

# LA REFORME DES TRANSPORTS URBAINS A DAKAR

O. THIAM

Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar. Sénégal  
serothiam@cetud.sn

## RESUME

Dakar est choisie en 1992, comme ville pilote pour la conception et la mise en œuvre de réformes des transports urbains, dans le cadre du Programme de Politiques de Transport en Afrique Sub - Saharienne (SSATP). Dans un contexte de crise.

La réforme, dont l'objectif est d'assainir le secteur pour le rendre performant, de manière durable, repose sur quatre piliers :

- un cadre institutionnel et règlementaire ;
- un cadre financier ;
- la restructuration globale des transports collectifs ;
- le développement des ressources humaines.

Dans ce cadre, un programme intégré, dit Programme d'amélioration de la mobilité urbaine, est en cours d'exécution. Il est articulé autour de cinq composantes :

- infrastructures routières, fluidité et sécurité du trafic ;
- sécurisation des déplacements le long de l'axe ferroviaire ;
- appui au leasing pour le renouvellement du parc de transport collectif assorti d'une professionnalisation du secteur ;
- amélioration de la qualité de l'air ;
- renforcement des capacités.

Nous entendons partager les premiers acquis et enseignements d'une réforme pilote.

## 1. CONTEXTE

Dakar, capitale du Sénégal, a été choisie en 1992, comme ville pilote en matière de conception et de mise en œuvre de réformes profondes des transports urbains, dans le cadre du Programme de Politiques de Transport en Afrique Sub-Saharienne, plus connu sous l'acronyme anglais SSATP (Sub – Saharan Africa Transport Policy Program).

Ce choix est survenu dans un contexte difficile marqué, en Afrique Sub-Saharienne, par une crise aigue en termes de déplacements urbains traduite par des difficultés structurelles persistantes qui ont fini par entraîner, durant les années 90, la liquidation de la quasi – totalité des entreprises publiques de transport et l'émergence d'opérateurs artisanaux<sup>[1]</sup> occupant, progressivement, le vide consécutif à la dégradation continue de l'offre publique de transport.

Différentes causes sont à l'origine de cette crise de la mobilité urbaine :

- une politique des transports urbains pas toujours clairement définie, là où des efforts d'élaboration ont été consentis ;

- un environnement socio – économique défavorable, dans un contexte d'ajustement des économies nationales ponctué, en janvier 1994, par la dévaluation du franc CFA ;
- des insuffisances de gestion caractérisées par un manque de maîtrise de la structure du coût de transport, de transparence et de rigueur.

L'émergence d'opérateurs privés non organisés et une dynamique urbaine non contrôlée, ont provoqué des dysfonctionnements très coûteux pour la collectivité. Des études réalisées en Afrique Sub-Saharienne, notamment à Dakar et Abidjan, ont estimé ce coût dans l'ordre de 4 à 4, 5% du PNB.

Au Sénégal, cette période a vu l'ajustement de l'économie nationale, l'adoption en 1993 d'un Plan d'urgence de restauration des capacités financières de l'Etat <sup>[2]</sup> et, de manière plus particulière, l'ajustement du secteur des transports. Toutefois, l'absence du sous – secteur des transports urbains est notée dans la déclaration générale de politique des transports de 1989<sup>[3]</sup>. Deux points positifs, cependant : la clarification des relations entre l'Etat et les entreprises publiques de transport, tous modes confondus, et la modernisation du secteur. Dans ce cas, la Société des Transports en Commun du Cap – Vert (SOTRAC) et la Société nationale de Chemins de Fer du Sénégal (SNCS) pour ce qui concerne la desserte ferroviaire de la banlieue de Dakar, nous intéressent. Il convient de préciser que de 1980 à 1990, la part du marché des entreprises publiques est passée de 67% à 33 % des déplacements urbains en transports collectifs, le reste étant effectué par les opérateurs informels, devenus prépondérants.

## **2. PLANIFICATION URBAINE ET MOBILITE**

L'agglomération dakaroise connaît une longue tradition en matière de planification urbaine.

Pendant la période coloniale, les premiers plans étaient limités en termes d'objectifs (stratégie militaire puis couverture sanitaire) et de champs d'application (le Plateau et la Médina, dans le sud – ouest de la Presqu'île) de 1862 à 1845. Au lendemain de la seconde guerre mondiale, les plans d'urbanisme de 1946 et 1957, même s'ils sont soutenus par une vision globale sur l'ensemble de l'agglomération de Dakar, n'en demeurent pas moins favorables à la centralité fonctionnelle du Plateau considéré comme zone mixte résidentielle, administrative et commerciale.

Par contre, durant la période post – coloniale, les trois plans directeurs d'urbanisme (PDU) qui se sont succédés en 1961, 1967 et 1981 (horizon 2001) ont eu pour objectifs la formation d'une structure urbaine équilibrée, articulée autour de trois pôles<sup>[4]</sup> : Dakar à l'ouest, Pikine au centre et Rufisque à l'est.

L'analyse des orientations stratégiques des plans d'urbanisme d'une part, des plans stratégiques voire du bilan de réalisation des projets urbains de 1972, 1984, 1988 et 1998 d'autre part, pose le problème de la pertinence des actions stratégiques ; en d'autres termes, de la cohérence des projets urbains avec les orientations stratégiques des PDU.

En tout état de cause, l'on peut retenir les acquis et limites ci – après mentionnés.

