



10^{ième} SEMINAIRE SITRASS

Autorités organisatrices de la mobilité dans les villes africaines: retour d'expériences et perspectives- Cas du Sénégal

10 Septembre 2025

**Par M. Gora SARR
Directeur général du CETUD**

- 1. CONTEXTE GENERAL**
- 2. ANALYSE COMPARATIVE AOT AFRICAINES**
- 3. CETUD, HISTORIQUE D'UNE AOT EN DEVELOPPEMENT**
- 4. LEÇONS APPRISES ET PERSPECTIVES**

Contexte général (1/2)

- **L'Afrique connaît la croissance urbaine la plus rapide au monde:** doublement en 25 ans avec une population urbaine de 1,4 milliards de personnes d'ici 2050 (60% de la population urbaine mondiale)
- **Un faible niveau de métropolisation** : fragmentation spatiale, hiérarchie urbaine déséquilibrée, infrastructures déficientes, manque de financement pour les villes intermédiaires, et des processus de croissance urbaine souvent désordonnés.
- **Cette tendance crée des défis** pour la gouvernance urbaine (planification et gestion des villes africaines)
 - Congestions fortes
 - Aménagements urbains peu intégrés
 - Offres de transport insuffisantes et peu adaptées aux besoins de déplacement
 - Faible professionnalisation des acteurs du transport (atomicité du marché)
 - Défis environnementaux élevés: pollution, émissions GES, bruit



- **Besoin d'une gouvernance structurée et d'autorités organisatrices dans les villes africaines**
 - Institution chargée de la planification, coordination, régulation et financement des transports urbains
 - Interface entre l'Etat, les collectivités locales, les opérateurs, les usagers
 - **Quelques fonctions clés:**
 - Planification multimodale et organisation des transports
 - Gestion des services de transport
 - Intégration tarifaire et billettique
 - Coordination des acteurs
 - Information des usagers

