



RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL
Un Peuple - Un But - Une Foi

Ministère des Infrastructures,
des Transports Terrestres et du
Désenclavement

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2018

*Pour une mobilité
urbaine durable*



CONSEIL EXECUTIF DES TRANSPORTS URBAINS DE DAKAR

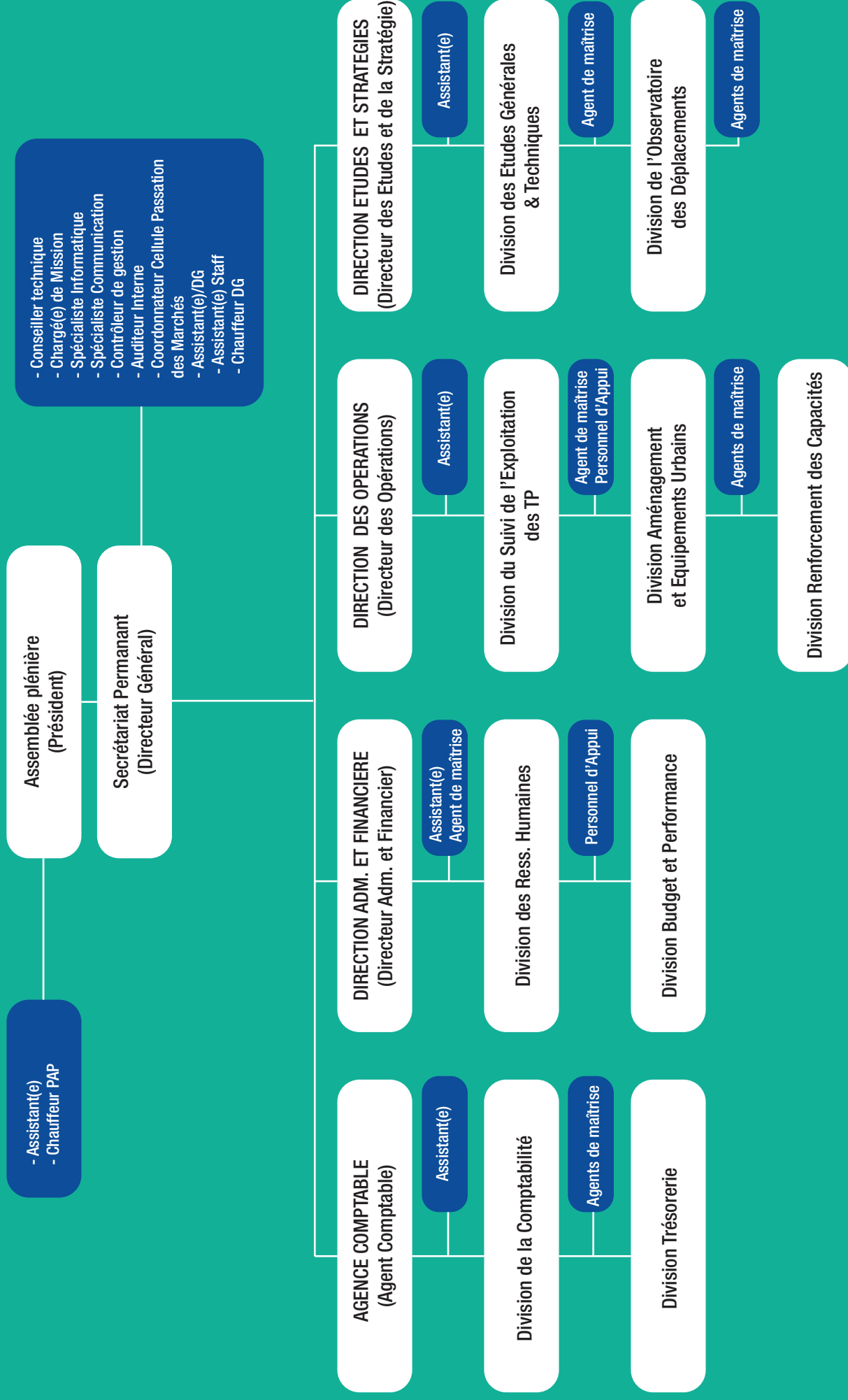


“

Mon ambition est de doter notre pays d'un système de transport terrestre performant apte à soutenir le secteur productif et à améliorer les conditions de vie et de travail des populations. ”



ORGANIGRAMME DU CETUD



L'ÉDITO DU MINISTRE

C'est avec un grand plaisir que je saisis l'opportunité qui m'est offerte de m'adresser aux lecteurs de ce rapport d'activité explicitant les principaux chantiers du CETUD sur l'année 2018. Mon enthousiasme est d'autant plus grand qu'une grande partie de ce rapport est dédiée au lancement des travaux du BRT qui marque une nouvelle ère dans le sous-secteur des transports.

En effet, après l'accord de financement des bailleurs de fonds que sont la Banque Mondiale et la Banque Européenne d'Investissement, c'est avec fierté que le Projet BRT est lancé grâce aux fruits d'un travail d'équipe dont le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) est le chef de file, et grâce à l'engagement et la mobilisation de l'administration territoriale.

A l'évidence, le projet de BRT constitue aujourd'hui une des réponses majeures et les plus décisives apportées par son Excellence, le Président de la République, Monsieur Macky SALL, aux problèmes de mobilité que connaît la Région de Dakar.

A côté du projet de Train Express Régional (TER), avec lequel il s'intègre parfaitement, dans une logique efficace de complémentarité, le BRT va participer à la satisfaction des besoins de déplacement des populations dakaroises. En abordant l'heureuse mutation du secteur de la mobilité, les atouts du BRT sont multiples et consistent en une meilleure accessibilité aux opportunités urbaines, une requalification urbaine autour du corridor, un haut niveau



de service, une information des voyageurs en temps réel, une volonté de protéger l'environnement et une intermodalité pour répondre à l'objectif crucial de réduction de la congestion routière.

Je vous invite à découvrir les avancées significatives qui ont été possibles sur cette année 2018 autour de ce projet phare mais également sur les autres chantiers majeurs du CETUD comme le renouvellement du parc et la réalisation d'infrastructures et d'équipements.

C'est le lieu ici d'exhorter l'ensemble des services de mon Département ministériel, en particulier le CETUD, à ne ménager aucun effort pour maintenir le lien communicationnel avec les différents acteurs institutionnels et communautaires afin de permettre une parfaite appropriation de la mission de l'organe architecte d'une mobilité urbaine durable.

Bonne lecture !

*Monsieur Abdoulaye Daouda DIALLO
Ministre des Infrastructures, des Transports
terrestres et du Désenclavement*

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AFD	Agence Française de Développement
AFTU	Association de Financement des Professionnels des Transports Urbains
AGEROUTE	Agence pour la Gestion et l'Entretien des Routes
AGETIP	Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public contre le sous-emploi
APD	Avant-Projet Détaillé (Études)
BCI	Budget Consolidé d'Investissement
BRT/BHNS	Bus Rapid Transit/Bus à Haut Niveau de Service
CAPTRANS	Centre d'Appui à la Professionnalisation aux métiers de Transport
CCTVA	Centre de Contrôle Technique des Véhicules Automobiles
CETUD	Conseil Exécutif des Transport Urbains de Dakar
CGQA	Centre de Gestion de la Qualité de l'Air
DAO	Dossier d'Appel d'Offres
DDD	Dakar Dem Dikk
DSP	Délégation de Service Public
DTR	Direction des Transports Routiers
FDTU	Fonds de Développement des Transports Urbains
GRBM	Gare Routière de Baux Maraichers
GIE	Groupement d'Intérêt Économique
IDA	International Development Agency (Banque Mondiale)
LPDU	Lettre de Politique des Déplacements Urbains
PAMU	Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine
PATMUR	Projet d'Appui au Transport et à la Mobilité Urbaine
PDUD	Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération Dakaroise
PPP	Partenariat Public Privé
PTB	Petit Train de Banlieue
SFI	Société Financière Internationale
TC	Transport Collectif
TER	Train Express Régional
UATP	Union Africaine des Transports Publics

LE MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Thierno Aw, Directeur Général du CETUD

Le présent rapport d'activité 2018 me donne l'occasion de remercier la tutelle ministérielle et de féliciter l'ensemble du personnel du CETUD ainsi que les acteurs de l'écosystème élargi des transports urbains. En combinant des aspects opérationnels et budgétaires, les rapports d'activités se posent en exercices de transparence dans l'action publique.

