

La mise en œuvre du Bus Rapid Transit (BRT) de Dakar : rôles et responsabilités des élus territoriaux

Assane DIOUCK¹

Résumé

Cet article s'intéresse au projet de Bus Rapid Transit en cours de déploiement dans la ville de Dakar (Sénégal). L'objectif principal de cette recherche est de réfléchir sur l'importance de la mobilisation des parties prenantes, les collectivités territoriales en particulier, dans le cadre de la mise en œuvre du projet BRT de Dakar. Il s'agit dans un premier temps de présenter le contexte de Dakar qui, avec le processus d'urbanisation, accentue les problèmes de mobilité urbaine. Dans un second temps, l'article se propose d'analyser le niveau d'adhésion et d'implication des élus territoriaux, surtout en termes de rôles et de responsabilités pour la gouvernance du BRT. Les données d'enquête quantitatives et qualitatives enquêtes ont été recueillies dans 18 communes de Dakar de février à Août 2018, dans le cadre d'une recherche doctorale. Les résultats ont, entre autres, révélés la pertinence du projet BRT marqué la saturation du réseau de transport et la motorisation des déplacements. Ils renseignent en outre des attentes et de l'acceptabilité du projet BRT par les élus territoriaux, grâce à une démarche inclusive depuis son lancement. Des études de cas ont enfin permis de proposer des modes de gouvernance en matière d'exploitation de systèmes innovants de transport à l'image du BRT.

Mots clés : Dakar – urbanisation – mobilité urbaine – gouvernance – collectivités territoriales – Bus rapid transit

¹ Université Cheikh Anta Diop, Dakar, Sénégal. assane.diouck@ucad.edu.sn

Introduction

A Dakar, de nombreux projets structurants (ville nouvelle de Diamniadio, TER et BRT) sont en cours de déploiement pour décongestionner le centre-ville. Dans ce processus, le rôle et la place des élus territoriaux occupe une place prépondérante. A l'image du BRTS de Janmarg en Inde, le premier BRT du Sénégal « *est un système de transport de surface en site propre ; il ne partage donc pas la chaussée avec les autres véhicules, ce qui lui assure une vitesse constante et une rentabilité optimale* » (Chemla & Montagne, 2012, p. 9). Même si le concept de BRT est plus répandu dans les discours des pouvoirs publics au Sénégal, il existe d'autres variables. Le sigle en anglais Bus Rapid Transit (BRT) ou (Bus Rapid Transit System (BRTS) est en effet qualifié d'axes verts, de lignes à haut niveau de service (LAHNS) ou de bus à haut niveau de service, les Busay, les Transitway etc. Mais quel que l'acception retenue, le bus à haut niveau de service « *repose sur quelques piliers de base (infrastructure dédiée, priorités aux feux, fréquences élevées, forte identité visuelle...) permettant d'atteindre des vitesses commerciales élevées et une très bonne régularité, et donc d'attirer une clientèle importante et de renforcer la part de marché des transports publics, pour un coût global sensiblement plus faible que celui des transports en commun en site propres classiques (tramways, métros)* » (Wartel, 2006, p. 7).

Le projet BRT de Dakar est déployé dans un contexte de fragilité et de vulnérabilité des territoires de Dakar. Dans un contexte de la décentralisation, les collectivités sont directement ou indirectement concernées par cette infrastructure d'utilité publique. Notre choix porté sur le projet de BRT de Dakar n'est pas fortuit. Car il s'agit selon nous d'un des projets les plus importants susceptibles de répondre aux préoccupations des générations actuelles et futures.

La ville de Dakar connaît de plus en plus de difficultés de mobilité en raison notamment d'une urbanisation peu maîtrisée ces dernières années. Ce phénomène se traduit par un afflux massif de populations, souvent en provenance du monde rural, en direction de la capitale sénégalaise. A cela, s'ajoute un étalement périphérique ayant comme principal corollaire une motorisation des déplacements. Le parc automobile est marqué par la prédominance des véhicules particuliers pourtant insuffisants (M. Amadou SAIDOU BA, 2017)² et le vieillissement des moyens de transports en commun. Face à cette situation, il est urgent de repenser le mode de gouvernance du secteur des transports pour améliorer la situation de la mobilité qui prévaut à Dakar. Le projet BRT de Dakar apparaît ainsi comme un levier important. Pour réussir ce pari, la mobilisation des parties prenantes est une dimension à ne pas négliger. Parmi les acteurs clés, nous pouvons citer les partenaires au développement (la banque mondiale, le principal bailleur à côté de l'Etat), les pouvoirs publics (les collectivités locales qui constituent notre cible principale), les opérateurs, etc.

De manière générale, le BRT comme projet de mobilité urbaine durable est d'autant plus pertinent qu'il peut permettre de faire face à un certain nombre de problèmes. Il s'agit, entre autres, selon les travaux conduits par CODATU et TRANSITEC en 2012 (Alioune THIAM et al., 2012) de:

- l'insuffisance des services de transports en période de pointe ;
- la congestion automobile très forte en certains endroits sur le réseau viaire ;
- l'insécurité routière ;
- la dégradation de la qualité de l'environnement urbain (nuisances sonores et pollution atmosphériques) ;

² L'auteur souligne dans une présentation qu'en fonction de la taille des ménages, le nombre de véhicules motorisés est insuffisant pour satisfaire la demande, il est estimé à 256 pour 1000 ménages, soit 40 pour 1000 individus. Il en est de même pour le cas des voitures particulières représentant seulement 169 pour 1000 ménages, ce qui équivaut à 25 pour 1000 individus.

- l'occupation anarchique de l'espace urbain lié à l'exercice d'activités commerciales et de stationnement reste particulièrement problématique ;
- le manque d'efficacité des transports en commun par rapport à une demande sans cesse croissante (seuls 15% de la population dakaroise disposait de véhicules particuliers à cette époque) ;
- la prise en charge des déplacements piétons dans les opérations d'aménagement urbain en dépit de l'importance de ce mode adopté par 80% des citoyens en 2003.

Pourquoi il est important d'impliquer davantage les élus territoriaux dans le cadre de la mise en œuvre du BRT de Dakar ?

Les hypothèses que cet article scientifique se propose de vérifier sont les suivantes :

- Dans le cadre de la mise en œuvre du projet BRT de Dakar, l'adhésion et l'implication des collectivités territoriales participe de l'amélioration de la gouvernance du BRT et contribue à l'acceptation du projet ;
- L'envergure et les enjeux de projet BRT de Dakar interpellent les collectivités territoriales à prendre en charge la problématique des transports et de la mobilité urbaine comme une compétence à part entière

L'objectif principal de cet article est d'appréhender les rôles et les responsabilités des élus locaux de Dakar dans le cadre du développement du BRT. L'article vise de manière spécifique à :

- Analyser le niveau d'adhésion et d'implication des élus territoriaux surtout en termes de gouvernance du BRT ;
- Réfléchir sur le mode de gouvernance du BRT (position des élus locaux) à travers notamment les enseignements et expériences tirés d'autres pays.

