



# ITDP Dakar Webinar - 28th October

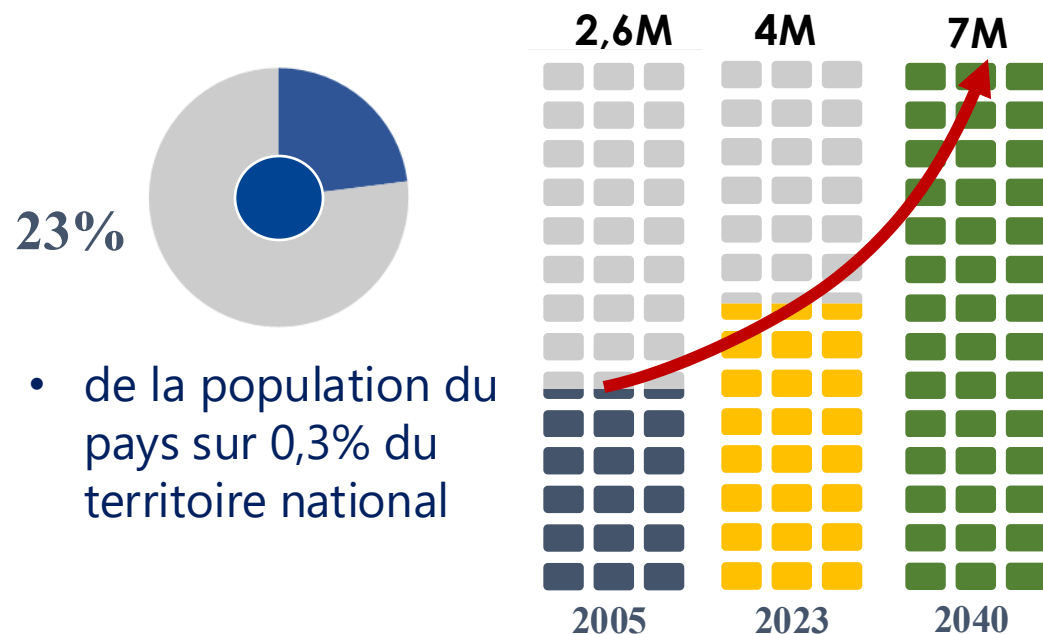
**Par M. Oumar DIALLO**  
**Directeur des Opérations au**  
**CETUD**

October 2025

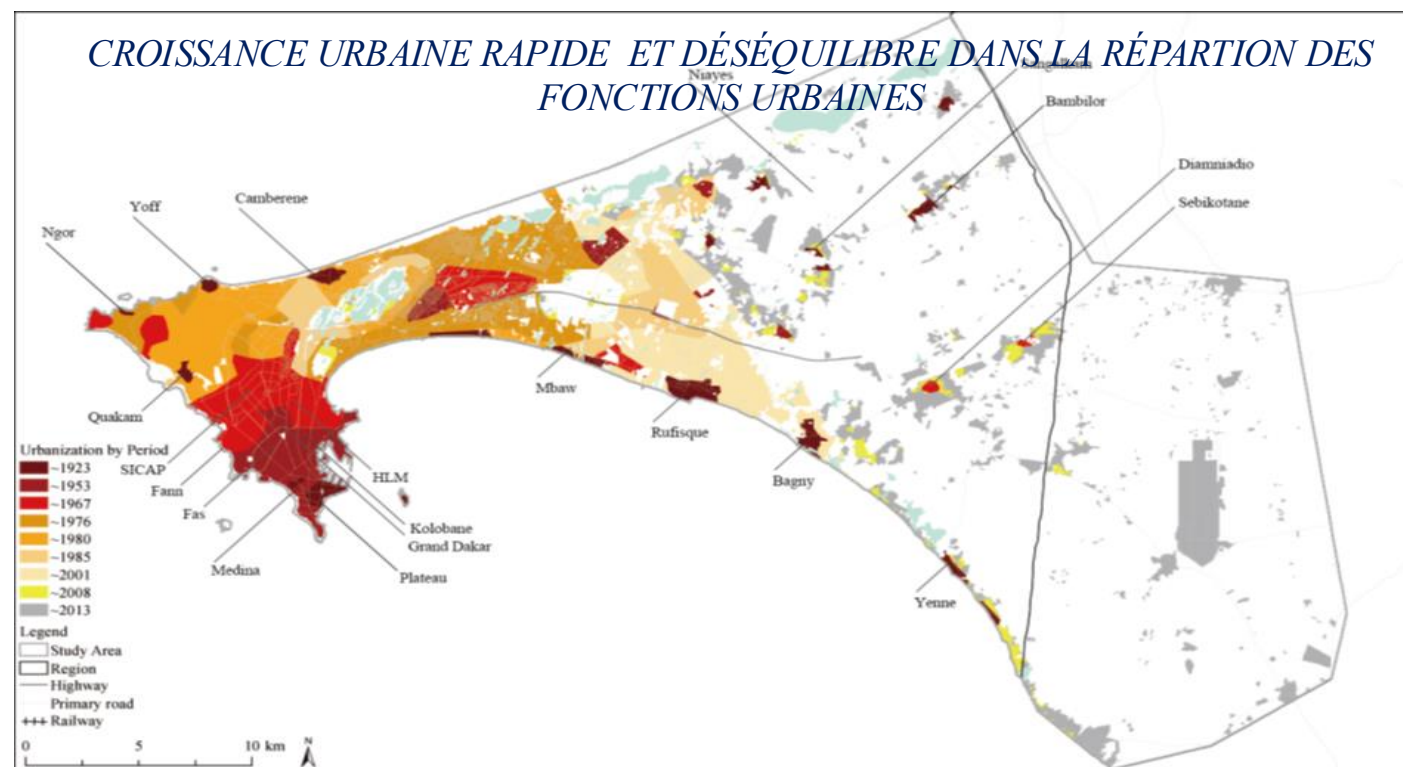
- 1. Contexte et Présentation du CETUD**
- 2. Projet Bus Rapid Transit de Dakar**
- 3. Impacts de la mise en œuvre du BRT sur le réseau de transport public**
- 4. Perspectives**

