

# AVIS DE PROJET

## Projet de restructuration du réseau de transport en commun de Dakar

### I. Contexte

Le Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD), structure chargée de la mise en œuvre et du suivi de l'application de la politique sectorielle des transports publics définie par l'Etat pour la région de Dakar, a pour mission d'organiser et de réguler l'offre et la demande de transport public urbain de voyageurs afin de créer un environnement économique sécurisant pour les opérateurs publics et privés de transport.

Depuis 1992, l'État du Sénégal et ses partenaires techniques et financiers se sont résolument engagés dans la réforme du secteur des transports. Celle-ci se précisera pour l'urbain par l'adoption en 1996 d'une lettre de politique du sous-secteur des transports urbains. Une nouvelle Lettre de Politique des Déplacements urbains (LPDU) a été signée, en juillet 2015, pour une adaptation plus conforme au contexte actuel des déplacements dans l'agglomération dakaroise marqué par l'adoption du Plan Sénégal Émergent et l'avènement de collectivités locales de plein exercice érigées à la faveur de l'Acte III de la Décentralisation.

En 2007 il a été élaboré, à l'horizon 2025, un Plan de Déplacements urbains (PDUD) pour l'agglomération dakaroise. Le PDUD est un document de planification et de programmation qui définit les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour organiser, de façon durable, les déplacements des personnes et des biens dans l'agglomération. Il prône la promotion des transports collectifs et des modes actifs (marche à pieds, vélos, etc.) et la rationalisation de l'usage de l'automobile.

La mise en œuvre du Projet d'Appui au Transport et à la Mobilité urbaine (PATMUR) par l'État du Sénégal, avec l'appui de la Banque mondiale, a permis au CETUD de réaliser d'importantes activités relatives aux transports urbains.

En 2015, à Dakar, les déplacements journaliers en transports collectifs étaient évalués à 1,1 million. La société « Dakar Dem Dikk (DDD) », société concessionnaire du transport urbain par autobus, en assure 10% à travers son réseau de 23 lignes de bus. La société du « Petit Train de Banlieue SA » satisfait près de 1% de la demande en transports collectifs avec des dessertes ferroviaires quotidiennes. Les opérateurs indépendants regroupés au sein de l'Association de Financement des professionnels du Transport Urbain (AFTU) sont détenteurs d'une concession de 56 lignes de minibus et captent 49% des déplacements en transport collectifs. Les autres acteurs du secteur informel opérant avec les « Cars rapides » et « Ndiaga Ndiaye » occupent 40% de la part de marché des modes collectifs. En dépit de leur faible qualité de service, les transports collectifs informels, occupent une part importante des déplacements à Dakar.

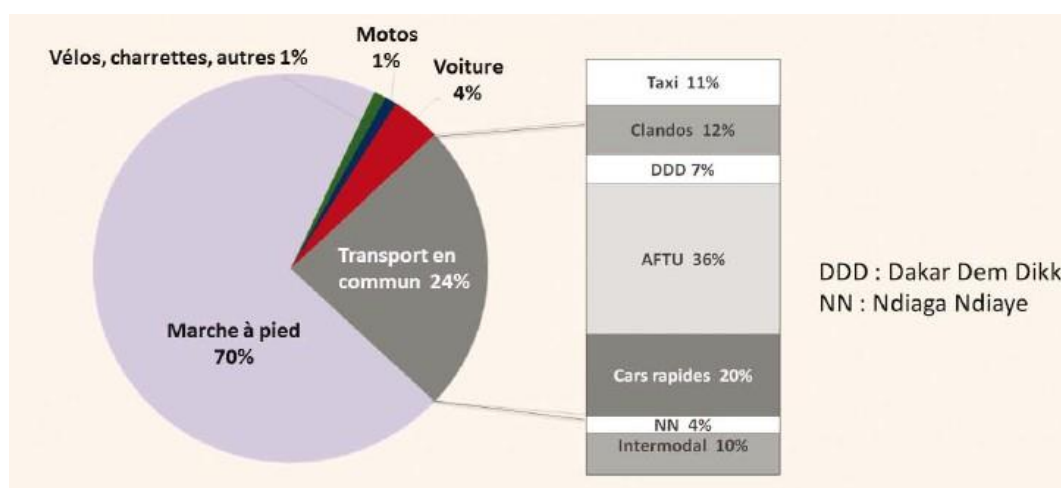


Figure 1 : Répartition modales des déplacements à Dakar (EMD 2015)

Par ailleurs, les 2 figures suivantes montrent le tracé actuel des lignes d'autobus DDD et AFTU.