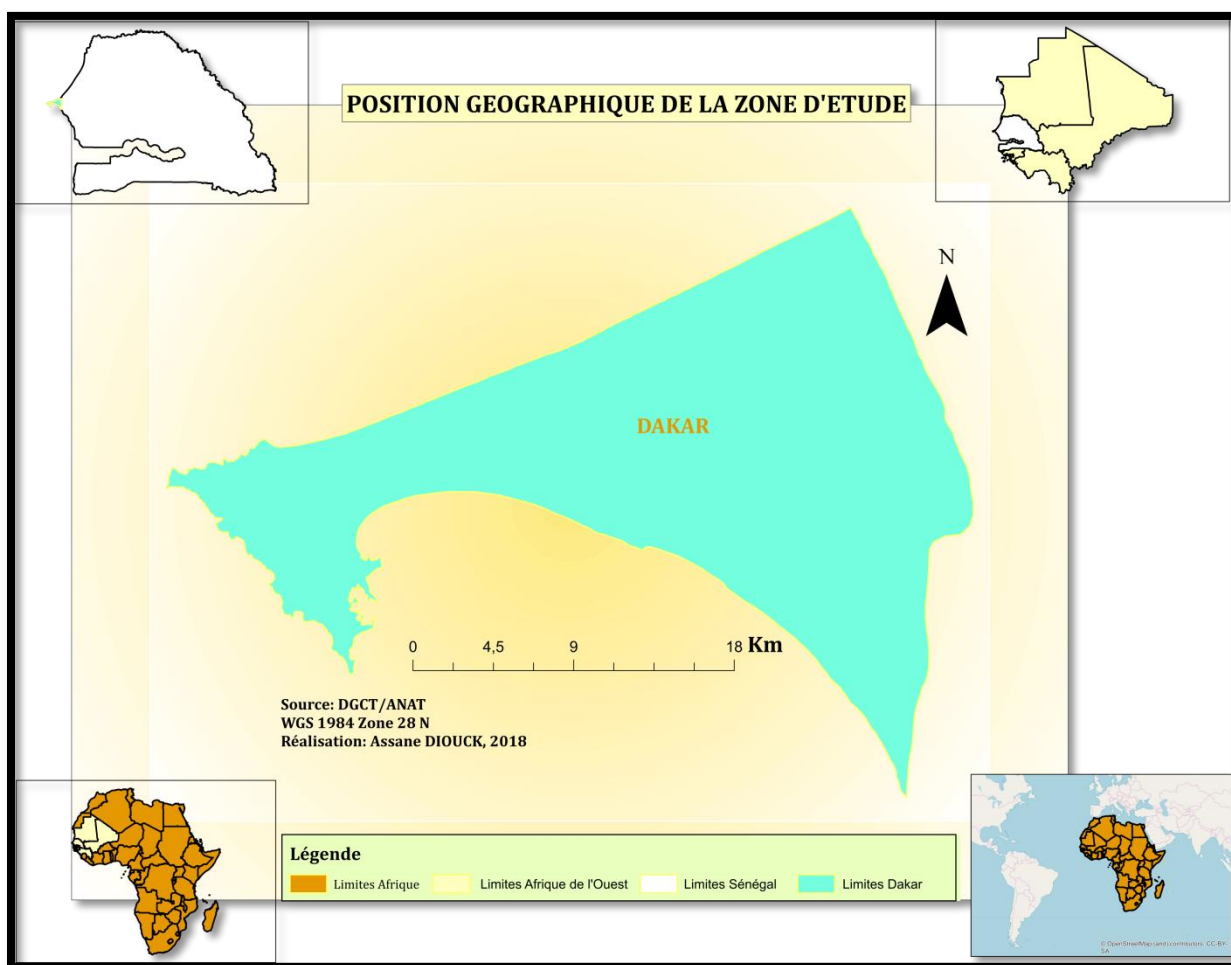
Après la partie introductive de cet article consacrée à l'analyse conceptuelle, la présentation de la zone d'étude et la problématique, la section 1 rappelle les matériels et méthodes utilisés pour obtenir les résultats. Ces derniers sont présentés dans la section 2. La section 3 quant à elle est le lieu de discuter quelques résultats clés de l'étude. La dernière section clôt l'article et dégage des perspectives de recherche liées au projet BRT de Dakar.

I. Matériels et méthodes

Cette section décrit le site de l'étude, les outils et méthodes de collecte des données ainsi que les méthodes d'analyse.

A. Présentation de la zone d'étude

Ancienne capitale de l'AOF, la ville de Dakar est le terrain d'expérimentation de plusieurs projets d'aménagement et de planification urbaine. Le choix de Dakar est également lié à sa position stratégique. La carte suivante présente la zone d'étude dans son cadre métropolitain.



Carte 1 : localisation de la zone d'étude

En dépit de cette position favorable au développement socioéconomique, la métropole dakaroise est de plus en plus confrontée au phénomène de l'urbanisation. En effet, les limites de la trame urbaine presque continue des départements de Dakar, Pikine, Guédiawaye et la partie urbanisée du département de Rufisque témoignent de ce constat. Il se pose un problème de limites : « [...] mettant à part les limites admises par les indigènes qui ne dépassaient guère le cadre de la ville actuelle, et la limite Mbao Yoff indiquée par le traité du 5 juin 1765 [...], celles qui sont liées au développement urbain paraissent les plus utiles pour la définition des limites géographiques de l'agglomération et de la région dakaroises » (SECK, 1968).

En termes de taille de la population, les données disponibles montrent l'importance des citadins de Dakar sur une faible portion de la superficie nationale. En effet, la région de Dakar couvre 0,3% de la superficie du pays, abrite 23,1% de la population du Sénégal, soit une densité de 6637 habitants au Km² (Ndir & Sene, 2019). Chaque année, la capitale dakaroise apparaît comme la ville la plus peuplée du Sénégal, avec des taux inquiétants. Selon le dernier recensement national datant de 2013 par exemple, l'effectif de la population dakaroise est estimé à 3 630 324 (Agence nationale de la Statistique et de la Démographie - ANSD, Sénégal, s. d.).

L'urbanisation de Dakar accentue les problèmes de mobilité urbaine, avec la motorisation des déplacements. En 2015, la région de Dakar concentrait 70.5% du parc automobile à l'échelle nationale selon la direction des transports terrestres du Sénégal (DIAGNE, 2018, p. 12). Et chaque année, le nombre de véhicules dites particulières ne cesse de croître entraînant une congestion accrue voire même une asphyxie du réseau de transport urbain. La situation de la circulation routière illustrée par Planche 1.



Planche 1. Accès difficile en centre-ville

Cette situation s'explique par le fait que le centre-ville de Dakar « est à la fois un pôle d'attraction des migrations quotidiennes et lieu d'un trafic interne intense pour les besoins d'activités de services divers : gestion, transactions administratives...ce qui est source d'une congestion quasi permanente aux conséquences multiples (difficultés de circulation automobile et piétonne, pollution, encombrement, mauvaise accessibilité » (SAKHO, 2002, p. 332).

