



Codatu

Working for sustainable mobility in developing cities

Comité des sages de CODATU

AVIS ET DE RECOMMANDATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE D'UN PROJET DE BRT
DANS LES MÉTROPOLIS AFRICAINES

17 avril 2026

Avis et recommandations sur la mise en œuvre de projets de transport structurant de type BRT dans les métropoles africaines : *L'exemple du Bus Rapid Transit (BRT) de Dakar*

1. Un projet ambitieux au cœur de la transformation de la mobilité urbaine à Dakar

Face à une congestion chronique, à une pollution atmosphérique préoccupante et à une insécurité routière persistante, le **Conseil exécutif des transports urbains durables** (CETUD) a engagé une profonde réorganisation du système de transport public dans la capitale sénégalaise.

Le projet de Bus Rapid Transit (BRT) , pierre angulaire de cette transformation, vise à créer un système de mobilité efficace, inclusif, fiable et bas carbone pour la région du Grand Dakar.

Il a été mis en service avec un niveau de service aligné sur les standards internationaux des axes structurants des réseaux de transports en commun urbains. Le BRT de Dakar, premier du genre en Afrique subsaharienne à être 100 % électrique, s'inscrit dans une stratégie intégrée, articulée autour du Plan de Mobilité Urbaine Durable de Dakar soutenu par l'initiative *MobiliseyourCity*. Celui-ci prévoit la complémentarité entre le BRT, le Train Express Régional (TER) et un réseau de lignes de bus de rabattement.

Le CETUD, autorité organisatrice du transport, a porté le projet dans une logique de montée en puissance institutionnelle. Ce projet s'aligne sur les Objectifs du Développement Durable (ODD) :

- ODD 9 : Industrie, innovation et infrastructure
- ODD 11 : Villes durables
- ODD 13 : Lutte contre le changement climatique

Le projet a bénéficié d'un financement mixte associant des prêts de la Banque mondiale et de la Banque européenne d'investissement à l'État sénégalais pour les infrastructures du site propre, et des investissements privés et des subventions européennes (MERIDIAM, PROPARCO) pour l'exploitation - incluant la fourniture et la maintenance du matériel roulant et le report partiel sur l'exploitant du risque trafic.

En 2025, le BRT de Dakar a reçu le Prix du transport durable de l'ONG ITDP. Son montage institutionnel (PPP où l'opérateur fournit les bus et recouvre ses coûts totaux) et les choix techniques (BRT de grande capacité, bus électriques) sont issus d'études approfondies et font partie des grandes options promues par les bailleurs de fonds et envisageables pour d'autres métropoles africaines, sous réserve d'adaptation aux contextes locaux.

2. Les limites de répliquabilité du modèle de BRT

Le Comité des Sages de CODATU, soulève plusieurs interrogations quant à la répliquabilité du modèle de BRT de Dakar malgré les nombreux atouts et le caractère

innovant du montage financier et institutionnel du projet, celui-ci fait face à un certain nombre de limitations structurelles.

- le potentiel maximal de trafic et la rentabilité socio-économique impliquent une intégration entre le BRT et les autres modes de transport portant sur (i) la billettique ; (ii) l'intégration tarifaire, les systèmes d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs, mais également et surtout sur (iii) l'intégration physique et la réorganisation institutionnelle du réseau de transport : réorganisation des opérateurs artisanaux et de bus existants pour créer des lignes de rabattement et les interconnexions au niveau des pôles d'échanges.

L'absence d'une solution structurée, institutionnellement et opérationnellement viable pour les lignes de rabattement et le défaut d'intégration limitant fortement les rabattements vers le BRT sont de nature à conduire à ce que des transporteurs artisanaux continuent à opérer sur l'axe ou sur des axes parallèles.

- Il résulte de cette situation un niveau de risque qui peut amener des difficultés contractuelles et/ou à un échec en matière de rentabilité financière, menaçant ainsi la répliquabilité du schéma. Le risque trafic qui résulte du défaut d'intégration avec le reste du réseau est un risque majeur qui est pour une bonne partie « structurel » car résultant d'une politique de mobilité limitée à l'échelle du projet alors qu'elle devrait se situer à l'échelle de l'agglomération ou de l'aire urbaine.

Ce risque commercial de marché est à bien distinguer du risque industriel pour l'exploitant en matière d'exploitation de services de transport public, qui est normalement bien maîtrisé.