## 2.1. Acquis de la planification urbaine

Ils concernent les cadres institutionnel et financier, ainsi que l'aménagement physique. Relativement au cadre institutionnel, des instruments et mécanismes de planification et de développement urbains sont mis en place. C'est le cas de :

- La création du Bureau de Circulation au sein du Ministère de l'Équipement en 1984, certes dans des conditions difficiles, faute de concertation entre les acteurs concernés ;
- la révision en 1988 du code de l'urbanisme de 1966 ; une seconde révision est en cours, tenant compte de l'approfondissement de la décentralisation au Sénégal ;
- du transfert en 1996 de neuf domaines de compétences de l'État aux collectivités locales, les communes en particulier, notamment en matière d'Environnement, d'Aménagement du Territoire, de Planification, d'Urbanisme et d'Habitat ;
- de la création en 2000 de la Fondation Droit à la Ville chargée, en particulier, de la restructuration et de la régularisation foncière des quartiers spontanés ;

S'agissant du cadre financier, l'on peut noter la création du Fonds pour l'Amélioration de l'Habitat et de l'Urbanisme (FAHU) en 1976, de la Banque de l'Habitat du Sénégal (BHS) en 1979, du Fonds de restructuration et de la régularisation foncière en 1991.

En termes d'aménagement physique, les acquis concernent, pour l'essentiel :

- les opérations de restructuration et de régularisation foncière à partir de l'opération pilote de Dalifort en 1991, permettant ainsi l'accessibilité de quartiers menacés d'exclusion sociale et de marginalisation économique ;
- l'initiation de zones d'aménagement concerté à partir de l'exemple de la ZAC de Mbao en 1992, donnant, l'opportunité aux personnes aux ressources modestes d'accéder à un habitat décent, donc aux infrastructures de base.

## 2.2. Facteurs limitants

Ils sont d'ordres conceptuel et opérationnel

Une conception restrictive de la mobilité urbaine est constatée, à travers un défaut de prise en compte :

- des besoins en espace des opérateurs pour l'aménagement de zones de dépôt et de terminus, de ceux d'autres acteurs pour l'édification d'ateliers d'entretien et de réparation des véhicules, de magasins de pièces détachées ;
- des ruptures de charge relativement au fret et aux voyageurs ;
- des piétons dont les flux deviennent de plus en plus importants ; selon les résultats de l'enquête ménage réalisée en 2000<sup>[5]</sup>, la marche à pied est prépondérante avec environ quatre déplacements sur cinq.

Par ailleurs, des difficultés majeures sont survenues dans la mobilisation des financements attendus, aussi bien en ce qui concerne les apports extérieurs que les ressources internes. Cette situation n'a pas favorisé une bonne application des plans d'urbanisme. Il en est résulté :

- un retard d'investissement dans les équipements et infrastructures de base, particulièrement dans le secteur des transports où des axes structurants prévus dans le PDU de 1981 n'ont pas été réalisés (cas de l'autoroute Dakar – Thiès), ou

ont juste connu un début d'exécution (cas de la Voie de dégagement nord (VDN), 6 km sur 46) ;

- une prolifération de l'habitat spontané, entraînant une raréfaction des réserves foncières et une compromission des emprises réservées aux infrastructures de transport (cas des projets de l'autoroute et de la VDN notamment).

Qui plus est, un manque de coordination des différents intervenants sur la voie publique est relevé, avec des conséquences négatives sur la qualité et le niveau de service des infrastructures : c'est le cas du défoncement des chaussées par les concessionnaires des réseaux divers et de l'envahissement des trottoirs par divers kiosques et étals, privant les piétons d'espaces sécurisants.

Les difficultés ainsi rencontrées dans la planification et les pratiques urbaines ont entraîné :

- un développement déséquilibré de l'agglomération, au détriment de la banlieue : Pikine, Guédiawaye et Rufisque, (voir cartes 1 et 2) ;
- des conditions de déplacements éprouvantes, particulièrement en banlieue.

## 2.3. Conséquences sur l'urbanisation et la mobilité

### 2.3.1. Urbanisation non maîtrisée

L'agglomération dakaroise, sur une superficie de 550 km<sup>2</sup> soit 0,3 % du territoire national :

- compte 2.267.356 habitants en 2002 représentant les 22,8 % de la population sénégalaise ;
- détient les 55 % du PIB

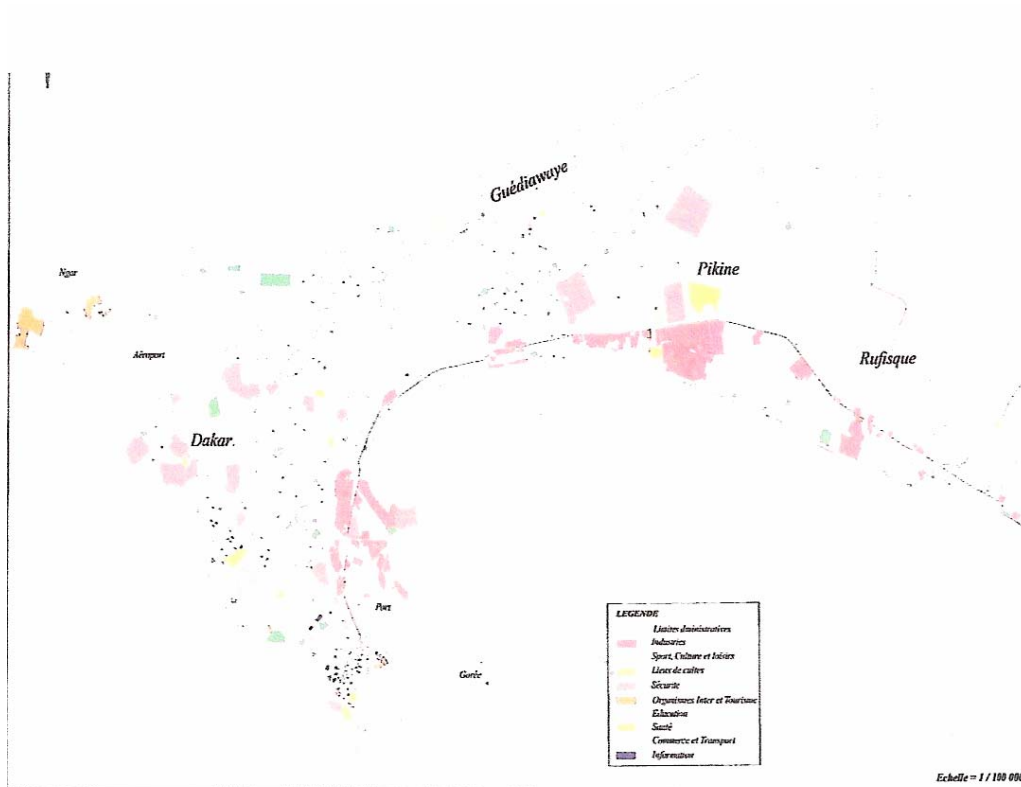
Cette population, ainsi que les activités et richesses créées ne sont pas réparties de manière équilibrée à travers les trois pôles de développement de l'agglomération, comme le montrent le tableau 1 et la carte 2. Par ailleurs, l'analyse matricielle des fonctions urbaines, réalisées en 2000<sup>[7]</sup>, confirme la super-centralité du Plateau.