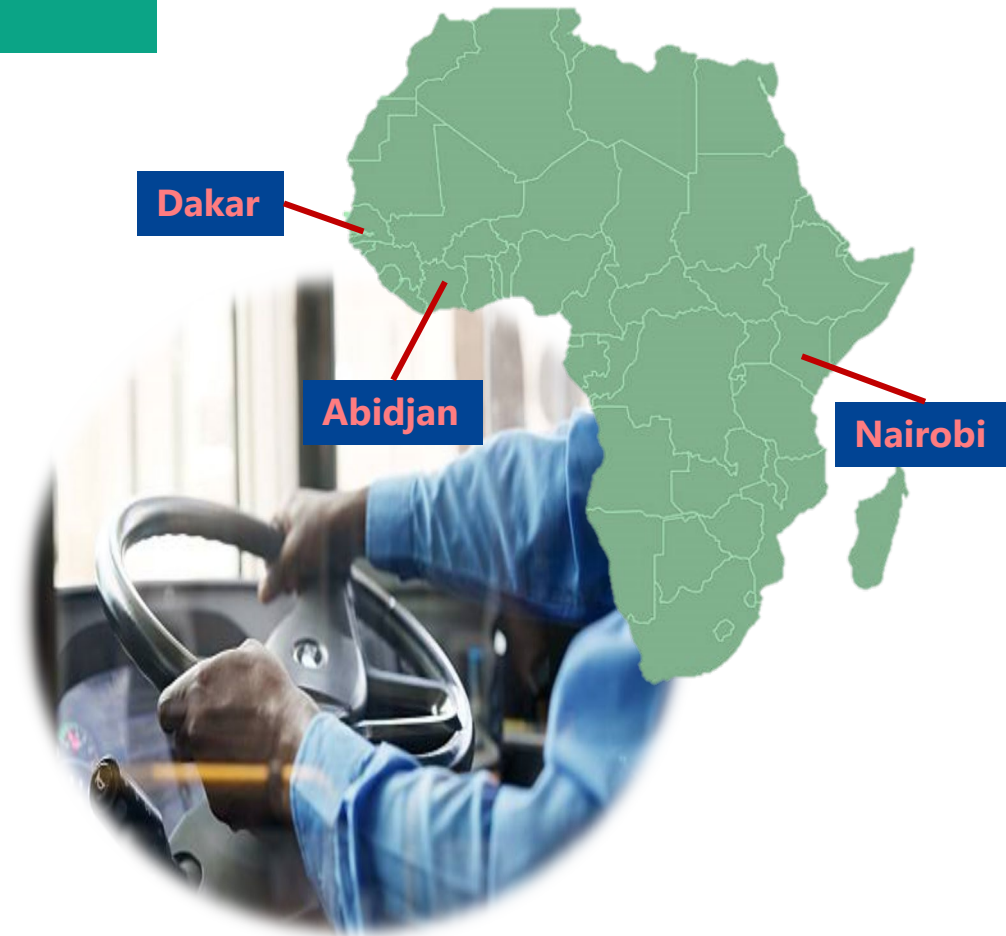


Quelques caractéristiques des AOT africaines

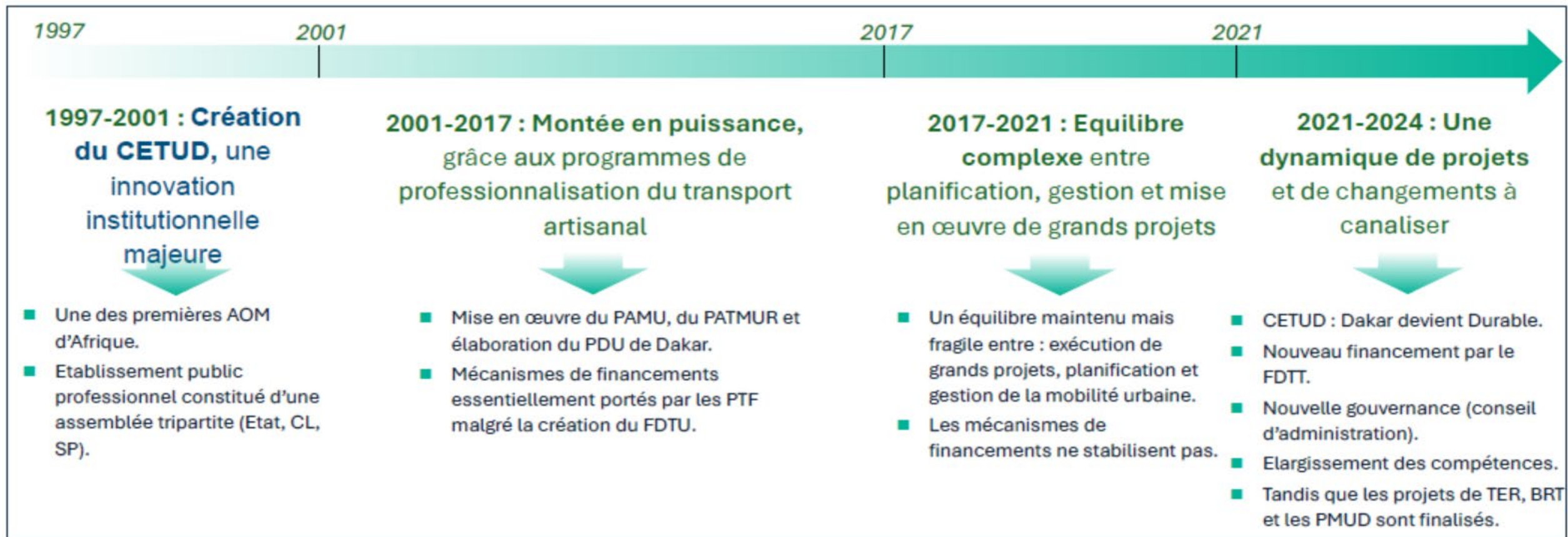
L'expérience de Dakar et d'autres villes africaines montre que des cadres légaux solides et une coordination inter-institutionnelle sont indispensables pour relever les défis

EXEMPLE

- **AOT formelle avec base légale forte: Approche centralisée ou autonome, encadrée par lois ou décrets**
 - **Dakar (CETUD), Abidjan (AMUGA)** reposent sur des lois ou décrets et sont rattachés directement à l'Etat central
 - **Lagos (LAMATA)** bénéficie d'une loi régionale qui lui confère une autonomie administrative et financière
 - **Nairobi (NAMATA)**, par décret présidentiel sous tutelle du Ministère en charge du transport
- **AOT partielle ou en construction**
 - **Dar es Salam (DART)** fonctionne sous une loi nationale sectorielle, mais ses missions restent limitées à l'exploitation du BRT.
 - **Addis-Abeba** a un système géré par la municipalité et le gouvernement fédéral mais une autorité unique
- **Pas encore d'AOT**
 - Autres villes

