



# MOBILITÉ

BULLETIN D'INFORMATIONS SUR LA MOBILITÉ ET LES TRANSPORTS URBAINS / N°04 FÉVRIER 2018

- **RÉALISATIONS 2012-2017 DU MITTD - 2**
- **PREMIÈRES ASSISES TERRITORIALES SUR LA MOBILITÉ URBAINE DE DAKAR - 4**
- **ÉVALUATION DU PROGRAMME DE MODERNISATION DES TRANSPORTS URBAINS - 7**
- **RESTRUCTURATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC POUR MIEUX DESSERVIR LE TER ET LE BRT - 9**
- **NUMÉRISATION DES TITRES DE TRANSPORT ROUTIER ET RE-IMMATRICULATION DU PARC - 13**
- **MÉTIERS DU FERROVIAIRE - 14**

... et bien d'autres informations dans ce numéro





# ACTUALITÉS



## RÉALISATIONS 2012-2017 DU MITTD

L'expression  
d'une vision éclairée  
du Président Macky Sall

### EDITO

#### Pour une mobilité urbaine durable

Chers lecteurs,

Le nouveau slogan du CETUD marque une volonté nouvelle et traduit l'importance que nous avons accordée à la tenue des premières assises territoriales pour la mobilité urbaine coorganisées, sur financement de la Banque mondiale, avec l'AMS et le SSATP. Avec une mobilisation particulièrement importante sur deux journées de réflexions, le CETUD a souhaité fêter ses 20 ans, en réunissant des acteurs nationaux et internationaux pour un partage fécond d'expériences ouvrant de nouvelles perspectives pour l'amélioration des conditions de déplacements.



En attendant la publication imminente des actes des Assises, qui ont porté sur trois thématiques clés (gouvernance de la mobilité urbaine ; l'intermodalité, le transport de masse et le changement climatique ; le financement de la mobilité urbaine), ce numéro revient sur quelques moments forts de l'évènement. Préalablement, nous vous invitons à une lecture des réalisations importantes du MITTD entre 2012 et 2017. Le bilan établi confirme la volonté du Département de relever les défis de la croissance, avec le déploiement d'infrastructures structurantes aux meilleurs standards, en développant un réseau intégré multimodal de transport.

Concernant les services de transports, des efforts considérables ont été fournis par l'Etat du Sénégal pour la modernisation du parc de bus à Dakar et dans les localités intérieures. Dans la capitale régionale en particulier, avec 80% des déplacements motorisés réalisés en transport public, les projets de TER et de BRT permettront de répondre à l'ambition d'une économie compétitive et respectueuse de l'environnement. Ces modes collectifs capacitaires, dans un réseau métropolitain restructuré, permettront aux usagers de réaliser leurs déplacements dans des conditions de confort, de régularité et de sécurité substantiellement améliorées. Aussi, constitueront-ils une réelle alternative à l'auto-mobilité. En effet, alors que le taux de motorisation est seulement de 25 véhicules pour 1000 personnes à Dakar, le réseau routier atteint déjà ses limites de capacité.

Nous reviendrons également sur les avancées concrètes du projet AVEC (Administration des Véhicules Et des Conducteurs) qui permettra la numérisation-sécurisation de l'ensemble des titres de transport routier, avec la mise en place du permis de conduire à points et la réimmatriculation du parc automobile.

Enfin, dans ce quatrième numéro de Mobilité, le Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA) et l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE) vous proposent un résumé de leurs missions..

Dr. Thierno Birahim Aw  
Directeur Général du CETUD



**1362**  
KM DE ROUTES  
REVÊTUES



**2357**  
KM DE PISTES  
RURALES



13  
PONTS



52  
KM D'AUTOROUTES

### Infrastructures

Grâce à une vision éclairée du Président de la République, son Excellence Monsieur Macky Sall, le Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement a pu réaliser un linéaire de 1362 km de routes revêtues au cours de la période 2012-2017. Concernant les ouvrages d'art, 13 ponts ont été construits au cours de la même période. Un accent particulier a été mis sur le développement du réseau autoroutier. Ainsi, un linéaire de 52 km d'autoroute a été construit et mis en service, ce qui a permis d'améliorer la liaison entre Dakar et les grandes villes.

Et ce n'est pas tout. Entre 2012 et 2017, un linéaire de 2357 Km de pistes a été réalisé dans toutes les régions du Sénégal.

Pour ce qui est de l'entretien routier, un volet important de la politique routière du Président, il a aussi été renforcé au cours de cette période pour permettre la préservation du patrimoine. Les résultats issus de la campagne d'inspection sommaire révèlent qu'en fin 2017, 77% du réseau routier revêtu présente un état bon à moyen état en progression de 18% par rapport à 2010. Ceci constitue une amélioration considérable. Quant aux routes en terre, le niveau de service a progressé de 13% et s'établissait à 52% en fin 2017.

Sous peu, l'achèvement de grands projets routiers donneront un autre visage au Sénégal. Il s'agit entre autres de l'autoroute Thiès-Touba, la VDN 2, le Programme prioritaire de Désenclavement de 412 km de routes, le Programme de Modernisation des Villes du Sénégal (PROMOVILLES) dont la première phase concerne 13 villes, pour un total de 114 km de routes, en plus des volets assainissement collectif, éclairage public et amélioration du cadre de vie.

Toutes ces infrastructures routières ont été réalisées dans le but de :

- bâtir un réseau d'échanges structuré pour un développement plus équilibré du territoire et favoriser l'émergence de pôles d'activités économiques, agropastorales, minières, touristiques et halieutiques
- désenclaver les zones à fortes potentialités économiques et faciliter l'accès des populations aux services sociaux de base à travers un réseau de routes et pistes rurales ainsi que des ouvrages de franchissement
- renforcer l'attractivité et la compétitivité de l'économie grâce à des infrastructures d'intégration (corridors) au marché sous régional et de dynamisation des échanges avec l'extérieur
- développer le réseau autoroutier pour favoriser l'émergence du pays en permettant la liaison par voies rapides des principaux pôles générateurs de croissance.

### Transport

Le secteur des services de transports a aussi amorcé un nouveau tournant. Conscient que la mobilité urbaine dépend largement d'une plus grande disponibilité des parcs de véhicules aux fins d'augmenter l'offre, la qualité et la sécurité des transports publics, le Ministère a initié d'importants programmes dans ce secteur.

C'est ainsi que 475 bus ont été mis à la disposition de Dakar Dem Dikk qui dessert maintenant l'intérieur du Sénégal avec « Sénégal Dem Dikk » connaissant un franc succès. Il y a aussi le Programme de renouvellement du parc de transport en commun à Dakar (300 minibus renouvelés) et dans les régions avec 550 minibus acheminés dans les capitales régionales de Thiès, Louga, Saint-Louis, Kaolack, Tambacounda, Tivaouane, Touba, Ziguinchor, Diourbel, Fatick et Mbour. L'inauguration très prochaine du Train Express Régional (TER) et du Bus Rapid Transit (BRT) sur voies réservées vont consacrer l'ère de la modernisation dans le secteur des transports de masse accompagnée du projet de Dématérialisation des titres de transports déjà attribué au groupement Gemalto/Face technologie, qui va permettre de renforcer la sécurité sur nos routes.



475  
BUS DDD



850  
MINIBUS  
AFTU



## PREMIÈRES ASSISES TERRITORIALES SUR LA MOBILITÉ URBAINE DE DAKAR

En marche vers la mobilité durable !

Les premières Assises territoriales sur la mobilité urbaine, co-organisées par le CETUD, l'AMS et le SSATP (Programme de Politiques de Transport en Afrique), ont vécu. Elles ont mobilisé au King Fahd Palace de Dakar les 4 et 5 décembre derniers plus de 250 participants du Sénégal, de l'Afrique et de l'Europe. Un moment qui a permis un large partage d'expériences sur des thèmes aussi importants comme (i) la gouvernance durable de la mobilité urbaine, (ii) l'intermodalité, le transport de masse et le changement climatique, ainsi que (iii) le financement durable de la mobilité urbaine.



