
E2	Renforcer les collectivités métropolitaines des capitales régionales pour répondre aux problématiques de transport et améliorer la mobilité	Villes de l'intérieur	MITTD & MGLDAT	Collectivités (AMS), ADM, CETUD	<ul style="list-style-type: none"> - Définir la forme des structures métropolitaines responsables de la mobilité urbaine - Responsabiliser les territoires - Transférer les ressources humaines et financières 	<ul style="list-style-type: none"> - Dans le cadre du processus de décentralisation et des programmes de développement local existants - Critique pour la mise en œuvre des autres recommandations
E3	Définir et attribuer les compétences relatives à la voirie, la circulation et au stationnement à l'autorité organisatrice de la mobilité sur les corridors de transports collectifs de masse et aux communes sur les autres voiries	Nationale	MITTD & MGLDAT sur proposition du CETUD	Concertation avec les contributeurs du FDTU (collectivités locales (AMS) et opérateurs) et le FERA	<ul style="list-style-type: none"> - Revoir les définitions de l'acte III de la décentralisation en ce qui concerne la voirie - Assurer le renforcement de capacité des techniciens comme des politiques par la formation et la capitalisation de l'expertise du CETUD et de l'AGEROUTE 	<ul style="list-style-type: none"> - A Dakar, anticiper sur la mise en service du BRT - Dans les villes de l'intérieur, dès la création des services compétents (recommandation E2)
E4	Réformer le Fonds de Développement des Transports Urbains (FDTU) pour assurer un financement pérenne de la mobilité urbaine	Nationale	MITTD & MEFP	Concertation avec les contributeurs du FDTU (collectivités locales (AMS) et opérateurs) et le FERA	<ul style="list-style-type: none"> - Faire un bilan du FDTU (acteurs et obligations). - Estimer les besoins de financement de fonctionnement et des investissements - Identifier et hiérarchiser les sources de financement mobilisables existantes ou nouvelles - Mettre à jour les documents cadre du FDTU 	Avant 2019 pour inclure les besoins de financement liés à la réalisation du BRT
E5	Institutionnaliser les Assises territoriales de la mobilité urbaine	Nationale	Pilotage CETUD, Ancre MITTD	<ul style="list-style-type: none"> - Partenaires privés et internationaux pour le financement - Participation de représentants institutionnels, du secteur privé et de la société civile 	<ul style="list-style-type: none"> - Validation par le Gouvernement des conclusions des 1ères assises - Mise en place effective du comité d'organisation 	<ul style="list-style-type: none"> - Comité d'organisation constitué au terme des premières Assises - Deuxième édition à prévoir en 2020

N°	Recommandation	Echelle	Qui ? <i>Quelle institution pour piloter la mise en œuvre ?</i>	Avec qui ? <i>Quelle institution est impliquée / consultée ?</i>	Comment ? <i>Comment mettre en œuvre ? Quelle est la prochaine étape ?</i>	Quand ? <i>Quels délais de mise en œuvre ? Quelles opportunités et contraintes temporelles ?</i>
A1	Lancer des processus de planification de la mobilité urbaine dans la région de Dakar et dans les capitales régionales	Dakar Villes de l'intérieur	CETUD Collectivités locales	- Co-construction avec ville et communes de Dakar, DGPU, DUA, ANAT, Direction de l'environnement - Consultation d'autres partenaires institutionnels (ADM), du secteur privé (opérateurs institutionnels et syndicats d'opérateurs) et des représentants de la société civile et partenaires sociaux (ONG, associations d'usagers, etc.) - CETUD et autres partenaires présents sur le territoire (AGEROUTE, ADM, DUA, ANAT, Direction de l'environnement) - Consultation d'autres partenaires institutionnels, du secteur privé (syndicats d'opérateurs) et des représentants de la société civile et partenaires sociaux (ONG, associations d'usagers, etc.)	Mettre à jour le Plan de Mobilité Urbaine de Dakar et en assurer la mise en œuvre (financement et applicabilité) - Décliner la dimension déplacement et mobilité des plans d'urbanisme dans les villes pilotes (PROMOVILLES) - Dans les autres villes réaliser des plans d'urbanisme avec une vision croisée déplacements et mobilité	début 2019 dès 2019
A2	Assurer la compatibilité entre les documents de planification urbaine et la planification des déplacements ainsi que leur respect par les tiers	Nationale	MITTD, DUA, MEDD		- Renforcer la synergie entre les acteurs - Définir le cadre d'articulation entre les documents de planification - Définir les procédures de validation pour les projets	En marge de l'élaboration du PMUS à Dakar et des projets pilotes dans les villes de l'intérieur