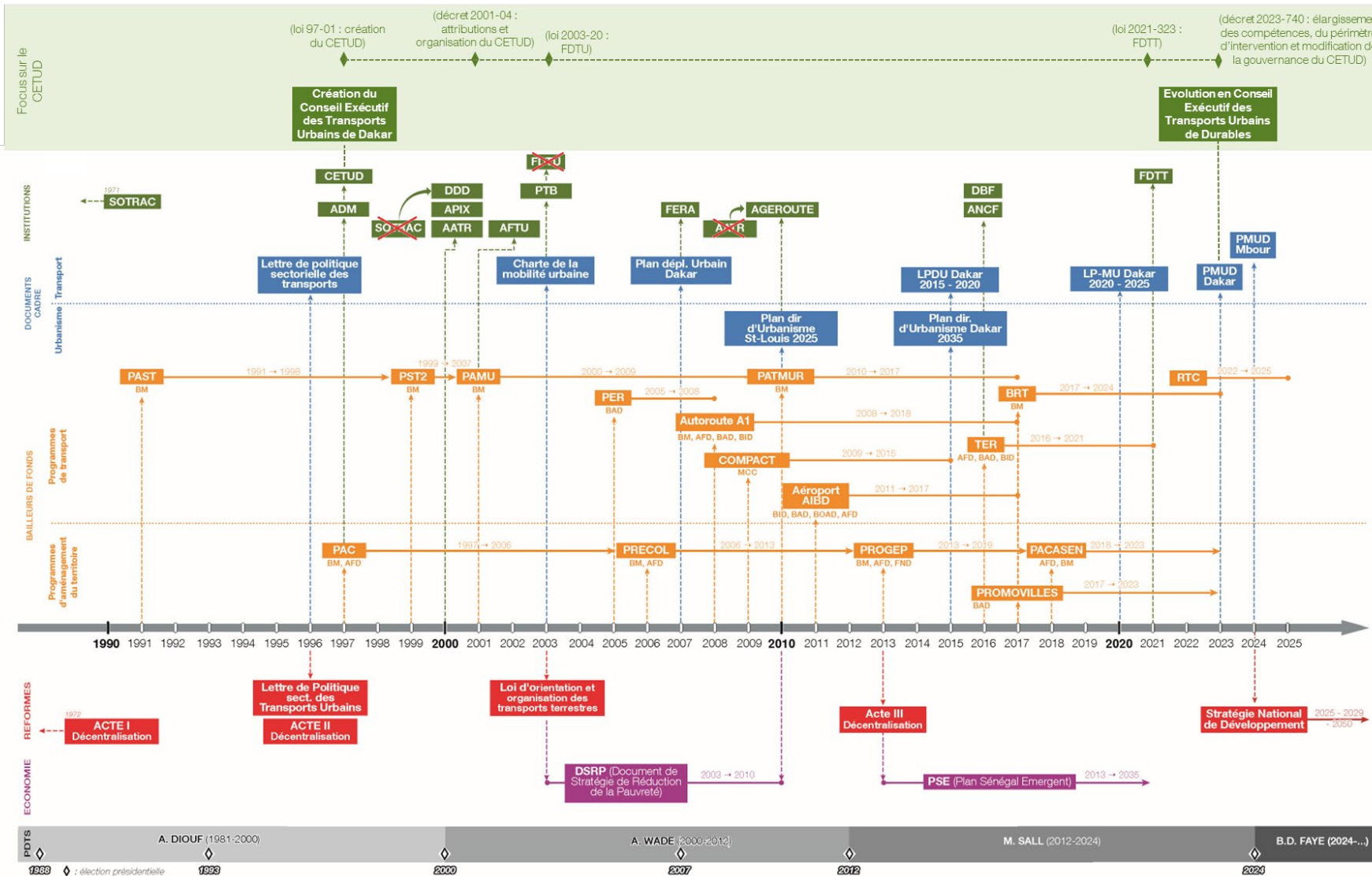


CETUD, historique d'une AOT en développement (1/2)



- **Par le passé**, le CETUD a su prouver sa résilience au fil des années en menant de front ses différentes missions
- **Et maintenant...?** Le Sénégal se trouve dans un moment charnière, la dynamique de projet s'accélère et les compétences du CETUD s'élargissent: le CETUD doit trouver son nouvel équilibre pour aborder les prochaines étapes

CETUD, historique d'une AOT en développement (2/2)



Depuis ses premières années de création, les statuts du CETUD ont été très stables, tandis que l'environnement de la mobilité a fortement évolué (le rythme des projets s'est accéléré, la politique nationale s'est dotée de nouveaux plans et de nouvelles institutions...)

Si le CETUD a su prouver sa solidité au fil des années, la mobilité sénégalaise se trouve dans un moment charnière: les statuts du CETUD ont évolué depuis 2022 et il faut trouver un nouvel équilibre.

CETUD – Transition vers AOMU

- ✓ Loi 2022-05 adoptée le 07 avril 2022 portant création du CETUD (Durables)
- ✓ Décret n°2023-740 du 27 mars 2023 fixant les règles d'organisation et de fonctionnement des organes du CETUD

Autres textes : LOOTT (juillet 2020), LPS MITTD (2020-2024), LPMU (2021-2025)

Objectifs

- ⇒ Faire évoluer le CETUD vers une autorité organisatrice de la mobilité urbaine (AOMU)
- ⇒ Intégrer de manière plus forte l'objectif de réduction de l'impact environnemental dans la définition et la mise en œuvre des projets de transports publics urbains