Chaque année, nous tâchons de poser de nouveaux jalons, selon les lignes directrices définies par la nouvelle Lettre de Politique des Déplacements Urbains (LDPU). Ce rapport vous donnera, nous l'espérons, une bonne visibilité sur les grands axes de notre action structurante ; le démarrage du projet BRT est sans doute l'un des marqueurs forts de cette année 2018. Il s'agit là d'un défi majeur qui nous occupera sur les prochains mois, à côté de l'ensemble des autres activités découlant de la vision d'une mobilité urbaine durable. En vous souhaitant une bonne lecture.



LE CETUD EN BREF

Le Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD) est un Établissement public à caractère professionnel créé par la loi n° 97-01 du 10 mars 1997 dans le cadre de la mise en œuvre de la réforme des transports urbains initiée par la Lettre de Politique Sectorielle du 25 septembre 1996.

Placé sous la tutelle technique du Ministère en charge des Infrastructures et des Transports terrestres et sous la tutelle financière du Ministère en charge des Finances, ses missions et attributions sont respectivement définies à l'article 2 de la loi n° 97-01 du 10 mars 1997 susmentionnée et aux articles 2 et 3 du décret n° 2001-557 du 19 juillet 2001 relatif aux attributions, à l'organisation et au fonctionnement du CETUD.

Le CETUD exerce, au nom de l'Etat, une série de missions qui en font l'organe architecte technique de la politique de mobilité urbaine.

Dans le cadre de l'amélioration de la mobilité urbaine, le CETUD a mis en œuvre, pendant la période 2002-2008, avec l'appui de la Banque mondiale, le Programme d'Amélioration de la Mobilité urbaine (PAMU) dans ses différents volets : aspect institutionnel, infrastructures, volet environnemental, renouvellement du parc, volet ferroviaire.

Pour la population de l'agglomération de Dakar, le rôle du CETUD est fondamental en vue de l'amélioration de la qualité de vie et des conditions de déplacement actuelles impactant au quotidien la vie économique, le confort des habitants et la qualité de l'air. Si le PAMU a permis d'observer des améliorations sensibles, notamment au niveau des infrastructures et de la modernisation des transports publics, la demande de déplacements n'a pas cessé d'évoluer et implique un travail important et permanent sur l'évolution de l'offre, tant en quantité qu'en qualité.

SOMMAIRE

L'ÉDITO DU MINISTRE	04
LE MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL	06
1. CADRE INSTITUTIONNEL ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	08
2. RESSOURCES FINANCIÈRES	10
2.1. Situation d'exécution du budget 2018	12
2.2. Budget 2019	15
3. RÉALISATIONS SUR L'EXERCICE 2018	17
3.1. Programme de renouvellement du parc	18
3.2. Le projet Bus Rapid Transit (BRT)	21
3.3. Réalisation d'infrastructures et d'équipements	25
3.4. Etudes techniques	26
4. PERSPECTIVES	29
4.1. Prochaines étapes du BRT	30
4.2. Programmes de renouvellement	31
4.3. Organisation des réseaux et de la circulation	31
4.4. Renforcement de capacités	32
4.5. Divers	32

CADRE INSTITUTIONNEL ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

1



L'ESSENTIEL

Depuis 1992, l'État du Sénégal et ses partenaires techniques et financiers se sont résolument engagés dans la réforme du secteur des transports. Celle-ci se précisera pour l'urbain par l'adoption, en 1996, d'une Lettre de politique du sous-secteur des transports urbains. Une nouvelle Lettre de Politique des Déplacements Urbains (LPDU) a été signée, en juillet 2015, pour une adaptation plus conforme au contexte actuel des déplacements dans l'agglomération daka-

roise marquée par l'adoption du Plan Sénégal Émergent et l'avènement de collectivités locales érigées à la faveur de l'Acte III de la Décentralisation. Le socle de base de cette réflexion est le Plan de Déplacements Urbains (PDUD). Il s'agit d'un document de planification et de programmation qui définit les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour organiser, de façon durable, les déplacements des personnes et des biens dans l'agglomération.

Les principes directeurs qui guident la politique du sous-secteur des transports urbains et sur lesquels s'inscrivent toutes les activités du CETUD correspondent aux piliers de la LPDU.

01

Le rapprochement des planifications de l'occupation des sols et des transports : dans

l'optique de promouvoir une planification urbaine privilégiant les transports publics de masse et accordant une place considérable aux modes doux (marche-à-pied et deux-roues) ;

02

La construction d'un réseau de transport public intégré et l'élaboration d'une politique tarifaire soutenable :

poursuivre la modernisation du secteur artisanal dans l'optique de la mise en place d'un réseau métropolitain de transport public hiérarchisé autour du BRT, du TER, de DDD et des minibus AFTU sans compter le développement des pôles d'échanges ;

03

Le développement du réseau de voirie et l'amélioration de la gestion de la circulation et du stationnement : ce pilier prône la

rationalisation de l'exploitation de la voirie ainsi que la conception et la mise en œuvre de plans de circulation et de stationnement bien adaptés ;

04

La mise en place d'un cadre institutionnel simple et efficace qui nécessite le renforcement du CETUD en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains, l'avènement de cadres et de mécanismes de concertation efficaces et la veille technologique dans le domaine des transports et de la mobilité ;

05

La sécurisation des financements du sous-secteur des transports urbains qui peut générer des fonds suffisants pour abonder d'éventuelles compensations tarifaires aux transports collectifs. Ces fonds devront également permettre le financement de tout ou partie des équipements et des travaux qui sont nécessaires à la mise en place de la politique des déplacements urbains de la région de Dakar : espaces piétons, transports en commun à haut niveau de service, nouvelles voiries, voies de bus, aménagement de carrefours, parcs de stationnement.

RESSOURCES FINANCIÈRES

2



Les sources de financement du CETUD



Budget de l'Etat pour prendre en charge les dépenses de fonctionnement et d'investissement ainsi que le paiement de la prime à la casse et des impenses du projet BRT



Banque Mondiale pour les activités du projet BRT et du PATMUR (financement additionnel)



Redevances attendues du Centre de Contrôle technique des Véhicules automobiles (CCTVA), des opérateurs (DDD, PTB) et des gares routières, notamment celle des Baux Maraîchers



Fonds de Développement des Transports urbains (FDTU),



Subventions attendues de l'AFTU et/ou du Fonds Revolving



Produits accessoires (la vente des dossiers d'appel d'offres, de matériels réformés et autres produits accessoires).

2.1 Situation d'exécution du budget 2018

Le budget modifié de l'exercice 2018 du CETUD s'équilibre en recettes et dépenses à un montant de **huit milliards quatre cent trente-neuf millions deux cent quarante-quatre mille huit cent vingt-neuf (8 439 244 829) francs CFA**.