Tableau 1. Répartition de la population et des revenus.

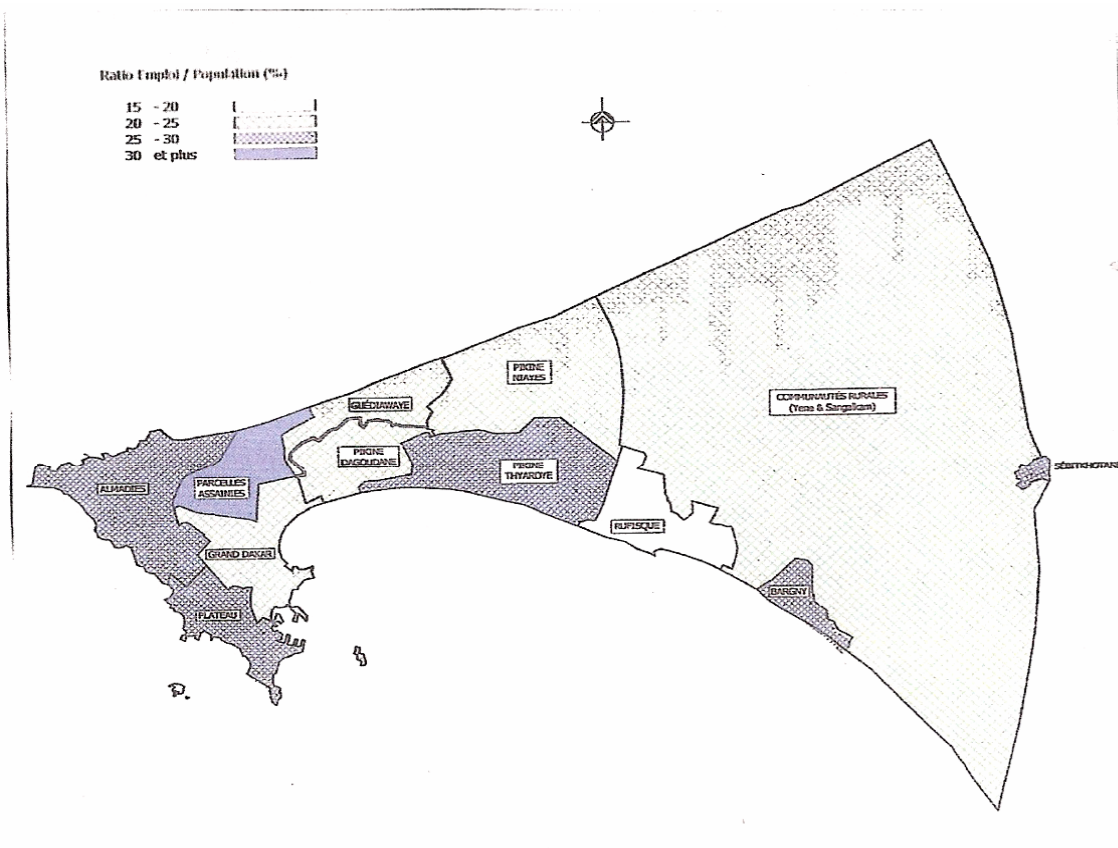
\* 1€ = 655,957 F CFA.

Pôles	Population (2002)	Revenu moyen mensuel par ménage (2001)
Dakar ville	955 897	130 935 F CFA*
Pikine - Guédiawaye	1 027 196	80 478 F CFA
Rufisque – Bargny	284 263	77 323 F CFA

A l'origine de cette répartition inégale, il y a certes les orientations du PDU de 1967 qui préconisaient le blocage de l'urbanisation de l'agglomération à l'est de Pikine, mais aussi un manque de contrôle voire de maîtrise de la dynamique urbaine. C'est ce qui explique la densification de l'habitat spontané, principalement à Pikine et Guédiawaye, notamment pendant la longue période de sécheresse. Des pointes sont notées à Médina Gounasse avec 916 hbts/ha et Yeumbeul sud avec 852 hbts/ha. Quelque 40 % de la population de la région métropolitaine de Dakar vivent dans des quartiers irréguliers et, avec le retour des



Carte 1 - Zone urbaine de Dakar : infrastructures socio-économiques - Source DTGC



Carte 2 - Ratio : Emplois/ Population (%)

hivernages pluvieux, sont confrontés au phénomène récurrent des inondations. Ce n'est qu'en 2006 que l'Etat a commencé à prendre des mesures hardies de transfert dans le cadre du Plan Diakhaye, offrant ainsi des logements décentes aux populations sinistrées.