Les premières Assises territoriales sur la mobilité urbaine ont été un succès sur le plan de l'engagement des acteurs de la mobilité urbaine, mais aussi sur les mesures et recommandations issues des travaux qui permettront d'asseoir dans le futur, de nouveaux chantiers pour une véritable mobilité durable. Malgré une actualité très riche avec notamment l'ouverture de l'Aéroport international Blaise Diagne (AIBD) et la présentation par le Premier Ministre Mahammed Boun Abdallah Dionne du Discours de Politique Générale (DPG), entre autres, le Ministre des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement, Monsieur Abdoulaye Daouda Diallo, retenu par ces événements majeurs, a dépêché, à l'ouverture comme à la clôture, respectivement son Directeur de Cabinet, M. Mamadou Ibrahima Lô et le Secrétaire général, M. Aubin Jules Sagna. Une manière pour les autorités de l'Etat de montrer leur engagement, mais aussi de remarquer à travers les propos de M. Aubin Jules Sagna « l'intérêt et le niveau de participation de plus de 250 décideurs politiques et experts nationaux et étrangers de haut niveau, pour l'avènement d'une mobilité urbaine durable, indispensable pour la compétitivité de notre économie nationale et le bien-être de nos populations ».

Si le Secrétaire général du Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement a précisé que l'acuité des problèmes de la mobilité urbaine découle en partie du coût de la congestion routière qui a atteint une limite critique, il a aussi salué le souci de réalisme qui a sous-tendu les travaux des Assises de Dakar. Pour ce dernier, les travaux des assises ont permis non seulement d'établir un diagnostic sans complaisance sur les problèmes de gouvernance, des dysfonctionnements dans l'occupation du domaine public réservé aux infrastructures routières et ferroviaires, mais aussi, de parvenir à des recommandations pertinentes, pour des solutions inclusives et créatrices de valeur.



M. Mamadou Ibrahima Lô, Directeur de Cabinet du MITD lors premières assises sur la mobilité urbaine de Dakar

**Comité de suivi et d'évaluation**

M. Aubin Jules Sagna faisant un commentaire sur les recommandations en matière de gouvernance, a insisté, sur une bonne planification des infrastructures, mais aussi sur la possibilité de préserver durablement les emprises. La planification intégrée de la mobilité et du développement territorial suppose, selon M. Sagna, la mobilisation d'acteurs compétents pour plus de cohérence spatiale et de continuité en termes de mobilité. C'est pourquoi, il a insisté sur la promotion de l'intermodalité et de la nécessaire viabilité du sous-secteur des transports urbains. Quant aux recommandations faites sur l'environnement pour l'amélioration constante de la qualité de l'air, et le financement durable, le Secrétaire Général du Ministère des Infrastructures les a jugées vitales pour une compétitivité du sous-secteur des transports. Des remarques qui ont conduit ce dernier à souligner la prise de dispositions réglementaires idoines et la nécessité de veiller à leur bonne application, mais aussi au suivi de la mise en œuvre des décisions finales qui seront arrêtées par le Gouvernement, d'où la création d'un Comité de suivi et d'évaluation.

Thierno Birahim Aw, Directeur général du CETUD, a pour sa part remercié les différents partenaires qui ont permis la tenue de ces premières assises, notamment l'AMS et le SSATP, sans omettre la Banque mondiale et les autres partenaires techniques et financiers, à qui, il a exprimé toute sa gratitude. Il a salué la pertinence des mesures et recommandations dont la mise en œuvre permettra, avec la mise en place et le bon fonctionnement du Comité de suivi, de bien préparer la prochaine édition des Assises.

**" Promouvoir une mobilité urbaine conciliant les objectifs de croissance économique, d'équité sociale et de performance environnementale "**

**20 ans du CETUD**

Rappelons que les premières Assises territoriales sur la mobilité urbaine ont coïncidé avec la célébration des 20 ans du CETUD. Pour Thierno Birahim Aw, il s'agit de marquer cette nouvelle volonté des dirigeants et du personnel du CETUD à tendre vers l'émergence. « Avec le changement de logo, nous avons cherché à entrer dans la mouvance de la mobilité durable », argumente-t-il, avant de dire que « le nouveau logo explique le contexte en cours de la mobilité urbaine qui exige une amélioration du service public et (...) une façon de recentrer les objectifs autour de l'homme ».





Concernant l'**intermodalité, le transport de masse et le changement climatique**, deuxième thématique, il convient de redéfinir de nouvelles orientations stratégiques. Il ressort des travaux la nécessité d'aller vers une intégration plus poussée des documents de planification : de l'aménagement urbain, de la mobilité urbaine et du développement environnemental. Dans la même mouvance, il ressort des conclusions du panel la nécessaire orientation vers l'optimisation de l'usage des infrastructures et services de transport urbain, plus résilients et hiérarchisés. Des axes stratégiques qui sont assortis d'actions d'envergure pour favoriser les bonnes pratiques chez les acteurs de la mobilité urbaine.

Quid des recommandations sur le **financement durable de la mobilité**, troisième thématique ? Il ressort des assises qu'une bonne politique de transport passe par la formulation de vision ambitieuse et la mise en place de mécanismes inclusifs de financement et d'opérationnalisation. Il a été suggéré d'aller vers la responsabilisation d'une autorité organisatrice de la mobilité forte, avec des compétences de gestion totale sur les ressources destinées à la compensation financière ; de réaffirmer le financement des infrastructures par l'Etat et les Collectivités locales à travers le budget consolidé de l'Etat, emprunts et ressources propres, PPP ou Partenaires Techniques et Financiers. Il faut un système de financement pérenne de la mobilité. Il a été, également, recommandé d'explorer davantage d'autres pistes pour financer la mobilité, notamment l'exploitation des plus-values foncières générées par la mise en place d'infrastructures ou de services de transport de qualité, une meilleure valorisation des surfaces commerciales des pôles d'échange, les Fonds verts climat, une optimisation des contrats de partenariat public-privé, une meilleure tarification et gestion du stationnement urbain, une rémunération des services rendus, le versement transport, la mise en place d'un système de péage urbain (payer à l'entrée des centres villes /courage politique) et une législation permettant à l'autorité responsable de lever des fonds pérennes.

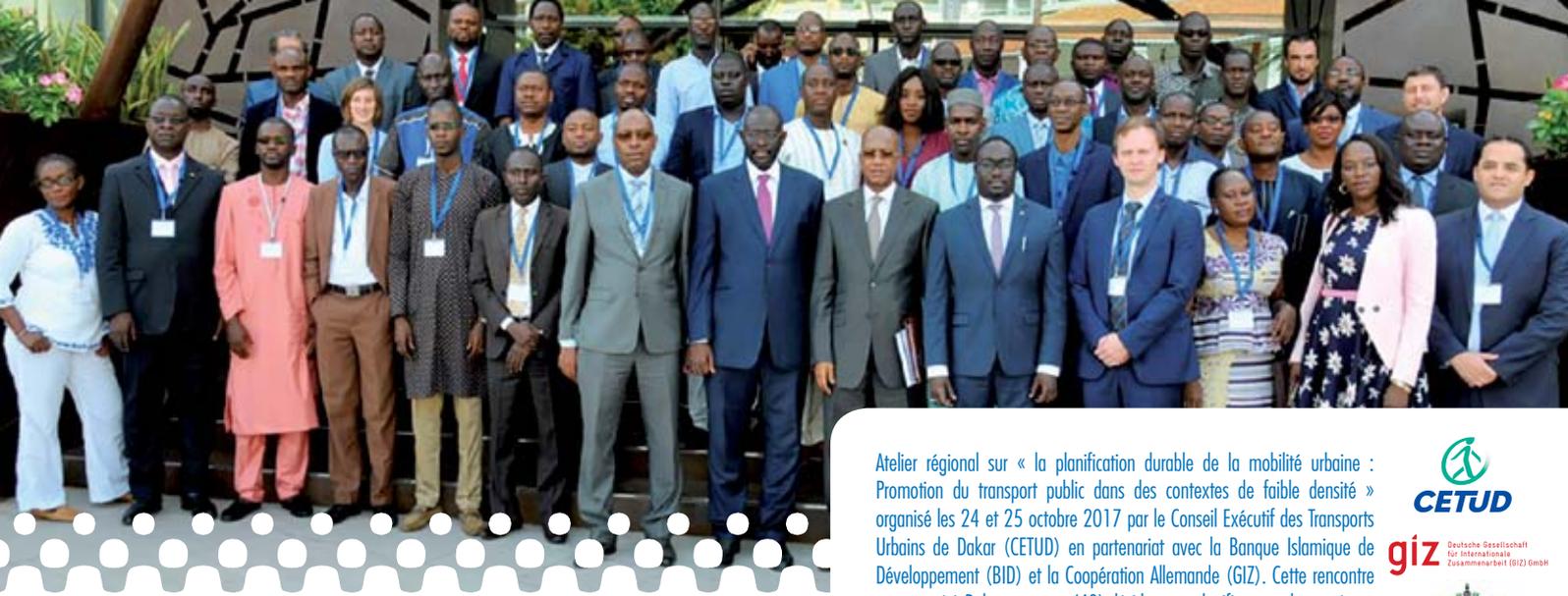
## Les voies de la mobilité urbaine durable

De fortes recommandations sont sorties des assises tenues à Dakar les 4 et 5 décembre derniers sur la mobilité urbaine. Des recommandations qui induisent la mise en place d'un Comité de suivi et d'évaluation en vue de solutions inclusives et des actions proactives pouvant conduire à une mobilité urbaine durable.