Il a été approuvé par le Ministère en charge des Finances le **05 novembre 2018**.

Ressources budgétisées

Un montant de **500 millions de francs CFA** a été alloué en 2018 à la prime à la casse des véhicules dans le cadre du programme de renouvellement du parc de minibus. Au 31 décembre 2018, aucun fonds n'a été mobilisé sur ce montant.

Concernant la subvention allouée par l'IDA dans le cadre de la mise en œuvre du projet BRT, **599,338 millions de francs CFA** ont été mobilisés relativement au montant de **1,180 milliard** inscrit pour les investissements et **458,634 millions** pour les dépenses de fonctionnement.

Le CETUD met en œuvre la composante 2 du Projet d'Appui au Transport et à la Mobilité urbaine relative au renforcement des capacités pour le développement des transports collectifs publics. Dans le cadre de ce projet, le budget alloué a été mobilisé à hauteur de 54%, soit 273,856 millions de francs CFA en valeur absolue.



Toutefois, il est important de souligner que la mobilisation des fonds IDA est tributaire de la réalisation des activités. Relativement au projet BRT, la faiblesse du taux de mobilisation est essentiellement expliquée par le report du paiement de l'avance de démarrage des travaux d'infrastructures à l'exercice 2019. En effet, compte tenu de la complexité des travaux et du volume d'investissement très important, la Banque mondiale s'est accordée avec le CETUD et l'AGEROUTE (agence d'exécution des travaux du BRT) pour procéder à une présélection des entreprises; ce qui, du reste, a augmenté considérablement les délais de passation des marchés.

En ce qui concerne le projet PATMUR, le transfert de plusieurs études vers le projet BRT, à la demande de la Banque Mondiale, explique l'écart entre les prévisions et les réalisations constatées.

Au titre des fonds de contrepartie du projet BRT financés par l'Etat du Sénégal, un montant de 1,5 milliard a été mobilisé sur le budget de 3,5 milliards initialement prévu, soit un taux de mobilisation de 43%.

Les crédits Etat destinés au projet d'Appui au CETUD sont utilisés pour couvrir les dépenses de fonctionnement. Au 31 décembre 2018, un montant de 249,980 millions de francs CFA a été mobilisé sur les 400 millions prévus, soit un taux de mobilisation de 62%.

Sur les 853,550 millions de francs CFA budgétisés au titre des redevances et autres produits, 84% ont été recouvrés à la fin du mois de décembre 2018. Il s'agit principalement des recouvrements effectués dans le cadre des ouvrages concédés.

Concernant le Fonds de Développement des Transports urbains (FDTU), 164,863 millions de francs CFA ont été recouvrés sur la contribution annuelle de l'État budgétisée à hauteur de 400 millions de francs CFA. Chaque année l'État, les Collectivités locales et le Secteur privé doivent effectuer une contribution paritaire de 400 millions de francs CFA. Il est à noter que depuis la création de ce fonds, seul l'État y contribue.

Les crédits de l'exercice 2017, d'un montant de 250 millions de francs CFA, reportés sur la gestion 2018 par arrêté 00227/MEFP du 10 janvier 2018 n'ont pas été mobilisés.

Le tableau, ci-dessous, présente la situation d'exécution du budget des ressources à la date du 31 décembre 2018.

Rubriques	Budget 2018	Montant mobilisé		Variations (Mobilisé-prévu)	
		Montant	%	Montant	%
BCI/Prime à la casse	500 000 000	-	0%	- 500 000 000	-100%
Subvention d'investissements PATMUR	503 502 000	273 856 676	54%	- 229 645 324	-46%
Subvention d'investissements BRT	1 180 098 829	599 338 619	51%	- 580 760 210	-49%
Reliquat appui Cetud 2017	60 000 000	56 245 727	94%	- 3 754 273	-6%
Redevance CCTVA	140 000 000	-	0%	- 140 000 000	-100%
FDTU report de crédits	250 000 000	-	0%	- 250 000 000	-100%
Crédit BCI - Appui au CETUD	400 000 000	249 980 737	62%	- 150 019 263	-38%
Fonds de contrepartie projet BRT	3 500 000 000	1 500 000 000	43%	- 2 000 000 000	-57%
Redevances et autres produits	853 550 000	712 842 842	84%	- 140 707 158	-16%
Subvention de fonctionnement BRT	652 094 000	458 634 425	70%	- 193 459 575	-30%
FDTU	400 000 000	164 863 654	41%	- 235 136 346	-59%
TOTAL	8 439 244 829	4 015 762 680	48%	- 4 423 482 149	-52%

Dépenses programmées en 2018

Les crédits destinés aux investissements étaient budgétisés à hauteur de 6,555 milliards de francs CFA. Le montant engagé au 31 décembre de la même année se chiffre à 2,880 milliards en valeur absolue, soit 44% en valeur relative.

La rubrique « Génie Civil », prévue à hauteur de 549 millions de francs CFA, a été engagée à 93%. Les activités réalisées concernent les travaux d'entretien de la gare routière des Baux Maraichers et l'acquisition d'un terrain d'une superficie d'un hectare.

La rubrique « Services » a enregistré un taux d'engagement de 40% au 31 décembre 2018. Elle concerne les services de Consultants, notamment les études relatives à la préparation du Projet BRT, la convention de maîtrise d'ouvrage déléguée signée avec AGEROUTE dans le cadre du projet BRT, la prime à la casse, la formation et les activités de communication.

Le volet « Équipements » a été engagé à hauteur de 36%. Le montant engagé a permis de prendre en charge les acquisitions de mobiliers de bureau, de véhicules, de matériels informatiques et de logiciels. Le montant de 545 millions budgétisé a été exécuté à hauteur de 65,455 millions du fait des retards notés dans les procédures de passation des marchés des véhicules du projet BRT et du matériel informatique.

Dépenses de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement ont été exécutées à hauteur de 1,569 milliard de francs CFA, soit 83% du budget initialement prévu. Ces dépenses concernent les dépenses de personnel, les frais d'entretien et de maintenance et les autres coûts opérationnels (missions et déplacements, carburant, téléphone, etc.).

Le tableau, ci-dessous, présente la situation d'exécution du budget des dépenses à la date du 31 décembre 2018.

Nature dépenses	Budget 2018	Engagements		Réalizations	
		Montant	%	Montant	%
Génie civil	549 000 000	509 147 360	93%	509 147 360	93%
Services	5 461 950 829	2 175 009 346	40%	2 149 530 267	39%
Équipements	545 000 000	196 755 087	36%	65 455 087	12%
Investissements	6 555 950 829	2 880 911 793	44%	2 724 132 714	42%
Fonctionnement	1 883 294 000	1 577 647 379	84%	1 569 916 044	83%
TOTAL	8 439 244 829	4 458 559 172	53%	4 294 048 758	51%

2.2 Budget 2019

Au titre de l'année 2019, le budget du CETUD s'équilibre en recettes et en dépenses à un montant de trente et un milliards sept cent trente et un millions deux cent quatre-vingt-douze mille sept cent cinquante (31 731 292 750) francs CFA, soit une hausse de vingt-trois milliards deux cent quatre-vingt-douze millions quarante-sept mille neuf cent vingt et un (23 292 047 921) francs CFA par rapport au budget 2018 modifié qui s'élevait à huit milliards quatre cent trente-neuf millions deux cent quarante-quatre mille huit cent vingt-neuf (8 439 244 829) francs CFA.

Cette importante variation s'explique par l'inscription dans le budget de cette année de l'avance de démarrage des travaux du BRT et les coûts de suivi et de contrôle afférents.