### 2.3.2. Mobilité éprouvante

Le flux global des déplacements quotidiens sur l'agglomération dakaroise est estimé, en 2000, à 2 968 250 en jours ouvrés, dont 2 370 225 à pied, soit 79, 9 % consacrant la prééminence de la marche à pied.

- Les déplacements mécanisés sont ainsi décomposés :
  - 82, 4 % effectués en transports collectifs, dont 57, 9 % en autocars dits «cars rapides» et «ndiaga ndiaye» exploités par des opérateurs artisanaux ;
  - 17, 6 % pour les autres modes dont 9, 2 % en voiture particulière et 5, 1 % en deux roues.
- Relativement au sexe et à l'âge, les jeunes de 14 à 29 ans, tous sexes confondus, se déplacent davantage avec 58, 7 % du flux global. Chez les 14 ans et plus, le déplacement des femmes est estimé à 50, 9 % cependant que le taux de mobilité est de 3, 7 déplacements par jour pour l'homme et 3, 2 pour la femme.
- S'agissant du motif, le travail (26, 5 %), les visites de sociabilité (19, 3 %) et les achats (17, 2 %) constituent les principales raisons de déplacement chez les personnes âgées de 14 ans et plus. Si les déplacements scolaires occupent la quatrième place, avec 8, 8 % pour cette partie de la population, par contre, ils sont prépondérants chez les enfants de 4 à 13 ans, avec quelque 94 %, du reste largement effectués à pied (92 %), eu égard à la proximité des écoles primaires.

D'une manière générale, aussi bien les déplacements à pied que ceux mécanisés se font dans des conditions difficiles, imputables à une insuffisance des infrastructures en termes de densité et de niveau de service, ainsi qu'à des dysfonctionnements synonymes d'encombrement des trottoirs et chaussées d'une part, de non respect des règles du code de la route d'autre part. Ces difficultés sont croissantes au fur et à mesure que l'on s'éloigne du Plateau : en effet, les coûts de transport deviennent plus importants et les revenus des ménages plus hypothétiques<sup>[8]</sup>.

De fait, la voirie est répartie inégalement entre les villes de la région de Dakar, avec une densité de 57 ml/ha à Dakar, 41 ml/ha à Rufisque, 23 ml/ha à Guédiawaye et 14 ml/ha à Pikine, et le niveau d'entretien reste faible particulièrement en banlieue

Le parc automobile, estimé en janvier 2004 à 161 600 véhicules, soit 74 % du parc national (218 404 unités), est réparti ainsi qu'il figure au tableau 2. Les véhicules particuliers se signalent davantage dans les quartiers résidentiels, les transports collectifs dans les quartiers populaires et les taxis dans les villages traditionnels. Le parc est caractérisé par son vieillissement et sa vétusté, faute d'entretien régulier.

Le taux de motorisation est de 16, 7 véhicules pour 1000 habitants. Il est plus élevé dans les quartiers résidentiels (54 et 106 veh./1000 hbts pour le moyen et le grand standing respectivement) et plus bas dans des zones d'habitat spontané avec 5 veh./1000 hbts.

Tableau 2 – Distribution du parc automobile.

Sources : CETUD (EMTSU 2000)

Zones	VP (%)	Taxi (%)	TC (%)
Quartiers résidentiels	52	4, 6	7, 1
Quartiers populaires	16, 7	12, 5	53, 2
Villages traditionnels	23, 4	73, 9	39, 1
Quartiers spontanés	2, 6	3, 4	0, 6
Autres	5, 1	5, 6	-

### 3. PLAN STRATEGIQUE DE LA REFORME

#### 3.1. Processus préparatoire

C'est en mai 1992, à Saly Portudal, que le Sénégal a abrité, pour la première fois, un séminaire regroupant l'ensemble des acteurs, notamment privés, du secteur pour réfléchir ensemble sur la situation de crise des transports urbains et sur les solutions durables à mettre en œuvre. Avec l'appui de la Banque mondiale et de la Coopération française.

Cette date est restée dans la mémoire des professionnels du secteur, opérateurs artisanaux en particulier. En effet, elle marque la prise de conscience généralisée de la nécessité d'une démarche concertée voire participative, seule à même de mener les nécessaires consensus pour l'établissement de diagnostics exhaustifs et la formulation de stratégies visant une amélioration durable de la mobilité urbaine. Surtout, dans un contexte de prédominance du secteur dit informel, avec une part de marché des déplacements en transport collectif qui est en croissance continue, passant de 33 % en 1980 à 68 % en 1995.

Le séminaire décisionnel, tenu en septembre 1995, à l'issue de deux années de travaux du Comité préparatoire mis en place en 1993, a conclu sur l'urgence de la réforme et la nécessité d'une approche globale d'un sous – secteur complexe et sensible.

#### 3.2. Enjeux et défis

Les enjeux sont d'ordre social, économique et environnemental et les défis, technique, technologique et financier.

L'étude réalisée par le CETUD en 1998 sur le coût de dysfonctionnement des transports urbains<sup>[9]</sup> confirme la nature et l'importance des enjeux de la réforme identifiés par le Comité préparatoire. Le coût global, estimé à 108 milliards de francs CFA (165 millions €) est ainsi décomposé :

- 63 milliards F CFA (96 millions €) au titre de la pollution urbaine ;
- 41 milliards F.CFA. (63 millions €) concernant la congestion du trafic ;
- 4 milliards F.CFA (6 millions €) s'agissant des accidents de la circulation.