N°	Recommandation	Echelle	Qui ? <i>Quelle institution pour piloter la mise en œuvre ?</i>	Avec qui ? <i>Quelle institution est impliquée / consultée ?</i>	Comment ? <i>Comment mettre en œuvre ? Quelle est la prochaine étape ?</i>	Quand ? <i>Quels délais de mise en œuvre ? Quelles opportunités et contraintes temporelles ?</i>
S1	Développer l'intermodalité en jouant sur la complémentarité des modes et en plaçant l'usager au centre des préoccupations	Dakar	CETUD	L'ensemble des opérateurs actuels et futurs (DDD, AFTU, BRT, TER)	<ul style="list-style-type: none"> - Etude de restructuration tenant compte du cadencement et de la régularité - Aménagements des pôles d'échages (TER et BRT) - Développer un outil d'information multimodale - Développer une tarification combinée 	Anticiper sur la mise en service du BRT et du TER
S2	Poursuivre l'effort de professionnalisation du secteur du transport artisanal à Dakar et étendre ce programme aux villes secondaires	Dakar	CETUD	AFTU, GIE	Mettre en œuvre les recommandations issues de l'atelier d'évaluation du processus de professionnalisation d'août 2017, notamment en formalisant le rôle de CAPTRANS en appui des GIE	Amorcé, à finaliser avant la mise en service du BRT
		Villes de l'intérieur	CETUD et Collectivités locales	AFTU, GIE	Poursuivre le regroupement des opérateurs en s'inspirant de ce qui a été fait à Dakar	Amorcé, dès que possible
S3	Redéfinir le rôle de Dakar Dem Dikk autour d'un contrat d'objectifs pluriannuel et d'une rémunération au juste coût du service public, définie par le CETUD	Dakar	CETUD et DDD	MEFP	Définir des contrats d'objectifs pluriannuels, dans le cadre du nouveau contrat d'exploitation	Première contrat d'objectifs à l'horizon de la mise en service du BRT
S4	Adopter une stratégie nationale concernant les deux-roues motorisés	Nationale	MITTD	<ul style="list-style-type: none"> - Collectivités locales représentées par l'AMS - Vote par l'Assemblée Nationale 	Définir une stratégie pour réguler les activités de transport de personnes et de marchandises par deux et trois roues motorisés	Dès que possible
S5	Développer un vaste programme d'amélioration des conditions de mobilités actives à Dakar et dans les autres villes du pays.	Nationale	CETUD et AGEROUTE		<ul style="list-style-type: none"> - Définition d'un guide d'aménagement de la voirie urbaine et promotion auprès des communes - Mise en place d'un mécanisme de financement qui permette des mises en œuvre rapides d'aménagements piétons 	Dès que possible, le programme de financement dépendant de la réforme du FDTU (Recommandation E4)

N°	Recommandation	Echelle	Qui ? <i>Quelle institution pour piloter la mise en œuvre ?</i>	Avec qui ? <i>Quelle institution est impliquée / consultée ?</i>	Comment ? <i>Comment mettre en œuvre ? Quelle est la prochaine étape ?</i>	Quand ? <i>Quels délais de mise en œuvre ? Quelles opportunités et contraintes temporelles ?</i>
I1	Mettre en œuvre une politique de gestion de la voirie, de la circulation et du stationnement au service de la performance des transports collectifs et de la sécurité des modes actifs	Dakar	CETUD	Ville et communes de la région de Dakar	Définir une stratégie de gestion de la circulation et du stationnement à l'échelle de l'agglomération en s'appuyant sur les équipements existants (régulation lumineuse, horodateurs, etc.)	Dès le transfert de compétences afférentes effectif (Recommandation E3)
		Villes de l'intérieur	Services dédiés des collectivités locales	CETUD en qualité d'expert	- Transfert des capacités humaines et financières - Définition d'une stratégie de gestion de la voirie, de la circulation et du stationnement	
I2	Lutter contre la pollution de l'air en fixant les normes environnementales pour les véhicules automobiles et développer l'utilisation des sources d'énergie alternatives	Nationale	MITTD, Ministère de Pétrole et des Energies et MEDD	Opérateurs de transport	- Réduire l'importation de carburant à fort taux de soufre - Adopter des normes restrictives sur les émissions des véhicules et contrôler - Lancer un programme de renouvellement des taxis - Modifier sur le long terme les règles d'importation des véhicules	Dès que possible
I3	Mettre en place une stratégie d'Information-Education-Communication (IEC) pour tous les aspects de la mobilité urbaine	Nationale	CETUD (secrétariat) avec un comité de pilotage multi-acteurs sous la présidence du MITTD	Tous les acteurs du secteur y compris les organisations de la société civile dans toutes leurs composantes (usagers, ONG, syndicats...), autres administrations selon les thématiques, Maires, Médias	Définir la stratégie et les moyens d'actions pour impliquer et former le citoyen sur les politiques de mobilité urbaine (campagnes d'affichages, sensibilisation dans les écoles, spots publicitaires, organisation d'événements : journée sans accident, journée sans voiture...)	Progressif avec l'inauguration du TER et les travaux du BRT