# **1. Contexte & Présentation du CETUD**

# Contexte de la mobilité à Dakar



- Presqu'île de 550 km<sup>2</sup>
- **50% de la population urbaine du pays**
- **100 000 nouveaux habitants/an**
- 4 M d'habitants en 2023 – 5M en 2030 et 7M en 2040



- ⇒ 7,2 Millions de déplacements/jour réalisés dans l'agglomération de Dakar
- ⇒ **70% des déplacements réalisés à pied** sur une journée moyenne
- ⇒ **80% des déplacements motorisés réalisés en transport public**

# Contexte de création du CETUD (1/2)

- ⇒ **Accélération rapide de l'urbanisation de l'agglomération de Dakar** avec une occupation anarchique des sols.
- ⇒ **Offre de transport déficitaire**
- ⇒ **Cadre institutionnel et juridique marqué par une forte dispersion des compétences**
- ⇒ **Coûts élevés des dysfonctionnements**
- ⇒ **Ressources humaines peu qualifiées en matière de transport urbain**, malgré une culture de transport en commun très tôt développée à Dakar.

**Réformes de 1996 → Signature de la Lettre de politique sectorielle des transports urbains**





# Contexte de création du CETUD (2/2)



- **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

# Réforme institutionnelle de 2022

**Nouvelle loi adoptée le 07 avril 2022 – pour prendre en charge les limites du système**

## 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).**

# Plan de mobilité urbaine durable de Dakar



## Faire de Dakar une ville moderne, durable et viable

Le MITTA a impulsé une dynamique de **refonte de la mobilité dakaroise** autour de 3 projets phares : le TER, le BRT, et la restructuration du réseau de bus.



Le plan de mobilité urbaine durable de Dakar vise à obtenir une ville **apaisée**, **accessible** et **structurée** autour d'un réseau **hiérarchisé** de transports en commun permettant une baisse de 15% de ses émissions de GES.



10 nouvelles lignes TCSP  
(environ 175 km en plus en 2035)



15 pôles d'échanges  
multimodaux



Plus de 75 km de réseau  
principal  
(et plus de 100 km de réseau  
secondaire)



## **2. Projet Bus Rapid Transit de Dakar**

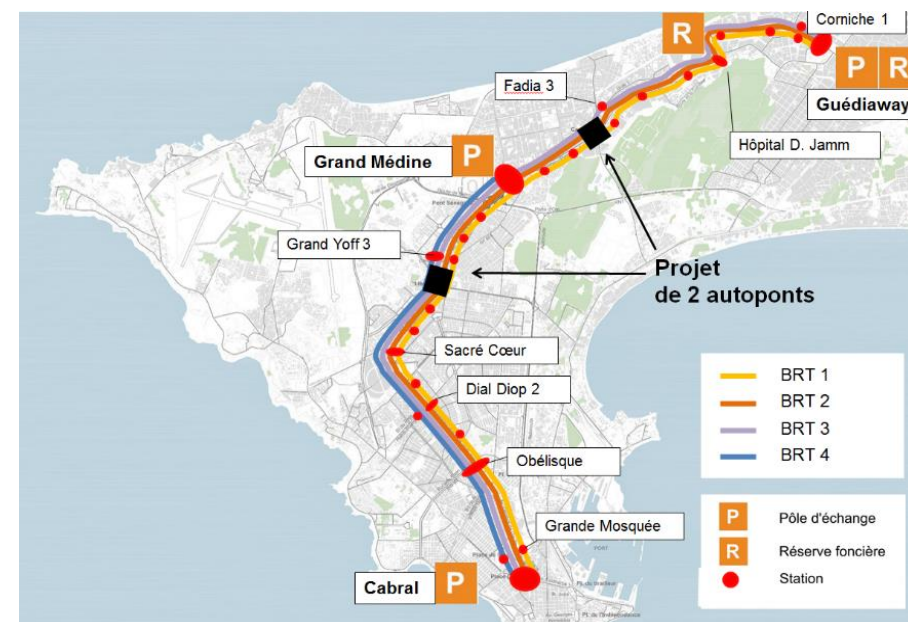
# Le BRT (Bus Rapid Transit) à Dakar

## 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 confiée  
à l'opérateur Dakar Mobilité**



# Le BRT en chiffres

Le BRT de Dakar, un projet de transformation urbaine.