La saturation du réseau de transport urbain est également due aux comportements de certains usagers de la route. Ces derniers sont entre autres constitués d'automobilistes (car rapide, taxis, bus, etc.), de piétons, de conducteurs de deux-roues (moto, vélo), de charretiers voire même de piétons (voir Planche 1). Cette dernière catégorie est obligée de se déplacer dans les voies de circulation automobiles lorsque les trottoirs, s'ils existent, sont occupés de manière anarchique par des commerçants du secteur informel ou par des automobilistes en stations irréguliers.

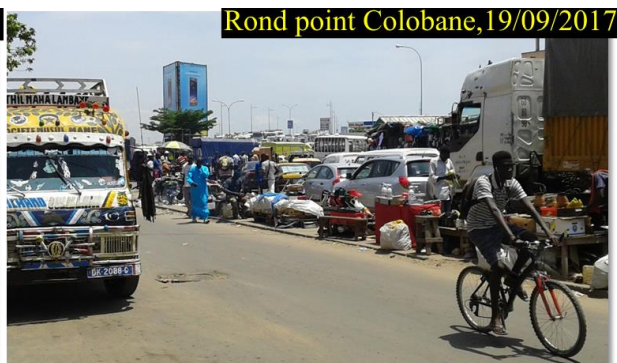


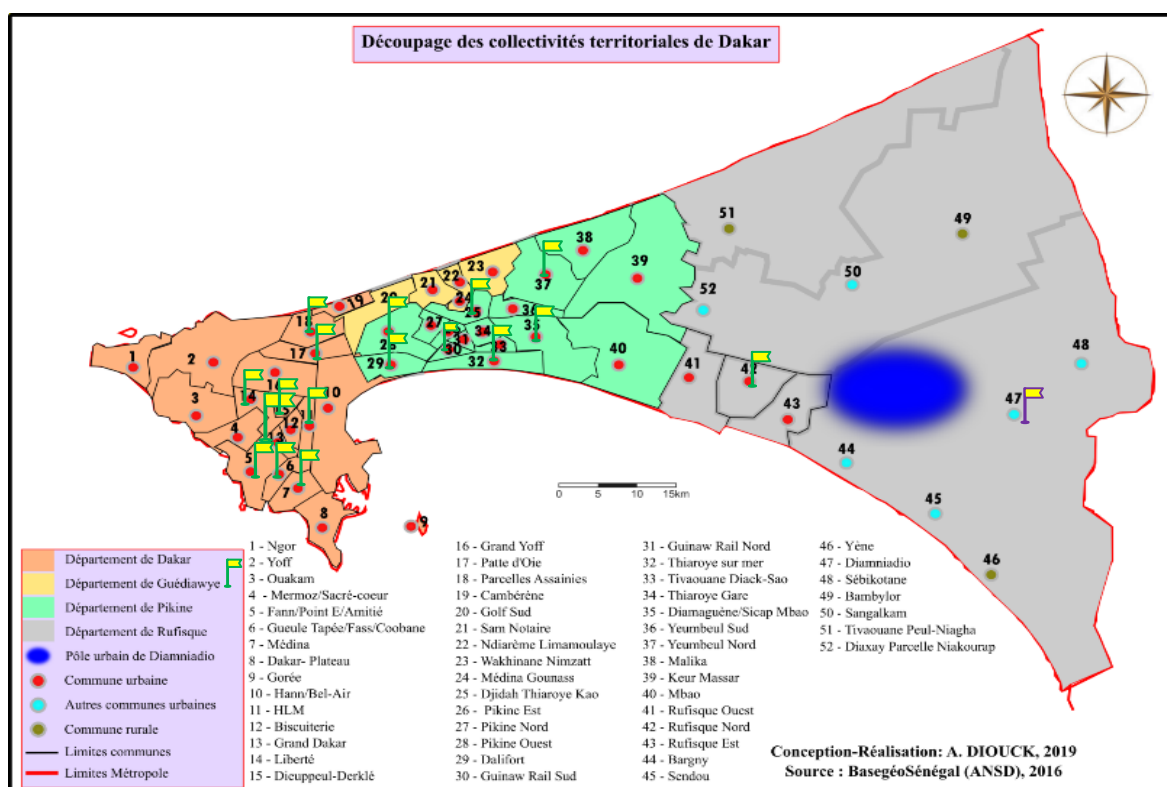
Planche 2. Des problèmes de mobilité urbaine à Dakar

Tous ces moyens de transport qui colonisent les principaux axes de circulation de Dakar causent des embouteillages quotidiens durant les heures de pointe. Une telle situation entraîne des pertes considérables dans l'économie du pays et contribue à la dégradation de l'environnement et du cadre de vie. Les alertes sur la qualité de l'air ne sont toujours pas rassurantes. Le rapport annuel de 2017 montre toutefois une qualité de l'air plutôt bonne avec 48%, moyenne 38%, mauvaise 13% et très mauvaise 1% (*Suivi de la qualité de l'air à Dakar*, 2017, p. 5). Les données collectées dans les stations de mesure déployées de Bel Air, de la Cathédrale, des HLM, de la Médina, de Yoff et de Guédiawaye ont très peu variées ces dernières années.

B. Outils et méthodes

Pour atteindre nos objectifs de recherche, nous avons interrogés plusieurs acteurs territoriaux. Un questionnaire a été élaboré à cet effet, lequel a été administré dans 18 communes de Dakar³ pour recueillir des informations quantitatives et qualitatives. Des guides d'entretien étaient également destinés à la coordination du BRT et de l'opérateur Dakar Dem Dikk.

Les questionnaires ont été administrés, de février à Aout 2018, dans les communes mentionnées en jaune sur la carte suivante :



Carte 2 : localisation des communes visitées

Pour la présentation des résultats de l'étude, trois formats ont été adoptés (texte, tableaux, photos et cartes). Les tableaux ont été réalisés grâce au logiciel d'enquête Sphinx, lequel est également utilisé pour le traitement et l'analyse des données. La représentation des informations géo spatiales est rendue possible par le logiciel Arcgis et Inkscape.