Ainsi, le premier enjeu est relatif à la préservation de l'environnement, à travers la contribution du secteur à la production d'une meilleure qualité de vie urbaine. Les défis correspondants consistent à :

- réduire la pollution de l'air générée par le trafic automobile composé essentiellement de véhicules âgés et vétustes, faute d'entretien régulier ;

- éliminer les encombrements, de toute nature, de la voirie urbaine ;
- améliorer le paysage urbain.

Le deuxième enjeu, d'ordre économique, concerne l'amélioration de la fluidité de la circulation des personnes et des biens, de nature à minimiser le temps perdu dans le trafic, au profit du travail et des échanges commerciaux. Les défis à relever, ici, consistent à :

- professionnaliser le secteur, les opérateurs artisanaux en particulier ;
- intégrer les services de transport collectif ;
- faciliter la circulation des véhicules de transport public de voyageurs et des véhicules de transport de marchandises ;
- rationaliser le stationnement ;

Le troisième enjeu est social. Il concerne la sécurité et la sûreté des déplacements urbains. Les défis, y relatifs, consistent à :

- maîtriser le domaine public des infrastructures de transport ;
- renforcer les conditions de délivrance du permis de conduire, toutes catégories confondues ;
- améliorer le comportement des usagers des infrastructures et services de transport ;
- améliorer la qualité des infrastructures et services de transport.

Les invariants ou défis fédérateurs de ces enjeux majeurs résident dans l'organisation du secteur et la mobilisation des ressources nécessaires en termes d'investissement et d'exploitation

### 3.3. Objectifs et actions stratégiques

L'objectif fondamental de la réforme est d'assainir le sous-secteur des transports urbains pour le rendre performant, de manière durable <sup>[10]</sup>.

Cet objectif est en cohérence avec la politique globale de l'Etat, définie notamment dans le 9<sup>e</sup> Plan d'orientation pour le développement économique et social (1996 – 2001) du pays. Ce plan vise, entre autres, à :

- rendre le cadre réglementaire plus apte à promouvoir une saine compétition entre les différents acteurs et favorable au renforcement des investissements ;
- développer l'initiative privée et accompagner les mutations dans le domaine de l'auto – organisation ;
- améliorer la qualité des interventions de l'Etat dans la fourniture des services et des infrastructures de base.

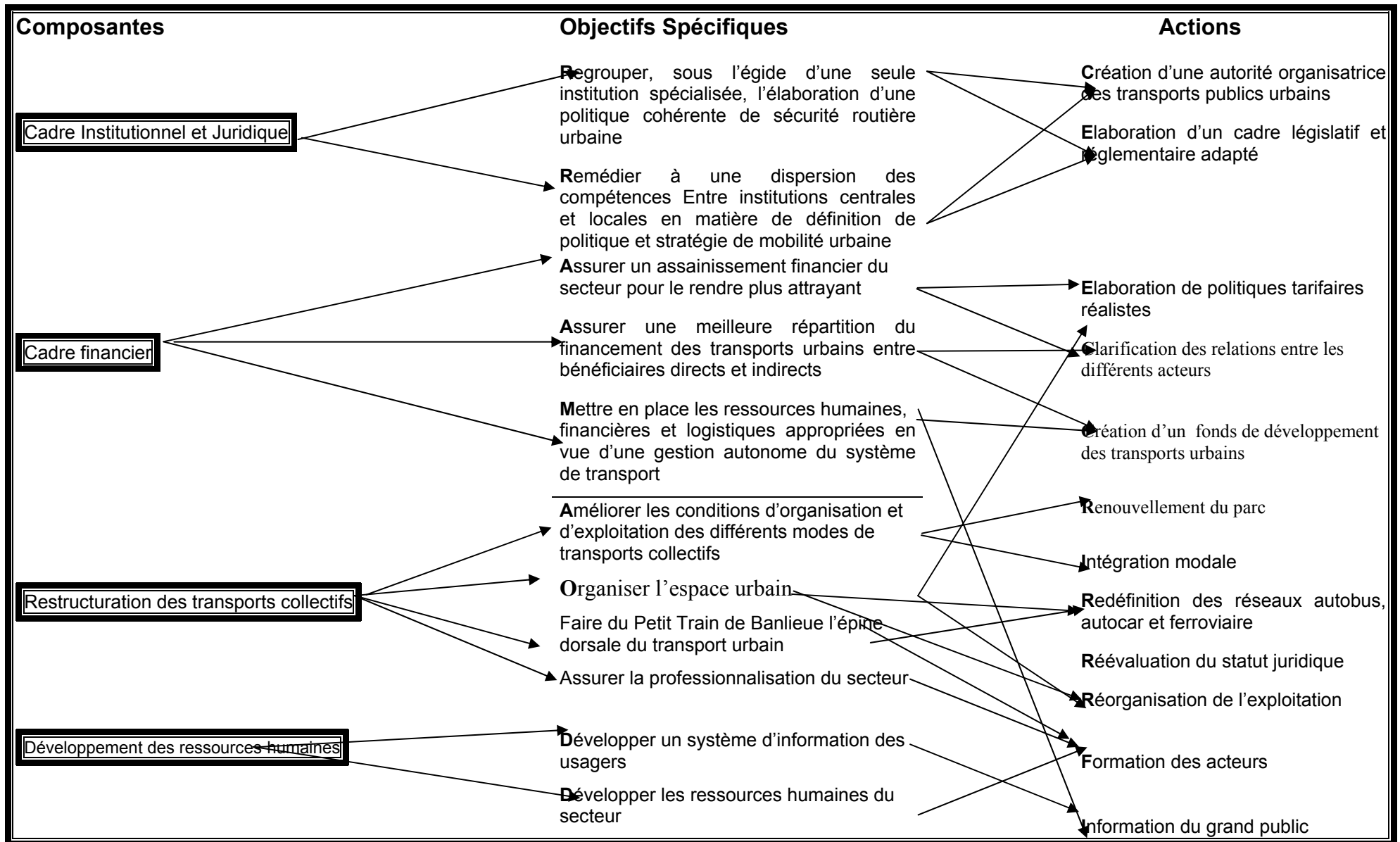
La réforme, conçue de manière globale, s'articule autour des composantes suivantes :