**18**

km de la préfecture de  
Guédiawaye – Petersen



**14**

Communes traversées



**23**

Stations



**300 000**

Voyageurs par jour en moyenne sur  
la période de concession



**45**

Minutes de temps de parcours au  
lieu de 1h 30



**BRT  
électrique**



**1.8**

Millions de Tonnes CO2 de réductions  
sur les GES sur les 30 ans



**1**

Seul Projet dans les NDC au Sénégal



**158**

Bus électriques articulés d'une capacité de  
150 places (flotte initiale 121)



**212**

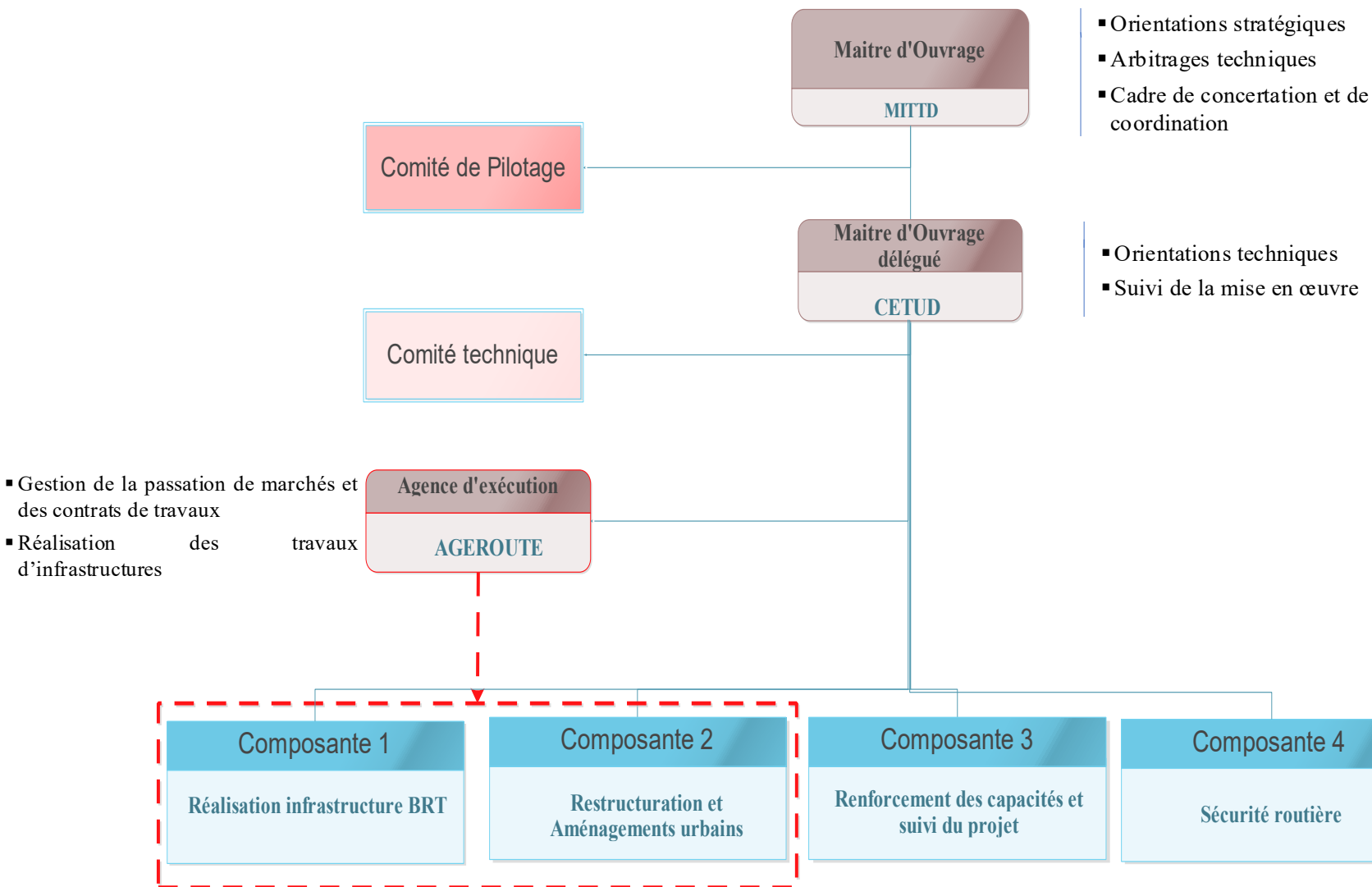
Millions \$ d'investissements privé



**01**

Centre de la Mobilité dédié au Contrôle de  
l'exploitation et à la Supervision du Trafic