Innovations

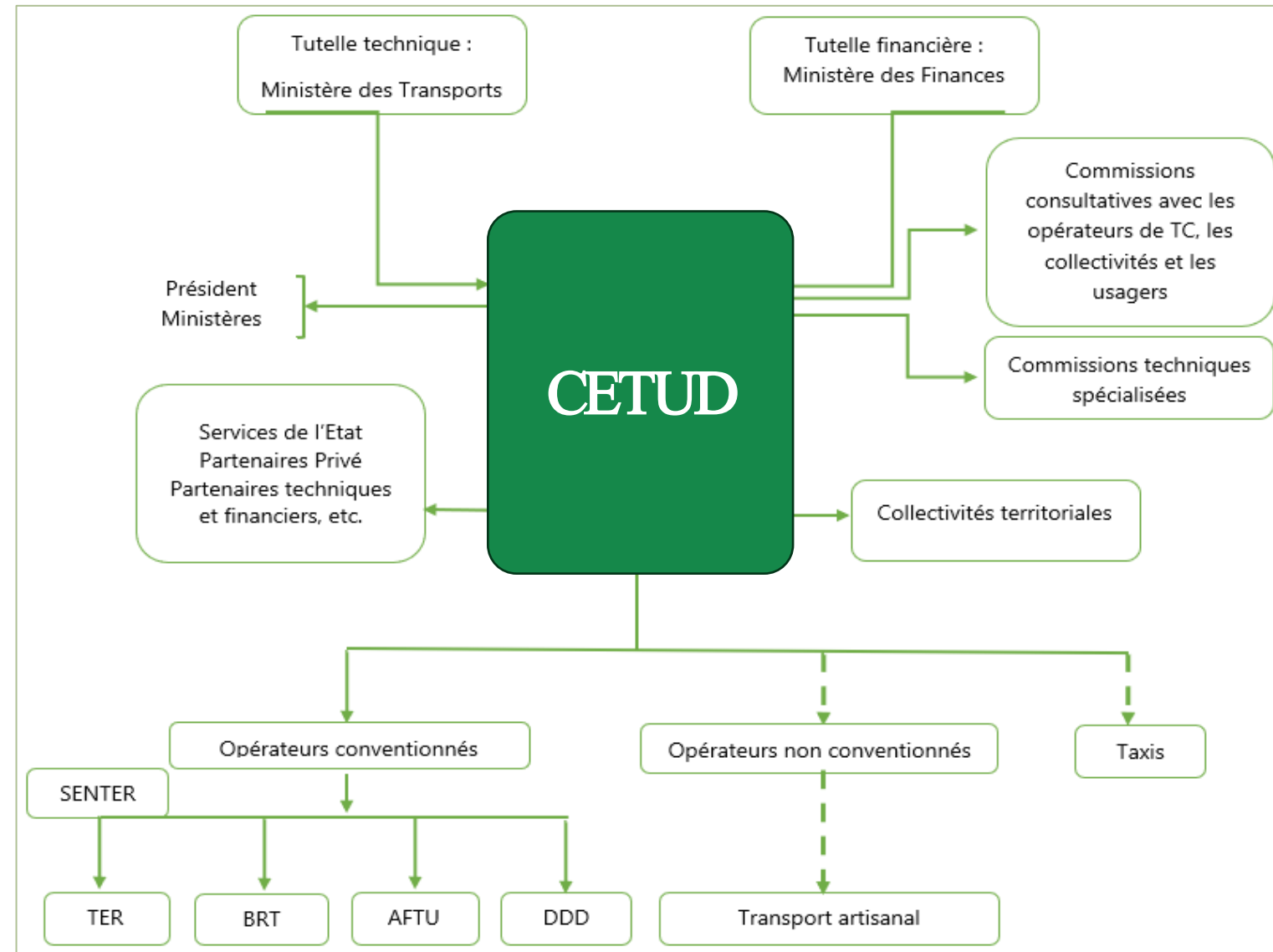
- ⇒ Gestion de la circulation et du stationnement en collaboration avec les communes
- ⇒ Périmètre de compétences du CETUD élargi à la région de Thiès
- ⇒ Régulation l'offre de mobilité par taxis, moderniser la flotte et organiser l'exploitation
- ⇒ Soutien à l'aménagement urbain et à la planification urbaine
- ⇒ Financement via le Fonds de Développement des Transports terrestres (FDTT)



Gouvernance de la mobilité urbaine (2/2)

ANCRAGE INSTITUTIONNEL

L'ancrage institutionnel du CETUD a permis de positionner Dakar comme un modèle durable gouvernance de la mobilité urbaine. Toutefois, pour répondre aux défis de croissance et d'intégration intermodale, cet ancrage doit évoluer vers plus d'autonomie, une meilleure coordination avec les collectivités et une sécurisation durable du financement.



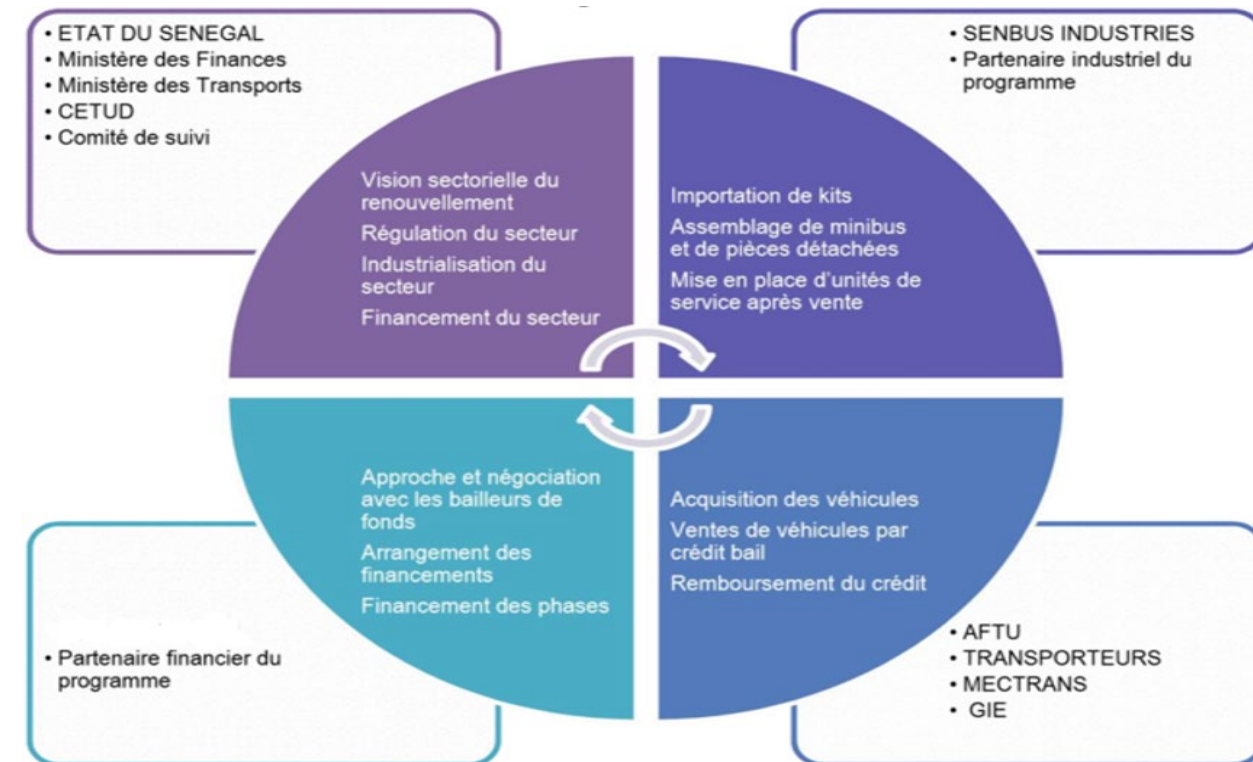
CETUD, une AOT qui met en œuvre des projets structurants (1/3)

