



REPUBLIQUE DU SENEGAL

Conseil Exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD)

CONSEIL EXECUTIF DES TRANSPORTS URBAINS DE DAKAR : PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS APRES 15 ANS D'ACTIVITES

Communication de :

- > **M. Alioune THIAM**, directeur général p.i. du CETUD
- > **M. Soudou DIAGNE**, précédent directeur général du CETUD,
conseiller technique du Ministre des Infrastructures et des Transports
- > **M. Martin STUCKI**, Transitec Ingénieurs-Conseils

CODATU XV, Addis Abeba
octobre 2012



Structure de la présentation

- 1) Introduction
- 2) Bref retour sur le contexte de la création du CETUD (1997)
- 3) Présentation du CETUD aujourd'hui (2012)
- 4) Activités et bilan du CETUD entre 1997 et 2012
- 5) Situation et défis actuels de la mobilité urbaine à Dakar
- 6) Réflexions en cours pour renforcer l'autorité des transports urbains
- 7) Enseignements et conclusions



1) Introduction

Créé en 1997, le CETUD est l'une des premières autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) du continent africain.

Après 15 ans d'existence, une réflexion est en cours sur son évolution à court et moyen terme.

Buts de la communication :

- > présenter le **CETUD** et son **bilan** après 15 ans d'activités
- > exposer les principales **réflexions en cours**
- > partager les **enseignements du CETUD** en matière de **gouvernance de la mobilité urbaine**



2) Bref retour sur le contexte de la création du CETUD (1997)

Dès les années 1980, malgré les efforts de l'Etat, **situation de crise des transports urbains** :

- > **urbanisation accélérée** et anarchique de l'agglomération de Dakar (taux de croissance : 3,9%),
- > **diminution progressive des vitesses commerciales** (congestion croissante, médiocrité des infrastructures de transport), **vétusté du parc des transports collectifs** (moyenne d'âge : 20 ans), mauvaise gestion et incapacité des opérateurs à faire face aux besoins d'investissement,
- > **insatisfaction croissante des besoins** de mobilité et des usagers.
- > **coût très élevé du dysfonctionnement** des transports urbains (estimé, en 1998, à plus de 108 milliards de FCFA par an, soit env. 165 millions d'euro),
- > **forte dispersion des compétences** (aucune autorité ne se sent pleinement responsable des transports urbains), **ressources humaines insuffisamment qualifiées**,
- > **volonté marquée des pouvoirs publics** de réformer le secteur des transports urbains, avec la participation du secteur privé, qui a conduit à la **création du CETUD en 1997**.



3) Présentation du CETUD aujourd'hui (2012)

La mission du CETUD

« Le Conseil Exécutif des Transports urbains de Dakar, 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 réguler l'offre et la demande de transport en commun afin de créer un environnement économique sécurisant pour les promoteurs et favoriser l'émergence d'une concurrence saine et durable.** »

Loi 97-01 du 10 mars 1997



3) Présentation du CETUD aujourd'hui (2012)

Les attributions du CETUD

- > **détermination des lignes à desservir**, des quotas d'autorisation de transport public correspondants et de leurs modalités techniques d'exploitation,
- > **rédaction des cahiers des charges**, termes de référence et dossiers d'appel d'offres, passation des conventions avec les transporteurs agréés et **contrôle de l'exécution des contrats**,
- > **proposition de politiques tarifaires** aux autorités compétentes,
- > **identification des contraintes de service public** et détermination des compensations financières éventuelles,
- > élaboration des **critères d'accès à la profession** de transporteurs publics de personnes,
- > **études et actions de formation, d'information ou de promotion** des transports publics urbains,
- > **coordination entre les différents modes de transports publics**, notamment arbitrage du partage des recettes en cas d'intégration tarifaire,
- > élaboration et appui à la réalisation de **programme d'actions et d'investissements pour l'amélioration du niveau de service des infrastructures**, de la circulation et de la sécurité routière,
- > **amélioration de l'état et de la qualité du parc automobile** pour contribuer à la lutte contre la pollution sonore et la pollution atmosphérique générées par les transports motorisés.



3) Présentation du CETUD aujourd'hui (2012)

L'organisation du CETUD

Etablissement public à caractère professionnel, le CETUD se compose de deux organes :

- Une **Assemblée plénière**, organe de délibération et de décision qui comprend :
 - > les représentants de l'**Etat**,
 - > les représentants des **Collectivités locales** de la région de Dakar,
 - > les représentants des **opérateurs** et associations professionnelles des transports.

- Un **Secrétariat permanent**, organe d'exécution des décisions de l'Assemblée plénière, structuré autour d'une Direction générale, intégrant :
 - > une Direction de la planification et de l'aménagement,
 - > une Direction de l'organisation des transports publics,
 - > une Direction administrative et financière.