# Schéma institutionnel de Pilotage du Projet

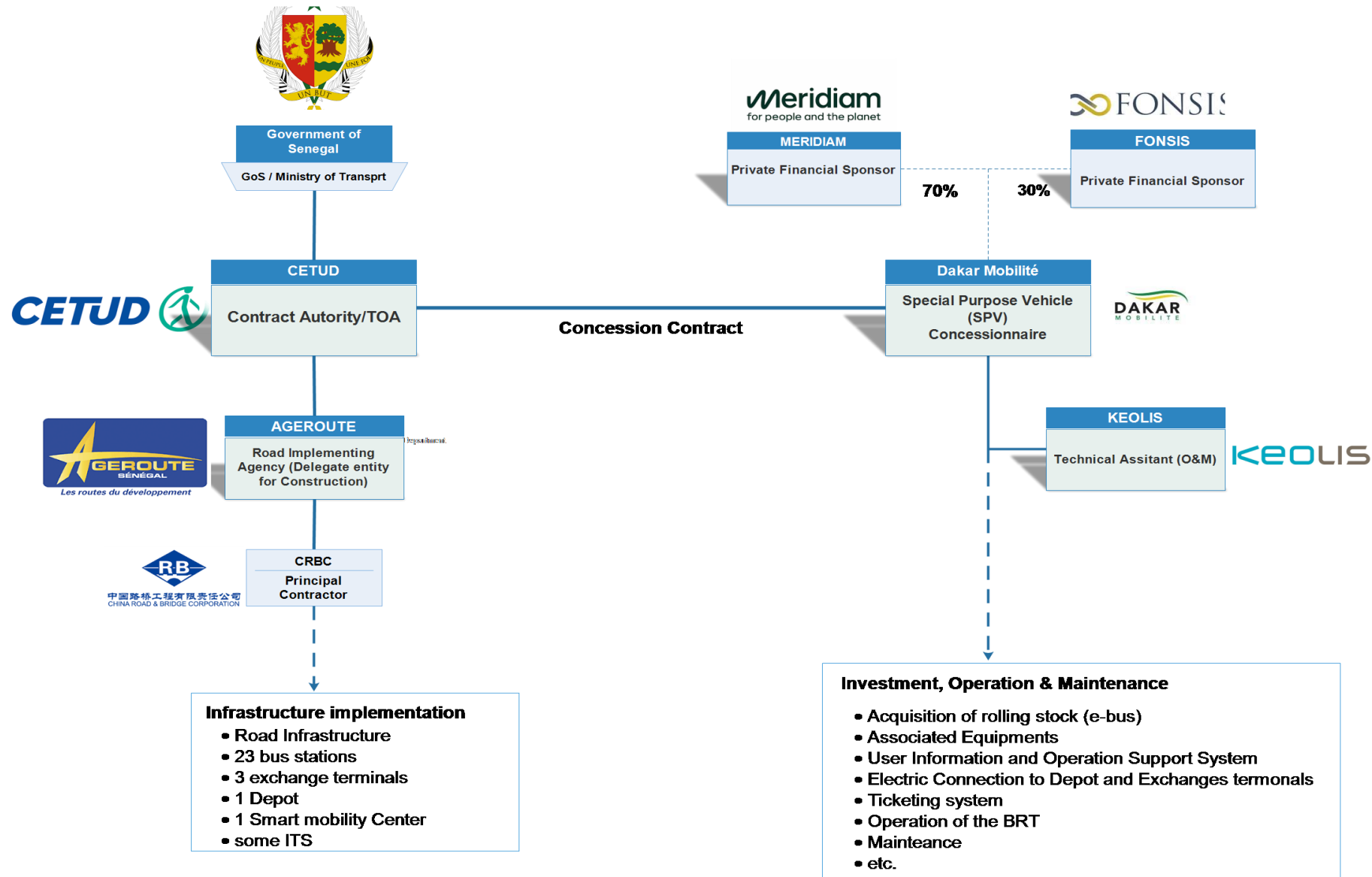


## FINANCEMENT

- ❑ Banque Mondiale (Fonds IDA) : **370 M\$**
- ❑ Banque Européenne d'Investissements : **85 M\$**
- ❑ Secteur Privé : **212 M\$**

👉 Accompagnement de **IFC Advisory** dans le structuration et la négociation de la Convention de de Concession pour l'exploitation du BRT

