

# Financement du renouvellement du parc de transport urbain de Dakar

**M. Amadou SAIDOU BA**  
Président du CETUD

Hyderabad, 05 novembre 2017



# Sommaire

---

- 1. Contexte de la mobilité urbaine à Dakar**
- 2. Modalités et organisation du programme**
- 3. Cartographie du programme**
- 4. Schéma de financement**
- 5. Performances du programme**

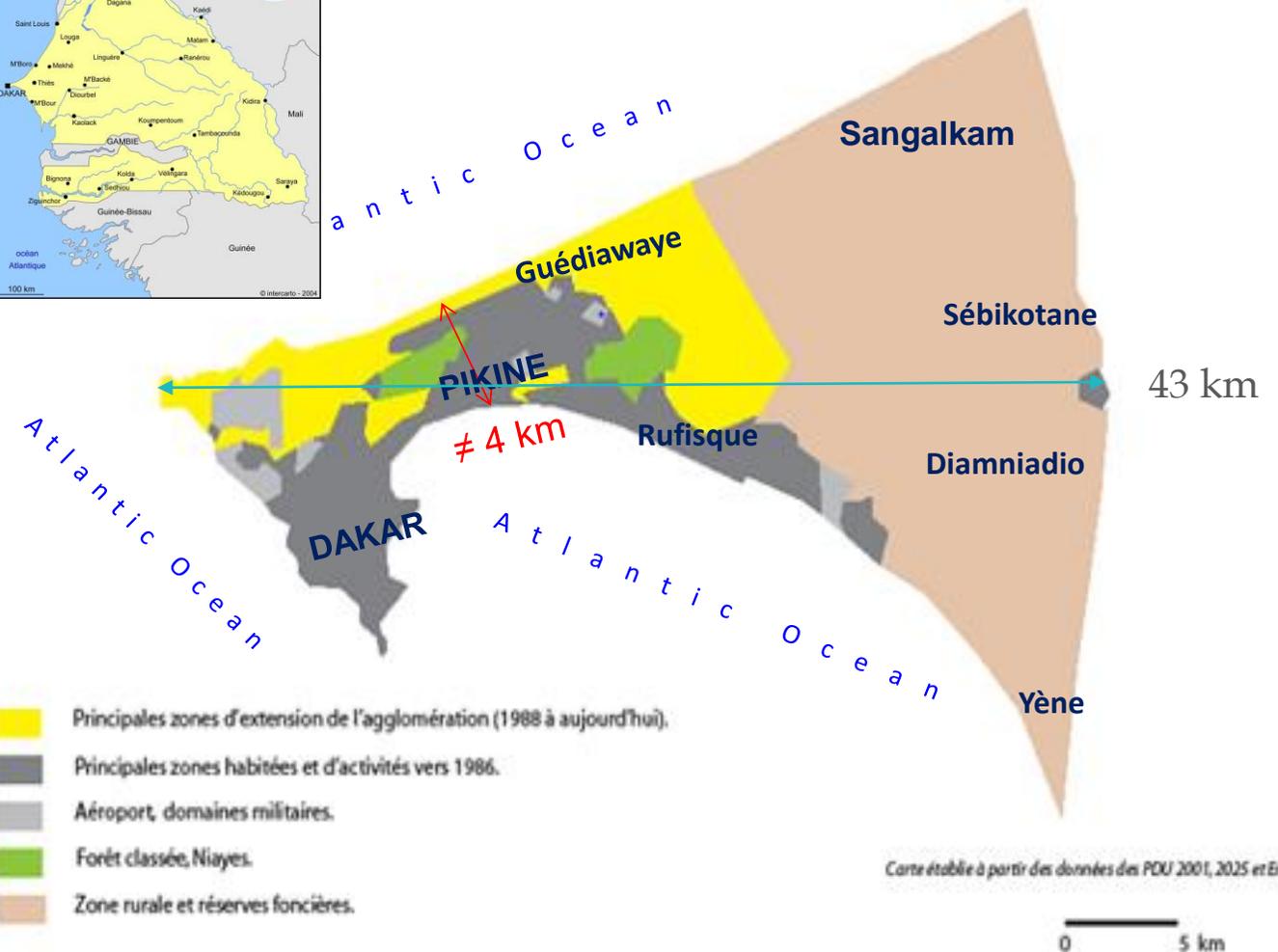
# *1. Contexte de la mobilité urbaine à Dakar*