En prélude aux enquêtes de terrain, une recherche documentaire a permis de présenter les éléments de contextes, la problématique de l'étude, la zone d'étude, etc. La revue documentaire a en outre permis d'identifier et d'analyser des projets de BRT développés dans d'autres pays afin d'en tirer des conclusions et bonnes pratiques. Les sites internet www.cetud.sn et

³ Il s'agit des communes suivantes : Fann point E, Amitié | médina | Grand Dakar | Sicap Liberté | Dieuppeul Derklé | Grand Yoff | Pattes d'oie | Parcelles assainie | Pikine Ouest | Thiaroye sur mer | Diamaguène Sicap Mbao | Tivaouane Diaksao | Yeumbeul Nord | Rufisque Nord | Diamniadio | Guédiawaye (ville) | Guinaw rail sud | Dalfort foirail

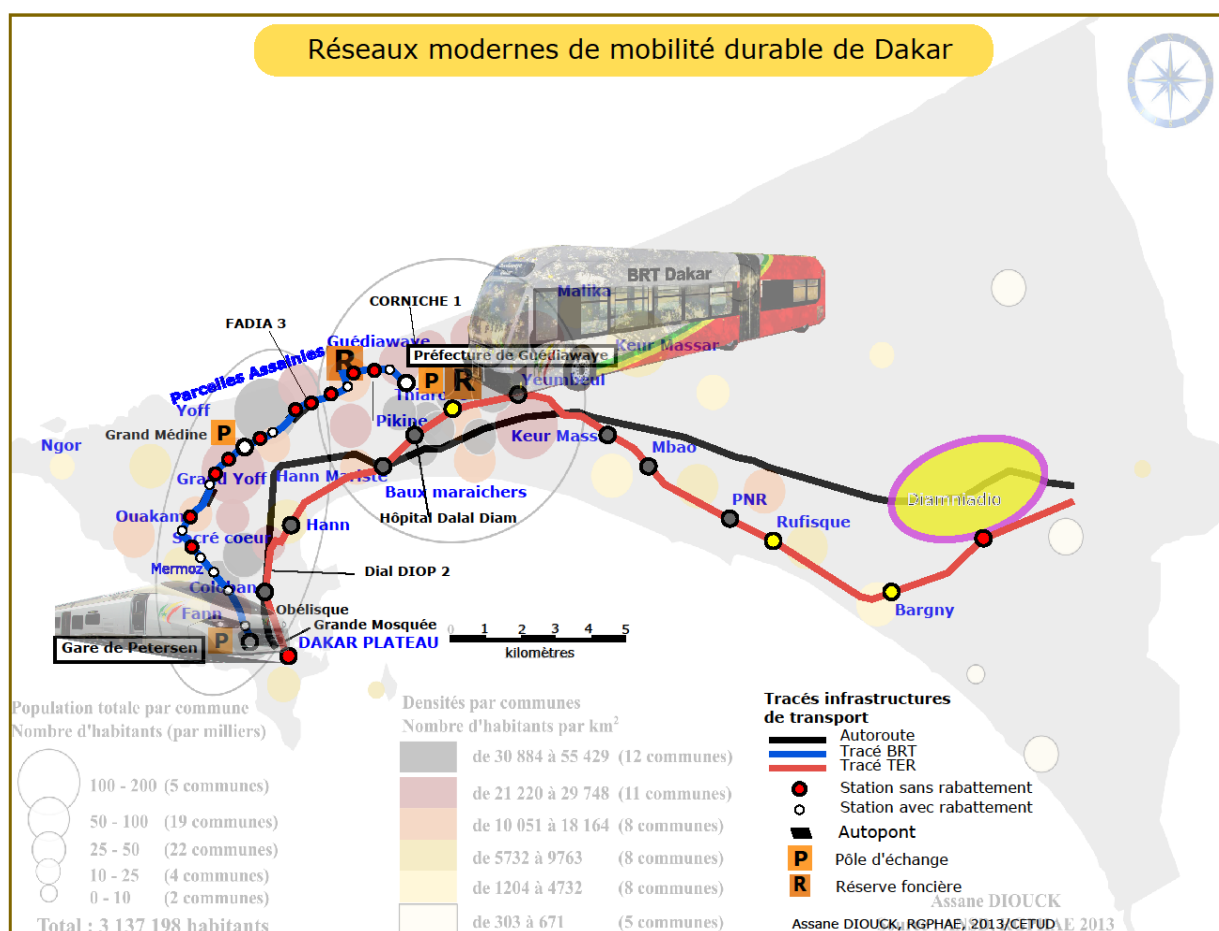
www.brtdakar.sn ont été particulièrement exploités pour l'analyse de certains résultats liés au développement du BRT de Dakar.

II. Résultats

Cette section est spécifiquement dédiée à l'analyse des données statistiques et des discours. L'analyse de la littérature est parfois nécessaire. Elle présente d'une part le niveau d'implication des élus dans les opérations urbaines de Dakar, et d'autre part, leurs rôles et responsabilités dans le cadre de la mise en œuvre du BRT.

A. Implication et adhésion des élus de Dakar dans les projets d'aménagement urbain

Le niveau d'implication des élus territoriaux varie en fonction des projets d'aménagement et de développement urbain (ville nouvelle de Diamniadio, Train Express Régional ou Bus Rapid Transit). La carte suivante est une illustration des systèmes de transport innovants à Dakar et sa banlieue :



Carte 3: les systèmes de transport moderne dans l'agglomération dakaroise

Les relations entre ces projets sont fortes. C'est pourquoi, pour le CETUD « [...] l'interconnexion entre les projets Train Express Régional et le Bus Rapide Transite grâce à la synchronisation des informations des usagers. Il est important d'adopter un mode de gestion synchronisé afin de rendre plus fluide la situation de la mobilité dans la Ville de Dakar. Dans le cadre de la création d'une Ville nouvelle à Diamniadio, il est également important que le CETUD, l'APIX et la DGPU mettent en place l'interopérabilité de leurs systèmes

d'information. L'élaboration d'un schéma de gouvernance par la maîtrise de l'information est d'enjeu pour l'harmonisation du système ou des systèmes à mettre en place [...] ».

A titre de comparaison, le niveau d'implication des élus de Dakar est plus à la faveur du BRT (58,8% des élus sont impliqués par le CETUD). Ce qui est à l'opposé des projets du pôle urbain de Diamniadio et du Train Express régional qui n'enregistrent respectivement que 7,1% et 31,3% de réponses favorables.

Tableau 1. Implication des élus de Dakar

	Oui	Non
Pôle urbain de Diamniadio 2	7,1%	92,9%
Train Express Régional 2	31,3%	68,8%
Bus Rapide Transit 2	58,8%	41,2%
Total	34,0%	66,0%

Des ateliers de partage, d'informations et de sensibilisation ont sans doute contribué à l'adhésion forte des collectivités locales par rapport au projet *Bus Rapid Transit* (70,6%, des personnes interrogées sont tout à fait d'accord). Pour la même modalité de réponse, l'acceptation des élus est plus faible pour la ville nouvelle de Diamniadio (56,3%) et le Train Express Régional (43,8%). Le tableau suivant renseigne de l'échelle d'agrément des élus de Dakar par rapport à ces projets.