Figure 26 - Synthèse des recommandations et suggestion de mise en œuvre

Références

- ANSD. (2018). Projections démographiques (<http://www.ansd.sn/>)
- ANSD. (2014). Recensement Général de la Population et de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'élevage (RGPHAE) 2013 – Rapport définitif. Disponible en ligne : <http://www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport-definitif-RGPHAE2013.pdf>
- Banque Mondiale. (2018). Bases de données nationales (<https://data.worldbank.org/country/senegal>)
- Banque Mondiale. (2015). Rapport sur le développement dans le monde – Perspectives urbaines – Villes Émergentes pour un Sénégal Émergent – Abrégé : Pensée, société et comportement.
- CCAC Secretariat. (2016). West African countries ban Europe's dirty fuel imports - Cleaner fuel to reduce air pollution for more than quarter of a billion people. Disponible en ligne : <http://www.ccacoalition.org/en/news/west-african-countries-ban-europe%E2%80%99s-dirty-fuel-imports>
- CETUD. (2001). Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar (EMTSU) – 2000 -Rapport d'analyse
- CETUD, CUREM. (2015). Enquête ménages sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar (EMTASUD) – 2015 - Rapport définitif
- CETUD, IFC. (2017). Projet de BRT de Dakar - Mémoire d'information
- État du Sénégal. (2014). Plan Sénégal Émergent. Disponible en ligne : https://www.sec.gouv.sn/sites/default/files/Plan%20Senegal%20Emergent_0.pdf
- IBRD. (2016). Project performance assessment report – Nigeria – Lagos Urban Transport Project. IBRD & Banque mondiale. Washington D.C., Etats Unis.
- JICA, MRUHCV. (2016). Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses environs Horizon 2035 – Rapport final
- Martin G. & Ceballos M. (2004). Bogotá: Anatomía de una transformación – Políticas de seguridad ciudadana 1995-2003. Pontificia Universidad Javeriana. Bogota, Colombia.
- MEDD Sénégal. (2015). Contribution Prévue Déterminée au niveau National (CPDN)
- Municipalité de Ouagadougou. (2015). Analyse des résultats de la campagne de comptages routiers de novembre 2014
- OICA. (2018). Données de motorisation 2005 – 2015 (<http://www.oica.net/category/vehicles-in-use/>)
- Salazar J. (2008). Bogota 1992-2005 – The reversal of the crisis and the planning scheme. Megacities comparative study. Tokyo, Japan.
- Stokenberga A. (2017). Urban accessibility analysis for Dakar, Senegal. Banque Mondiale
- Stucki M. (2015). Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes africaines. Document de Travail n°106. SSATP. Disponible en ligne: https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/SSATPWP106-Urban%20Mobility_FR.pdf
- WHO. (2015). Global Status Report on Road Safety 2015. Disponible en ligne : http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_EN_final2.pdf?ua=1

Textes de lois

République du Sénégal. (1996). Lettre de politique du sous-secteur des transports urbains au Sénégal

République du Sénégal. (1997). Loi 97-01 du 10 mars 1997 portant création du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar

République du Sénégal. (2001). Décret 2001-557 du 19 juillet 2001 relatif aux attributions à l'organisation et au fonctionnement du CETUD

République du Sénégal. (2003). Loi 2003-04 du 27 mai 2003 portant orientation et organisation du secteur des transports terrestres

République du Sénégal. (2003). Loi 2003-20 du 23 juillet 2003 fixant les règles d'organisation et de fonctionnement du Fonds de Développement des Transports Urbains (FDTU)

République du Sénégal. (2003). Charte de la Mobilité Urbaine de Dakar

République du Sénégal. (2010). Décret n°2010-430 du 1er avril 2010 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence des Travaux et de Gestion des Routes

République du Sénégal. (2012). Décret n°2012-444 du 12 avril 2012 modifiant le décret n° 2001-72 du 26 janvier 2001 relatif à l'importation des véhicules, cycles et cyclomoteurs usagés