# Dakar : une forte croissance démographique et urbaine

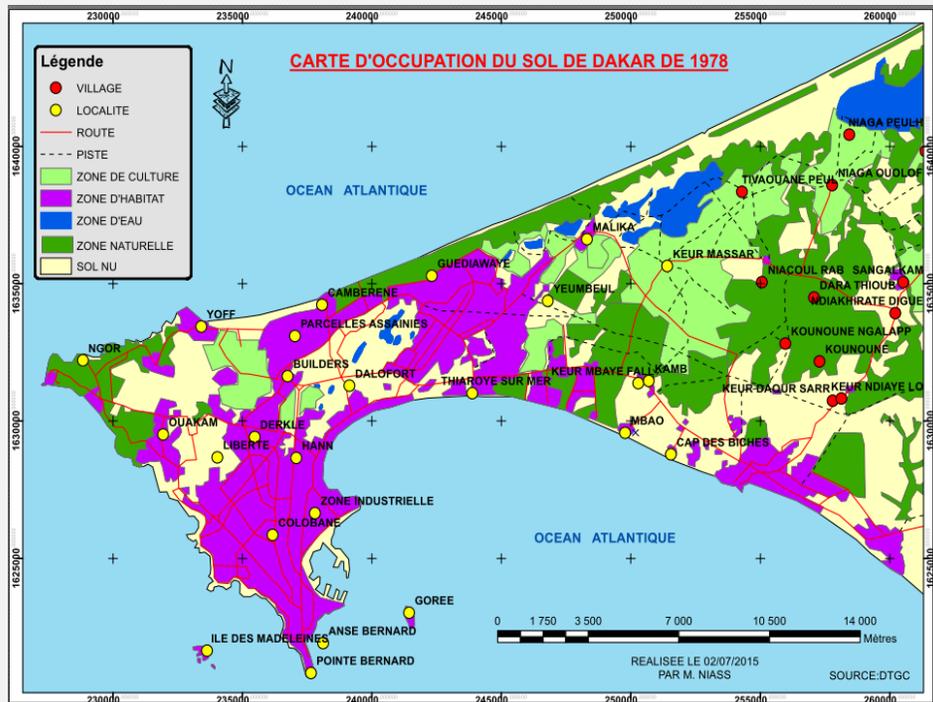
## Chiffres clés

- Presqu'île de 550 km<sup>2</sup>
- 23% de la population du pays sur 0,3% du territoire national
- 2,6 M d'habitants en 2005 / 3,5 M en 2017 / 5M en 2030
- 100 000 nouveaux habitants/an
- 50% de la population urbaine du pays et 72% du parc automobile