- le cadre institutionnel et réglementaire ;
- le cadre financier ;
- la restructuration des transports collectifs ;
- le développement des ressources humaines.

Les objectifs spécifiques aux différents domaines ci-dessus et les actions stratégiques envisagées figurent sur le graphique 1 ci-après.



Graphique 1 - Objectifs spécifiques et actions stratégiques



## 4. BILAN D'ETAPE ET PERSPECTIVES

### 4.1. Projets mis en œuvre

Dans le cadre de la mise en œuvre de la réforme, deux projets ont vu le jour, dans le prolongement l'un de l'autre.

Le Projet de réforme et de renforcement des capacités d'expertise, sur la période 1997 – 2001, financé par l'Etat du Sénégal et l'Association internationale de développement (IDA) à hauteur de quelque 3, 5 milliards de francs CFA (5, 3 millions €) a permis la création de l'autorité organisatrice (le CETUD), le fonctionnement régulier de ses organes, la réalisation d'études de connaissance du secteur et de justification des investissements nécessaires au développement du secteur, la formation des acteurs et quelques aménagements d'infrastructures et d'équipements de transport urbain.

Le Programme d'amélioration de la mobilité urbaine (PAMU) vise essentiellement, à améliorer, durablement, l'efficacité, l'accessibilité et la qualité environnementaliste des déplacements dans l'agglomération de Dakar, avec une attention toute particulière pour les populations les plus démunies. En soutenant la promotion des transports collectifs et la sécurité voire le confort des déplacements de piétons. La phase 1, à dérouler sur la période 2002 – 2007 pour un montant de 65 milliards de francs CFA (99 millions €), est financée par l'Etat du Sénégal, les opérateurs privés sénégalais, l'IDA, l'Agence française de développement (AFD) et le Fonds nordique de développement (FND).

L'état d'exécution des cinq (5) composantes se présente ainsi qu'il suit :

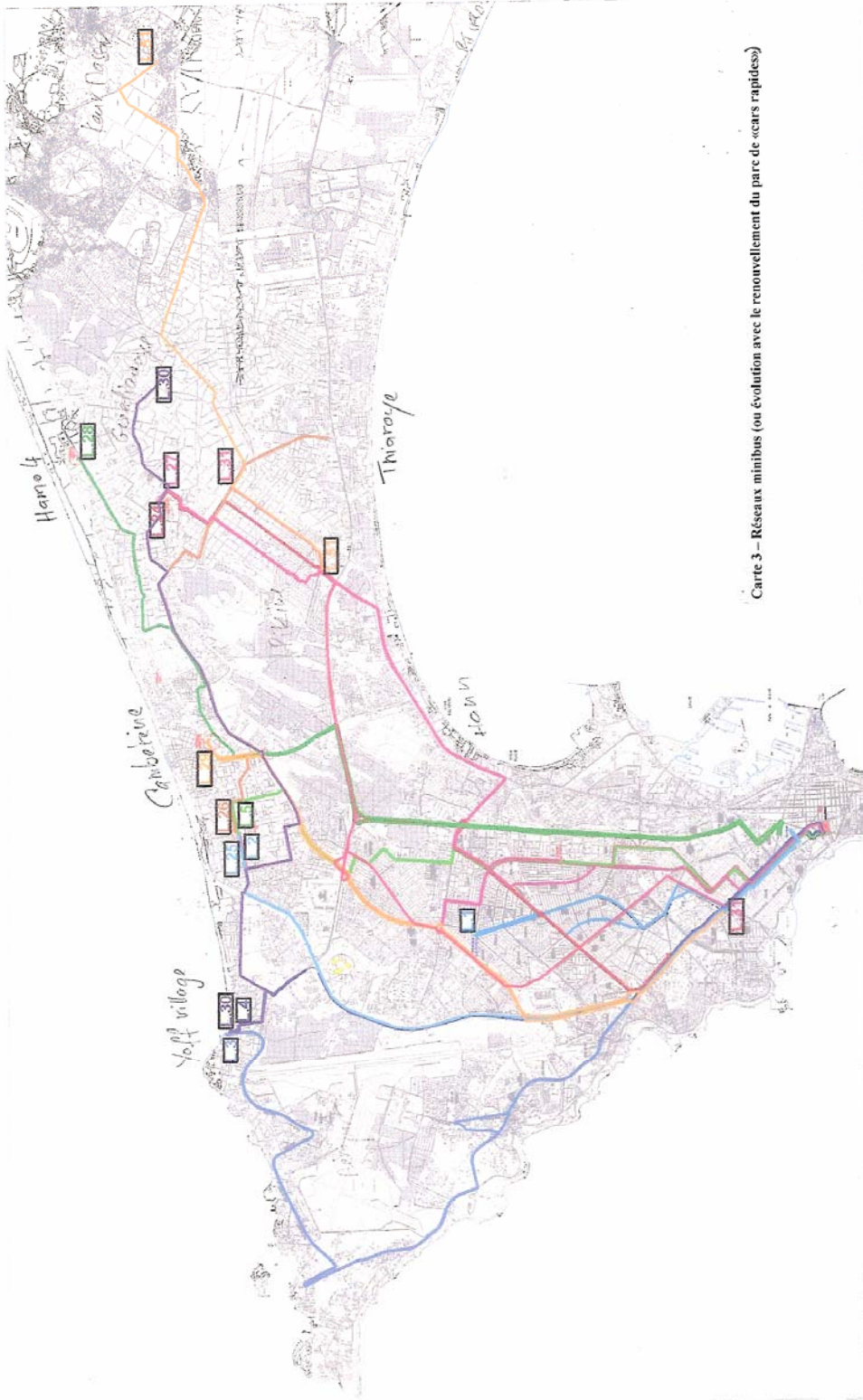
- Infrastructures routières, sécurité et fluidité du trafic :
  - Aménagement de 64 carrefours dont 27 à Dakar avec 02 carrefours dénivelés, 08 à Pikine, 02 à Guédiawaye, 16 à Thiès et 11 à Kaolack en vue de l'élimination des points noirs identifiés ;
  - Réhabilitation et construction de 47 km de voiries primaire et secondaire dont 18 à Dakar, 7 à Pikine, 14 à Guédiawaye, 8 à Rufisque – Bargny ;
  - Aménagement de 95 km de trottoirs, particulièrement en banlieue ;
  - Aménagement en cours de gares routières inter – urbaine à Pikine et urbaine à Dakar, de passerelles également ;
  - Sécurisation des piétons par la pose de barrières et leur prise en charge par les feux de circulation.