République du Sénégal. (2013). Loi n°2013-10 du 28 décembre 2013 portant Code Général des Collectivités Locales

République du Sénégal, Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan. (2016). Projet de loi de finances pour l'année 2017

Annexes

Annexe 1 - Source des données statistiques pour les huit pays pilotes et les deux villes sénégalaises d'étude

	SOURCES	Accessible au lien
DEMOGRAPHIE		
Population nationale (<i>million, 2016</i>)	Banque Mondiale (2016)	https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL
Projection de population (<i>million, 2030</i>)	UN Habitat (2030)	http://urbandata.unhabitat.org/explore-data/?countries=Ci,ET,GH,GN,KE,NG,RW,SN&indicators=population
Densité de population (<i>pop. / km², 2016</i>)	Banque Mondiale (2016)	https://data.worldbank.org/indicator/EN.POP.DNST
URBANISATION		
Taux d'urbanisation (<i>%, 2016</i>)	Banque Mondiale (2016)	https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS
Taux de croissance urbaine (<i>%, 2010-2015</i>)	Banque Mondiale (2010-2015)	https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.GROW?locations=Ci
Aires urbaines avec plus de 300'000 habitants (<i>2015</i>)	UN Habitat (2015)	UN Habitat (https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/ , File 12)
ECONOMIE		
PIB par habitant (<i>\$PPA, 2016</i>)	Banque Mondiale (2016)	https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.PP.CD
Taux de croissance économique (<i>% / an, 2010-2015</i>)	Banque Mondiale (2010-2015)	https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=Ci
Poids de la population vivant sous le seuil international de pauvreté (<i>2011 PPA, % de la pop.</i>)	Banque Mondiale (2005 to 2015 selon les pays)	https://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.DDAY?locations=KE-ET-RW-GH-NG-GN-SN-CI
Indice de développement humain (<i>0-1 scale, 2015</i>) 0 - faible, 1 - fort développement humain	UNDP, Rapport sur le développement humain (2015)	http://hdr.undp.org/en/composite/HDI
GOVERNANCE ET AFFAIRES		
Doing Business (<i>Distance de la frontière, 2017</i>) 0 - Performance la plus basse, 100 - Performance historiquement la plus haute ou "frontière"	Doing Business, Distance à la frontière (2017)	http://www.doingbusiness.org/data/distance-to-frontier
Indice de Perception de la Corruption (<i>1-100, 2016</i>) 1 - transparence faible ou forte corruption, 100 - transparence forte ou faible corruption	Transparency International (2016)	https://www.transparency.org/news/feature/corruption_perceptions_index_2016
MOTORISATION		
Prix de l'essence / diesel (<i>US\$ / L, 2016</i>)	Banque mondiale (2016)	https://data.worldbank.org/indicator/EP.PMP.SGAS.CD / https://data.worldbank.org/indicator/EP.PMP.DESL.CD
Véhicules privés en circulation (2015)	OICA (2015)	OICA http://www.oica.net/category/vehicles-in-use/
Taux de motorisation (<i>véhicules privés / 1 000 habitants, 2015</i>)		
Mortalité par accidents de la route (<i>mortalité / 100 000 habitants, 2015</i>)	Banque Mondiale (2015)	https://data.worldbank.org/indicator/SH.STA.TRAF.P5?locations=Ci&view=chart

	Sources	Accessible au lien
DEMOGRAPHIE		
Population métropolitaine (<i>million, 2015</i>)	UN Habitat (2015)	https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/, File 12
Poids de la population nationale résidant dans l'agglomération (<i>%, 2015</i>)	UN Habitat (2015)	https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/, File 16
Taux de croissance urbaine (<i>%/ an, 2015-2020</i>)	UN Habitat (2015-2020)	https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/, File 14
QUALITE DE VIE		
Qualité de vie dans les villes africaines (<i>classement EPFL-AMB, 2017</i>)	EPFL-AMB (2017)	https://www.yabiladi.com/articles/details/51277/classement-epfl-amb-marrakech-meilleure-ville.html
Indice de Mobilité Urbaine 2.0 - UITP (<i>note 0-100, 2014</i>)	UITP (2014)	http://www.uitp.org/sites/default/files/members/140124%20Arthur%20D.%20Little%20%26%20UITP_Future%20of%20Urban%20Mobility%20%200_Full%20study.pdf
DEMANDE DE MOBILITE		
Taux de motorisation (<i>véhicules / 1 000 habitants</i>)	EMTASUD 2015 à Dakar	
Nombre de déplacements journaliers (<i>million</i>)	EMTASUD 2015 à Dakar	
Nombre de déplacements motorisés journaliers (<i>million</i>)	EMTASUD 2015 à Dakar	
Nombre de déplacements journaliers motorisés par habitant (<i>million</i>)	EMTASUD 2015 à Dakar	
Distance moyenne de déplacement (km)	EMTASUD 2015 à Dakar	
Part modale des véhicules personnels (%)	EMTASUD 2015 à Dakar	
Part modale des transports publics dont transport artisanal (%)	EMTASUD 2015 à Dakar	
Part modale des mobilités douces (%)	EMTASUD 2015 à Dakar	
OFFRE DE TRANSPORT		
Nombre de véhicules de transport public	EMTASUD 2015 à Dakar	
Nombre de véhicules de transport artisanal (sauf taxis)	EMTASUD 2015 à Dakar	
Longueur des voies ferrées et/ou voies bus réservées existantes (km)	EMTASUD 2015 à Dakar	
Longueur des voies ferrées et/ou voies bus réservées en projet (km)	Sources diverses (projets TER et BRT)	