Le tableau ci-dessous présente la situation des différents crédits budgétaires au titre de l'année 2019 :

<i>Libelles</i>	<i>Montant</i>
Recettes d'investissement	29 519 192 750
Prime à la casse cars rapides et ndiaga ndiaye	500 000 000
Contrepartie état projet BRT	700 000 000
Reliquat projet d'appui au CETUD 2017	0
Fdt U (contribution état) report de crédit 2017	0
Produits accessoires	6 000 000
Redevances et autres subventions	533 000 000
Redevances CCTVA	0
Subvention d'investissement IDA / projet PATMUR FA	55 500 000
Subvention d'investissement IDA / projet BRT	27 614 692 750
Subvention d'investissement AFD	110 000 000
Recettes de fonctionnement	2 212 100 000
Projet d'appui au cetud	500 000 000
FDTU (contribution état)	400 000 000
Contrepartie état projet BRT / appui au fonctionnement du CETUD	300 000 000
Fonds IDA / fonctionnement projet BRT	1 012 100 000
Total recettes en FCFA	31 731 292 750

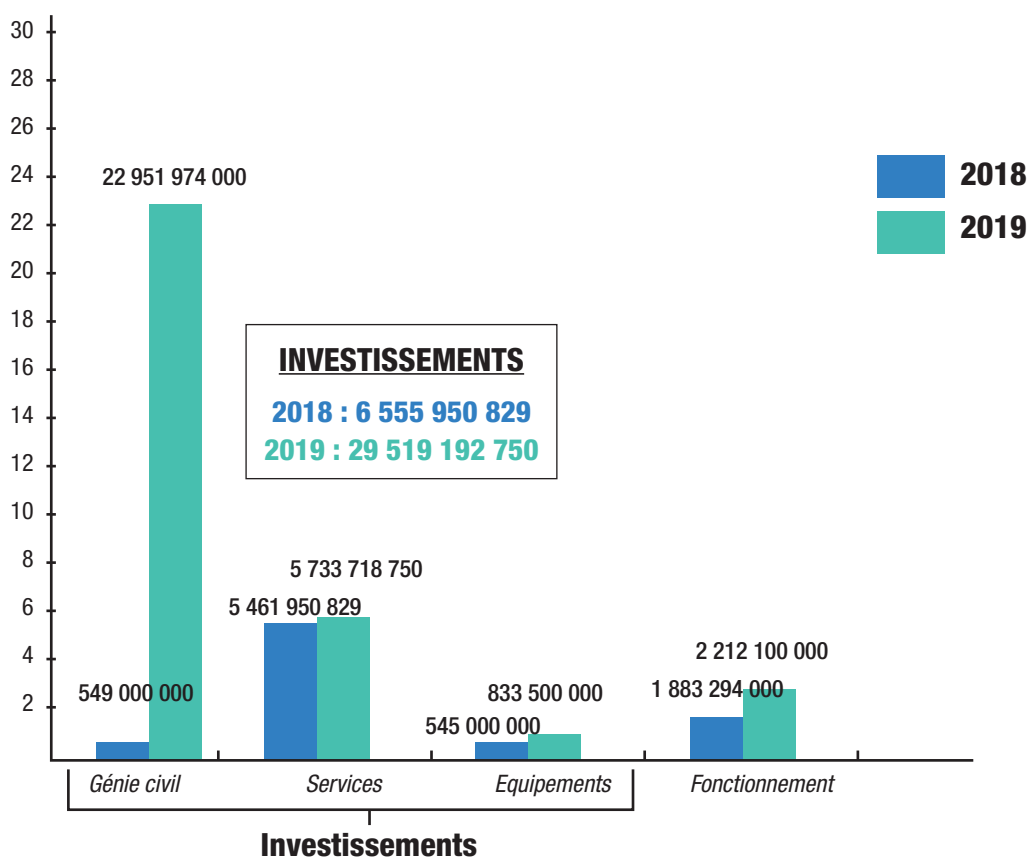
Focus investissements

Les investissements portent essentiellement sur les activités liées au projet BRT, notamment les travaux de mise en place du corridor ainsi que les contrôles y relatifs, et les études complémentaires financées par la Banque Mondiale. Les autres activités d'investissement concernent principalement la libération des emprises du BRT et le paiement de la prime à la casse dans le cadre du programme de renouvellement du parc de transport en commun.

Quant à la section fonctionnement du budget, elle servira principalement à prendre en charge les dépenses de personnel, les dépenses de maintenance et d'entretien ainsi que les charges de structures.

Rubriques	Montant
Genie civil	22 951 974 000
Services	5 733 718 750
Equipements	833 500 000
Investissements	29 519 192 750
Achats	230 200 000
Transport	43 500 000
Services ext a	267 900 000
Services ext b	248 500 000
Autres charges	75 000 000
Charges de personnel	1 347 000 000
Fonctionnement	2 212 100 000
Total	31 731 292 750

CROISSANCE DU BUDGET ENTRE 2018 ET 2019 EN MILLIARDS DE FCFA



RÉALISATIONS SUR L'EXERCICE 2018

3



3.1 Programme de renouvellement du parc

En conformité avec les orientations stratégiques du Plan Sénégal Émergent, l'État du Sénégal a investi dans de vastes travaux d'infrastructures ainsi que dans la poursuite du programme de modernisation des transports urbains. Ce programme, mis en œuvre par le Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD), comporte trois (3) composantes.

01

l'organisation des opérateurs en GIE pour les sortir progressivement de l'informel

02

l'amélioration des conditions d'exploitation

03

la capacitation de l'ensemble des acteurs avec une sensibilisation permanente à la sécurité routière.



“

Avec le succès enregistré à Dakar (1.607 minibus renouvelés), l'État a pris la décision d'étendre le programme de modernisation des transports urbains dans les différentes localités du pays. Ainsi, depuis 2014, plus de 600 nouveaux minibus ont été mis en circulation à Thiès, Louga, Saint-Louis, Kaolack, Tambacounda, Tivaouane, Touba, Ziguinchor, Diourbel, Fatick, Mbour, Kolda, Sédhiou et Kaffrine.

Durant l'année 2018 et ce premier trimestre 2019, il a été mis en circulation 50 nouveaux minibus au niveau des localités suivantes : Saint Louis (05), Ziguinchor (05), Diourbel (05), Mbour (05), Thiès (05), Kolda

”

Le tableau ci-dessous présente la situation du programme de renouvellement du parc de transport en commun à Dakar et dans les régions à la date du 15 mars 2019.

Tableau 1 : Situation de renouvellement du parc de transport en commun à Dakar et dans les régions

Localités	Minibus renouvelés	Nombre d'acteurs formés	Emplois créés	Voyageur / Jour
Dakar	1 607	2 530	6 828	717 120
Saint Louis	110	929	452	62 400
Tambacounda	20	215	97	5 700
Kaolack	51	459	228	18 522
Thiès	91	464	368	41 328
Louga	18	403	59	6 480
Ziguinchor	51	291	208	21 648
Fatick	7	327	35	2 310
Diourbel	19	293	64	7 098
Mbour	43	463	165	19 536
Tivaouane	15	312	68	5 040
Touba	150	970	630	73 920
Kolda	15	514	76	6 300
Sédhiou	5	161	17	1 052
Kaffrine	5	249	17	En cours d'évaluation
Total	2 207	8 580	9 312	988 454

Dans l'objectif d'achever le renouvellement des « Cars rapides » et « Ndiaga Ndiaye » avant l'arrivée du BRT et du TER, il est prévu de mettre en circulation 900 nouveaux minibus à Dakar d'ici la fin de l'année 2020. Un contrat est signé avec SENBUS pour l'importation et l'assemblage d'un premier lot de 400 unités. Les premiers kits importés sont en cours d'assemblage au niveau de l'usine de SENBUS sise à THIES. L'opération a été financée par une banque locale avec une garantie sur les ressources du Fonds Revolving. Présentement, des diligences sont en train d'être menées pour mettre à jour les procédures d'attribution des véhicules et analyser les différentes demandes transmises par les opérateurs.