# Schéma du Partenariat (PPP)



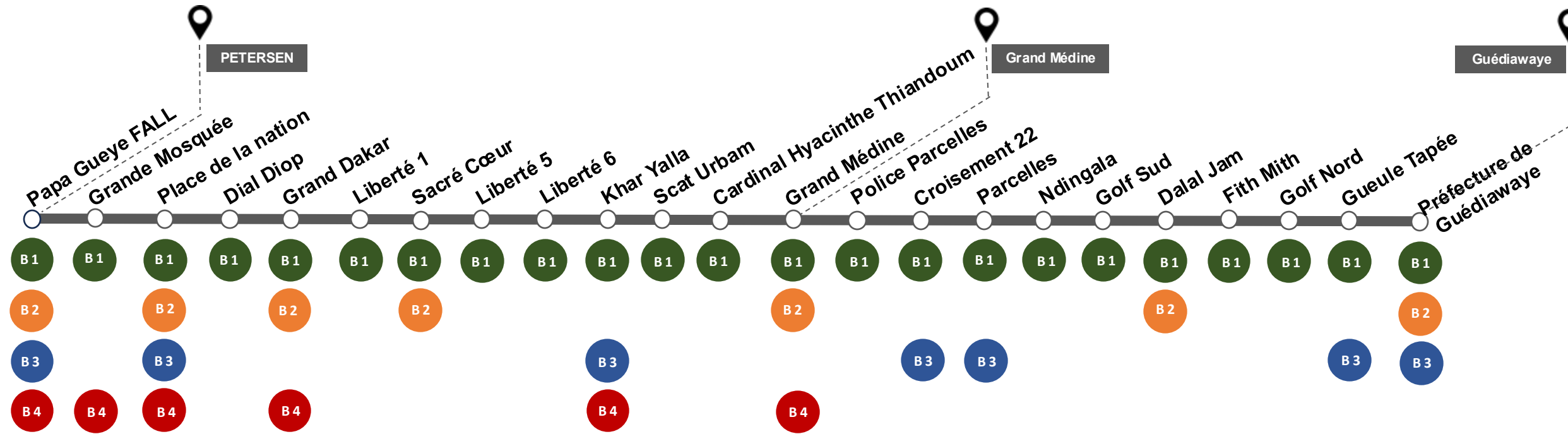


# Caractéristiques de la concession

Structuration de base de la Société de projet et des acteurs	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le contrat d'exploitation du BRT a été conclu le 21 mars 2022 avec la société <b>Dakar Mobilité S.A</b> détenu à 70% par l'opérateur privé et à 30% par le FONSIS pour le compte des opérateurs locaux.</li><li>• Le CETUD, Autorité concédante, assure l'administration et le suivi du Contrat de Concession pour le compte de l'État.</li><li>• Il est prévu de conclure un contrat d'assistance technique avec la Société Keolis, filiale de la SNCF.</li></ul>
Données clés du contrat	<ul style="list-style-type: none"><li>• Durée de la Concession : 15 ans ;</li><li>• Rémunération du concessionnaire sur la base des recettes d'exploitation ;</li><li>• Redevance versée à l'Etat avec une part fixe et une part variable en fonction du chiffre d'affaires.</li></ul>
Obligation du Concessionnaire	<ul style="list-style-type: none"><li>• Acquisition du matériel roulant et des équipements associés ;</li><li>• Exploitation conformément aux exigences de la Convention de concession ;</li><li>• Entretien et maintenance des infrastructures concédées.</li></ul>
Obligations de l'Autorité Concédante	<ul style="list-style-type: none"><li>• Construction et mise à disposition des infrastructures pour l'exploitation du BRT ;</li><li>• Mise en place des lignes de rabattement ;</li><li>• Gros entretien et renouvellement des infrastructures.</li></ul>

# Caractéristiques de la concession (clés de succès)

STRUCTURATION DU PROJET	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Études initiales approfondies</b> menées par le CETUD avec le soutien d'IFC Advisory ; Le projet fait partie d'une mobilité plus globale pour la ville.</li><li>▪ <b>Définition d'une stratégie d'attribution</b> : Séparation de la concession d'exploitation et de maintenance de l'infrastructure avec un modèle de gestion à long terme</li><li>▪ <b>Contenu local</b> avec Participation du FONSI (30% du capital de la Société de projet (SPV) aux opérateurs locaux )</li></ul>
MODÈLE ÉCONOMIQUE	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Trafic</b> : Le projet traverse le corridor le plus dense de Dakar.</li><li>▪ <b>Volonté de payer / tarif abordable</b></li><li>▪ <b>Assurer un partage équilibré des risques</b> : mécanisme de partage du trafic et des revenus minimum garanti entre l'opérateur et le CETUD, qui prend en charge les coûts de maintenance.</li><li>▪ <b>Octroi d'un régime fiscal adapté aux technologies vertes</b> : le gouvernement a accordé des exonérations fiscales et douanières pour les 15 ans de la concession.</li></ul>
RÉPLICABILITÉ	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Fort potentiel de <b>réplication à Dakar</b> et dans les régions</li></ul>