Tableau 2. Échelle d'agrément de projets structurants de Dakar

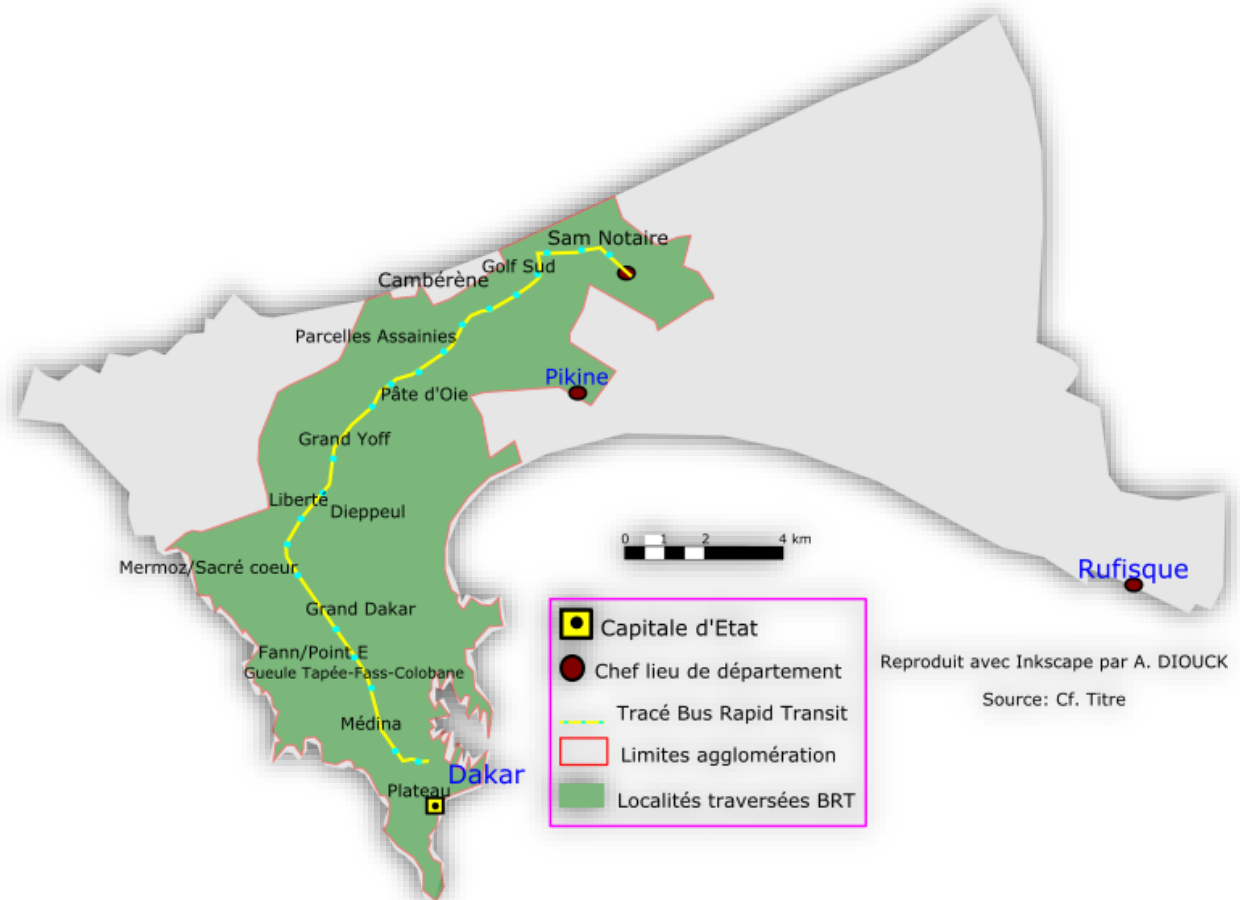
	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Indifférent	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
Train Express Régional	12,5%	0,0%	6,3%	37,5%	43,8%
Pôle urbain de Diamniadio	0,0%	0,0%	18,8%	25,0%	56,3%
Bus Rapid Transit	0,0%	0,0%	5,9%	23,5%	70,6%
Total	4,1%	0,0%	10,2%	28,6%	57,1%

C'est à travers des ateliers de partage et d'informations que les élus territoriaux prennent souvent connaissance de ce projet. Parmi ceux-ci nous pouvons citer :

- L'atelier de restitution du Plan d'Engagement des Parties Prenantes du BRT, qui s'est tenu le 16 novembre 2018. Cette rencontre avait, entre autres, permis aux participants de prendre connaissance des objectifs du PEPP, d'être suffisamment outillés pour prendre en charge les risques sociaux et environnementaux, les plaintes et litiges (CETUD, 2018).
- Des rencontres de présentation de l'état d'avancement du projet permettant recueillir les préoccupations des bénéficiaires, futurs usagers du BRT. Les avantages et risques sociaux ont marqué les débats. La mise en place de plateformes de communication était également à l'ordre du jour (CETUD, 2019)
- Rencontre de sensibilisation à la mairie de la Pattes d'oie impliquant les relais communautaires (Badiénou Gox, délégué de quartier, ASC, OCB, etc.) (CETUD, 2020)

A. Rôles et responsabilités des élus locaux dans la mise en œuvre du BRT

De manière spécifique, le BRT de Dakar vise principalement à améliorer la mobilité urbaine de Dakar vers le centre-ville. Il polarise 14 communes de Guédiawaye au Plateau de Dakar en passant par les différentes localités de cette agglomération urbaine (voir carte ci-dessous).



Carte 4 : communes concernées directement par le projet BRT

Pour le cas spécifique du futur BRT de Dakar, des modes de gouvernance ont été proposés par les élus territoriaux de Dakar dans le cadre de son exploitation. La brièveté des réponses des élus interrogés témoigne certes de l'importance des enjeux autour de ce projet, mais elle renseigne surtout de la posture qu'ils souhaitent adopter dans le cadre de la phase d'exploitation. L'analyse des discours révèle le mode de gouvernance de ce nouveau système de transport qui doit fondamentalement impliquer les élus locaux dans le cadre d'une convention de partenariat. La création d'une société concessionnaire est également proposée. Par rapport à la question relative aux rôles et responsabilités des élus territoriaux de Dakar dans le cadre de la mise en œuvre du projet BRT, nos interlocuteurs pensent :

- « *Améliorer la mobilité à Dakar* » (Adjoint au maire, commune de Fann - Point E - Amitié, Dakar, communication personnelle, 5 février 2018)
- « *Soutien et accompagnement* » (Directeur des Affaires financières, commune de Pikine Ouest, Dakar, communication personnelle, 23 avril 2018)
- « *Accompagner le CETUD dans la gestion du projet* » (Directeur de cabinet du maire, chargé de communication du maire, commune de Diamaguene Sicap Mbaou, Dakar, communication personnelle, 5 mai 2018)
- « *Gouvernance tripartite entre l'Etat, les collectivités locales et l'exploitant du BRT, et participer à la gouvernance du projet avec l'Etat et l'exploitant* » (Directeur de cabinet, commune de Médina, Dakar, communication personnelle, 8 mai 2018)
- « *Transparence, participation citoyenne et responsabilités* » (Conseiller municipal, Commune Tivaouane Diack-Sao, Dakar, communication personnelle, 11 mai 2018)
- « *Concessionnaire et accompagnement* » (Secrétaire municipal, commune de Yeumbeul Nord, Dakar, communication personnelle, 24 mai 2018)
- « *Partenariat tripartite entre la ville de Guédiawaye, le CETUD et les bailleurs de fonds (la banque mondiale) ; participer à la conception, à la réalisation, le suivi et l'entretien de l'ouvrage* » (Directeur des services techniques, Ville de Guédiawaye, Dakar, communication personnelle, 9 mai 2018)
- « *Accompagnement* » (Secrétaire municipal, commune de Sicap Liberté, Dakar, communication personnelle, 17 juillet 2018)
- « *Concessionnaire* » (Chargé des projets et programmes, commune de Rufisque Nord, Dakar, communication personnelle, Aout 2018)
- « *Acteur dans la gestion du projet avec le CETUD ou sinon y être impliqué et bénéficiaire des retombées positives du projet (socialement et financièrement)* » (Directeur des ressources humaines, commune des Parcelles assainies, Dakar, communication personnelle, Aout 2018)
- « *Notre commune est tiers intéressée pour la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien de l'infrastructure dans le cadre de la RSE, pour contribuer aux impacts et attentes du projet, et le respect des prescriptions et des cahiers de charge* » (Secrétaire municipal, commune de Grand Yoff, Dakar, communication personnelle, 18 septembre 2018)
- « *Démocratisation, gouvernance participative, inclusion, recettes et RSE* » (Chargée de la coopération décentralisée, commune de Gueule Tapée - Fass - Colobane, Dakar, communication personnelle, 14 septembre 2018)