La pérennité du nouveau système d'exploitation mis en place n'a pu être assurée que par son appropriation par les acteurs eux-mêmes à travers la mise en œuvre d'un important programme de renforcement de leurs capacités techniques et de gestion. C'est dire toute l'importance de la formation initiale et continue qui a permis de doter les transporteurs (opérateurs), les chauffeurs et receveurs, et le personnel d'appui (régulateurs, contrôleurs, gérants de lignes, surveillants, etc.) des outils nécessaires à la bonne gestion des lignes concédées (exploitation, maintenance du parc, gestion des ressources humaines, etc.). Ainsi, 924 acteurs du transport urbain des régions de Kolda, Sédhiou et Kaffrine ont été formés pendant la période du 1er janvier 2018 au 15 mars 2019.

Pour assurer un bon suivi de l'exploitation du réseau de l'AFTU, il a été jugé opportun de créer le Centre d'Appui à la Professionnalisation aux métiers des Transports (CAPTRANS). Cette structure devenue opérationnelle depuis 2016 a pour mission d'assurer un suivi plus efficace de la gestion technique et administrative des lignes concédées à l'AFTU en général, et de l'activité des opérateurs de transport en particulier.



La modernisation du dispositif de collecte et de suivi du réseau est couplée à un ensemble de réformes visant à consolider les acquis en matière d'encadrement et de professionnalisation des opérateurs engagés dans le processus de modernisation du système de transport urbain de Dakar. Les principales réformes engagées portent essentiellement sur la mise à jour des conventions de concession des lignes, la contractualisation du personnel roulant (chauffeurs, receveurs, régulateurs, contrôleurs, etc.) et le statut de CAPTRANS. Durant l'année 2018, les conventions de concession des 14 GIE de l'AFTU ont été renouvelées avec comme nouveauté l'intégration d'une disposition relative au versement d'une contribution au FDTU. Relativement à la contractualisation du personnel, un groupe de travail est mis en place pour proposer des solutions permettant de concilier les intérêts des travailleurs et les impératifs de rendement des opérateurs membres de l'AFTU.

Le Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD) assure par ailleurs l'organisation et l'accompagnement des Opérateurs de taxis membres des Groupements d'Intérêt Economique (GIE) de l'Aéroport Léopold Sédar SENGHOR et des autres localités telles que Thiès, Diass et Keur Moussa qui opèrent à l'AIBD afin de leur permettre de disposer de véhicules neufs pour desservir le nouvel aéroport. Ainsi, au 31 décembre 2018, cent soixante-seize (176) taxis neufs hybrides (essence et gaz), répondant aux normes de qualité environnementale, ont été remis aux opérateurs grâce un mécanisme de crédit-bail. Parallèlement, en plus des bus de la société Dakar Dem Dikk, un système de navettes de taxis est mis en place pour faciliter les déplacements des populations.

3.2 Le projet Bus Rapid Transit (BRT)

Les problématiques liées à la mobilité urbaine à Dakar sont au cœur des préoccupations des pouvoirs publics en raison, à la fois des orientations de l'État en matière de développement économique et social mais également, du poids de l'agglomération dakaroise dans l'économie nationale. En effet, la région de Dakar regroupe l'essentiel des fonctions administratives, politiques, économiques et culturelles du pays. Elle est caractérisée par une forte densité urbaine avec 3,43 millions d'habitants aujourd'hui (et une projection de 5 millions d'habitants à l'horizon 2030), soit 23% de la population totale du pays et 50% de la population urbaine sur une superficie correspondant à seulement 0,3 % du territoire national. Concernant la mobilité quotidienne, les déplacements motorisés sont assurés à plus de 80 % par les transports publics, soit 1,7 million de déplacements par jour.

Avec un taux d'accroissement moyen annuel de la population de près de 3%, ajouté à l'augmentation du taux de motorisation des ménages, le volume des déplacements, notamment motorisés, sera doublé dans un horizon de vingt (20) ans, d'où le besoin d'apporter une réponse structurelle à cette situation, à travers le développement d'une offre de transports capacitaires à même de répondre à la demande importante de déplacements et constituant une réelle alternative à l'auto-mobilité.



Les chiffres du particularisme dakarois



23% de la population totale



2,6 millions d'habitants en 2005



50% de la population urbaine
sur 0,3% du territoire national



3,43 millions d'habitants en 2018



80% des déplacements motorisés
assurés par les transports publics
soit 1,7 millions de déplacements /jour



5 millions d'habitants en 2030

Le projet d'expérience pilote de transport sur voies réservées (Bus Rapid Transit / BRT) qui s'inscrit dans cette perspective a pour objectifs de :

- Répondre de manière satisfaisante à la forte demande de transport dans les meilleures conditions de performance ;
- Créer un effet structurant sur le tissu urbain : renouveau du centre-ville, aménagements urbains ;
- Diminuer la congestion routière par un transfert modal de la voiture vers le BRT ;
- Poursuivre la politique de développement du réseau de transport collectif ;
- Favoriser une connexion optimale et une intermodalité avec la ligne de Train Express Régional (TER).

Sur un linéaire de 18,3 km, reliant les villes de Dakar et de Guédiawaye, le BRT desservira 14 communes en réduisant de moitié les temps de parcours avec des conditions de sécurité, de confort et de régularité substantiellement améliorées.

Pour la mise en œuvre de ce projet, quatre composantes ont été identifiées :

- **Composante A** : mise en place du BRT (Travaux et services de consultants, Recrutement d'un opérateur pour l'exploitation, Acquisition du matériel roulant et systèmes / équipements - SAEIV) ;
- **Composante B** : restructuration du réseau et aménagements urbains ;
- **Composante C** : renforcement des capacités et suivi du projet ;
- **Composante D** : sécurité routière.

<i>Sources de financement</i>	<i>Contributions</i>		
	<i>En millions \$USD</i>	<i>En milliards FCFA</i>	<i>%</i>
<i>Banque Mondiale</i>	300,00	184,20	61,82%
<i>Banque Européenne d'Investissement</i>	85,47	52,48	17,61%
<i>Fonds Vert pour le Climat</i>	35,00	21,49	7,21%
<i>Futur opérateur privé</i>	54,00	33,16	11,13%
<i>État du Sénégal</i>	10,261	6,3	2,23%
TOTAL	484,731	297,63	100%

Le budget global du projet BRT est évalué à 485 millions de dollars USD (environ 298 milliards de FCFA) dont la répartition entre les partenaires est présentée dans le tableau ci-après :

- La Banque Mondiale qui a contribué à hauteur de **300 millions de dollars USD** à travers une convention de financement signée avec l'État du Sénégal le 06 juillet 2017.
- L'accord de financement, signé avec la Banque Européenne d'Investissement le 19 décembre 2017, se chiffre à **85,47 millions de dollars USD**.
- Le Fonds Vert pour le Climat a donné son accord de principe pour une contribution de **35 millions de dollars USD**. La requête de financement a été revue pour prendre en charge les observations de GCF, notamment sur le mode de consommation des bus. Le dossier est en cours d'instruction.
- La contribution de l'opérateur pour un montant de **54 millions de dollars USD** et qui porte sur l'acquisition de la flotte de bus et son exploitation pour une période de concession de dix (10) ans.
- L'État du Sénégal **10,261 millions de dollars USD**.