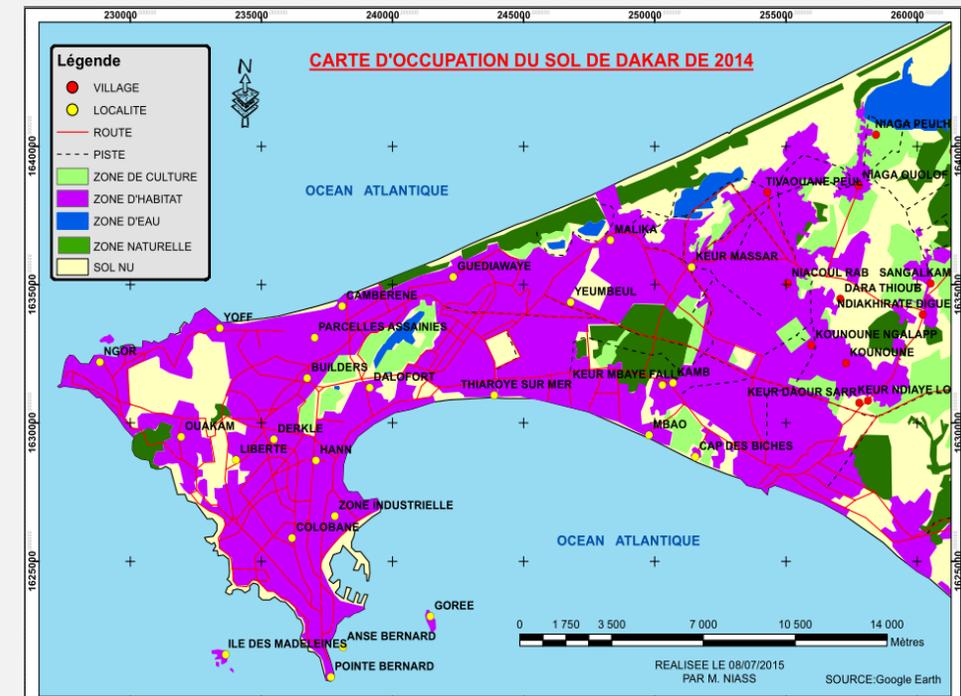
# Dakar : une forte croissance démographique et urbaine

- Accélération du processus d'étalement urbain vers l'Est de l'agglomération
- D'importants déséquilibres dans la répartition des fonctions urbaines
- Possibilités d'extension des réseaux de transports limitées



## Occupation des sols

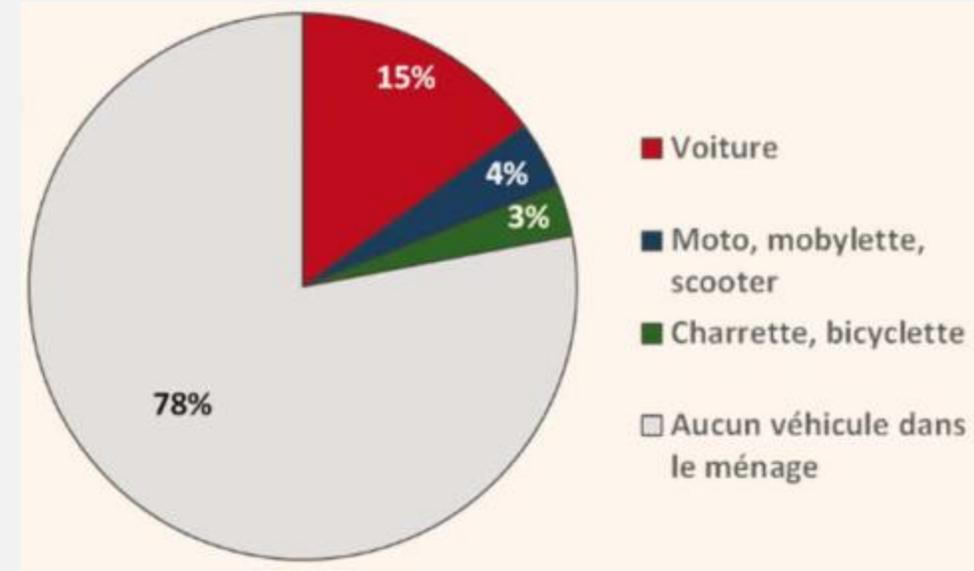
1978 ← → 2014



# Mobilité des dakarois

## Une motorisation encore limitée

	Véhicules motorisés	Voitures particulières
Nombre de véhicules pour 1000 ménages	256	169
Nombre de véhicules pour 1000 individus	40 (20 en 2000)	25 (16,6 2000)