En 2012, le CETUD compte une trentaine de salariés, dont 17 cadres.



3) Présentation du CETUD aujourd'hui (2012)

Le financement du CETUD

Le CETUD est doté d'un Fonds de développement des transports urbains (FDTU). Il est prévu que ce fonds soit alimenté essentiellement par les contributions de l'Etat, des Collectivités locales et du secteur privé.

Le CETUD est aussi l'agence d'exécution de Projets et Programmes d'amélioration des transports urbains initiés par l'Etat, bénéficiant d'appuis financiers des partenaires au développement, en particulier de la Banque mondiale.



4) Activités et bilan du CETUD entre 1997 et 2012

Les principales actions réalisées

- ✓ mise en place du premier « **projet de réforme et de renforcement des capacités** d'expertise en matière de transport urbain »,
- ✓ élaboration d'un **Plan de Déplacements urbains** pour l'agglomération de Dakar,
- ✓ mise en place d'un **mécanisme de leasing** destiné à renouveler le matériel roulant. En une dizaine d'années : plus de 900 nouveaux minibus et plus de 640 nouveaux autobus,
- ✓ mise en place de **nouvelles méthodes d'exploitation des cars rapides**, basées sur des conventions d'exploitation et l'instauration de billetteries et de tarifs adaptés,
- ✓ mise sur pied de **formations destinées aux acteurs** publics et privés du secteur : agents des Collectivités locales, transporteurs, chauffeurs (plus de 7'000 formés), receveurs, etc.
- ✓ mise sur pied de programmes de **sensibilisation à la sécurité routière**,
- ✓ **appui à la réalisation de certaines infrastructures** ferroviaires et routières, dont les gares routières.



4) Activités et bilan du CETUD entre 1997 et 2012

Les acquis et les difficultés

Un dispositif institutionnel renforcé et à renforcer

- > à l'échelle de l'agglomération, le CETUD est reconnu comme un acteur-clé du secteur,
- > toutefois, le CETUD peine à jouer pleinement son rôle d'autorité organisatrice et régulatrice du secteur ; il est parfois (encore) considéré comme une simple agence d'exécution de projets.

Un cadre législatif et réglementaire ajusté, qui souffre d'un manque d'application

- > depuis 1997, le cadre réglementaire s'est étoffé : loi d'orientation et d'organisation des transports, charte de la mobilité urbaine, loi fixant les règles d'organisation et de fonctionnement du Fonds de développement des transports, etc.
- > toutefois, l'application de ces outils législatifs et réglementaires se heurte encore à de sérieuses résistances et difficultés pratiques.



4) Activités et bilan du CETUD entre 1997 et 2012

Les acquis et les difficultés

Une amélioration de l'offre de transport, à pérenniser

- > meilleure articulation et renforcement du réseau de transport collectif (lignes, véhicules),
- > nette professionnalisation du secteur, en particulier au niveau des cars rapides,
- > toutefois, les améliorations apportées résultent plus d'une succession de projets que d'un processus durable de planification et d'action, ce qui révèle une certaine fragilité,
- > élaboré en 2007, le Plan de déplacements urbains de l'agglomération de Dakar reste insuffisamment connu et considéré : il n'a toujours pas été approuvé par l'Etat.

Des dispositifs de financement à renforcer et fiabiliser

- > l'alimentation régulière du Fonds de développement des transports urbains n'est pas assurée,
- > désormais reconnues, les contraintes de service public ne sont pas compensées systématiquement.



5) Situation et défis actuels de la mobilité urbaine à Dakar





5) Situation et défis actuels de la mobilité urbaine à Dakar

Difficultés rencontrées par les usagers

Malgré les efforts consentis et face à l'ampleur des dynamiques urbaines en cours, l'agglomération de **Dakar reste confrontée à d'importants défis** :

- > **services de transport insuffisants**, particulièrement en périphérie et en périodes de pointe,
- > **congestion automobile très forte** en plusieurs périodes et tronçons du réseau,
- > **insécurité routière et dégradation de l'environnement** (pollution sonore et atmosphérique),
- > occupation largement anarchique de l'espace urbain, **insécurité des modes actifs**, etc.

Les grands défis actuels et à venir

- > **accroître** très significativement **l'offre de transport collectif**, en quantité et en qualité,
- > mieux **maîtriser l'automobile** et assurer un partage plus équilibré des espaces de circulation,
- > assurer une **prise en compte systématique des modes actifs** (marche à pied, bicyclette).