3-2-1 Situation sur les études techniques et complémentaires au BRT

Plusieurs études inscrites dans le cadre du Plan d'Appui au Transport et à la Mobilité urbaine (PATMUR) et qui constituent des activités préparatoires au projet BRT ont été menées. Ces études concernent la structuration du projet en Délégation de Service public, les études techniques complémentaires au projet BRT et celles relatives au volet environnemental et social.

Tableau 2 : État d'avancement des études techniques et complémentaires au BRT

Intitulé	Statut	Commentaire
Etudes de faisabilité	Terminé	Les différents rapports produits ont facilité l'obtention des financements.
Etudes d'impact environnemental et social	Terminé	
Étude institutionnelle et structuration du projet en Délégation de Service public	Terminé	La procédure retenue est une Délégation de service public. Le recrutement de l'opérateur est en cours.
Etudes techniques détaillées (préliminaires, Avant-Projet détaillé et Dossier d'appels d'offres)	Terminé	Les études techniques préliminaires, l'APD et le DAO ont été livrés par le bureau SCE/SAFEGE.
Étude de la restructuration globale du réseau de transport collectif et de rabattement	En cours	Le contrat signé par les parties est envoyé au ministère en charge des finances pour approbation.
Audit de la sécurité routière le long du corridor BRT	En cours	Le rapport est en cours de validation

Concernant les travaux d'infrastructures du BRT dont la maîtrise d'ouvrage est déléguée à l'AGE-ROUTE à travers une convention de partenariat signée le 22 novembre 2017, il est prévu de procéder à l'ouverture des offres techniques et financières le 9 avril 2019.

Relativement au recrutement de l'opérateur pour l'exploitation du BRT, le Dossier d'Appel d'Offres (DAO) a fait l'objet de plusieurs échanges avec la Société Financière Internationale (SFI) relativement au mode de consommation des bus (Euro III vs Euro V) et au projet de convention et annexes techniques. Deux entreprises ont été retenues après la phase de pré-qualification. L'objectif visé est de finaliser et de signer la convention avec le concessionnaire (opérateur du BRT) avant la fin du premier semestre de l'année 2019 afin de l'associer au suivi des travaux et éventuellement d'intégrer ses préoccupations.

3-2-2 Mise en œuvre du Plan d'Actions et de Réinstallation (PAR) du BRT

PHASE PRÉPARATOIRE

- Recrutement des SF
- Constitution des dossier de PAP
- Élaboration d'outils
- Mise en place des CDREI

CONCILIATION

- Passation en commission de conciliation
- Signature des actes d'acquiescement (en cas d'accord)
- Contestation et réclamation en cas de désaccord et retour en conciliation

PAIEMENT

- Contrôle des listes de paiement
- Remise des chèques
- Sécurisation des indemnités

DÉPLACEMENT RÉINSTALLATION

- Aide au déménagement
- Libération effective des emprises
- Suivi de la réinstallation



affectées par le Projet (PAP). Il s'agit de la Fondation Droit à la Ville (FDV) et de l'ONG Enda Jeunesse Actions (EJA). Leurs activités ont démarré depuis le 22 septembre 2017.

Les conciliations des PAP sous la supervision des autorités administratives se déroulent normalement. En effet, au niveau des départements de Dakar et Guédiawaye (non compris Grand Médine), sur un total de 2172 dossiers, 290 PAP ont été conciliées, soit 13% en valeur relative. Concernant la zone de Grand Médine, sur un total de 327 PAP, 128 ont été indemnisées pour un montant de 1.207.888.127 Francs CFA.

Par ailleurs, il est à noter que la mise à jour des études techniques prenant en charge le nouveau schéma opérationnel a révélé, malgré tous les schémas d'optimisation préconisés, des besoins additionnels en termes d'emprises. Pour la prise en charge de ces impacts additionnels, un addendum au PAR initial a été élaboré au cours de l'année 2018. Ce document réalisé grâce aux travaux de pré-identification et de recensement effectués par les Commissions Départementales de Recensement et d'Evaluation des Impenses (CDREI) de Dakar et de Guédiawaye a été examiné et validé par le Comité ad hoc de supervision des opérations de libération des emprises des grands projets de l'Etat.



Dans la mise en œuvre du projet, quelques difficultés ont été identifiées. Il s'agit essentiellement :

- de contraintes d'insertion, notamment au niveau des quartiers Fadia et Grand Yoff où les emprises disponibles ne sont pas suffisantes et nécessitent des expropriations. Il en est de même à Petersen et Grand Médine qui doivent abriter deux des trois pôles d'échanges multimodaux ;
- l'identification et la déviation des réseaux des concessionnaires dont l'emplacement exact n'est pas toujours connu. A cela s'ajoute la vétusté de certains réseaux, parfois humides, dont le déplacement peut être délicat ;
- la mobilisation des fonds de contrepartie inscrits dans le budget 2019.

3.3 Réalisation d'infrastructures et d'équipements

Le CETUD a eu à réaliser d'importantes infrastructures de transport dans le cadre du Programme d'Amélioration de la Mobilité urbaine (PAMU), notamment le Centre de Contrôle Technique des Véhicules Automobiles (CCTVA), la gare des Baux Maraichers, le pont Cynros Malick SY, les murs et les passerelles le long de la voie ferrée Dakar- Thiaroye.

Durant l'année 2018, les activités réalisées relativement à ce volet ont concerné principalement la poursuite des travaux de la gare routière de Colobane et l'entretien des infrastructures de la gare des Baux Maraichers.

Pour rappel, dans le cadre de la modernisation des infrastructures de transport, le CETUD a engagé un programme de restructuration de la gare de Colobane en deux phases. La première qui concernait la partie de la gare située dans la

Commune de Gueule Tapée – Fass – Colobane a été réalisée dans le cadre du PAMU et mise en service en 2010. La seconde phase portait sur des travaux d'aménagements des ilots situés dans la Commune des HLM. Les travaux réalisés ont permis d'aménager des espaces pour les minibus AFTU, de Dakar Dem Dikk et les taxis urbains.

La partie dédiée à l'opérateur Dakar Dem Dikk, d'une superficie de 4200 m², comprend une plateforme multifonctionnelle de 4060 m² et une surface bâtie de 140 m² abritant des bureaux, un restaurant et des toilettes. La mise en service a été effectuée au mois de novembre 2018 avec la création de trois (03) lignes pour assurer la desserte de Keur Massar et Rufisque. Concernant les parties de la gare aménagées pour les minibus et les taxis urbains, il est retenu de confier leur gestion à un opérateur privé conformément aux dispositions du Code des marchés publics.

Toutefois, il est à noter que l'opérationnalité de cette gare est tributaire de la mise en œuvre d'opérations de désencombrement sous la supervision des autorités administratives. Au cours du premier trimestre de l'année 2018, un plan d'action élaboré en relation avec l'AGE-ROUTE, la Direction des Transports routiers et les collectivités territoriales concernées a été remis aux autorités administratives.

Relativement à la gare routière des Baux Marai-chers, un nouveau contrat de gestion a été signé avec le Groupement BELTRANS – LOCSET pour une durée de cinq (05) ans à la suite d'un appel d'offres. Il a été aussi procédé à des travaux de maintenance pour mettre aux normes la charpente des halls de départ et d'arrivée.