Dans ce contexte, les pistes à prendre en considération pourraient être les suivantes :

- (i) Promouvoir tout projet structurant de l'offre de transport - à l'exemple de ligne(s) de BRT - dans le même temps que l'engagement d'un processus de réorganisation institutionnelle de l'offre de transport (transport artisanal, transport informel) ;
- (ii) Accorder une grande importance à la prise en compte en amont des pratiques et besoins de mobilité des usagers en croisant les différentes approches de la demande ;
- (iii) Bien anticiper toutes les conséquences en matière d'aménagement des voiries urbaines ;
- (iv) Concevoir le modèle économique, la contractualisation de son exploitation et la rentabilité du projet en tenant compte de son adéquation avec les capacités financières de ses usagers potentiels et avec la concurrence, susceptible de se maintenir, du transport artisanal ; Une certaine souplesse avec période d'observation et d'adaptation de la tarification peut être pertinente.
- (v) Le renforcement des capacités de l'exploitation technique et de la formation des acteurs locaux ;
- (vi) Le renforcement de la communication auprès des usagers.

2. Recommandations du Comité des Sages : l'élaboration d'un « Guide de bonnes pratiques de mise en œuvre et d'exploitation de BRT pour les métropoles africaines »

L'expérience du BRT de Dakar offre un cadre de référence précieux à la mise en œuvre de lignes de BRT, il n'en questionne pas moins sa répliquabilité à l'identique. La réussite d'un projet de transport structurant de type BRT repose sur sa capacité à s'adapter au contexte local, à mobiliser l'ensemble des acteurs et à garantir sa pérennité économique et sociale.

Préparée en amont de tout projet, l'approche systémique, intégrée et inclusive s'avère essentielle pour répondre aux défis de mobilité urbaine dans les métropoles africaines. Le Comité des Sages de CODATU formule, à ce titre, le besoin d'élaboration et de diffusion d'un manuel complémentaire au « BRT Planning Guide » élaboré par ITDP focalisé sur la gouvernance, l'intégration et l'exploitation.

En intégrant les retours d'expérience des nouveaux projets de BRT en Afrique, il pourrait l'enrichir progressivement. Coconstruit en partenariat avec les acteurs – industriels, bailleurs, autorités organisatrices et acteurs locaux de l'offre de transport capitalisant sur les succès et les échecs des BRT en Afrique, il couvrirait, de façon non exhaustive, les thématiques suivantes :

1. Renforcer la gouvernance, la concertation, le financement durable

- Identifier et mobiliser toutes les parties prenantes au projet
- Créer un comité de pilotage local adossé à des études de mobilité.
- Mettre en place un financement global et durable du transport public à l'échelle de l'agglomération
- Renforcer l'institution publique cheffe de file de la mobilité (capacité à contractualiser, à digitaliser, à avoir une approche systémique...)

2. Assurer l'intégration au réseau de transport existant

- Concevoir le BRT dans une logique d'intermodalité avec l'offre de transport existante incluant l'offre de transport artisanale et informelle.
- Articuler le projet avec les politiques d'urbanisme en privilégiant une insertion urbaine harmonieuse.

3. Adapter le cadre réglementaire

- Définir un chemin critique de réorganisation du cadre institutionnel et juridique de la gouvernance du système de transport en commun.
- Conditionner le lancement du projet à une coordination claire et entre les autorités publiques et d'un dialogue structuré avec les acteurs du transport artisanal et informel.

3. Mettre en place un modèle économique d'exploitation soutenable compte-tenu du financement de l'ensemble du système

- Elaborer un contrat d'exploitation adapté avec des indicateurs de performance.
- Identifier les leviers d'une politique tarifaire accessible au plus grand nombre d'usagers.

5. Anticiper les besoins de l'exploitation technique et de la maintenance

- Définir un plan de formation des acteurs au regard des besoins techniques de l'exploitation et de la maintenance.
- Standardiser le matériel pour faciliter l'entretien.
- Déployer des ateliers mobiles.
- Maintenir un lien avec le constructeur.
- Tenir compte des évolutions technologiques notamment en matière d'électromobilité.

6. Mettre en place un système de suivi et d'évaluation

- Créer une cellule indépendante de suivi.
- Impliquer les usagers via des outils de retour d'expérience.
- Élaborer un tableau de bord global des performances.