- « *Respect des itinéraires et des horaires* » (Secrétaire municipal, commune de Dieuppeul - Derklé, Dakar, communication personnelle, 14 septembre 2018)

Dans ce même ordre d'idées, les élus territoriaux de Dakar n'ont pas manqué d'exprimer leurs attentes par rapport au BRT de Dakar. Les besoins de financement du développement territorial sous-tendent la plupart des réponses. Mais il s'agit pour la plupart des élus ayant répondu à cette question, de rappeler l'objectif principal du BRT, consistant à contribuer à l'amélioration de la desserte urbaine de Dakar par un moyen de transport de masse. Globalement, les discours liés aux attentes des élus locaux par rapport au projet BRT de Dakar sont les suivants :

- « *Recettes à tirer de l'exploitation* » (Secrétaire municipal, commune de Thiaroye sur mer, Dakar, communication personnelle, 30 avril 2018)
- « *Améliorer la fluidité des déplacements des populations de Dakar* » (Directeur de cabinet, commune de Médina, Dakar, communication personnelle, 8 mai 2018)
- « *Créer plus de mobilité urbaine* » (Secrétaire municipal, commune de Yeumbeul Nord, Dakar, communication personnelle, 24 mai 2018)
- « *Réduction du temps de parcours pour aller au centre-ville, amélioration du cadre de vie et des recettes de la ville de Guédiawaye* » (Directeur des services techniques, Ville de Guédiawaye, Dakar, communication personnelle, 9 mai 2018)
- « *Bonne connectivité entre les communes de Pattes d'oie et des Parcelles assainies dont les relations ne sont bonnes, aménagement de passages piétons, ponts ou tunnels, bonne sécurité routière (zéro accident) ou réduire les risques, bon réseau d'assainissement (eaux usées et pluviales) et d'électricité, une bonne politique des prix pour les usagers du BRT. Ne pas négliger l'étape post communication du projet avec une communication sur le transport de personnes, de marchandises et le comportement et les usages des populations dans le bus* » (Directeur des ressources humaines, commune des Parcelles assainies, Dakar, communication personnelle, Aout 2018)
- « *Assurer la mobilité urbaine des dakarois, réduction des embouteillages, fluidité du transport, réduction du temps de trajet* » (Secrétaire municipal, commune de Grand Yoff, Dakar, communication personnelle, 18 septembre 2018)
- « *Amélioration du trafic urbain* » (Chargée de la coopération décentralisée, commune de Gueule Tapée - Fass - Colobane, Dakar, communication personnelle, 14 septembre 2018)
- « *Améliorer la mobilité et l'accessibilité urbaine* » (Secrétaire municipal, commune de Dieuppeul - Derklé, Dakar, communication personnelle, 14 septembre 2018)

III. Discussion

Les résultats présentés dans cette étude démontrent l'importance de l'implication des élus territoriaux (certes secondaire) dans le développement du BRT de Dakar. Mais, il convient de discuter les résultats obtenus. En effet, la territorialisation des politiques publiques, avec la réforme de l'acte III de la décentralisation, est de notre point de vue l'occasion de renforcer le rôle des édiles locaux dans les projets d'utilité publique.

La gestion de la mobilité urbaine n'est certes pas un domaine transféré aux collectivités locales sénégalaises⁴. Mais, plusieurs collectivités comme la ville de Dakar, dans le cadre de la gestion des flux tricolores, interviennent déjà dans ce secteur dont la gestion est assez problématique. Pourtant, dans le cadre de l'acte III de la décentralisation dont l'objectif est d'organiser le Sénégal en territoires viables, compétitifs et porteurs d'un développement durable. La responsabilisation des collectivités territoriales peut paraître plus pertinente, mais avec la communalisation intégrale, la pratique de l'intercommunalité peut être judicieuse pour renforcer le rôle de l' élu local. Ce levier peut particulièrement être actionné par les promoteurs du BRT pour asseoir une véritable stratégie territoriale dans le cadre de l'exploitation des lignes du BRT.

Cette démarche suppose de pérenniser les ateliers de partage et d'informations dans le cadre de la mise en œuvre du BRT durant les phases d'exécution et d'exploitation. Mais, il faudrait par exemple, grâce au concours des partenaires au développement (banque mondiale), offrir des ateliers de formation et de renforcement de capacités au profit des acteurs territoriaux. Ceux-ci peuvent par exemple porter sur les rôles et les responsabilités des collectivités territoriales dans la gouvernance des systèmes modernes de transport collectif, la gestion du patrimoine, les mécanismes de financement innovants⁵, la gestion des risques, la maîtrise d'œuvre sociale, etc. En plus de l'implication des collectivités locales dans la gestion des impacts peut fortement contribuer à l'appropriation sociale du projet.

La contribution des collectivités territoriales peut par ailleurs être déterminante en termes de partenariats multi acteurs (une des mesures importantes dans le cadre de l'acte III de la décentralisation). Dans cette démarche, le CETUD peut s'appuyer sur les collectivités pour mobiliser le secteur privé et les opérateurs (chauffeurs de bus, chauffeurs de taxi et receveurs de bus). Cela est d'autant plus pertinent qu'il est prévu la mise en place d'un système de rabattement dans le cadre de la mise en œuvre du BRT. Cette stratégie d'accompagnement et de redéploiement dans le futur système de transport de Dakar est d'ailleurs à l'étude avec un système de rabattement qui les prend en compte. Cette convention multipartite est cruciale pour la pratique de l'intermodalité (voir Olvera et al., 2016). Laquelle est une solution pour meilleure gestion du système de transport de Dakar. Il s'agit de promouvoir l'interopérabilité entre les différents équipements de transport, afin que la mise en service du BRT n'entraîne pas la baisse des activités et des pertes de revenus pour les opérateurs du secteur.