Relativement à la **gouvernance durable de la mobilité urbaine**, première thématique abordée pendant ces deux jours d'assises, une des principales recommandations est d'avoir une autorité organisatrice et régulatrice forte, inclusive, avec des compétences élargies et renforcées, (une seule autorité qui étudie, planifie, réalise et régule avec un élargissement de ses membres et des territoires couverts). Il s'agira aussi de renforcer le cadre institutionnel et juridique pour permettre à l'autorité régulatrice de mieux jouer son rôle et d'adapter les missions et attributions du CETUD. Il a été question, parmi tant d'autres mesures, de redéfinir le rôle des collectivités locales en matière de transport (même si le transport n'est pas une compétence transférée) pour leur permettre de contribuer à l'avènement d'une mobilité urbaine durable. Le panel a recommandé d'institutionnaliser les assises territoriales sur la mobilité, avec une périodicité bien définie (2 ans) et de clarifier les rôles et attentes des entités décentralisées et déconcentrées. Il s'agit aussi d'améliorer le portage politique, au-delà de l'Assemblée plénière du CETUD, pour faire le suivi de la mise en œuvre des recommandations au niveau du Gouvernement. Concernant la charte sur la mobilité urbaine, il a été préconisé d'impliquer de nouveaux acteurs comme le patronat et les chefs d'entreprise qui ont un grand intérêt dans la fluidité de la circulation, notamment pour permettre à leurs employés d'être ponctuels, d'actualiser les engagements pris pour contribuer à l'amélioration des déplacements, d'étendre le champ d'action de la charte à l'échelle nationale et de renforcer la composition et le mode de fonctionnement du Comité de suivi (il faut un comité de suivi plus dynamique sous l'impulsion du Secrétariat permanent du CETUD).



Le Directeur Général du CETUD, M. Thierno Birahim Aw, face à la presse à la clôture des premières assises sur la mobilité urbaine



Atelier régional sur « la planification durable de la mobilité urbaine : Promotion du transport public dans des contextes de faible densité » organisé les 24 et 25 octobre 2017 par le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) en partenariat avec la Banque Islamique de Développement (BID) et la Coopération Allemande (GIZ). Cette rencontre a regroupé à Dakar quarante (40) décideurs et planificateurs des systèmes de transport municipaux du Nigeria, de l'Ouganda, du Cameroun, du Sénégal, de la Côte d'Ivoire, du Burkina Faso, du Togo, du Niger et du Mali



**giz** Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH



## EVALUATION DU PROGRAMME DE MODERNISATION DES TRANSPORTS URBAINS

**2067 véhicules renouvelés à hauteur de 45,3 milliards F CFA**

L'Etat du Sénégal a mis en place le Programme d'Amélioration de la Mobilité urbaine (PAMU) pour moderniser le système des transports urbains à Dakar. Le programme comporte 5 composantes, dont le leasing qui a permis d'assurer le démarrage du financement du renouvellement du parc de transport public.

Douze ans après le lancement de ce programme d'envergure dont l'exécution et la coordination ont été confiées au Conseil exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD), Etablissement Public à Caractère Professionnel, spécialement créé pour assurer l'organisation et la régulation des transports, les acteurs ont jugé nécessaire de faire le point. C'est toute l'importance du séminaire qui s'est tenu à Saly les 25 et 26 août 2017.

Un bon nombre de participants ont pris part à la rencontre. Le Ministère des Finances, la mutuelle TRANSVIE chargée d'assurer la protection sociale des opérateurs et de leurs personnels, la Direction des Transports routiers, les partenaires industriels, les GIE de transporteurs regroupés au sein de l'Association pour le Financement des professionnels du Transport Urbain (AFTU), de la Mutuelle d'Epargne et de Crédit des Transporteurs (MECTTRANS) ont été tous représentés.

Le constat est que le système a fonctionné de manière relativement satisfaisant. 2067 véhicules ont été renouvelés entre 2005 et 2017 pour un investissement global de 45,3 milliards de FCFA. Le taux de recouvrement des crédits accordés avoisine les 100 %.

Les acquis des premières phases ont poussé, en 2015, le Président de la République, Son Excellence Monsieur Macky Sall, à étendre, à l'intérieur du pays, l'opération dans les villes comme Thiès, Louga, Saint-Louis, Kaolack, Tambacounda, Ziguinchor, Diourbel, Tivaouane, Fatick et Mbour pour un nombre total de 450 véhicules mis en circulation.

Afin de mieux accompagner la modernisation du secteur, le renforcement des capacités des acteurs a été mis au cœur du dispositif. C'est ainsi que 10 255 acteurs (opérateurs, chauffeurs, receveurs) ont été formés à travers toutes les régions, depuis le début du programme.

### Les cinq composantes du PAMU

1. Infrastructures routières et gestion de la circulation
2. Réhabilitation et développement du chemin de fer de banlieue
3. Appui financier au développement du leasing
4. Gestion de la qualité de l'air
5. Renforcement des capacités et support institutionnel



Séminaire sur le bilan et la revue des missions du CETUD (Saly, 25-26 août 2017)

# FINANCEMENT DES TRANSPORTS

## Plus de 16 milliards de F CFA octroyés par la MECTRANS entre 2006 et 2017

La Mutuelle d'Épargne et de Crédits des Transports (MECTRANS) a été créée pour appuyer les opérateurs dans la mobilisation de l'apport personnel, le financement de diverses charges d'exploitation et d'autres besoins dans le cadre du renouvellement du parc de transport public urbain entre 2006 et 2017

L'intervention de la MECTRANS s'élève à 16 milliards de francs CFA. Elle représente l'une des principales forces du programme de renouvellement du parc.

La forte implication des autorités publiques dans le fonctionnement du mécanisme de leasing, ont favorablement impacté les résultats obtenus Ceci à travers :

- la mise en place d'un Comité de suivi des opérations de refinancement
- le schéma institutionnel et organisationnel adapté notamment avec la bonne coordination entre les Ministères en charge des Finances, des Transports routiers, le CETUD et l'AFTU pour assister régulièrement les transporteurs dans les difficultés liées à l'exploitation, l'encadrement administratif et comptable des activités.

Aussi, faudrait-il ajouter à cela :

- la crédibilité croissante du mécanisme mis en place par les services de l'Etat et par les institutions financières locales et internationales
- le renforcement croissant de la capacité d'intervention des structures créées pour la mise en œuvre du programme (AFTU, MECTRANS, TRANSVIE, CAPTRANS)
- l'existence d'une unité industrielle (SENBUS) capable de monter toutes les gammes et tous les modèles de véhicules
- le financement de l'apport personnel et des crédits d'exploitation par la MECTRANS
- l'introduction d'un système de ticketing participant à la modernisation de la gestion de l'exploitation du réseau de minibus
- la gestion et l'utilisation optimisée des sommes recouvrées ainsi que la bonne assistance d'IMPAXIS à l'AFTU et au Comité de suivi pour la levée de fonds sur le marché local.