REFORMES DE PREMIERE GENERATION:

L'une des clés de succès du CETUD, en tant que AOT passe par des réformes de première génération basée sur l'organisation et la professionnalisation approfondie des opérateurs privés du **secteur informel**, le renouvellement des anciens véhicules de transport « cars rapides » et « Ndiaga Ndiaye » par des minibus neufs moins polluants. Ainsi, ce sont près de 2500 véhicules qui ont été renouvelés via 4 phases depuis 2005.

- Programme de renouvellement mis en œuvre à travers l'AFTU
- Remplacement des anciens véhicules de transport « cars rapides » et « Ndiaga Ndiaye » par des minibus neufs moins polluants
- Près de 2300 véhicules renouvelés via 4 phases depuis 2005
- Mécanisme de financement par crédit-bail avec remboursement sur 5 ans
- Mise en place d'un fonds revolving pour garantir la pérennité du financement
- Adoption du programme dans les villes secondaires
- Réplication du programme au niveau des opérateurs de taxis clandestins « clandos »

Schéma organisationnel et mécanisme de renouvellement des minibus



CETUD, une AOT qui met en œuvre des projets structurants (2/3)

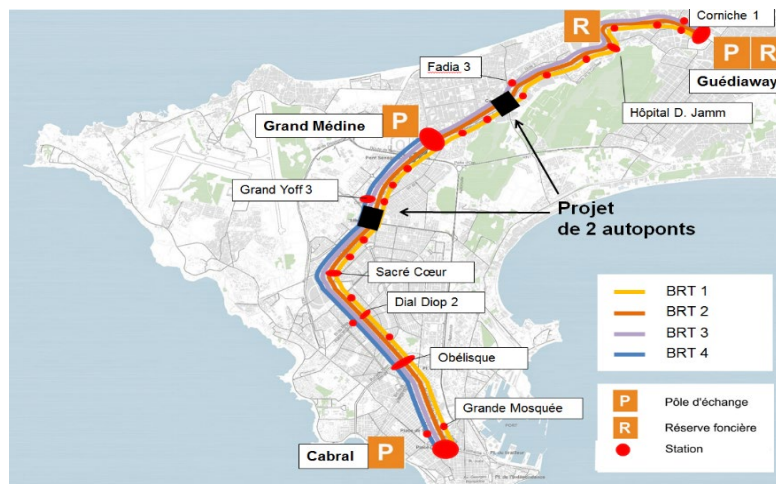
La mise en œuvre par le CETUD des projets Bus Rapid Transit et Restructuration globale des transports en commun à Dakar est un exemple de transition, portée par une AOT, vers des modes de transport durable.

Le BRT, une réponse aux enjeux de mobilité

Le **BRT** permet de répondre de manière satisfaisante à la forte demande de transport par un **aménagement urbain structurant** et un **transfert modal** permettant de diminuer la congestion routière et de favoriser l'**interconnectivité** (notamment avec la ligne de **TER**). Le BRT va ainsi de pair avec la **restructuration globale du réseau** de transport en commun et le **service de rabattement** qui lui est associé. Il s'inscrit dans une stratégie nationale de développement des transports collectifs respectueux de l'environnement et inclusifs.



L'exploitation du
BRT est confié
à l'opérateur
Dakar Mobilité



- **18,3km** de voies réservées entre Dakar et Guédiawaye
- **14 communes** traversées
- **23 stations** dont 3 pôles d'échanges
- **7j/7** de 6h à 22h
- Energie : **électrique**
- **100%** d'énergie propre
- **59 000 tonnes** de CO2 économisées

CETUD, une AOT qui met en œuvre des projets structurants (3/3)

Restructuration globale du réseau de transport en commun (RTC)

Les deux projets emblématiques du **BRT** et du **TER** se trouvent être dépendants du **rabattement**. Le CETUD opérera ainsi une réorganisation du réseau de transport collectif autour des lignes BRT et TER, avec la création d'un réseau prioritaire, une intégration tarifaire et la réalisation d'aménagements de voirie et d'équipements de transport, le but étant d'améliorer l'**attractivité**, l'**accessibilité** et la **viabilité** globale du réseau de transport Dakarois en le **modernisant**.