6) Réflexions en cours pour renforcer l'autorité des transports

Démarches initiées par le CETUD

Fort de son bilan et face aux défis qui s'annoncent, une double réflexion a été engagée :

■ Processus d'auto-évaluation et d'optimisation « interne » du CETUD :

- > audit organisationnel indépendant
- > préparation d'un programme de renforcement



■ Processus d'optimisation (« externe ») de la gouvernance de la mobilité urbaine :

- > concertation avec tous les acteurs du secteur : ministères de tutelle, autres ministères concernés (not. urbanisme, collectivités), collectivités territoriales, opérateurs de transport, syndicats, agences d'exécution, partenaires au développement...
- > identification des améliorations envisageables, discussions...



6) Réflexions en cours pour renforcer l'autorité des transports

Principales optimisations en cours de discussion

Améliorer la gestion effective de la voirie et des circulations !

- > Le besoin est clairement établi. Et l'enjeu s'accroît de jour en jour. Mais :
 - qui est en mesure d'assumer ce « fardeau »?
 - sur la base de quelle volonté politique?
 - avec quelles ressources?
 - quelle évolution/transition?

Etendre la mission et les attributions du CETUD ?

- > au niveau sectoriel, outre la gestion des circulations, est-il opportun de confier également au CETUD la gestion des taxis? quelle volonté politique? quelles ressources?
- > au niveau spatial, faut-il élargir le territoire de compétence? en intégrant d'autres villes?



6) Réflexions en cours pour renforcer l'autorité des transports

Principales optimisations en cours de discussion

Renforcer le caractère d'autorité du CETUD !

- > obtenir l'**adoption formelle des orientations du PDUD par l'Etat** et, par ce biais, renforcer la légitimité du CETUD en tant qu'autorité garante de sa mise en application,
- > instaurer un **Conseil d'administration, à caractère décisionnel**, composé des membres de l'Assemblée plénière dotés d'une légitimité politique (Etat et collectivités territoriales)?
- > renforcer le processus « cyclique » de planification et d'action au travers de **programmes stratégiques** matérialisant les orientations du PDUD? Les projets devraient en découler.

Assurer le financement de l'Autorité et des activités découlant de sa mission !

- > identifier et mettre en place des mécanismes de financement spécifiques pour :
 - le budget de fonctionnement, qui doit être assuré dans une perspective de long terme,
 - le budget de compensation des contraintes de service public, selon la commande publique,
 - le budget d'investissement, découlant de la programmation stratégique.
- > diversifier et sécuriser les sources de financement



7) Enseignements et conclusions

- Malgré l'importance et la complexité des questions liées à aux institutions, à l'organisation, au financement..., il ne faut pas oublier la **finalité ultime de toute Autorité Organisatrice (AO) = optimiser les conditions de vie et de mobilité de tous les usagers d'un territoire.**
- La mise en place d'une AO nécessite une **volonté politique forte et durable, des moyens financiers et humains**, ainsi que **du temps** (réformes, procédures, renforcement des capacités, apprentissage, capitalisation, ajustements, etc.)!

=> Il n'y a pas de modèle absolu, ni de recette miracle!