Cependant, pour améliorer les performances du programme, il est urgent de relever certains points d'amélioration parmi lesquels :

- les lenteurs dans la livraison des minibus aux transporteurs, atténuant les effets attendus de la nouvelle stratégie de financement du programme
- le faible niveau d'organisation des GIE dont l'animation est à améliorer
- le niveau de professionnalisation des opérateurs à renforcer (déperdition dans la formation l'absence de contrats pour préserver la majorité d'employés)
- le déficit de dépôts et la précarité des terminus de l'AFTU la faiblesse du Service Après-Vente (SAV)
- la cession peu contrôlée de véhicules acquis dans le cadre du programme, la faible participation des GIE dans le recouvrement des crédits aux opérateurs, etc.

## Nouvelles orientations fournies par le Comité d'évaluation de la MECTRANS à l'initiative du CETUD

### Pérennité du financement

Les acteurs sont unanimes qu'il est nécessaire de trouver des solutions pérennes pour faire face à la fin du cadre dérogatoire concernant l'exercice du leasing et le régime fiscal et douanier de faveur, pour l'importation des composantes et le montage des véhicules, accordés par le Ministère des Finances. Il est ainsi recommandé d'accélérer la mise en place d'un établissement financier en vue d'assurer la pérennité du financement du secteur.

Il est aussi important que l'AFTU et les partenaires techniques du programme, notamment SENBUS et Unitech Motors (TATA) mutualisent leurs efforts en vue de la mise en place d'une unité d'entretien et de maintenance à la dimension du parc futur.

### Plus de rigueur dans le recrutement du personnel navigant

Au regard des limites constatées dans la professionnalisation du secteur, se traduisant, entre autres, par un pourcentage faible de recrutement des personnels formés et une protection sociale fragile des employés, les structures créées à cet effet devront renforcer leur collaboration dans un cadre plus formalisé. La contractualisation formelle des relations avec le personnel intervenant dans l'exploitation devrait être une des priorités. Il s'agira d'améliorer les conditions de travail du personnel et de contribuer à réduire ainsi la déperdition de la formation, mais également d'éviter l'intégration dans le programme de formation de personnes n'ayant pas le niveau requis.

### Meilleure coordination entre les acteurs

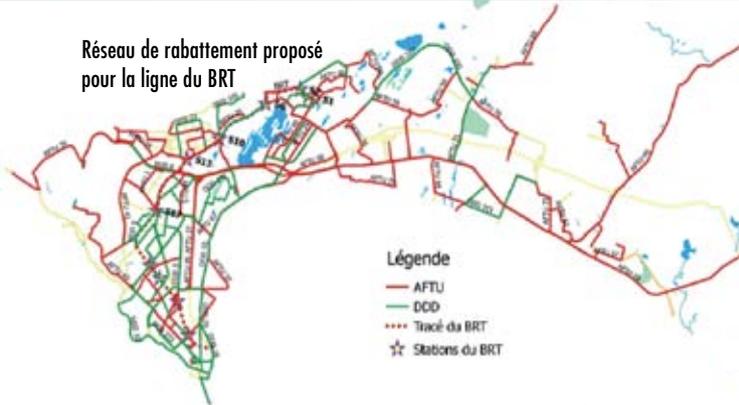
Les actions clés ci-dessous ont été retenues prioritairement :

- Accélérer le rythme du renouvellement
- Trouver une solution viable pour le Service Après-Vente (SAV)
- Renforcer l'animation et l'organisation des GIE pour accroître le rôle de l'AFTU dans le recouvrement
- Renforcer la bonne coordination entre les structures de mise en œuvre du programme en vue d'une meilleure assistance aux transporteurs face aux difficultés liées à l'exploitation et face aux impératifs de la professionnalisation du secteur
- Mieux positionner l'AFTU dans son rôle fédérateur du programme
- Accélérer le processus de création de l'établissement financier pour mettre fin au régime dérogatoire de l'AFTU
- Renforcer le partenariat entre AFTU et SENBUS dans le cadre de la stratégie d'industrialisation
- Formaliser la situation des gares et points d'arrêt de l'AFTU et trouver une solution au manque de dépôts
- Consolider la synergie et la coordination entre l'AFTU et les autres structures créées en vue d'accélérer la professionnalisation du secteur
- Renforcer et formaliser la coopération entre l'AFTU, la MECTRANS et TRANSVIE dans les régions.



# MOBILITÉ DURABLE

Réseau de rabattement proposé pour la ligne du BRT



## RESTRUCTURATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC POUR MIEUX DESSERVIR LE TER ET LE BRT

### Le CETUD travaille sur les infrastructures et services de rabattement

Le CETUD anticipe sur la restructuration globale du réseau de transports en commun, avec des infrastructures et services de rabattement assurant une desserte efficace aux nouveaux modes capacitaires. La mise en service des transports de masse dans l'agglomération dakaraise avec le Train Express Régional (TER) et le Bus Rapid Transit (BRT) introduira incontestablement des changements dans la hiérarchisation et le fonctionnement du réseau de transport public.



La fréquentation du BRT sera assurée à 60 % par des bus de rabattement et celle du TER à 90%. « La viabilité des investissements sur les projets de BRT et de TER dépend fortement de la mise en place des lignes de rabattement efficaces pour permettre l'intermodalité et l'intégration tarifaire du futur réseau de transport public urbain de Dakar ; deux principaux objectifs de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité qu'est le CETUD », explique Dr. Thierno Birahim Aw, Directeur Général du CETUD.

Le CETUD travaille avec la Banque Mondiale et l'Agence Française de Développement (AFD) sur les études qui aboutiront au financement des infrastructures et services prioritaires de rabattement.

### Relever le défi des infrastructures annexes

Le réseau prioritaire de bus de rabattement sera principalement composé de voies de rabattement, de matériel roulant moderne de qualité similaire à celle prévue sur la ligne du BRT, de pôles d'échanges multimodaux et de terminaux de bus.

« Les voies identifiées devront faire l'objet d'aménagement approprié y compris des modes de gestion aux carrefours afin d'avoir des temps de parcours acceptables et une bonne régularité de service, adaptés aux besoins de lignes prioritaires et du rabattement vers des transports de masse comme le BRT et le TER. Les voies en terre seront asphaltées alors que les voies déjà goudronnées feront l'objet de mise à niveau », poursuit le Directeur général du CETUD.

Avec l'avènement du BRT et la mise en place du réseau prioritaire de bus de rabattement, il faudra doter le réseau de mobiliers et d'équipements urbains appropriés. Le CETUD veillera à la mise en œuvre d'un important programme d'aménagements des trottoirs et de signalisations au droit des carrefours pour améliorer de manière significative les conditions de déplacement des piétons, garantir une meilleure lisibilité dans l'espace public et assurer de meilleures conditions d'accès, de sécurité et d'attente des voyageurs aux points d'arrêt.

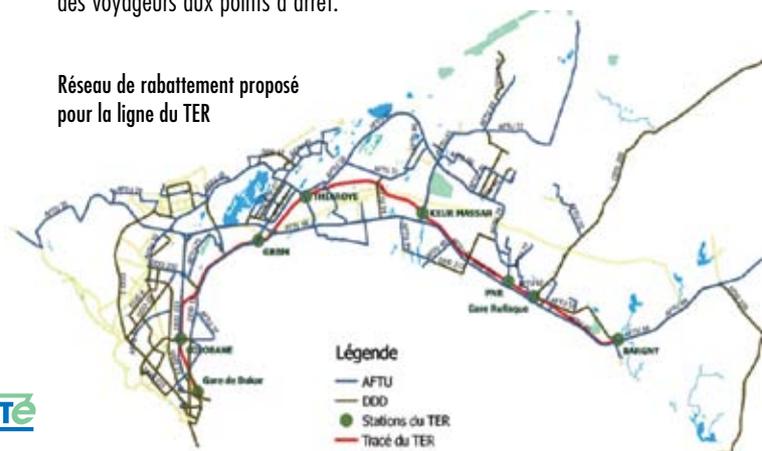
Maquette d'un bus de rabattement (BRT en arrière plan)



Maquette du futur TER à quai en gare de Dakar



Réseau de rabattement proposé pour la ligne du TER



## La stratégie de restructuration plus qu'utile

Selon Dr. Thierno Birahim Aw, cette restructuration permettra, d'une part, de mettre en cohérence et de hiérarchiser le réseau de transport en commun de Dakar et, d'autre part, d'alimenter le BRT et le TER à travers des lignes prioritaires dont les lignes de rabattement. En effet, poursuit le DG du CETUD « Cette restructuration vise particulièrement à favoriser une augmentation de l'usage des Transports Collectifs dans la région du Grand Dakar en proposant un réseau métropolitain restructuré, optimisant l'utilisation du BRT et du TER, sans pénaliser les usagers des autres modes de transport. L'objectif est de maximiser la commodité dans les déplacements. Egalement, il faudra réduire le nombre de correspondances, permettre la desserte efficace des zones en déficit d'offre et assurer la viabilité économique de l'exploitation du réseau de transport en commun ».