Le **Réseau Prioritaire de bus** sera composé de **32 lignes prioritaires**. Il comprend une intégration tarifaire concordante avec les BRT et TER et constitue une priorité en termes d'investissements.



32
lignes



780 000
voyageurs / jour



930
autobus



GNC
pour la 1^{ère} phase



Électrique
pour la 2^{ème}
phase



53 000
tonnes
d'économie de CO2
(GNC)



15 min
de gain de
temps



250 milliards
d'investissement en
phase 1 (≈ 380 millions
USD)

Les défis à relever pour la viabilité des AOT en Afrique

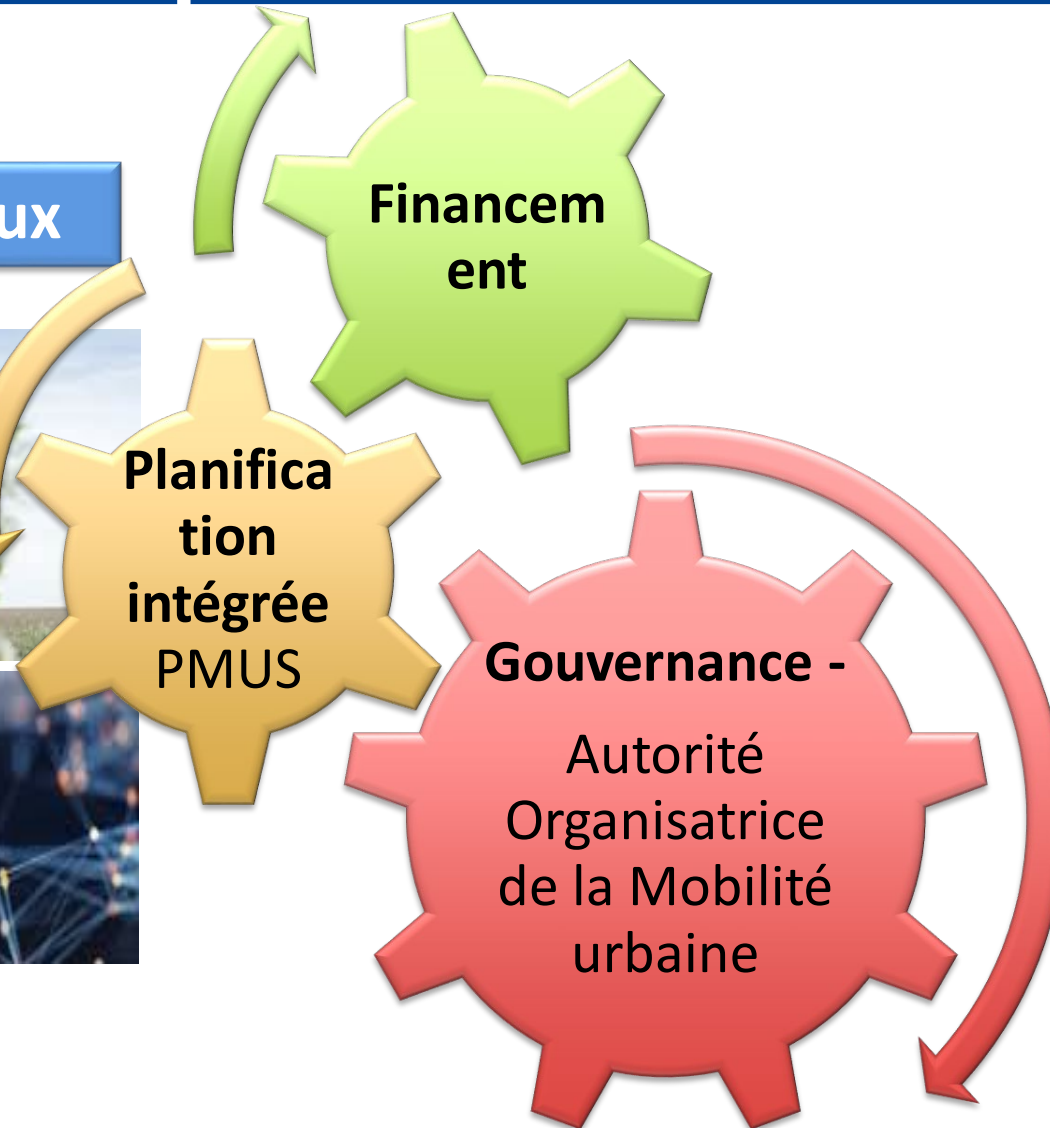
Enjeux transversaux



Transition énergétique



Transition numérique



Répondre aux objectifs

- Économiques
- Sociaux
- Environnementaux

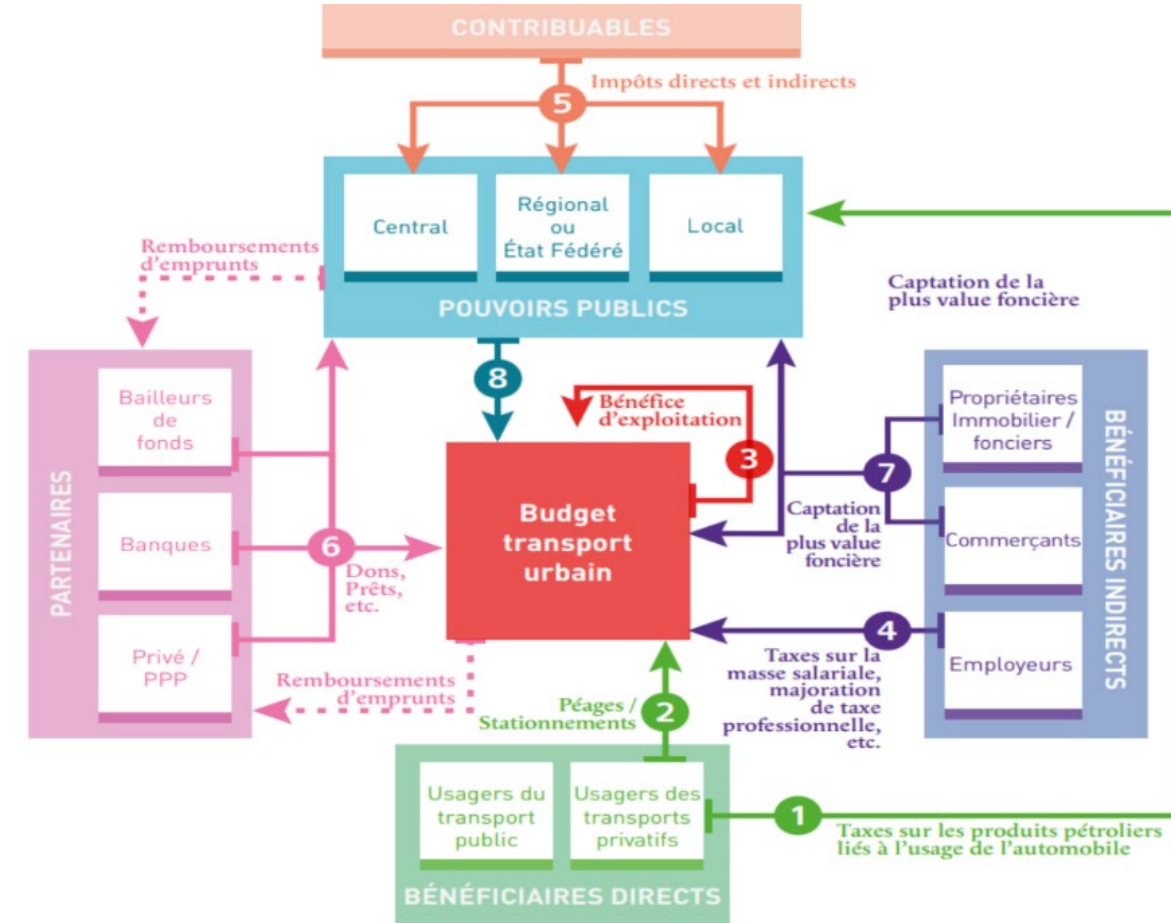
- **Adaptation du cadre institutionnel**
 - Réforme du **CETUDurable** bien engagée ;
 - Elargissement du périmètre de mission et d'intervention ;
 - Comités locaux de gestion de la mobilité urbaine
- **Adopter une vision métropolitaine et une approche multimodale**
 - Transcender les limites communales (ex. circulation et stationnement)

Les défis à relever pour la viabilité des AOT en Afrique

- **L'efficacité des AOT dépend de leur capacité à surmonter les défis structurels:**

- **Viabilité financière:** la dépendance aux subventions publiques fragilise la pérennité des AOT
- **Fragmentation institutionnelle:** dans certaines villes, la multiplicité des acteurs crée des conflits de compétences
- **Intégration des transports informels:** l'absence d'une stratégie claire de régulation freine l'organisation du transport artisanal, qui reste dominant dans plusieurs villes africaines
- **Acceptabilité sociale et résistance au changement:** les réformes structurelles dans les transports urbains suscitent souvent des résistances (ex: opposition des opérateurs informels à la régulation)
- **Services numériques multimodaux:** le numérique permet de proposer des offres intermodales personnalisées et d'adapter les services aux besoins des usagers, améliorant ainsi l'expérience globale