LIGNES BRT

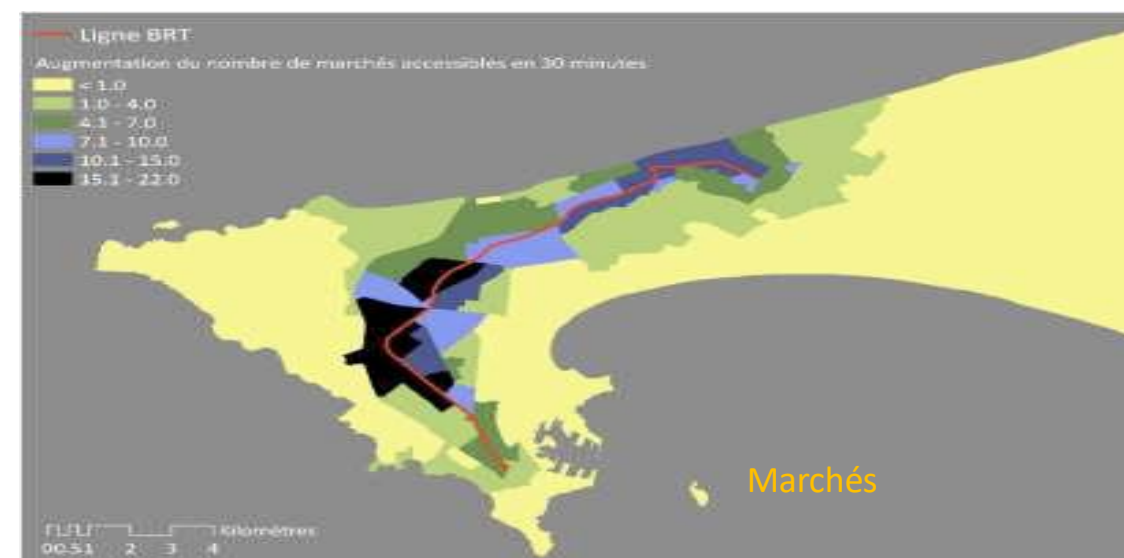
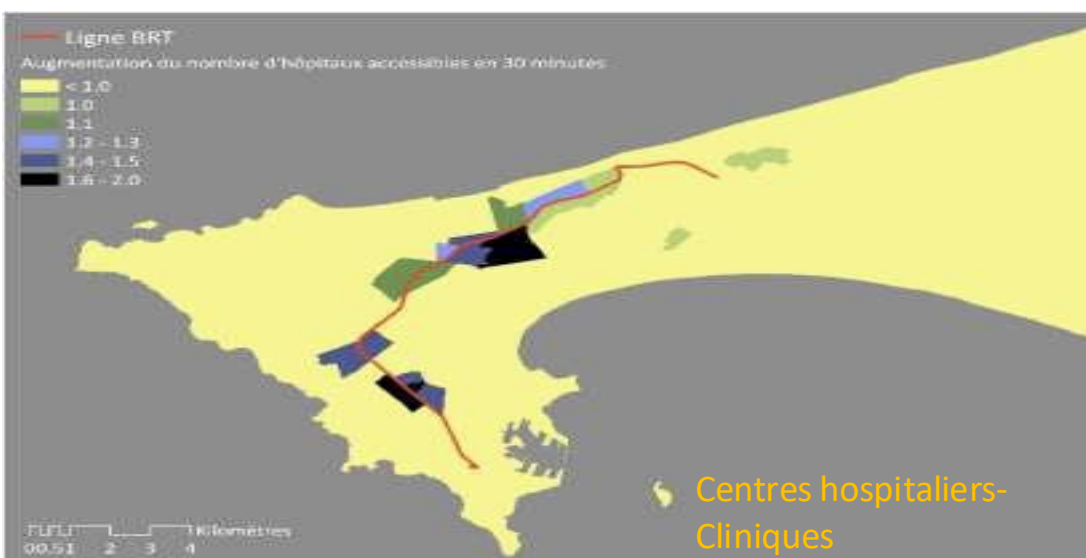
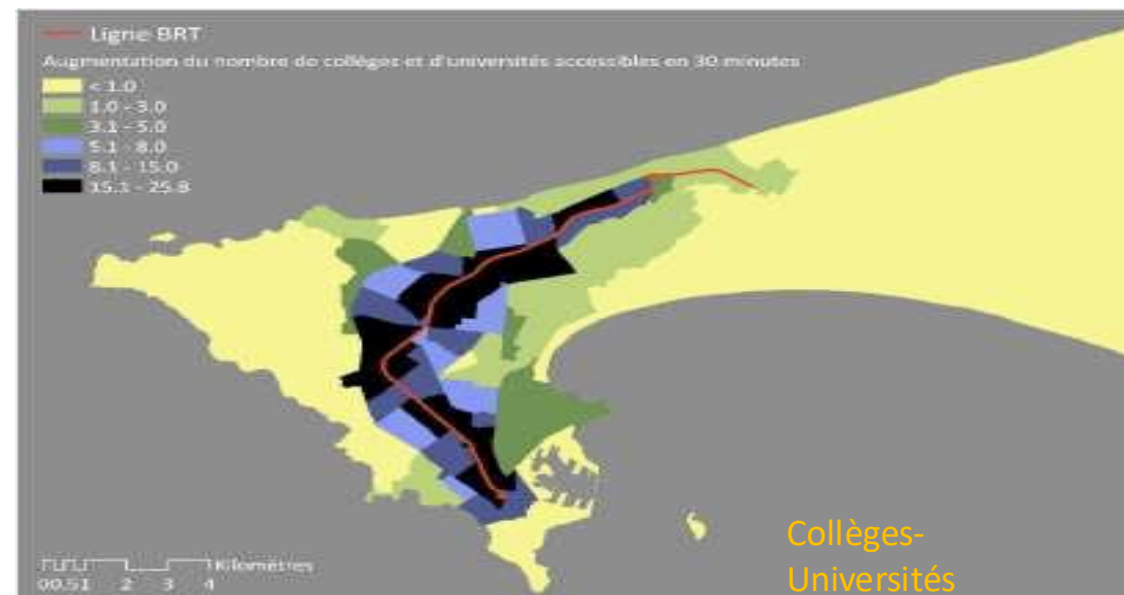
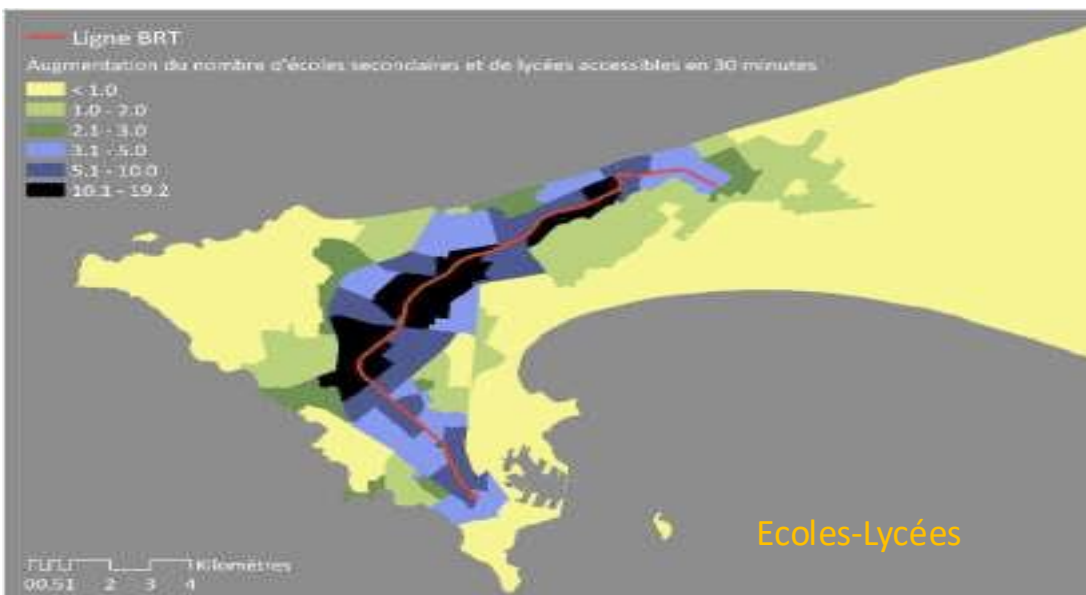
- BRT 1 OMNIBUS  
Guediawaye @ Papa Gueye FALL
- BRT 2 SEMI EXPRESS VIA GRAND MEDINE  
Guediawaye @ Papa Gueye FALL via GM
- BRT 3 SEMI EXPRESS  
Guediawaye @ Papa Gueye FALL
- BRT 4 EXPRESS  
Grand Médine @ Papa Gueye FALL