## Vers une intégration tarifaire

L'intégration tarifaire est comprise comme la possibilité, pour l'utilisateur, d'utiliser tous les services de transport public afin de réaliser ses déplacements au moyen d'un unique titre de transport. Elle favorise l'intermodalité en facilitant l'utilisation de plusieurs modes de transport lors d'un même déplacement.

Le CETUD travaille ainsi à créer une interaction conjointe et efficace à travers les tarifs et un système de billettique unique, pour faciliter les correspondances des futurs usagers du BRT et du TER.

Avec un réseau intégré, BRT - TER - réseau de bus prioritaire, l'utilisateur paiera un seul titre de transport pour utiliser tous ces modes et effectuer ainsi sa chaîne de déplacements. Le CETUD s'assure aussi que la billettique prévue dans le cadre des projets BRT et TER ainsi que les solutions à développer par les autres opérateurs de transport public urbain seront compatibles.

# INFRASTRUCTURES

## TRAVAUX DE CONSTRUCTION DE LA VDN SECTION 2

### 65% des travaux déjà effectués

**Les travaux de construction de la VDN section 2 sont largement entamés. Une bonne tenue du chantier exécuté à 65% en dépit des difficultés rencontrées par l'entrepreneur sur la libération des emprises et sur le déplacement des réseaux des concessionnaires**

Financé par la Banque Islamique de Développement (BID), pour un montant de 30 milliards de FCFA, la section 2 du projet de prolongement de la Voie de Dégagement Nord (VDN) entre le CICES et le Golf Club de Guédiawaye qui s'étend sur un linéaire de 9 km avance à grands pas. Des engins de chantier et des ouvriers à pied d'œuvre forment le décor du chantier actif. La VDN2 verra une route neuve en 2x2 voies avec deux Bandes d'Arrêt d'Urgence (2 m x 2), un viaduc de près d'un kilomètre de portée et un ouvrage en bow-string de 360 m pour enjamber l'esplanade du Mausolée de Cambérène qui va relier la VDN 1 à la VDN 3 déjà mises en service.

Cette pénétrante va desservir plusieurs localités importantes notamment Diamalaye, Parcelles Assainies, Cambérène et Guédiawaye. Elle permettra d'améliorer, à termes, les conditions de trafic et de sécurité de ces zones. Le projet est actuellement à un niveau d'avancement physique global estimé à 65%, en dépit de nombreuses difficultés liées à la libération des emprises et à la présence des réseaux de concessionnaires.

Aujourd'hui, le viaduc de Diamalaye est réalisé à 70% et toute la charpente métallique fabriquée en Italie est disponible sur le chantier. La soudure, la peinture et la pose des ouvrages métalliques sont en cours.

L'ouvrage spécial prévu au niveau de Cambérène (bow-string) est réalisé à hauteur de 45%. L'infrastructure a vu la réception de toutes les pièces fabriquées. Il est également important de noter que tous les appuis sont entièrement réalisés sur le site. L'ouvrage en bow-string de Cambérène qui commence à prendre forme est composé de trois pièces jumelées dont le premier, en cours de montage, est entièrement disponible sur le site. Les autres ouvrages sont en cours d'acheminement sur Dakar. Par ailleurs, tous les réseaux de concessionnaires présents dans l'emprise du projet sont déplacés et/ou protégés suivant le cahier de charges de ceux-ci.

Concernant la libération des emprises, le processus est en cours de finalisation pour la démolition des concessions restantes.



Construction de la VDN section 2  
(Cices - Golf Club de Guédiawaye)



## PROMOVILLES

### Des réalisations à fort impact sur la vie des populations

Le Programme de Modernisation des Villes (PROMOVILLES) fait des heureux dans la banlieue de Dakar. L'exiguïté des routes, le déficit d'éclairage public et l'absence de système d'assainissement adéquat sont de vieux souvenirs dans certaines localités de la ville de Pikine.

L'amélioration durable des conditions de vie des populations est un des principes directeurs du Plan Sénégal Emergent. A cet effet, l'Etat a mis en œuvre d'importants programmes de transformations économiques et sociales dont le Programme de Modernisation des Villes (PROMOVILLES) qui contribue considérablement à cet objectif, à travers l'amélioration de la voirie routière, l'assainissement et l'éclairage public dans les zones urbaines.

Les habitants des axes Route des Niayes, CES Canada, Croisement Béthio, Prolongement ICOTAF (Djidah Thiaroye Kao) en passant par Tribunal, Pikine rue 10, sont particulièrement heureux des premières réalisations de PROMOVILLES et ont témoigné de leur satisfaction.

« C'est un gros ouf de soulagement. Nous sommes très contents. Ces travaux nous ont ôté une grosse épine du pied. Le quartier était sale, les eaux de pluies stagnaient. Pendant l'hivernage, c'était invivable. Il n'y avait qu'une seule voie, aujourd'hui, il y'en a deux qui sont assez larges. Quand les lampes ont été allumées pour la première fois, je vous le jure, c'était presque la fête, les gens criaient de joie. Tout le monde était sorti pour contempler. L'insécurité régnait dans le quartier, les gens n'osaient plus sortir la nuit », s'exclame une habitante de Sahn. Son soulagement est justifié par l'achèvement des travaux de l'axe Route des Niayes - Tribunal Pikine-Rue 10. Cette route pourtant très empruntée, ne disposait ni d'éclairage, ni de système d'évacuation des eaux. Aujourd'hui c'est un vieux souvenir.



Voirie et aménagements réalisés à Pikine dans le cadre de PROMOVILLES

Ces réalisations de PROMOVILLES ont aussi un fort impact sur les activités économiques. En atteste le gérant de la Boulangerie « Route des Niayes » qui a longtemps souffert des conséquences de l'insalubrité. Selon Ali Fall « Les voitures de livraison de pain étaient obligées de stationner très loin de la boulangerie, parce que non seulement les routes n'étaient pas bonnes, mais il y avait beaucoup d'eaux. On était obligé de mettre le pain dans des sacs et ça nous prenait énormément de temps. En plus, du fait de l'absence d'éclairage public, les clients ne sortaient pas trop la nuit. Mais depuis que les travaux sont achevés, le business revit. Les voitures de livraison ne perdent plus de temps car elles peuvent venir jusque devant la boulangerie », salue-t-il.

Pour rappel, le coût prévisionnel du programme (PROMOVILLES) est évalué à près de 280 milliards de FCFA sur la période 2015-2025. Le gouvernement du Sénégal a démarré l'exécution du programme par une phase pilote d'un montant de 74 milliards de FCFA financée sur fonds propres. Cette phase pilote en cours d'exécution s'étend sur un linéaire de 103 Km de voiries intégrant le drainage des eaux pluviales, l'éclairage public et les aménagements paysagers. La phase 1 d'un montant de 89 milliards répartie entre la Banque Africaine de Développement (75 milliards de FCFA) et l'Etat du Sénégal va démarrer incessamment dans la région de Dakar et dans 10 capitales régionales du Sénégal; principalement, les villes de Saint-Louis, Ziguinchor, Matam, Louga, Kolda, Tambacounda, Kaolack, Diourbel, Thiès et Mbour. Le démarrage des travaux est prévu au courant de l'année 2018.

# MODERNISATION DES TRANSPORTS

## TRANSPORT PUBLIC

### Et maintenant, Afrique Dem Dikk...

C'est sans nul doute l'une des trouvailles de la décennie dans le domaine du transport public. En effet, la société Dakar Dem Dikk (DDD), après avoir réussi à marquer de son empreinte les transports urbain et interurbain au Sénégal, est loin d'en avoir fini avec les innovations. Alors qu'il en est qu'à sa phase pilote, le projet Sénégal Dem Dikk fait des heureux. Habitué à rendre visite à sa famille restée au village dans la région de Kaolack, Seydou Kâ, journaliste, souffrait le martyr pour s'y rendre. « Depuis que j'ai essayé les bus Sénégal Dem Dikk, je ne les quitte plus. Il y a plus de confort et moins de tracasseries. On sait à quelle heure quitte le bus et à peu près à quelle heure il arrive à destination », se réjouit-il.