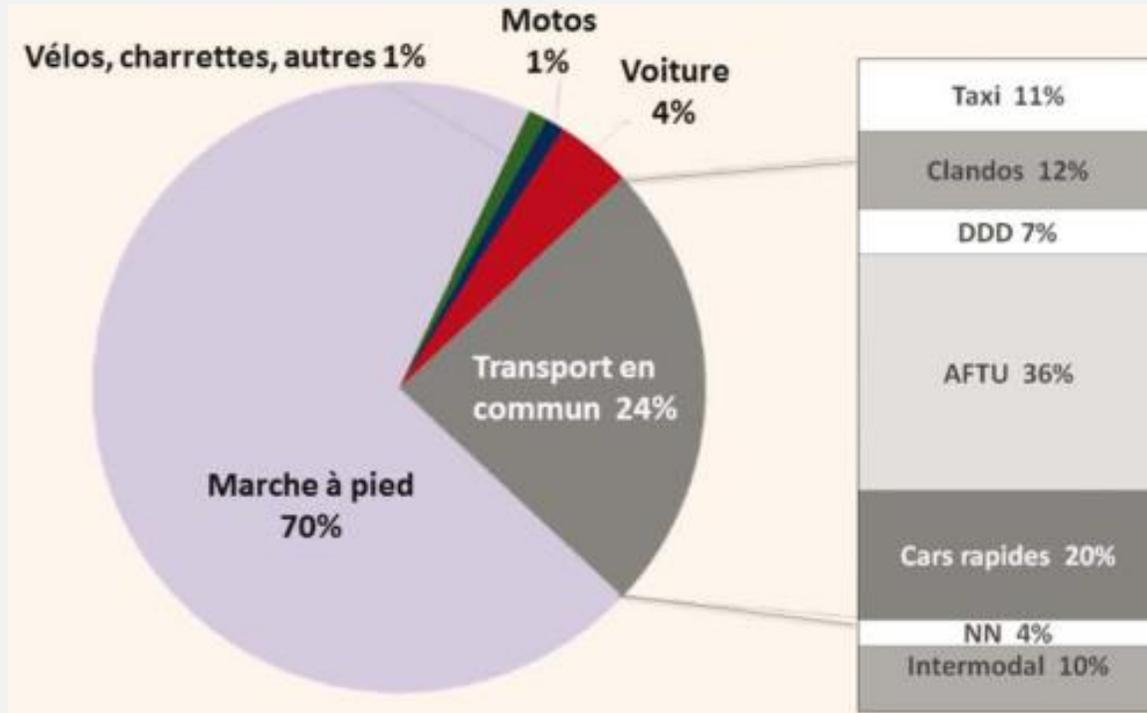
7,2 millions de déplacements / jour en 2015

## Importance de la marche dans les déplacements quotidiens

- 70% des déplacements quotidiens
- 10% des MAP se font d'une commune à une autre

# Mobilité des dakarois

80% des déplacements motorisés réalisés en transport public et prépondérance des opérateurs artisanaux



DDD : Dakar Dem Dikk  
NN : Ndiaga Ndiaye



# Situation du parc de transport public

- Véhicules de 25 à 45 places très vétustes avec un âge moyen de 28 ans
- Marché atomisé avec une exploitation informelle désorganisée et non régulée (1294 opérateurs pour 2558 véhicules; 95% des opérateurs ont moins de 4 véhicules)
- Un système bancaire classique non adapté et ne faisant pas confiance aux opérateurs artisanaux
- Deux opérateurs publics (bus et train) en difficulté

**Une demande de transport non satisfaite avec des coûts très élevés pour la collectivité (congestion, pollution et insécurité).**

## *2. Modalités et organisation du programme*



# Regroupement et professionnalisation des opérateurs



- Les opérateurs de transport sont regroupés en 14 GIE



- 14 GIE fédérés à travers l'association de Financement des professionnels du Transport Urbain (AFTU) qui dispose d'une autorisation de crédit-bail



- La mise en place d'une Mutuelle d'Épargne et de Crédit des Transporteurs (MECTRANS)



- La mise en place d'une mutuelle sociale (Transvie)

# Modalités et organisation



Retrait du vieux véhicule avec un paiement par l'Etat d'une prime à la casse



Systeme de crédit-bail avec un apport de 25% du prix du véhicule et le reste payable sur 5 ans