○ Stations

📍 Pôle d'échange

## **5. Impacts de la mise en œuvre du BRT sur le réseau de transport public**

# IMPACT SUR L' ACCESSIBILITE





# IMPACT SUR LE RESEAU DE TRANSPORT

- ⇒ 2 transports en commun (BRT et TER) fortement dépendants du rabattement par bus (> 50%)
- ⇒ Nécessité d'améliorer l'attractivité, l'accessibilité et la viabilité globale du réseau de transport :
  - Répondre à la demande croissante des passagers
  - Moderniser le réseau
  - Proposer une offre de transport public plus compétitive et intégrée
- ⇒ **Réorganisation du réseau de transport public autour des lignes BRT et TER**
- ⇒ **RTC : 3ème grand projet de transport dans l'agglomération de Dakar**
  - Réorganisation des lignes de bus
  - Création d'un réseau prioritaire
  - Intégration tarifaire
  - Réalisation de travaux routiers et acquisition de matériel de transport



## 6. Les Perspectives

# Restructuration des Transports en Commun (Projet 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<sup>ère</sup> phase



**Électrique**  
pour la 2<sup>ème</sup>  
phase



**53 000**  
tonnes  
d'économie de CO2  
(GNC)



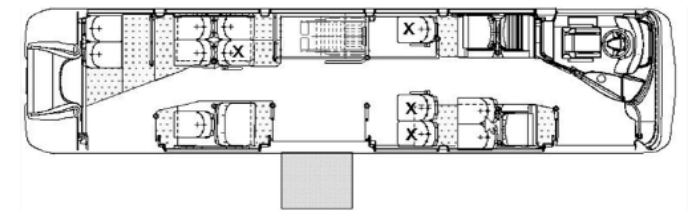
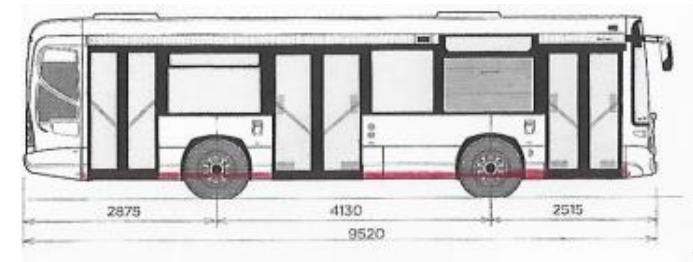
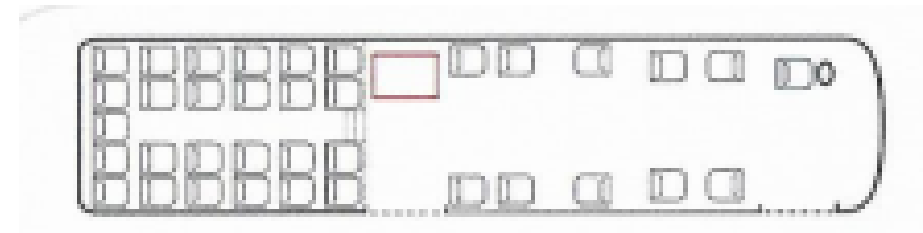
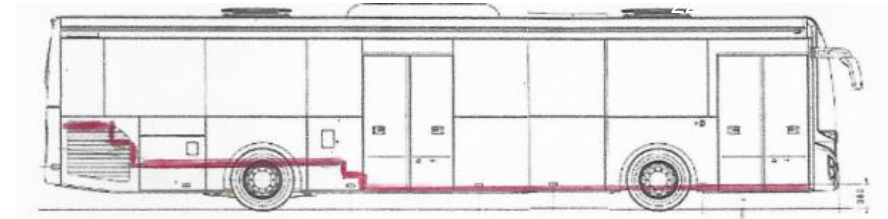
**15 min**  
de gain de  
temps