Un avis partagé par son confrère Cheikh Abdou Khadr, journaliste à Vibe Radio. Très actif sur les réseaux sociaux, il n'a pas pu résister à l'envie de partager ses premières impressions. « Sénégal Dem Dikk, ma meilleure découverte de 2017. Voyager de région en région, c'était un véritable problème avec le parc automobile ô combien vétuste. J'ai été agréablement surpris par le service et le confort de Sénégal Dem Dikk. J'ai aperçu l'émergence ce matin », s'est-il exclamé sur sa page facebook. Pour rappel, lancé le 1<sup>er</sup> février 2017, le projet « Sénégal Dem Dikk » qui a pour objectif principal de désenclaver le territoire national est une concrétisation de la volonté du chef de l'Etat de moderniser la société leader du transport public au Sénégal, en renforçant son parc automobile avec 475 nouveaux autobus dont les 45 sont destinés à ce projet qui est aujourd'hui une véritable révolution du transport interurbain au Sénégal. Cette implication de DDD dans le transport interurbain a obligé les transporteurs du privé qui ne veulent pas disparaître de revoir leur copie. Et depuis, il y a de moins en moins des accidents routiers.

#### Banjul, porte d'entrée vers l'Afrique

En attendant le démarrage très prochain des lignes Sénégal Dem Dikk qui doivent desservir les localités de Tambacounda et Kolda, il faut noter que toutes les autres sont actuellement fonctionnelles. Des bus climatisés, confortables et conduits par des professionnels quittent tous les jours Dakar pour se rendre à Tivaouane, Saint-Louis, Ndioum-Podor, Ourossogui-Matam, Fatick-Kaolack, Ziguinchor et Touba. Pour M. Mamadou Silèye Anne, responsable de la communication, les normes de sécurité sont rigoureusement respectées et la surcharge formellement interdite.

Parallèlement au maillage du territoire national, la société DDD est en train de poser ses premiers pas à l'international. En effet, elle vient de signer un partenariat avec un géant du transport gambien, Gambia Transport Service Company (GTSC). Cette société a décidé de s'inspirer du modèle de transport inclusif sénégalais pour offrir un service sûr, fiable et abordable aux personnes qui empruntent l'axe Banjul-Dakar-Banjul. A cet effet, des bus climatisés, confortables et conduits par des professionnels sont mis à la disposition des usagers à partir de Dakar au terminus DDD des Parcelles Assainies et en Gambie au niveau du dépôt de Kanifing de GTSC.



Bus « Sénégal Dem Dikk »

La réussite de ce partenariat avec GTSC va permettre à Dakar Dem Dikk de mieux préparer le lancement prochain du projet « Afrique Dem Dikk » auquel le Chef de l'Etat, Son Excellence Monsieur Macky Sall, accorde une importance capitale. D'ailleurs, ce dernier a annoncé, lors de sa visite à Accra, l'arrivée prochaine des bus « Afrique Dem Dikk » dans la capitale Ghanéenne.

#### De nouvelles lignes pour mieux mailler Dakar

Si des lignes sur de longues distances règlent le problème de bon nombre de passagers, la demande de déplacement sur des distances courtes n'est pas moins importante.

« Les bus sur les longues distances arrivaient parfois pleins, nous avons donc pensé à de nouvelles lignes en relation avec le CETUD pour les distances plus ou moins courtes », explique le responsable de la communication de DDD. Par conséquent, plusieurs navettes ont été lancées notamment la navette Ouakam-Liberté 6 via la ligne 319, la navette UCAD-Dior via la ligne 301, la navette UCAD-Case bi par la ligne 323, la navette Lac Rose-Croisement Keur Massar assurée par la ligne 311, la navette Patte d'Oie-Centre ville avec la ligne 305, la navette Patte d'oie-Almadies-Mamelles via la ligne 308 et la navette Sébikotane-garage Rufisque via la ligne 315. Parallèlement à ces navettes, de nouvelles lignes ont été déployées avec l'appui de l'autorité organisatrice des transports urbains de Dakar (CETUD). Il s'agit de la ligne 208 Bayakh-Rufisque, la ligne 213 Rufisque-Dieuppeul, la ligne 210 Tivaouane Peulh-Baux Maraichers, la ligne 220 Rufisque-Daroukhane, la ligne 234 Niakoulrab-Leclerc, la ligne 221 Gadaye-Ngor, la ligne 233 Baux Maraichers-Palais 1.



Place au confort à l'intérieur des bus « Sénégal Dem Dikk »



# gemalto

## NUMÉRISATION DES TITRES DE TRANSPORT ROUTIER ET RE-IMMATRICULATION DU PARC

### Démarrage des travaux !

Suite à l'approbation du contrat par le Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan, la fourniture locale de nouveaux titres et plaques d'immatriculation sera effective dans 6 mois.

Des titres de transport routier (permis, carte grise, autorisation de transport, etc.) sur un simple support papier, des fraudes sur la délivrance des titres, une non sécurisation des recettes fiscales de l'Etat, une absence de dispositif de centralisation et de vérification de l'intégrité des données, une production difficile de statistiques fiables, des fraudes sur les plaques d'immatriculation sont autant de difficultés auxquelles l'Etat doit faire face pour le développement du secteur des transports routiers au Sénégal.

Suivant un diagnostic bien établi, le Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement (MITTD) a entrepris un ensemble de réformes portant en particulier sur l'immatriculation des véhicules, le traitement et la délivrance des titres de transport. Le contrat relatif à ce projet a été approuvé par le Ministère en charge des Finances.

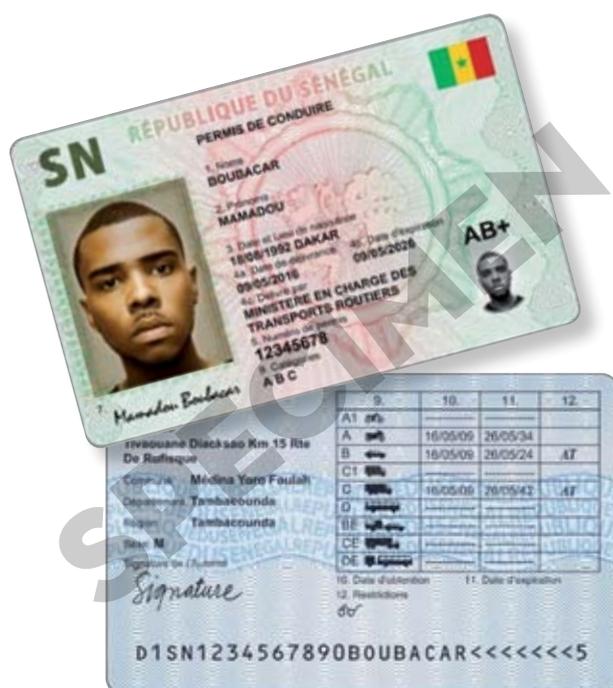
Les premières productions devraient être faites six mois après l'entrée en vigueur du contrat et la mise en place de l'ensemble des conditions de démarrage.

### Un projet, deux volets

L'Etat souhaite désormais disposer de titres de transport « sécurisés et liés à une base de données ». Les titres seront uniques, avec des mentions de sécurité innovantes visibles/invisibles et contrôlables, non falsifiables avec une excellente qualité d'impression. Mieux, le matériau utilisé pour fabriquer ces titres va résister à la chaleur, aux expositions solaires et aux variations climatiques. Les mentions variables imprimées seront protégées par les impressions de sécurités pour une lisibilité garantie pendant toute la durée de validité du titre.

Concernant les plaques d'immatriculation, elles vont porter des caractéristiques techniques uniques et une protection améliorée contre la reproduction illégale. Le système informatisé de production des plaques d'immatriculation sécurisées sera connecté aux différentes bases sources d'immatriculations des véhicules. Un filigrane seulement visible sous certains angles et qui ne peut être retiré par aucun produit chimique ou une action physique sans entraîner des dégâts irréparables du film réfléchissant, sera imprimé sur la plaque d'immatriculation. Tous ces éléments ont été encore rediscutés lors de la réunion de lancement du projet tenue le mercredi 20 septembre 2017, entre les agents de l'Administration et le groupement Gemalto/Face technologie.