3.4 Etudes techniques

Durant les années 2017 et 2018, il a été procédé au lancement de plusieurs études techniques qui accompagneront la mise en œuvre du projet BRT. Ces études concernent pour l'essentiel l'actualisation du Plan de Déplacements urbains de Dakar, l'élaboration d'un modèle multimodal de déplacements et les études complémentaires au Projet BRT (étude de restructuration globale du réseau de transport collectif ; étude de circulation et de stationnement dans le périmètre d'influence du BRT ; étude de la situation de référence du projet BRT ; étude dénommée Transit Oriented Development (TOD) visant la mise en place d'un plan d'aménagement concerté autour de la gare de Petersen).

- **Etude de la situation de référence du projet BRT :** Cette étude permet d'établir une situation de référence dans l'agglomération de Dakar avant la mise en œuvre du BRT à travers la mesure d'un ensemble d'indicateurs qui permettront d'effectuer plus tard l'évaluation d'impact (ex post) du projet BRT. L'étude confiée au CUREM a débuté au mois d'août 2018. Le rapport d'orientation a été validé durant le mois de février 2019.



- **Etude de la restructuration globale du système de transport en commun :** la restructuration du réseau participe au développement d'un réseau de transport

multimodal, hiérarchisé, efficace et performant. En effet, il ressort des études de trafic que la contribution des bus de rabattement aux volumes de passagers qui seront transportés par le BRT et le TER représente respectivement 60% et 90% de la fréquentation sur ces modes capacitaires. L'objectif principal visé à travers cette étude est la mise en place d'un réseau de lignes pour le rabattement vers le BRT et le TER, et aussi pour une meilleure desserte du reste de l'agglomération par les transports en commun. Le contrat signé avec le consultant retenu à la suite d'un appel d'offres est en cours d'approbation au niveau du Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan.

- **Actualisation du Plan de Déplacements urbains de Dakar (PDUD) :** il s'agit en effet de procéder à l'évaluation ex-post du PDUD élaboré en 2007 et sa révision en vue d'élaborer un Plan de Mobilité urbaine Soutenable (PMUS) pour la période 2020-2035. En effet, compte tenu des évolutions démographiques, économiques et sociales de l'agglomération de Dakar, du nouveau plan directeur d'urbanisme de Dakar et de ses environs à l'horizon 2035, de la collecte de données récentes, notamment l'enquête ménages de 2015, de l'opportunité de financement offerte par l'initiative Mobilise Your City (MYC) à laquelle la ville de Dakar a adhéré en mai 2017, le CETUD a entrepris en partenariat avec MYC et l'Agence française de Développement (AFD) la révision du Plan de Déplacements urbains de Dakar élaboré en 2007 afin de disposer d'une stratégie plus adaptée à ses orientations à travers un Plan de Mobilité urbaine soutenable (PMUS). La procédure de sélection du consultant en charge de l'étude sera finalisée d'ici la fin du mois de juin 2019.

- **Elaboration d'un modèle multimodal des déplacements :** en perspective de la restructuration globale du réseau de transport collectif autour du BRT et du TER et de l'élaboration du PMUS, il devient primordial pour le CETUD de se doter d'un outil stratégique de planification des déplacements de voyageurs et de marchandises sur l'agglomération de Dakar et ses environs. Le modèle multimodal qui sera développé dans le cadre de cette étude devra permettre ainsi de faire des prévisions de trafic selon différents scénarios d'offre et de demande. Les cabinets préqualifiés suite à l'évaluation des propositions techniques sont invités à soumettre leurs offres financières au plus tard le 19 mars 2019.





PERSPECTIVES

4



Les principales activités de l'année 2019 s'inscrivent dans les orientations de l'Etat indiquées dans le Plan de Déplacements urbains de Dakar (PDUD) et la Lettre de Politique des Déplacements urbains (LPDU) ainsi que dans le rapport final des Assises territoriales de la mobilité urbaine tenues les 4 et 5 décembre 2017. Pour rappel, ces documents définissent les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour organiser, de façon durable, les déplacements des personnes et des biens dans l'agglomération dakaroise.

4.1 Prochaines étapes du BRT

Les prochaines étapes prévues en 2019 sur le projet BRT sont les suivantes :

- La poursuite de la mise en œuvre du Plan d'Action de Réinstallation (PAR) du projet BRT : Il est prévu de poursuivre les conciliations avec les Personnes affectées par le

Projet sous la supervision des autorités administratives et de terminer le paiement des indemnités afin de libérer les emprises dans les délais requis. Le paiement intégral des impenses permettra le démarrage effectif des travaux conformément au planning d'exécution du projet convenu avec les partenaires techniques et financiers.

- Les travaux du projet BRT : le démarrage des travaux est fortement tributaire de la de la libération effective des emprises. Toutefois, il est retenu de finaliser les procédures de passation des marchés relatifs à la sélection de l'entreprise en charge des travaux ainsi que les services de maîtrise d'œuvre (Bureau de contrôle technique, Cabinet chargé du suivi, Laboratoire géotechnique) durant ce premier semestre afin de procéder aux premiers décaissements. Une attention particulière sera accordée au suivi de ces travaux afin de réduire les impacts sur la mobilité des populations pendant leur exécution.



- La conduite d'études et d'enquêtes permettant d'élaborer des politiques de mobilité mieux ciblées et une meilleure connaissance des externalités négatives liées aux transports. Il s'agit pour l'essentiel de finaliser les procédures de marchés et de démarrer les études portant sur l'actualisation du PDUD, l'élaboration d'un modèle multimodal de déplacements et les études complémentaires au Projet BRT (étude de restructuration globale du réseau de transport collectif ; étude de circulation et de stationnement dans le périmètre d'influence du BRT ; étude de la situation de référence du projet BRT ; étude dénommée Transit Oriented Development (TOD) visant la mise en place d'un plan d'aménagement concerté autour de la gare de Petersen).

Il est en outre retenu de démarrer d'autres études dans le cadre du projet BRT. Il s'agit notamment, de i) l'élaboration d'un schéma institutionnel et organisationnel de gestion de la circulation et du stationnement dans la région de Dakar, ii) organiser la logistique urbaine avec des véhicules en substitution des modes à traction humaine et animale et iii) mettre en place un système d'information sur les transports.

Le recrutement de l'opérateur pour l'exploitation du BRT : le Dossier d'Appel d'Offres (DAO) est en cours de stabilisation à la suite des questions-réponses échangées avec les entreprises pré qualifiées. Comme indiqué précédemment, l'objectif visé est de finaliser et de signer la convention avec le concessionnaire (opérateur du BRT) avant la fin du premier semestre de l'année 2019 afin de l'associer au suivi des travaux et éventuellement d'intégrer ses préoccupations.

4.2 Programmes de renouvellement

La poursuite de l'opération de renouvellement du parc de transport de personnes par minibus à Dakar et dans les régions : Dans l'objectif d'achever le renouvellement des « Cars rapides » et « Ndiaga Ndiaye » avant l'arrivée du BRT et du TER, il est prévu de mettre en circulation les 400 minibus conformément au contrat signé avec SENBUS. Concernant les villes de l'intérieur du pays, il est retenu suivant les instructions de la tutelle technique de procéder à des études de faisabilité en vue de mettre en place des systèmes de transport urbains modernes.

Le renouvellement des taxis opérant à l'Aéroport international Blaise DIAGNE (AIBD) sera poursuivi en vue de garantir aux usagers de l'aéroport des conditions de déplacements satisfaisantes, confortables et sécuritaires. Les acteurs seront formés et encadrés en relation avec la Direction des Transports routiers. Il est en outre retenu de continuer le renouvellement des taxis de banlieue tout en prenant en compte les recommandations du rapport d'évaluation du projet test des Tata Magic. En effet, il est important d'encadrer ce mode de transport en perspective de l'arrivée des systèmes de transport capacitaire (BRT et TER).