Ces investissements sont évalués à 37 milliards de francs CFA (56, 4 milliards €).

#### - Volet ferroviaire

Les travaux de sécurisation des déplacements le long du chemin de fer (murs de clôture et passerelles), d'amélioration du niveau de service de (construction 3<sup>e</sup> voie et réhabilitation des voies 1 et 2), et d'aménagement du terminal marchandises de Dakar – Centre à Bel Air ainsi que des installations d'entretien du matériel roulant sont en cours.

- Renouvellement du parc de cars rapides et professionnalisation des opérateurs
  - 293 minibus sont livrés sur la commande de 505 unités. Ils sont exploités sur 17 lignes (voir carte 3) sur une base contractuelle entre le CETUD et les GIE de transporteurs.
  - 90 opérateurs, 575 conducteurs et 500 receveurs ont reçu des formations appropriées à cet effet. Les modules de formation sont :
    - pour les opérateurs :
      - gestion des ressources humaines ;
      - gestion commerciale ;
      - gestion technique d'un parc de véhicules TC ;
      - exploitation d'un parc de véhicules TC ;
      - gestion comptable et financière ;
    - pour les conducteurs :
      - conduite économique et sécuritaire ;
      - relations commerciales ;
      - préventions routière ;
      - secourisme ;
    - pour les receveurs
      - gestion de la billetterie ;
      - relations commerciales ;
      - secourisme.
- Gestion de la qualité de l'air
  - Elimination du plomb de l'essence depuis 2005
  - Montage institutionnel en cours s'agissant de la mise en place des trois (03) centres de contrôle technique automobile et du laboratoire de la qualité de l'air.
- Renforcement des capacités et appui institutionnel
  - Consolidation du Fonds de développement des transports urbains avec la contribution des collectivités locales attendue cette année ;
  - Achèvement courant 2<sup>e</sup> trimestre 2007 du Plan de déplacements urbains ;
  - Poursuite des études d'organisation du secteur.



Carte 3 – Réseaux minibus (ou évolution avec le renouvellement du parc de «cars rapides»)

**Tableau 3 - Performances du PAMU**  
Source CETUD

**Axe 1** : Avenue Cheikh Ahmadou Bamba, entre l'Avenue Bourguiba et l'Obélisque

**Axe 2** : Route de Rufisque, entre Carrefours Capa et Pikine

**Axe 3** : Avenue Blaise DIAGNE, entre Boulevard de la Gueule Tapée et Avenue Malick SY

<b>Critères</b>	<b>Situation de référence</b>		<b>Objectifs à 36 mois mai 04</b>	<b>Mesures à 39 mois août 04</b>
Augmentation de la vitesse commerciale des transports collectifs aux heures de pointe sur les axes routiers stratégiques	Axe 1	10, 66 km/h	11 km/h	11, 78 km/h
	Axe 2	20 km/h	22 km/h	19, 32 km/h
	Axe 3	13, 66 km/h	14, 07 km/h	20, 76 km/h
Diminution de la pollution générée par les transports motorisés	CO	25. 223 T/an	25.097 T/an	26.623 T/an
	NOx	18. 458 T/an	18. 366 T/an	18. 787 T/an
	HC	3932 T/an	3. 912 T/an	4. 072 T/an
Réduction du nombre et de la gravité des accidents de la circulation routière (rapportés au parc pour 1000 veh.)	Accidents corporels	63, 08 ‰	61, 81 ‰	44, 3 ‰
	Accidents mortels	5, 93 ‰	5, 68 ‰	1, 7 ‰

Le tableau donne une indication du niveau de performances du PAMU à mi – parcours <sup>[11]</sup>. Les résultats sont mitigés eu égard au démarrage tardif du projet dans un contexte de changement de régime et aux difficultés inhérentes au caractère pilote de la réforme. Les critères de performance n'auront de véritable sens qu'au terme des travaux et fourniture programmés dans la première phase du PAMU, et encore.