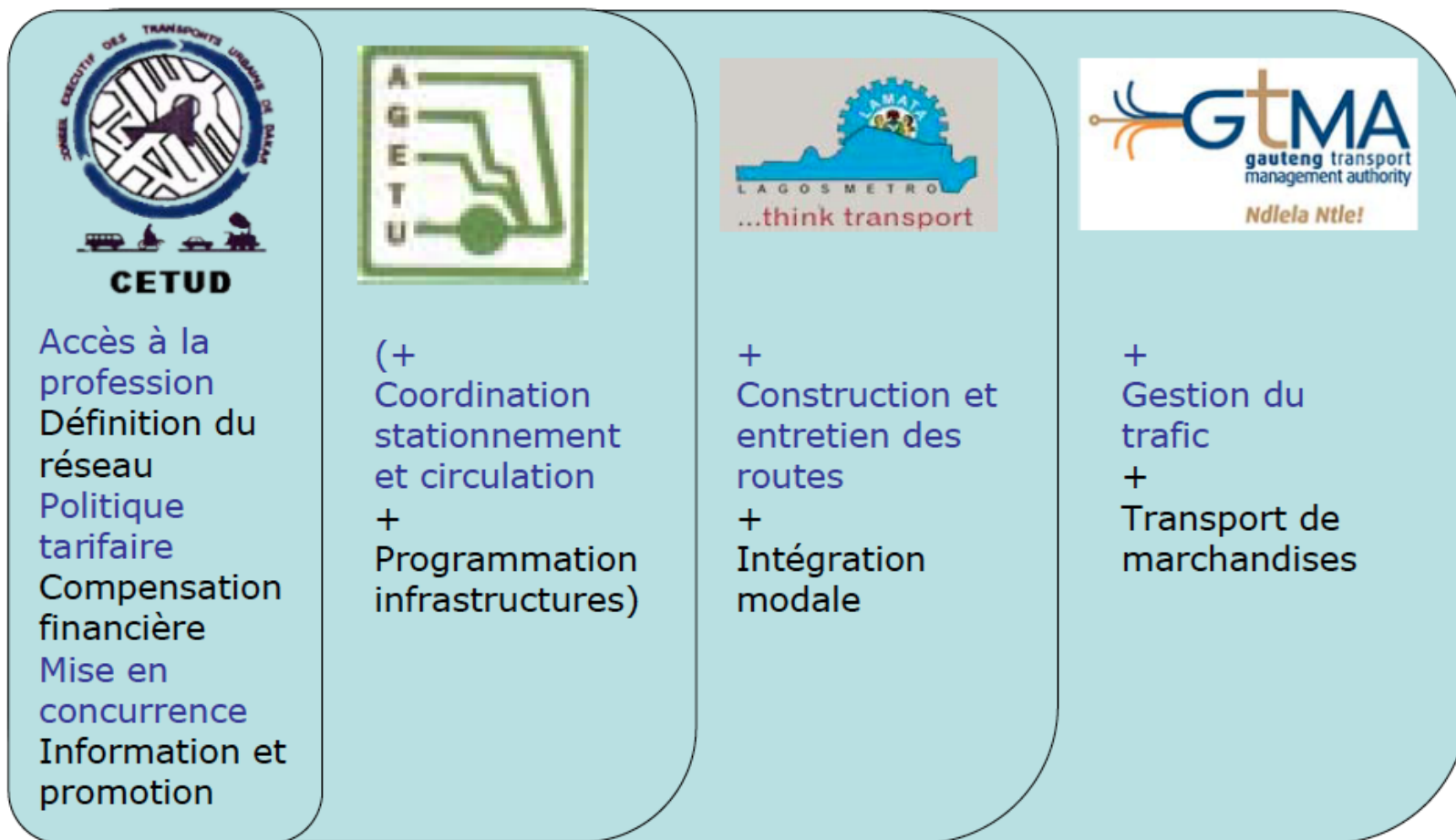
- L'intérêt semble évident de concentrer, au droit d'un même lieu de décision, l'essentiel des compétences liées aux déplacements urbains (transports collectifs, autres formes de transport public plus ou moins formelles, voirie, circulations, stationnement, marchandises, etc.).
Cela dit, si les conditions d'une **adéquation durable entre les attributions et les moyens** délégués à l'AO ne sont pas réunies, mieux vaut privilégier d'autres formes de coordination...

=> Montée en puissance progressive de l'AO...



7) Enseignements et conclusions

Exemple d'attributions de quatre AO sur le continent africain



Source : M. Mezghani, 1^{er} congrès UATP, Dakar, octobre 2010



7) Enseignements et conclusions

- La planification et la gestion de la mobilité urbaine doivent être conçues comme un **processus continu et itératif**, fortement corrélé à la maîtrise du développement urbain, et non comme une succession de projets « conjoncturels ».
- Pour développer le service et la performance des transports collectifs, qui plus est dans un contexte de forte croissance urbaine, il est nécessaire **d'accroître l'offre de transport** (étendre le réseau, créer de nouvelles lignes, acquérir du matériel roulant, augmenter les fréquence, etc.).
 => *C'est une condition nécessaire... rarement suffisante!*
- Pour développer le service et la performance des transports collectifs, qui plus est dans un contexte de dynamisme économique, il est nécessaire de **maîtriser l'essor de l'automobile**, en gérant plus conséquemment la motorisation, le partage de l'espace public, la gestion des circulations et du stationnement, la promotion et la sécurisation de la mobilité active, etc.
 => *C'est une condition souvent déterminante... et négligée!*
- **L'aménagement et l'exploitation de la voirie urbaine, voilà peut-être le principal facteur de succès d'une politique de développement des transports collectifs !**



7) Enseignements et conclusions

« **La décadence d'une société commence quand l'homme se demande : "Que va-t-il arriver ?" au lieu de se demander : "Que puis-je faire ?"** » D. De Rougemont, 1906-1985

- *In fine*, une Autorité organisatrice est une œuvre humaine ; elle dépend donc des hommes et des femmes qui œuvrent à son déploiement.
- Le renforcement des capacités revêt un caractère particulièrement crucial et concerne l'ensemble des acteurs impliqués : responsables politiques, responsables techniques, opérateurs publics et privés, etc.

Contacts



MERCI DE VOTRE ATTENTION !

CETUD

Rte du Front de Terre

SN - Dakar Liberté

T : +221 33 859 47 20

E : cetud@cetud.sn

<http://www.cetud.sn>

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils

4, av. A. Tissot

CH - 1006 Lausanne

T : +41 21 652 55 55

E : martin.stucki@transitec.net

<http://www.transitec.net>

172, av. F. Roosevelt

FR - 69500 Lyon

T : +33 4 72 37 94 10