Pour rappel, c'est suite à une procédure d'appel d'offres international, que le Groupement Gemalto/Face technologie a été choisi pour mettre en œuvre le projet de numérisation-sécurisation de l'ensemble des titres de transports routiers délivrés par la Direction des Transports Routiers et de la ré-immatriculation du parc automobile. Etalé sur une durée de 10 ans, à travers une délégation de service public, l'investissement apporté par cet opérateur privé qui se rémunérera sur les recettes d'exploitation, est d'environ neuf milliards. L'Etat percevra une redevance d'exploitation sur le chiffre d'affaires.



Spécimen du futur permis de conduire numérique à points

# FERROVIAIRE

## MÉTIERS DU FERROVIAIRE

Ces corps de métier qui font rouler le train !

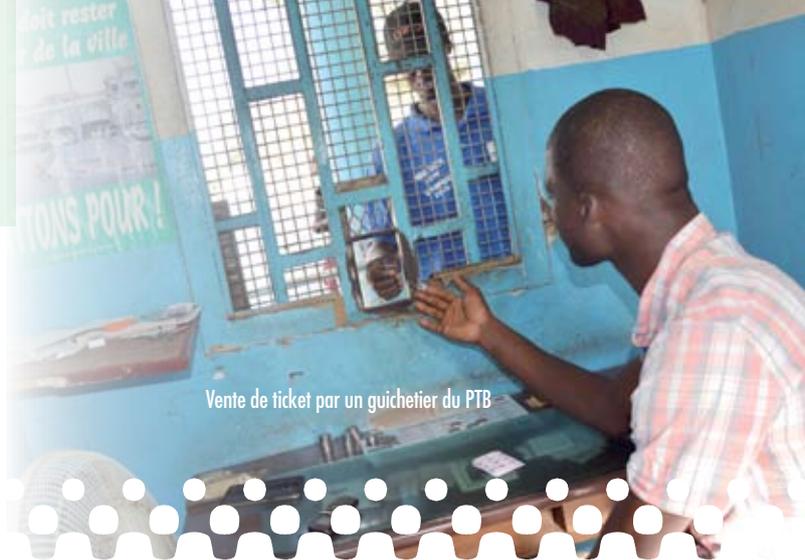
Derrière le Petit Train de Banlieue (PTB) qui assure quotidiennement la desserte de la banlieue ainsi que la région de Thiès, se trouvent des hommes qui, à pied d'œuvre, assurent des tâches indispensables au fonctionnement du train. Il s'agit des conducteurs, des guichetiers, des aiguilleurs et des contrôleurs.

### Conducteurs, bienvenu à bord !

Ils sont aussi appelés chefs mécaniciens ou mécaniciens. Le mécanicien en chemin de fer ou conducteur est celui qui a pour mission d'acheminer les passagers à bon port. « Ici au PTB, la formation se fait en deux volets. Les modules du premier volet sont essentiellement de la théorie avec un peu de pratique, pendant 6 mois. Ensuite, on passe un examen oral. Si l'examen est réussi, on devient alors aide mécanicien. En quelque sorte on assiste le mécanicien. Mais pour devenir mécanicien plein, il faut passer le second volet de la formation. Celui-ci peut aller jusqu'à deux ans », explique Mohamed Bèye conducteur au PTB. Placé à l'avant du train et équipé d'un manipulateur, d'une boîte à vitesse et d'un frein, M. Bèye précise que de la théorie à la pratique proprement dite, il y a un fossé. « Le rôle d'un conducteur est très délicat. Parfois, il faut faire face à la pression et au stress car les rails ne sont pas toujours en bon état. Il faut aussi de la vigilance pour bien éviter les voitures, les chevaux, les cyclistes et les piétons qui empruntent très souvent les rails destinés uniquement au train. C'est pourquoi il faut un maximum d'attention », poursuit-il. Aujourd'hui, le PTB compte 20 conducteurs.

En réalité, les conducteurs au PTB ne se limitent pas seulement à la conduite. En cas de panne, il peut arriver qu'ils interviennent. « S'il y a une panne, on fait le constat, si c'est dans notre domaine d'intervention, nous la réparons nous-mêmes. Si ça ne marche pas, nous appelons alors des renforts », explique M. Bèye.

Conducteur du PTB concentré pour acheminer les voyageurs à bon port



Vente de ticket par un guichetier du PTB

### Guichetiers(ières), par ici la monnaie !

Le guichetier gère la vente des tickets. Un travail qui requiert concentration et sérieux. « Il faut être sérieux, concentré et appliqué car c'est de l'argent que tu reçois et qu'il y a parfois de la monnaie à rendre, surtout le soir. Il faut être suffisamment vigilant pour pouvoir faire correctement son travail. Il faut aussi avoir des notions en compatibilité et l'habitude de travailler avec rapidité », explique Ramata Sarr Diop, guichetière à la gare de Cynnos.

Le travail de guichetier nécessite de se lever tôt, car les agents préposés à la vente des billets doivent être sur place avant le départ du premier train en direction de Rufisque prévu à 5h53 et celui vers Thiès prévu à 6h50. Pour Mme Diop, l'amour du travail est au-dessus de toute peine. « Le PTB travaille en partenariat avec la gendarmerie et les Agents de Sécurité de Proximité (ASP), donc on ne craint pas pour notre sécurité. Ce qui fait qu'on peut faire notre travail sereinement », salue-t-elle. Même si elle reconnaît que les clients sont généralement courtois, force est de reconnaître, pour Mme Diop « que parfois, il y en a qui ne sont pas satisfaits. Certains viennent avec des billets de 2000 F CFA alors qu'il n'y a pas assez de monnaie. C'est compliqué. Quand le train est en retard aussi, les clients ne manquent pas de râler », argue-t-elle.

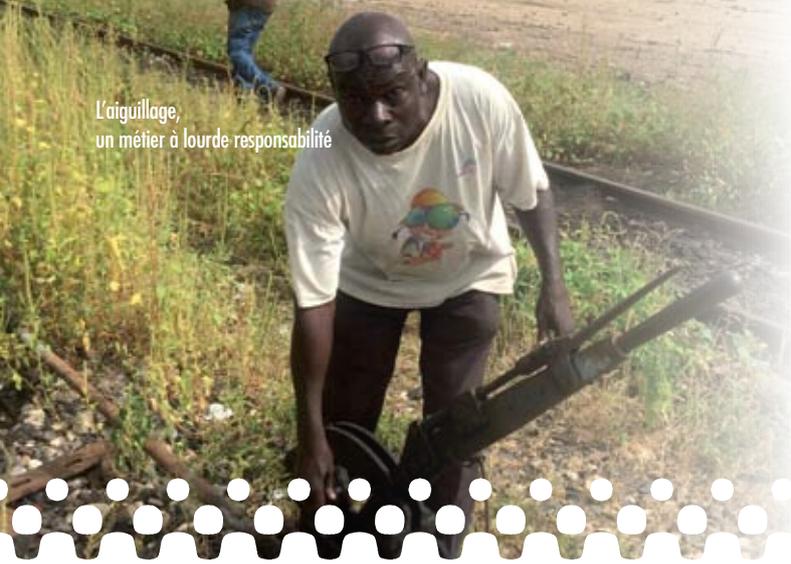
Pour préparer ses agents à offrir une bonne qualité de service aux clients, le PTB a mis en place des cellules de formation pour les différents métiers ferroviaires dont celui de guichetier.

### Aiguilleurs, un maillon essentiel du dispositif ferroviaire

L'aiguilleur est chargé de recevoir les trains à la gare et de les guider. « C'est une fonction technique qui consiste notamment à changer les wagons, les accrocher et les décrocher, séparer les voies des rails, entre autres. C'est une responsabilité assez délicate surtout la séparation des voies car, quand on change de voie, il faut être sûr de ce qu'on fait. Une petite erreur peut faire dérailler un train. Cela indique l'importance du métier d'aiguilleur », révèle Malick Ndiaye, 60 ans, aiguilleur au PTB depuis 1991. Un travail méconnu certes, mais central dans la chaîne des métiers des chemins de fer.