#### 4.2. Acquis et enseignements

Une réforme pilote, qui plus est dans un pays en développement, connaît nécessairement des difficultés, certes dans sa phase de conception, mais également dans les différentes étapes de sa mise en œuvre. Les raisons sont liées à l'histoire et à la géographie de nos pays, à leur processus de démocratisation et de décentralisation, au niveau de connaissance du secteur des transports et de son environnement.

Les premiers acquis et enseignements de la réforme figurent au tableau 4 ci – après. La démarche participative a permis aux acteurs publics et privés de dialoguer et de reconnaître l'autorité organisatrice et régulatrice qu'est le CETUD. Le recrutement sélectif (appel à candidature) de son personnel d'encadrement, le Président et le Directeur général particulièrement, est appréciée par les acteurs et a donné à l'institution toute sa légitimité.

Par ailleurs, la professionnalisation du secteur est en train de redonner confiance aux différents acteurs. Avec les contrats d'exploitation de lignes signés ente le CETUD et les GIE de transporteurs, les usagers paient moins (25 à 30 %) et gagnent du temps du fait de la suppression du sectionnement des lignes.

Les acquis, dont certains sont encore fragiles, doivent être consolidés.

Tableau 4 – Acquis et enseignements

Composantes	Acquis	Enseignements
<b>Cadre institutionnel et réglementaire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Création de l'autorité organisatrice en 1997 : Le Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar, cadre de partenariat entre l'Etat, les collectivités locales et le secteur privé</li> <li>- Loi d'orientation des transports terrestres en 2003 et la révision du code de la route en 2002 – 2004 (impulsion et appui)</li> <li>- Mise en place d'une charte de la mobilité urbaine signée par toutes les catégories d'acteurs en juin 2003.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- démarche participative salubre (responsabilisation et engagement des acteurs)</li> <li>- nécessité de recherche de consensus, autant que possible, dans la prise de décisions pour en faciliter l'application.</li> </ul>
<b>Cadre financier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place du Fonds de développement des Transports urbains</li> <li>- Mise en place d'un mécanisme financier pour le renouvellement du parc de véhicules de transport collectif</li> <li>- Création d'une Mutuelle d'épargne et de crédit des Transporteurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- le contexte de crise n'a pas facilité la mise en place du fonds et surtout la mobilisation de la contribution des collectivités locales et des opérateurs : nécessité de souplesse</li> <li>- difficultés des opérateurs pour mobiliser leurs apports personnels de 25 % (réalisme dans les négociations)</li> </ul>
<b>Restructuration des transports collectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Redéfinition des réseaux TC pour autobus et autocars en 2000</li> <li>- Elaboration d'un cahier des charges définissant les caractéristiques des véhicules de transport public (bus, cars, taxis) en 2000</li> <li>- Transformation du Petit Train de banlieue (PTB) en société anonyme en 2003,</li> <li>- Constitution de 13 Groupements d'intérêt économique, regroupant 446 opérateurs et un parc de 1357 autocars, fédérés en Association de financement des professionnels du Transport urbain en 2001.</li> <li>- Signature de contrats d'exploitation de réseaux avec la société d'autobus Dakar Dem Dikk en décembre 2003, le PTB en juillet 2004 et des GIE de transporteurs à partir de décembre 2005.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pertinence et réalisme pour la professionnalisation des opérateurs artisanaux. Humilité également</li> <li>- Réalisme dans la définition des cahiers de charge</li> <li>- difficultés de trouver des opérateurs étrangers pour la privatisation de l'ex – SOTRAC (la question du partage des risques) : mobiliser le secteur privé national et les conditions d'une gestion durable des entreprises</li> </ul>
<b>Renforcement des capacités</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la connaissance du secteur</li> <li>- Formation de 6575 chauffeurs, 500 receveurs, 90 transporteurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Motivation des acteurs, de l'informel notamment</li> </ul>

- Formation des cadres d'administrations centrales et décentralisées

### 4.3. Perspectives

Il s'agit de poursuivre la mise en œuvre de la réforme, en tenant compte des acquis et enseignements capitalisés.

Sous ce rapport, la deuxième phase du PAMU, envisagée sur la période 2008 – 2012, est en cours de préparation.

Les recommandations et le plan d'action issus de l'élaboration du Plan de déplacements urbains en constituent le soubassement.

## REFERENCES

1. ISTED (1999). Eléments de stratégie du développement des transports urbains dans les pays en développement : bilan et propositions, pages 15 – 23 ;
2. Ministère de l'Economie et des Finances du Sénégal (2002). Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté.
3. Ministère de l'Equipement & Ministère de l'Economie et des Finances du Sénégal (1989). Déclaration générale de politique des Transports.
4. Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire du Sénégal, BCEOM – CAUS (2002). Plan directeur d'urbanisme de Dakar, Horizon 2025. Livre blanc.
5. CETUD, BCEOM – Groupe SYSCOM (2001). Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar, rapport d'analyse.
6. Ministère de l'Economie et des Finances du Sénégal (2004). Situation économique et sociale du Sénégal.
7. et 8 CETUD, Bipe – Ter (2000). Impact social de la crise née des systèmes de déplacements à Dakar, rapport final.
- 9 CETUD, Tractebel (1998). Etude sur l'analyse des coûts de dysfonctionnement des transports en commun dans l'agglomération de Dakar, rapport final.
- 10 Ministère de l'Equipement et des Transports terrestres & Ministère de l'Economie et des Finances du Sénégal (1996). Lettre de politique du sous – secteur des transports urbains.
- 11 CETUD, GMAT (2005). Etude d'élaboration d'un Plan de déplacements urbains de l'agglomération de Dakar : rapport final du diagnostic global.