Il convient en outre d'ajouter que de nombreuses infrastructures sont nécessaires pour le fonctionnement optimal du BRT. En principe, ce projet devrait permettre aux adeptes du vélo et de la marche, de se déplacer librement sur des voies dédiées. Ces modes de déplacement ne

⁴ Jusqu'ici les neuf (9) secteurs que l'Etat a transférés aux collectivités locales sont : les Domaines ; l'Environnement et la Gestion des Ressources Naturelles ; la Santé, la Population et l'Action Sociale ; la Jeunesse, les Sports et les Loisirs ; la Culture ; l'Education Nationale ; la Planification ; l'Aménagement du territoire ; l'Urbanisme et l'Habitat.

⁵ Le projet BRT peut sensiblement améliorer le financement de la décentralisation, avec une meilleure répartition des fonds de l'Etat et la création de nouvelles sources financières.

sont toutefois pas bien promus au Sénégal par les acteurs publics. C'est pourquoi, ses usagers sont obligés de partager la voirie urbaine de Dakar avec les automobilistes malgré les nombreux risques. Surtout que dans le cadre du déploiement des pôles d'échange du BRT, la réalisation d'infrastructures dédiées à la marche et au vélo est prévu. Un tel projet va sans doute améliorer le cadre de vie de Dakar. En effet, « *le développement de ce système aura un impact positif sur la qualité de l'air, notamment en réduisant la pollution atmosphérique due aux déplacements [...]* » (Timéra and Diop, 2018, pp.199-200). La gestion de proximité de ce patrimoine sous la houlette des collectivités territoriales peut être également être envisagée. Qu'en est-il de la responsabilisation des collectivités territoriales en matière de gouvernance de BRT dans d'autres pays ?

Dans les pays en développement, les projets de BRT sont actuellement en vogue. Nous pouvons citer plusieurs cas, notamment dans la région Latino-Américaine où de telles infrastructures ont commencé à se développer depuis le début des années 2000. Dans la plupart de ces modèles, l'implication des acteurs locaux est stratégique. En effet, cette période « *représente le début d'une reprise en main par les autorités locales d'un secteur largement dérégulé et tout à fait stratégique pour la construction d'une ville plus durable. D'autre part, l'introduction de ces nouvelles lignes de transport a constitué pour les autorités locales les prémisses d'un changement d'approche important dans la façon d'appréhender la ville. Elle a été suivie, partout, par le développement d'une offre de mobilité non motorisée (pistes cyclables, services de bicyclettes en libre-service) et par une attention nouvelle portée aux espaces publics en général, comme de puissants vecteurs d'inclusion sociale dans les villes* » (PAQUETTE, s. d., p. 4).

En Afrique, de nombreux pays ont déployé des projets de BRT. C'est le cas du Nigéria, de l'Afrique du sud, du Maroc, du Ghana etc. Ces modèles de BRT sont marqués par un mode de gestion reposant sur le partenariat public-privé tant du point de vue réglementaire que sur le plan de l'entretien de l'infrastructure et de l'offre de services. Le rôle de l'Etat est particulièrement confiné dans la gestion des impenses. En Afrique du sud, les municipalités sont fortement impliquées dans le cadre de l'exploitation des lignes de BRT desservant leurs localités. Dans ce contexte en effet, « *les municipalités bénéficient d'un contrôle relatif sur l'exploitation des lignes puisqu'elles attribuent les subventions nationales aux opérateurs choisis. Ce système leur permet de garantir un service de transport sur des lignes jugées prioritaires dans le cadre de la planification urbaine. Ces lignes subventionnées correspondent ainsi souvent aux corridors que les gouvernements locaux souhaitent développer* » (Vermeulin & Kahn, 2010, p. 24)

D'autres modèles de BRT sont également considérés comme des cas d'école comme celui de Curitiba (*BRTBRASIL*, 2020). Cette ville mère de ce qu'on appelle le Service rapide par bus (SRB) fait référence en la matière. Ce modèle « *a suscité l'admiration pour ses qualités de rapidité, de flexibilité (type de véhicule adapté à la demande) et pour son service à l'utilisateur remarquable (fiabilité des horaires, paiement électronique, terminus intégrés, stations d'embarquement adapté)* » (Lafrance & Lafrance, 2014, p. 28).

Le BRT de Dakar est inspiré du modèle du BRT de Dar es Salam (CETUD - Youtube, 2019). Ce dernier est un système de transport en commun innovant mis en service depuis 2016. Le modèle de BRT de Dar es Salam est devenu une référence en Afrique avec des chiffres forts appréciables (*Dar Es Salaam*, s. d.).

Les porteurs du projet BRT de Dakar ont tiré des enseignements de ces modèles. Notre interlocuteur d'affirmer qu' « *en matière de bonnes pratiques de projet similaires au BRT, nous avons effectué des visites en Amérique latine où des projets BRT ont été réalisés depuis longtemps. Il est important de profiter de leurs expériences. Une visite a également lieu à Dar*

es Salam (Tanzanie) [...] » (“Entretien Gora SARR, coordonnateur du projet Bus Rapide Transit, CETUD, Dakar le,” 2018). La prise en compte des bonnes pratiques en matière de développement des BRT, à travers des voyages des porteurs du projet, est de bonne augure.

Au total, cette étude a permis de réfléchir sur les rôles et responsabilités des élus territoriaux dans le cadre de la mise en œuvre du BRT de Dakar. Cette responsabilisation peut s’inscrire dans le contexte de la territorialisation des politiques publiques avec la réformes de l’acte III de la décentralisation. La qualité des données est appréciable vu le nombre d’acteurs interrogés et les documents exploités. Mais elle est limitée par l’absence de données liée à la gestion des impenses des collectivités territoriales lors de la phase de libération des emprises. L’autre faiblesse de l’étude est la littérature peu abondante en rapport avec le développement de systèmes modernes de transport à l’image des BRT.

Conclusion et perspectives

Il ressort de notre analyse que l’implication des élus territoriaux de Dakar, bien que marginale, est une dimension importante pour la réussite du projet BRT. Les réponses obtenues permettent de considérer la prise en charge de cette dimension par les porteurs du projet, le CETUD en occurrence. L’organisation d’ateliers de présentation et d’informations participe en effet de l’acceptation du projet par les édiles locaux. Mais leurs attentes dépassent ce cadre, car l’analyse des discours laisse entrevoir une réelle volonté des acteurs en charge du développement territorial de participer à la gouvernance de cette infrastructure lors de la phase d’exploitation. De ce point de vue, nos interlocuteurs ont singulièrement abordé les rôles et responsabilités qu’ils souhaitent assurer. Les résultats de l’étude peuvent contribuer à l’amélioration de la gouvernance future du BRT, grâce à une meilleure responsabilisation des collectivités territoriales de Dakar. Mais, la faiblesse des mécanismes de financement limite la responsabilisation des collectivités territoriales en matière de gouvernance du BRT. C’est pourquoi, il est important de promouvoir davantage l’intercommunalité et la coopération décentralisée pour réussir ce pari.