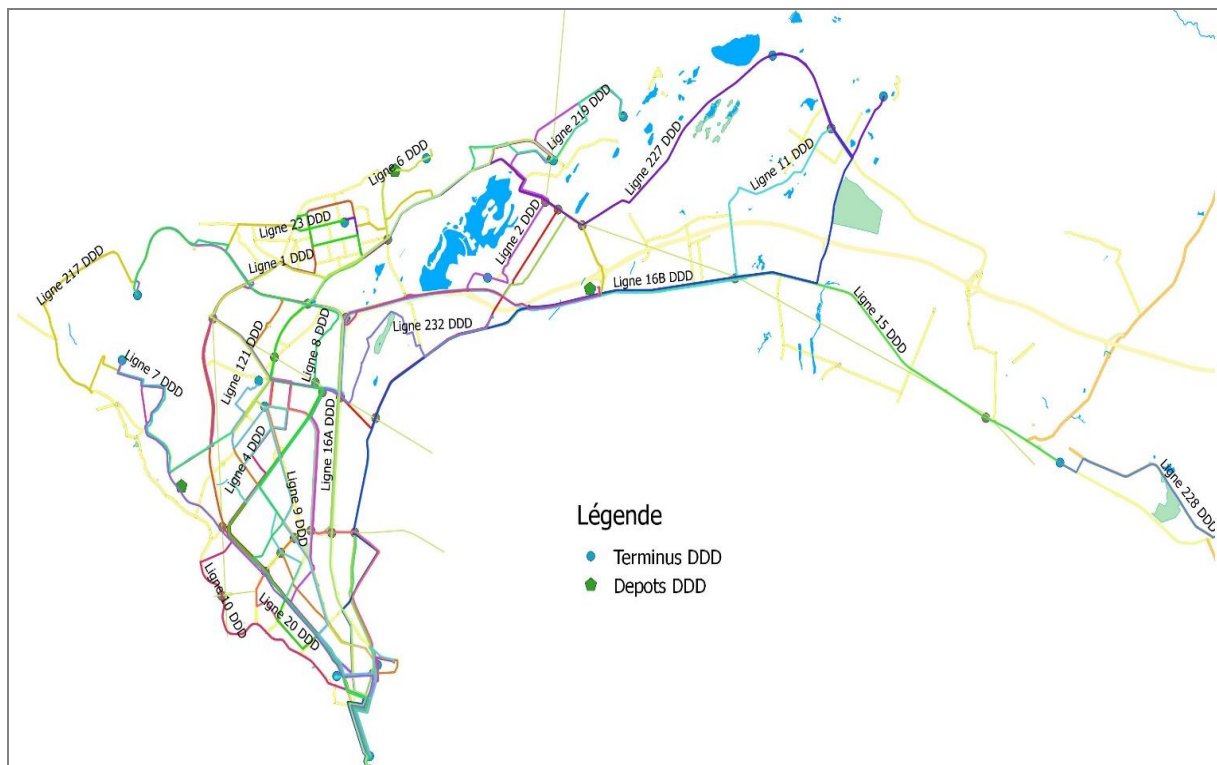


Figure 2 : Plan des lignes DDD

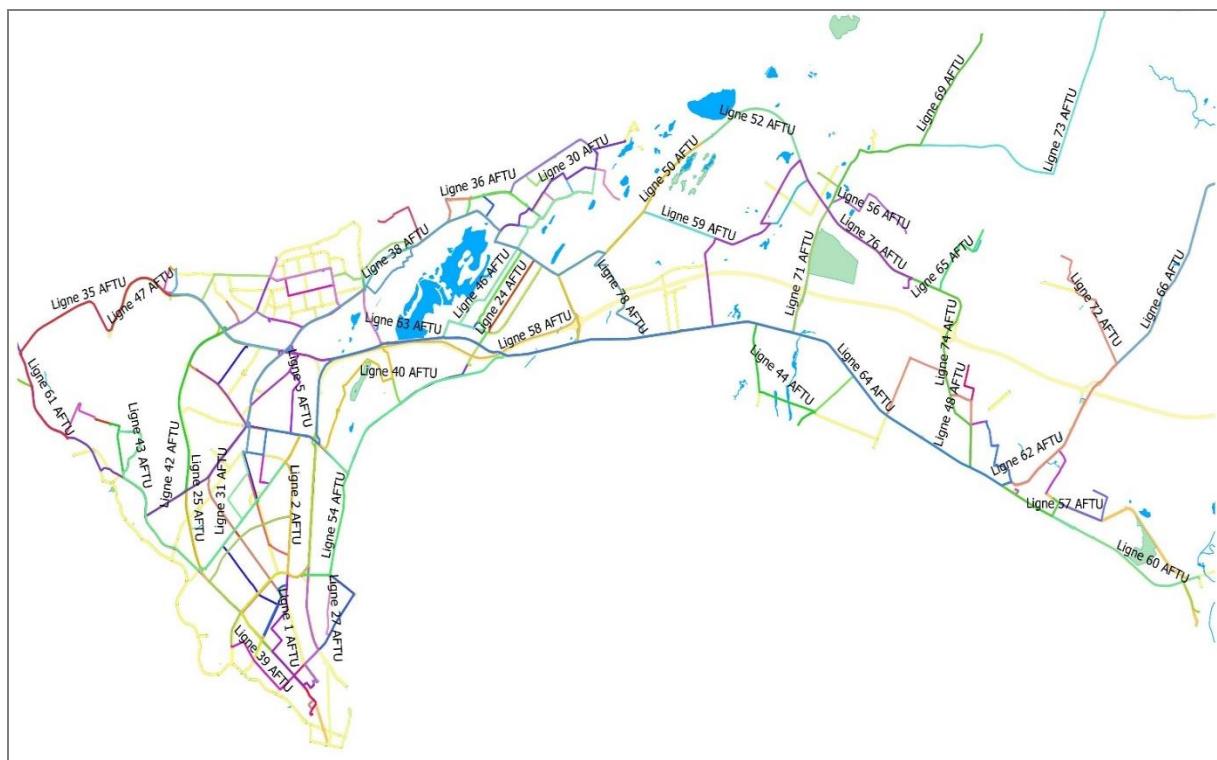


Figure 3 : Plan des lignes AFTU

À ce jour, le CETUD, en partenariat avec les ministères techniques, assure la maîtrise d'ouvrage d'un projet de bus rapides en site propre à Dakar (ou Bus Rapid Transit, BRT) et de son programme d'investissements.

Les objectifs principaux du projet de BRT sont de :

- favoriser l'utilisation du transport collectif de masse sur site propre et assurer un déplacement rapide des personnes dans le périmètre urbain de Dakar, en conformité avec les documents de planification tels le PDUD et la LPDU ;
- créer un effet structurant du tissu urbain, en assurant le renouveau de la ville-centre, la reconfiguration des banlieues et le contrôle de l'étalement urbain ;
- diminuer la congestion routière, à l'aide d'un transfert modal significatif, de l'automobile vers le transport en commun, notamment durant les périodes d'activités où la demande véhiculaire est forte ;
- favoriser une connexion optimale et une intermodalité avec la ligne de Train Express Régional (TER), un projet structurant également, qui reliera à terme le centre-ville de Dakar et le nouvel Aéroport International Blaise Diagne (AIBD) ;
- poursuivre la politique de développement du réseau de transport collectif indiquée dans les documents de planification de référence tels la LPDU et le PDUD afin de renforcer le réseau de transport collectif de la région de Dakar.

## II. Justification de la restructuration du réseau de transport en commun

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

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

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

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

Enfin, l'état des lieux du réseau actuel et les enquêtes effectuées démontrent des faiblesses sur la qualité de service et la qualité d'aménagement pour les bus (arrêts, stations...) et pour les piétons : manque de confort au niveau des arrêts, multiplicité et hétérogénéité des poteaux d'arrêt et des abribus, sécurité parfois insuffisante pour les usagers, etc. Ainsi, dans le cadre de ce projet, il s'avère nécessaire de doter le réseau de transport public de mobiliers et d'équipements urbains appropriés, de même que des aménagements adéquats afin d'améliorer les conditions de déplacement des usagers.