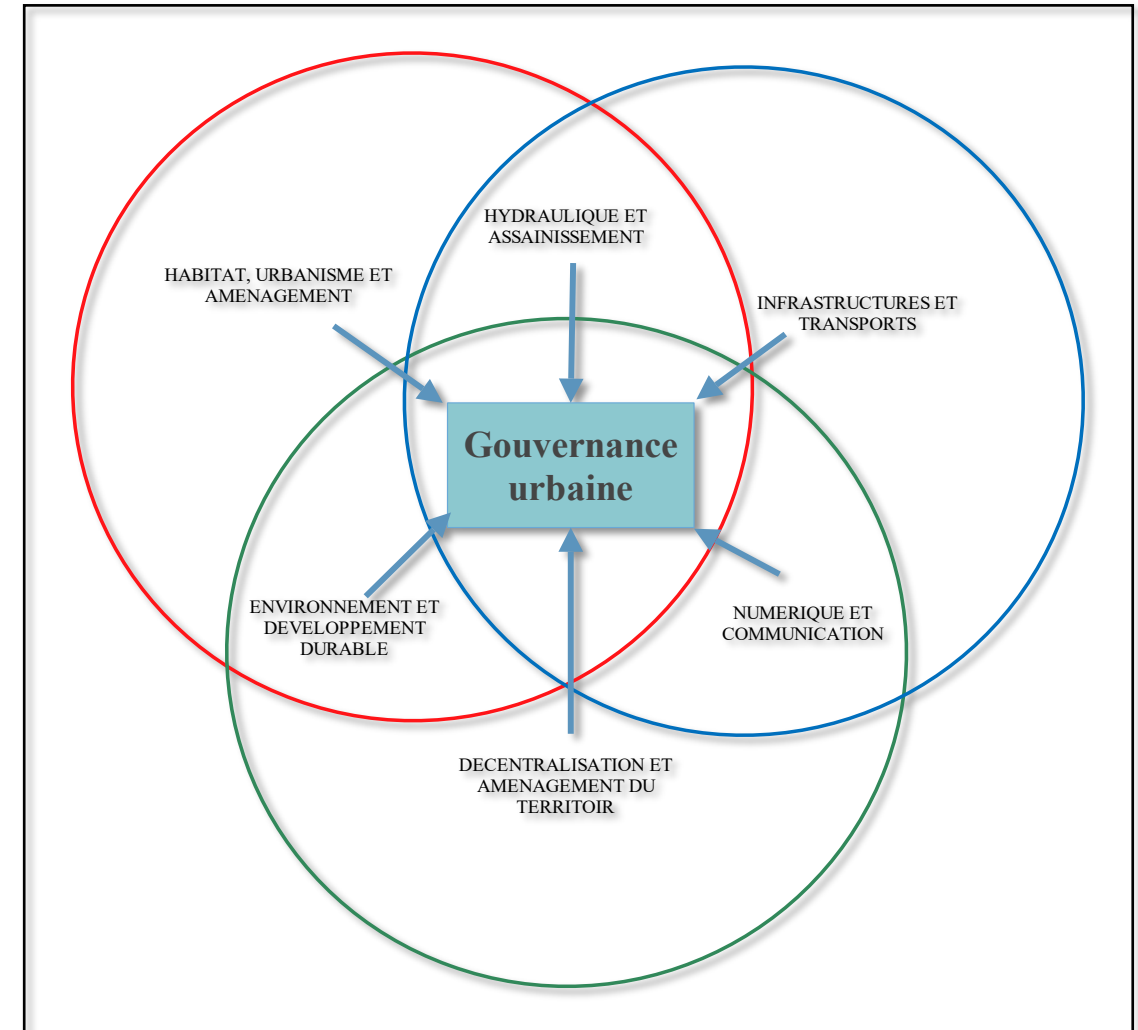
QUI PAIE?



Source: Banque Mondiale - LUTP

Pour faire face aux problématiques suivantes:

- Multiplicité des acteurs dans le milieu urbain
- Absence de hiérarchie des normes pour une cohérence territoriale favorisant le développement de la mobilité
- Complexité des différents facteurs à gérer dans l'espace urbain
- Interdépendance des différents domaines (Urbanisme, Transport, Infra., Environnement, Assainissement, ...)
- Coordination avec les Collectivités territoriales



Nécessité d'engager des reformes structurantes de manière phasée

Réforme des transports urbains

Nécessité de mise en œuvre de réformes structurelles en différentes étapes

Réformes de première génération



Mise en place d'un cadre de gouvernance adapté

Reformes, cadre légal de gouvernance, Mise en place d'une AOT, formalisation des acteurs,

Professionnalisation et renouvellement du Parc

Professionalisation du secteur informel, modernisation du parc, formation, ...etc

Modernisation des infrastructures

Aménagement des gares routières, d'aire de stationnement, habillage du réseau, aménagements routiers...

Réformes de seconde génération



Integration modale et interopérabilité

Planification intégrée, Aménagement de poles multimodaux, Integration tarifaire, interopérabilité des systemes

Transitions numériques et technologies intelligentes

ITS, SAEIV, Systemes billettiques,...

Transition écologique et développement durable

Mode de transport durables, integration de dimension sociale et du genre,....

Quelques recommandations pour les AOT de relever les défis de la mobilité

- Assurer les réformes nécessaires pour asseoir un bon cadre de gouvernance de la mobilité articulé à un cadre de gouvernance urbaine adaptée;
- Mener les réformes de **manière phasée** en tenant compte de l'architecture institutionnelle, du contexte et des réalités de chaque ville;
- Se doter de documents de planification de la mobilité intégrée (PMUS) articulé autour des autres problématiques du développement urbain;
- Mener les réformes financières en dotant les AOT de fonds de seconde génération pour le développement des transports urbains (FDTU) répondant aux défis de financement des investissements, la compensation des déficits d'exploitation, l'entretien et la maintenance des infrastructures de transport;
- Mettre en œuvre des projets structurants en favorisant les projets de mobilité catalyseurs à faible investissement et à fort impact social;

Quelques recommandations pour les AOT de relever les défis de la mobilité

- Avoir une approche holistique et intégrée des projets de mobilité en mettant un accent particulier sur le volet professionnalisation du secteur
- Institutionnaliser la mise en place de concertation et de coordination des acteurs de la mobilité urbaine (opérateurs formels et informels, syndicats, citoyens, usagers, ...etc.)
- Planifier les reformes sur la gouvernance de la donnée, du numérique, de la transition écologique, du développement durable



Merci de votre attention !