Après l’atteinte des objectifs de cette étude (confirmation de nos hypothèses de recherche), d’autres études sont à entreprendre permettant de rendre compte de :

- L’adaptabilité du BRT par rapport aux habitudes de déplacement des populations de Dakar. Le transport de certains types de marchandises devrait en principe faire l’objet de régulation.
- Le recours au numérique dans le cadre de la gestion de la billetterie peut faciliter les transactions même si des risques de manque d’appropriation.
- Les initiatives locales en faveur de la promotion d’autres modes de déplacement doux (vélo et marche) dans les opérations de rénovation du réseau viaire existant (voir illustration du modèle de Bus Rapid Transit System d’ Ahmedabad Municipal Corporation & Amhedabad Janmarg ltd, n.d.).
- La tarification pour les futurs usagers en fonction des catégories sociales (populations aisées, élèves, étudiants, cadres supérieurs, commerçant, personnes à mobilité réduite, etc.). Des coûts de transport supportables par ces derniers devront être fixés surtout pour les catégories sociales moins nanties.
- Les enjeux de la mise en place d’un système d’information voyageur prévu par les porteurs du projet selon le coordonnateur du projet Bus Rapid Transit de Dakar (Gora SARR, CETUD, 2018).

- Les stratégies d'adaptation des personnes affectées par le projet du BRT. Au plan économique par exemple, *les* travaux pour la réalisation du BRT devraient impacter 1 400 à 1 500 personnes, dont la moitié est constituée de petits commerçants installés sur le tracé (Timéra and Diop, 2018, pp.199-200)

Bibliographie

- Agence nationale de la Statistique et de la Démographie - ANSD, Sénégal. (s. d.). *Home—Senegal Data Portal*. Knoema. Consulté 24 octobre 2019, à l'adresse <http://senegal.opendataforafrica.org/>
- Agence Nationale de l'Aménagement du territoire. (2019, octobre 24). *Triangle Dakar-Thiès-Mbour*. http://www.anat.sn/triangle_dtm/dtm/territoire-du-triangle.php
- Ahmedabad Municipal Corporation & Amhedabad Janmarg ltd. (s. d.). *La réorganisation de l'espace public à Amhedabad (Gujarat, Inde), ici à Jhansi Kirani, qui accompagne la création des lignes du Janmarg et va permettre une véritable valorisation du foncier environnant* [Image/JPEG]. Consulté 23 janvier 2020, à l'adresse <https://journals.openedition.org/rge/docannexe/image/3666/img-7.jpg>
- BRTBRASIL. (2020). BRTBRASIL. <https://translate.google.com/translate?hl=fr&sl=pt&u=http://www.brtbrasil.org.br/index.php/brt-brasil/cidades-com-sistema-brt/50-curitiba&prev=search>
- CETUD. (2018). *Atelier de restitution du plan d'engagement des Parties Prenantes du BRT*. Atelier de Restitution Du Plan d'engagement Des Parties Prenantes Du BRT. <http://www.brtdakar.sn/Atelier-de-restitution-du-plan-d-engagement-des-Parties-Prenantes-du-BRT>
- CETUD. (2019, mars). *Le CETUD rencontre les édiles des collectivités locales traversées par le projet BRT*. <https://www.cetud.sn/index.php/medias/news/projet-brt/226-le-cetud-rencontre-les-ediles-des-collectivites-locales-traversees-par-le-projet-brt>
- CETUD. (2020, décembre 2). *BRT Dakar—CETUD*. <https://www.cetud.sn/index.php/component/tags/tag/brt-dakar>
- CETUD. (s.d). *LE BRT : UN TRANSPORT PUBLIC STRUCTURANT POUR DAKAR* [Brochure]. http://www.brtdakar.sn/IMG/pdf/brochure_12_pages_brt_compressed_1_.pdf
- CETUD - Youtube. (2019, octobre 23). *Les Bus Rapid Transit de Dar-es-Salaam, un exemple pour les villes africaines*. <https://www.youtube.com/watch?v=MGX71NSBWhE>
- Chemla, G., & Montagne, C. (2012). Etude critique d'un projet innovant : Le « Janmarg », Bus Rapid Transit System d'A Ahmedabad (Gujarat, Inde). *Revue Géographique de l'Est*, 52(vol. 52 / 1-2). <http://journals.openedition.org/rge/3666>
- Dar es Salaam. (s. d.). Global BRT Data. Consulté 25 janvier 2020, à l'adresse https://brtdata.org/location/africa/tanzania/dar_es_salaam/
- DIAGNE, J. P. (2018). *Situation économique et sociale du Sénégal en 2015* (p. 17). ANSD. http://www.ansd.sn/ressources/ses/chapitres/12-SES-2015_Transport.pdf
- Lafrance, G., & Lafrance, J. (2014). *Qui peut sauver la Cité?* Editions MultiMondes. <https://univ-senegal.scholarvox.com/catalog/book/docid/88820186?searchterm=bus%20rapid%20transit%20ou%20brt>
- M. Amadou SAIDOU BA. (2017, novembre 5). *Financement du renouvellement du parc de transport urbain de Dakar* [Assemblée plénière]. <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Renewal-of-the-Bus-Fleet-Case-Studies-from-Dakar-Senegal-%E2%80%93M.-Amadou-Saidou-Ba-President-of-CETUD.pdf>
- Ndir, B., & Sene, P. I. S. (2019). *La population du Sénégal en 2018* (p. 17). Ministère de l'économie, des finances et du plan/Agence Nationale de la Statistique et de la démographie. http://www.ansd.sn/ressources/publications/Rapport_population_060219RECSn.pdf

- Olvera, L. D., Guezere, A., Plat, D., & Pochet, P. (2016). *L'intermodalité subie des citoyens africains*.
- PAQUETTE, C. (s. d.). *Des villes durables dans les Suds : Une utopie ?*
- SAKHO, P. (2002). U comme urbain ou Développement urbain et transport à Dakar. In X. Godard, *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif* (p. 331-342). KARTHALA Editions.
- SECK, A. (1968). *Dakar métropole ouest-africaine* [Doctorat, Paris (Sorbonne)]. <http://bibnum.ucad.sn/viewer.php?c=thl&d=LTH-47>
- Suivi de la qualité de l'air à Dakar* (p. 9). (2017). [Rapport annuel]. Centre de gestion de la qualité de l'air.
- Timéra, A. S., & Diop, D. (2018). *DIAMNIADIO : Naissance d'une nouvelle ville : - enjeux et défis d'une gouvernance durable*. L'Harmattan. <https://univ-senegal.scholarvox.com/catalog/book/docid/88860350?searchterm=transports%20Dakar>
- Vermeulin, S., & Kahn, S. (2010). Mobilités urbaines et durabilité dans les villes sud-africaines. *Environnement Urbain / Urban Environment*, 4, c16-c30. <https://doi.org/10.7202/044885ar>
- Wartel, A. (2006). Essor et potentialités des BRT - BHNS. *Transports urbains*, N° 109(1), 7-9.