Conscient de la place charnière du métier d'aiguilleur, le PTB qui en compte 11, forme actuellement d'autres agents à l'aiguillage. Papa Moussa Lo en fait partie. « La formation est pour l'instant axée sur les principes de base : accrochage et décrochage des wagons, le changement des voies et la manipulation de certains appareils du train. » On voit que c'est un métier certes difficile mais important et central.

L'aiguillage,  
un métier à lourde responsabilité



# DÉCRYPTAGE

## A la découverte de...

Conscient que les efforts déployés dans le passé pour l'entretien des routes n'ont pas donné satisfaction, l'Etat a mené d'importantes réflexions avec les partenaires techniques et financiers pour une meilleure efficacité des opérations d'entretien des routes. Le Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA) découle de cette volonté de mise en place d'un dispositif permettant une programmation et un entretien plus efficace du réseau routier. Ainsi, le FERA a pour objectifs de :



- augmenter, sécuriser et pérenniser les fonds alloués à l'entretien,
- associer les usagers de la route aux prises de décision concernant aussi bien l'utilisation des ressources que le choix des priorités,
- accroître la participation du secteur privé aux travaux d'entretien,
- rétablir la confiance des entreprises par la mise en place d'un financement stable,
- contribuer à promouvoir l'emploi en privilégiant des opérations à forte utilisation de main d'œuvre, notamment pour l'entretien courant.

Le FERA est géré par un Conseil d'Administration composé de 11 membres dont plus de la moitié est issue du secteur privé et de la société civile, notamment les opérateurs économiques et les usagers de la route.

Quant à Malick Ndiaye, lui, a ajouté « qu'il y'a des notions théoriques que tout aiguilleur doit assimiler, notamment la couleur des drapeaux : le drapeau rouge indique au conducteur qu'il doit s'arrêter, le jaune pour lui dire qu'il doit ralentir et le vert pour lui signifier qu'il peut rouler. La manipulation des appareils peut s'avérer risquer, mais la sécurité prime. Ici au PTB, on a la chance de n'avoir jamais connu d'incidents majeurs » a rappelé Malick Ndiaye.

### Les contrôleurs, à la traque des fraudeurs

Il appartient aux contrôleurs de s'assurer que tous les passagers disposent de leur « sésame ». Comme les guichetiers et les conducteurs, les contrôleurs au PTB sont à pied d'œuvre dès le départ du premier train. Du fait de wagons remplis, il n'est pas chose simple de contrôler tous les passagers. Toutefois, les contrôleurs du PTB ont leurs petites astuces. « Ce n'est pas facile de contrôler tous les passagers d'autant plus que certains sont assis d'autres sont debout. On se déploie pour que chaque wagon ait un contrôleur. La meilleure technique, c'est de faire un aller-retour. A l'aller, on contrôle ceux qui sont assis, et au retour, ceux qui sont debout. Il se peut que parfois certains échappent au contrôle. C'est inévitable », renseigne Momar Mbaye, contrôleur au PTB.

Quant à Brahim Sembarga, contrôleur dans l'autorail Dakar-Thiès, lui, pense que le métier requiert courtoisie et respect pour les clients. « Il faut respecter les voyageurs et leur demander avec beaucoup de courtoisie de montrer leurs tickets. Certains sont très nerveux, mais il faut gérer leurs humeurs. Heureusement, il y'a toujours des gendarmes à bord avec nous. S'il y a des clients qui refusent par exemple de payer le ticket, c'est aux gendarmes de les prendre en charge », dit-il. Aujourd'hui, le PTB compte 22 contrôleurs, très bien formés.

En matière de route, l'AGEROUTE Sénégal est ce qu'on pourrait appeler la pièce maitresse. En effet, elle est chargée de la mise en œuvre de tous les travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien des routes, de ponts et autres ouvrages d'art ainsi que de la gestion du réseau routier classé. Par ailleurs, elle est responsable de la conduite des projets et travaux routiers. Elle propose au Ministre en charge des transports terrestres des orientations dans le secteur routier, met en place et gère une banque de données routières, en collaboration avec les services routiers du Ministère. Elle est en outre chargée d'élaborer le Programme Triennal d'Investissements Publics (PTIP) dans le domaine des travaux routiers (entretien, réhabilitation et travaux neufs) à actualiser annuellement, d'élaborer un Programme d'Entretien Routier Annuel (PERA), de proposer toute stratégie de financement, d'entretien et de développement du secteur routier, d'assurer la gestion des emprises des routes du réseau classé et de veiller par tous les moyens à la préservation du patrimoine routier, de mener les études techniques, y compris les études de faisabilité de tous les projets routiers, de préparer les dossiers de recherche de financement pour les projets d'infrastructures routières, etc.



De plus, l'AGEROUTE Sénégal est chargée, sauf dérogation, pour le compte du Ministère en charge des transports terrestres, de la maîtrise d'ouvrage déléguée, des projets routiers, dans le cadre de conventions particulières de financement pouvant lier l'Etat à des Bailleurs de fonds. Dans ce cas, elle agit en tant qu'Agence d'Exécution.

Enfin, l'AGEROUTE est la seule autorité compétente pour délivrer des autorisations de pose et de dépose de conduites ou d'occupation de l'emprise des routes classées.

Contrôle des billets  
dans le PTB



## Echangeur de l'Emergence, Aliou Sow immortalisé

Avec le rappel à Dieu du grand bâtisseur M. Aliou Ardo Sow, fondateur de la Compagnie Sahélienne d'Entreprises (CSE) en 1970, une des plus grandes firmes de BTP en Afrique, le Sénégal a perdu un monument. Les hommages sont venus de partout pour magnifier l'œuvre de ce grand bâtisseur. En vue de célébrer à jamais la mémoire de ce grand homme, le Président de la République, son Excellence M. Macky Sall, a décidé de rebaptiser l'Echangeur de l'Emergence au nom de M. Aliou Ardo Sow.

Cet échangeur, une des réalisations majeures du Président Macky Sall en matières d'infrastructures routières, a été construit par la CSE.

Un hommage plus que mérité pour cet homme au parcours impressionnant. Ingénieur de formation, il a entamé sa carrière dans le groupe pétrolier Shell avant de participer en 1970 à la création de la Compagnie Sahélienne d'Entreprises. Aliou Sow a beaucoup investi dans le génie civil, la finance, le bâtiment et les travaux publics au Sénégal ainsi que dans de nombreux pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre dont le Burkina Faso, le Cameroun, la Gambie, le Mali et le Liberia.



**In memoriam**  
L'Echangeur de l'Emergence rebaptisé Echangeur Aliou Sow



## En souvenir de notre collègue, frère et ami S. Bousso

Au moment du bouclage de ce présent numéro, nous avons appris le décès de Monsieur Souleymane Bousso, agent au CETUD, survenu le 23 janvier 2018 à Dakar. Souleymane était un homme pieux, serviable et très engagé dans son travail. Qu'il repose en paix au Paradis Firdaws !

L'ensemble du personnel du CETUD présente ses sincères condoléances à sa famille éplorée.



Ministère des Infrastructures,  
des Transports Terrestres et  
du Désenclavement



Direction des Routes

Direction des Transports Routiers

Direction des Stratégies de Désenclavement



# MOBILITÉ

République du Sénégal

Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et  
du Désenclavement

Directeur de publication

Dr. Thierno Birahim Aw, Directeur Général du CETUD

Coordination

Fatou Diagne Diop, Coordinatrice Cellule de Communication - CETUD

Fatoumata Sidibé, Chargée du Marketing - CETUD

Conception et réalisation

Nicolas Dupuy, Consultant Concepteur Rédacteur - CETUD

avec l'appui d'Oumar Fédior, Journaliste

Comité de rédaction

Latir Mané, Conseiller Technique en Communication - MITTD

Mamadou Silèye Anne, Responsable Cellule Communication - DDD

Awa Sarr, Chef Cellule Communication - AGEROUTE

Fatou Sady Ndiaye, Assistante en Communication - AGEROUTE

Ngonné Thiam, Assistante en Communication - AGEROUTE

Fatou Mactar Diop, Assistante en Communication - AGEROUTE

Aminatou Mbaye Fall, Chargée de Communication - PTB

Abdoul Aziz Kane, Assistant en Communication - PTB

Base documentaire et crédit photographique

MITTD, CETUD, DDD, AGEROUTE et PTB