Annexe 2 - Grille de lecture de la matrice de la Gouvernance

Secteur		Aménagement urbain	Transport public					Espace public				
			Transport institutionnel collectif (train, métro, bus, bateaux, etc)	Gares routières	Transport artisanal collectif		Taxis (voitures, motos, trois-roues)	Infrastructures routières et voiries	Gestion de la circulation	Stationnement	Modes actifs	
					Professionnalisé	Non-professionnalisé (minibus, voitures)					Marche	Vélo
Niveau stratégique <i>Que souhaitons nous réaliser, avec quelles ressources ?</i>	Elaboration de politique / Planification	Définition d'un Schéma Directeur d'Urbanisme	Définition d'une politique et/ou d'un plan de mobilité urbaine multimodale									
	Financement		Définition d'un projet de ligne ou de réseau	Planification des gares routières	Définition d'un réseau ou de points d'arrêts		Définition d'un schéma directeur des infrastructures routières	Définition d'une stratégie de gestion de la circulation (plan de circulation, modération du trafic, stratégie de régulation lumineuse, etc.)	Définition d'une stratégie de stationnement	Elaboration d'une politique de promotion des modes actifs et d'un plan d'infrastructures		
Financement	Financement de projets urbains	Financement de l'investissement et du déficit d'exploitation	Financement de ces infrastructures	Prime à la casse, ou programme de renouvellement		Financement des infrastructures et des équipements						
Niveau tactique <i>Quels services doivent être développés pour atteindre ces objectifs ? Comment ?</i>	Règlementation	Cadre réglementaire de l'urbanisme	Supervision et réglementation des services de transport public				Définition de standard de construction	Définition d'un cadre réglementaire (code de la route) et mise en application par les forces de l'ordre				
	Attribution des Licences, Permis et Contractualisation		Permis de construire	Contractualisation entre l'autorité et l'opérateur		Attribution des licences d'exploitation				Contractualisation avec des opérateurs de stationnement		
	Tarifification		Politique tarifaire envers les usagers	Politique tarifaire envers les transporteurs	Politique tarifaire envers les usagers		Péages			Tarification du stationnement sur voirie ou en ouvrage		
	Infrastructure, Equipement	Infrastructures de réseaux urbains hors transport	Maîtrise d'ouvrage des infrastructures et propriété des véhicules et équipement	Maîtrise d'ouvrage et propriété de l'infrastructure	Maîtrise d'ouvrage des infrastructures (Arrêts de bus, stations de taxis)		Maîtrise d'ouvrage des infrastructures routières	Maîtrise d'ouvrage des équipements de signalisation lumineuse	Maîtrise d'ouvrage du déploiement d'horodateurs et/ou de parking en ouvrage	Maîtrise d'ouvrage des trottoirs	Maîtrise d'ouvrage des pistes cyclables	
Niveau opérationnel <i>Comment produire les services de manière efficiente ?</i>	Exploitation / Maintenance		Exploitation et maintenance des véhicules et des infrastructures	Gestion des gares (par une entreprise ou un syndicat d'exploitants artisanaux)	Exploitation et maintenance des véhicules		Entretien, maintenance	Entretien et maintenance des feux de circulation, de la signalisation horizontale et verticale	Exploitation et maintenance du stationnement en ouvrage et sur voirie	Nettoyage, entretien, maintenance des infrastructures modes actifs		

Annexe 3 - Aperçu des échanges tenus lors du Forum de la Mobilité Urbaine à Dakar

Reportage photographique



Mention des recommandations du rapport intermédiaire parmi les priorités des participants au forum

