

PAYS	VILLE	POPULATION	OBJECTIF D'ATTÉNUATION	ÉMISSIONS EN 2016
SÉNÉGAL	DAKAR	3 900 000	« SOBRE » EN CARBONE D'ICI 2050	1,058 MtCO ₂ E

Dakar : décongestionner le trafic pour répondre au défi d'une mobilité urbaine durable

Dakar abrite 25 % de la population du Sénégal sur moins de 0,3 % de la superficie du territoire. Le secteur du transport y est responsable de plus d'1 MtCO₂e, soit environ **40 %** des émissions totales de la ville. Des émissions liées, entre autres, à la vétusté du parc automobile (80 % des voitures ont plus de 5 ans) et à la consommation de carburant. Le transport routier contribue pour 99,8 % des émissions totales du secteur, dont **14 %** sont attribuables au transport public. Les émissions du transport ferroviaire sont estimées à 0,2 %, soit 1 100 tCO₂e, dont 78 % sont produites hors de la ville. Ainsi, pour atténuer les émissions du secteur, la ville œuvre pour un développement inclusif orienté sur le transport collectif (*Transit-Oriented Development – TOD*).

Dans un contexte d'accélération rapide de l'urbanisation de l'agglomération de Dakar, de congestion croissante du trafic et d'entremêlement des compétences entre les acteurs locaux et les institutions, la ville a créé en 1997 le Conseil exécutif des transports urbains de Dakar ([CE-TUD](#)). Doté d'un fonds de développement des transports urbains, le CETUD a pour mandat la mise en œuvre et le suivi de l'application de la politique sectorielle des transports publics urbains pour la région de Dakar. Aujourd'hui, **80 %** des déplacements motorisés à Dakar se font en transports publics ; néanmoins, la multiplication des acteurs et des opérateurs de transports publics – l'opérateur public Dakar Dem Dikk, les opérateurs de l'Association de financement des professionnels du transport urbain ([AFTU](#)), les minibus artisanaux Cars rapides et Ndiaga-Ndiaye, et les « taxis clando » – ainsi que l'urbanisation rapide et incontrôlée participent à la grande [désorganisation](#) du réseau de transports publics.

Restructurer le réseau de transports collectifs pour une mobilité durable, résiliente et inclusive

En 2003, l'AFTU a été créée par l'État sénégalais afin de « revaloriser le secteur artisanal » : en partenariat avec le CE-TUD, et appuyé par le [PAMU](#) (Programme d'amélioration de la mobilité urbaine) et le [PATMUR](#) (Projet d'amélioration de la mobilité urbaine) de la Banque mondiale, plusieurs programmes ont été mis en œuvre afin de former et de [professionnaliser](#) les acteurs du secteur du transport artisanal – opérateurs, chauffeurs et receveurs, contrôleurs et surveillants de lignes.

Pour répondre à la congestion routière et réduire les émissions de gaz à effet de serre, le CETUD a élaboré un plan de déplacements urbains de Dakar (PDUD) en 2007, remplacé en 2020 par le plan de mobilité urbaine soutenable ([PMUS](#)) à horizon 2035. En mai 2017, la ville de Dakar a rejoint le réseau [Mobilise Your City](#) grâce auquel elle bénéficie d'un soutien technique et financier visant à accompagner le CETUD dans la révision du PDUD de 2007. Cet appui est notamment financé par le [Fonds français pour l'environnement mondial](#) et mis en œuvre avec le soutien de [l'Agence française de développement](#).

Cependant, la mise en place des services urbains peine à suivre le rythme soutenu d'urbanisation. Créé en 1987, le petit train de banlieue transporte aujourd'hui 15 000 passagers/jour, mais ne joue toujours pas son rôle « d'épine dorsale » des transports publics dakarois. Ainsi, deux projets structurants sont en cours de réalisation pour décongestionner le trafic : le train express régional ([TER](#)) et le bus rapid transit ([BRT](#)). Le TER a pour ambition de doter l'agglomération de Dakar d'un système ferroviaire de transport de masse rapide, et d'acheminer les passagers de la gare de Dakar au nouveau pôle urbain de Diamniadio (phase 1) et jusqu'à l'aéroport international Blaise Diagne (phase 2). Le coût du projet est évalué à 1 Md€ et reçoit des financements de la Banque islamique de développement, la Banque africaine de développement, l'AFD et Bpifrance. Dès sa mise en service de la phase 1 prévue pour la fin 2021, le TER permettra de transporter 110 000 passagers/jour et prévoit de réduire les émissions de gaz à effet de serre de **19 000 t/an**. Dès 2022, le BRT, financé par la Banque mondiale et la Banque européenne d'investissement, devrait transporter 300 000 passagers grâce à une flotte de 144 bus articulés sur 18 km de voies réservées.

^a Dans certaines zones de Dakar, le manque de transport interurbain a favorisé l'émergence des taxis clandestins, communément appelés « taxis clandos », plus rapides et moins chers que les taxis classiques.