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

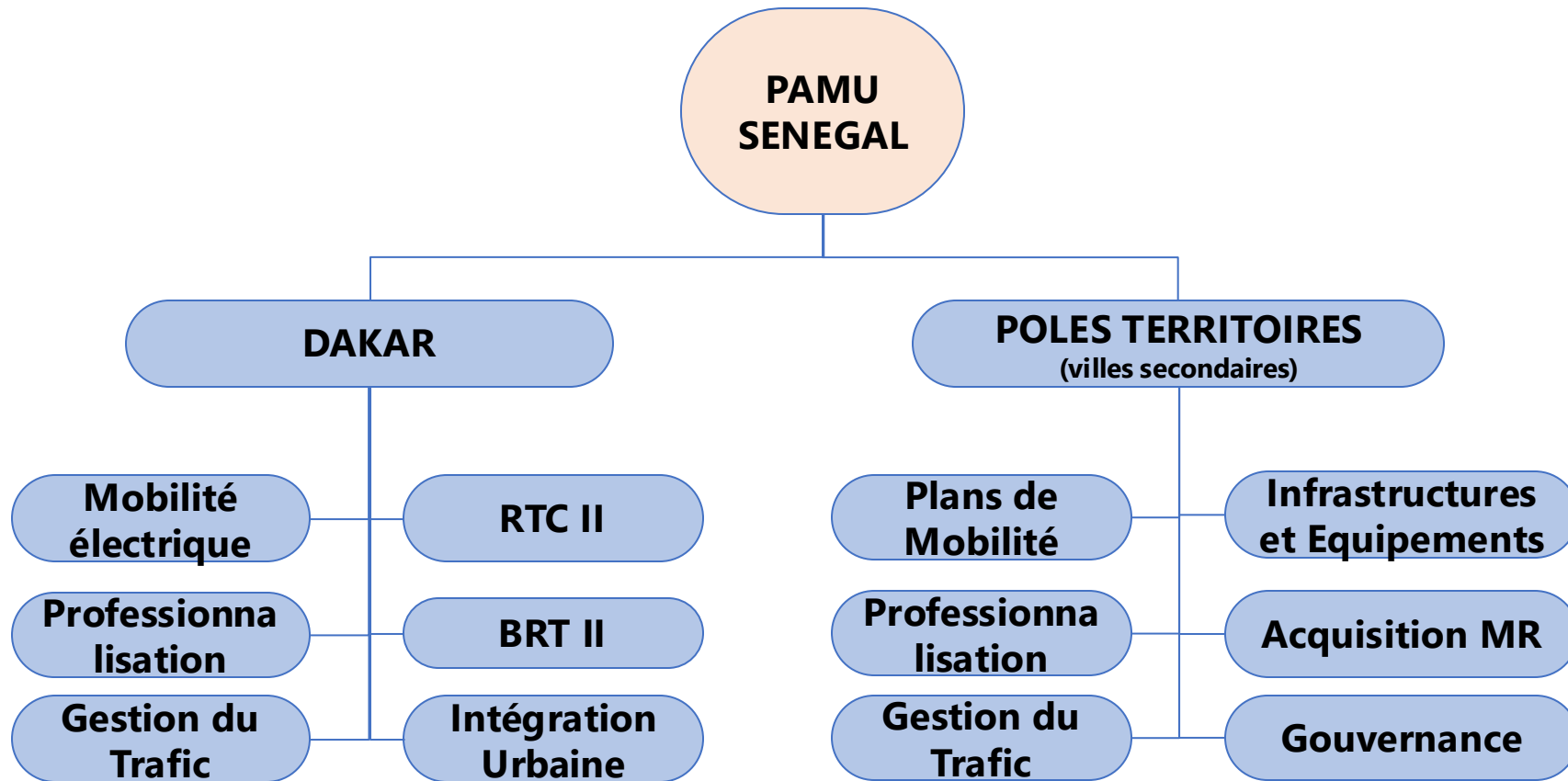
## ○ Matériel roulant (Phase 1)

- 400 bus :
  - 300 bus standards (90 passagers)
  - 100 midibus (50 passagers)
- Motorisation des bus :
  - Gaz (GNV – Euro VI)
  - Électrique : option à l'étude pour les lignes pilotes
- Qualité et confort
- Systèmes d'exploitation (Système d'information voyageurs) et billetterie intégrée avec BRT et TER (intégration tarifaire)



# Projet d'amélioration de la mobilité urbaine au Sénégal (PAMUS)

Le PAMUS a pour objectifs d'améliorer la mobilité urbaine et l'accessibilité et de renforcer la sécurité des services de transport public à faibles émissions dans l'agglomération de Dakar et dans les autres pôles Territoires (Thiès, Mbour, Ziguinchor, Kaolack, Touba et Saint-Louis)







***Merci de votre attention !***