4.3 Organisation des réseaux et de la circulation

L'organisation des réseaux de transport collectif : compte tenu des crédits budgétaires octroyés par le ministère en charge des finances, l'accent sera davantage mis en 2019 sur la maintenance

des gares routières et des terminus. Par ailleurs, il sera procédé au recrutement d'un gestionnaire pour la gare routière de Colobane.

Par ailleurs, les plans de circulation élaborés en vue d'améliorer la mobilité et optimiser la capacité et le niveau de service des infrastructures et équipements urbains seront mis en œuvre en relation avec l'AGEROUTE suivant la disponibilité des ressources financières. Comme indiqué précédemment, ces plans, pour être efficaces, devront être accompagnés d'actions de désencombrement et de libération d'emprises sous la supervision des services du Ministère de l'Intérieur.

4.4 Renforcement de capacités

Cette rubrique verra dérouler le programme de renforcement des capacités qui vise la formation de base de toutes les parties prenantes de la question « mobilité urbaine » sera poursuivi.

Dans le souci de consolider les acquis en matière d'encadrement et de professionnalisation des opérateurs engagés dans le processus de modernisation du système de transport urbain de Dakar, il est impératif de finaliser les réformes entamées ces dernières années relativement à la contractualisation du personnel roulant (chauffeurs, receveurs, régulateurs, contrôleurs, etc.).

Il est en outre prévu d'appuyer les autorités territoriales et administratives dans le cadre d'opérations de désencombrement, de lutte contre la concurrence déloyale et de libération des emprises en vue de faciliter l'assainissement du Secteur. Des contrats d'objectifs et de moyens seront signés à cet effet.

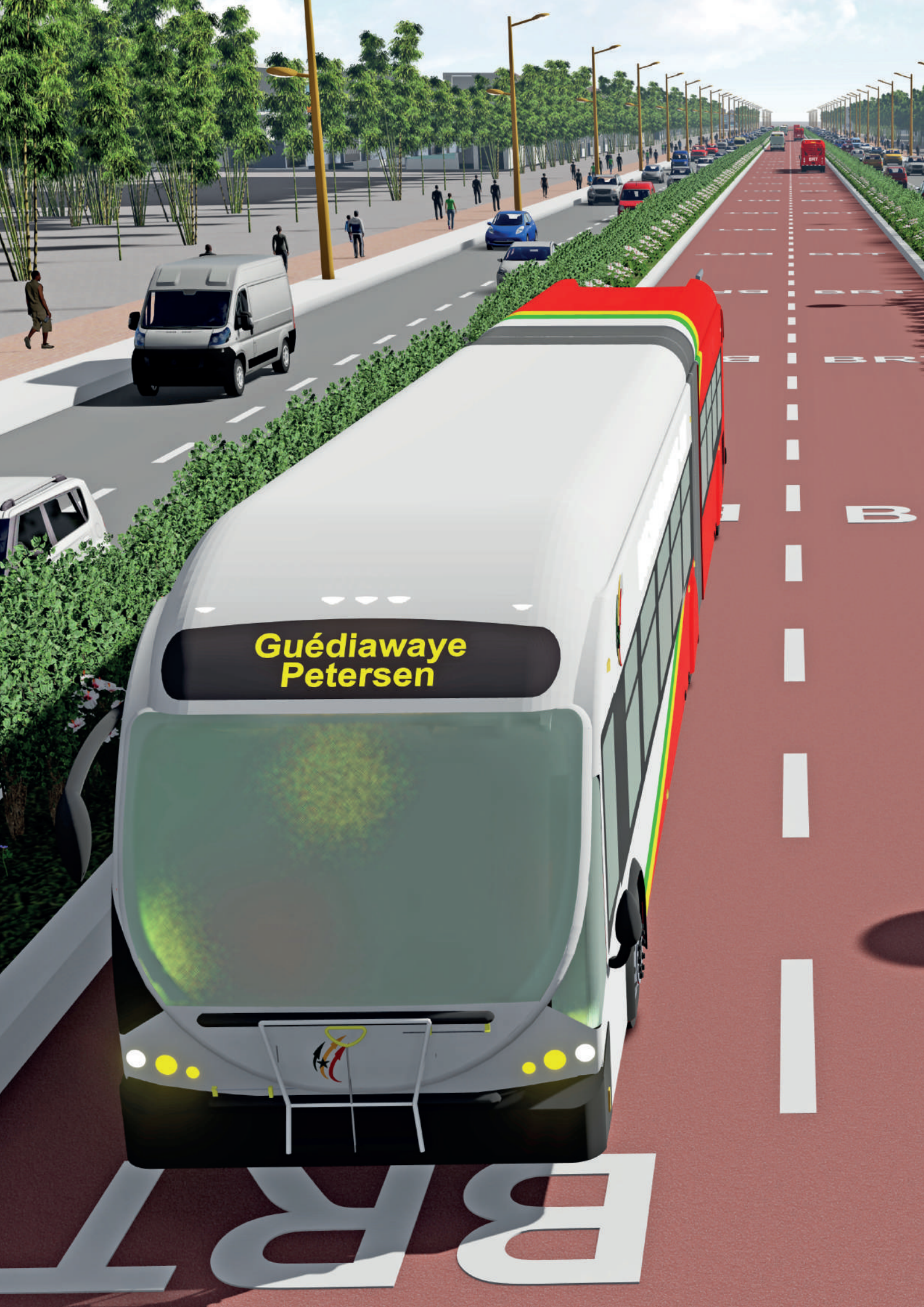
4.5 Divers

Au titre des chantiers divers, les actions suivantes sont prévues sur 2019 :

- La poursuite de la mise en œuvre d'un plan de communication pour l'acceptabilité du projet BRT. En effet, il est prévu de mettre en œuvre un important programme de communication institutionnelle et d'IEC (Information – Education – Communication) à travers des séminaires d'information, des activités médiatiques, des supports de communication, des activités hors média (randonnées pédestres, caravanes de sensibilisation, road show, etc.). Cette communication vise essentiellement la promotion et l'acceptation du Projet BRT par les différentes parties prenantes, particulièrement les populations.
- La révision des textes du CETUD (missions, attributions, gouvernance, financement, etc.) : le processus de révision des textes, notamment le décret n° 2001-557 du 19 juillet 2001 relatif aux attributions, à l'organisation et au fonctionnement du CETUD ainsi que la loi n° 97-01 du 10 mars 1997 portant création du CETUD a été entamé depuis 2016. Il s'agira de renforcer le CETUD avec la proposition d'un schéma institutionnel adapté à l'évolution du secteur des transports urbains de Dakar (TER et BRT) afin de lui permettre de jouer pleinement son rôle d'autorité organisatrice et régulatrice des transports urbains. Les projets de texte proposés par le Consultant recruté à cet effet sont en cours de finalisation.
- L'amélioration des conditions de travail du personnel : il est prévu d'élaborer un accord d'établissement définissant les conditions d'emploi et de rémunération de l'ensemble du personnel. L'accord d'établissement

permet, de façon concertée, de déterminer dans le respect des lois et règlements en vigueur des conditions optimales de travail pour l'atteinte des missions assignées. Il fixe les règles sociales de gestion du personnel de l'Etablissement et crée un cadre harmonisé pour leur évolution. Le consultant recruté à cet effet a déposé son rapport d'orientation.





**Guédiawaye
Petersen**



RAPPORT D'ACTIVITÉ 2018



Route du Front de Terre, ex TP Som, Dakar
Tél : 33 859 47 20 - Fax : 33 832 56 86
Email : cetud@cetud.sn - Site web : www.cetud.sn
facebook.com/cetudsn

*Pour une mobilité
urbaine durable*