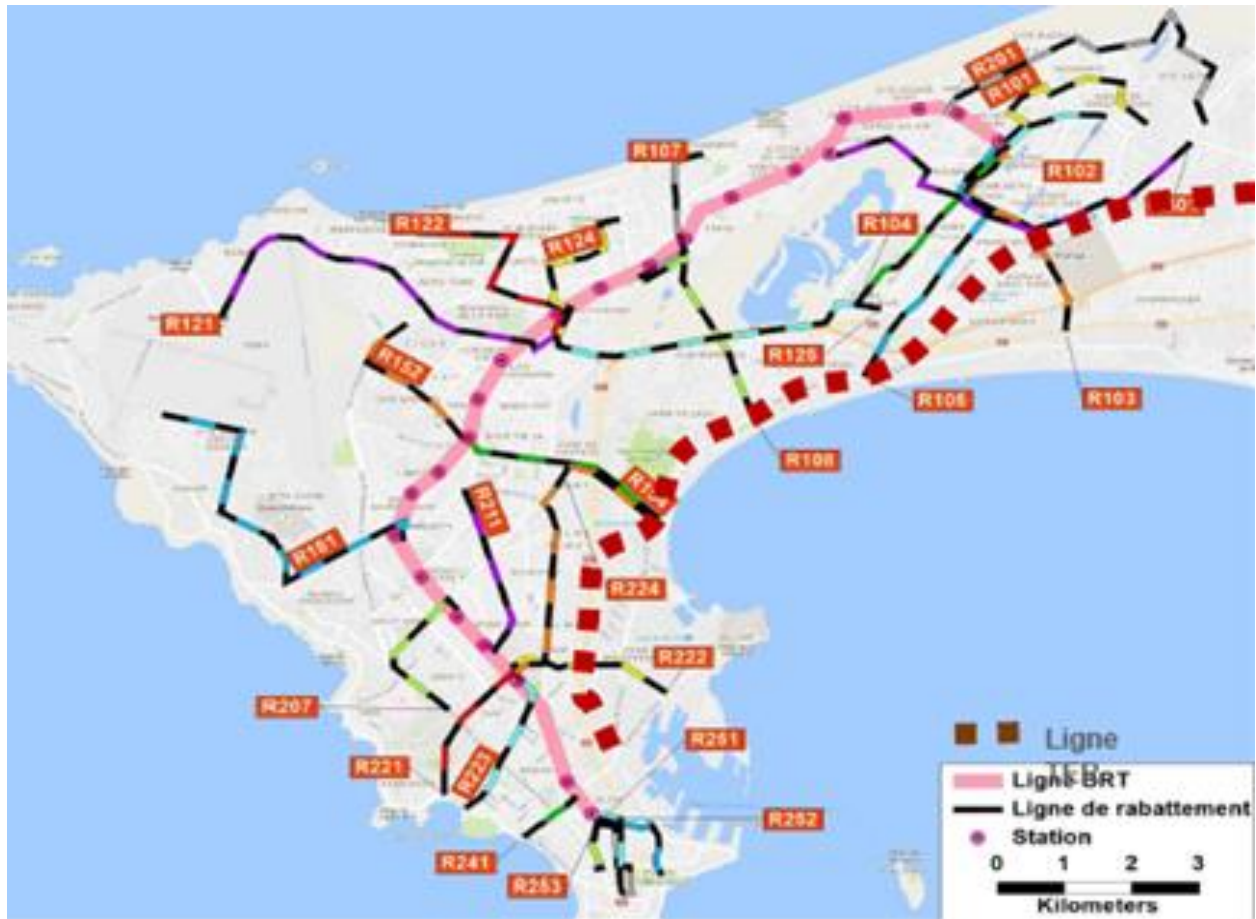


Figure 4 : Lignes de rabattement pré-identifiées dans les études du BRT

Les principaux réesultats attendus du projet de restructuration sont :

- un réseau de transport collectif restructuré et hiérarchisé ;
- un nouveau modèle d'exploitation ;
- la mise en exploitation d'un parc de bus moderne ;
- la mise à niveau des infrastructures et des aménagements plus favorables aux transports en commun ;
- des nouveaux équipements de signalisation, notamment de la signalisation lumineuse au niveau des carrefours ;
- des aménagements destinés aux usagers (trottoirs, arrêts de bus...) ;
- un système d'information pour les usagers.