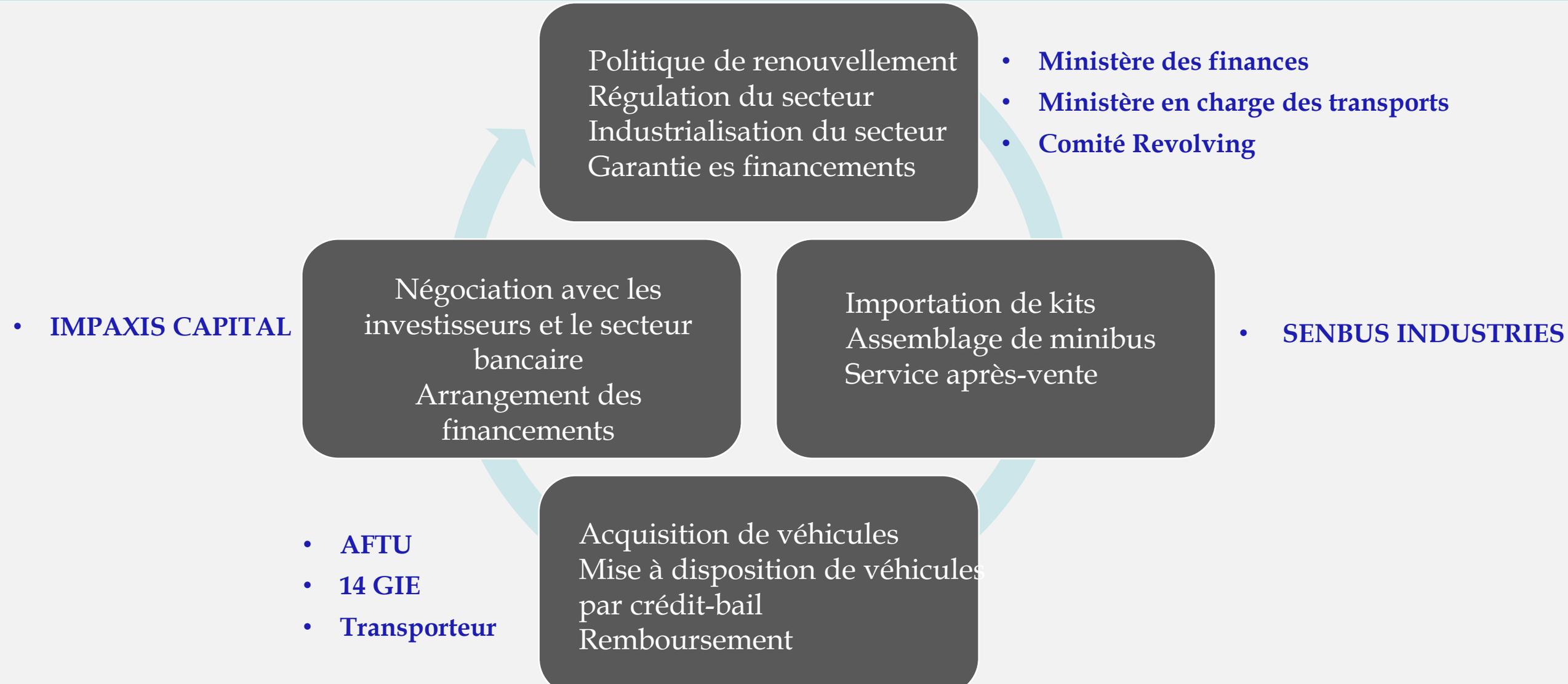


Le programme pilote a été financé par la banque mondiale (16 millions USD)



À partir des remboursements des opérateurs, l'Etat crée le fonds revolving pour continuer l'opération avec un cabinet local d'intermédiation financière

# Modalités et organisation



# 3. Cartographie du programme



# Présentation du programme

- Programme démarré en 2005
- Les deux premières phases sont financées par EXIMBANK
- Les deux dernières phases sont financées avec les banques locales : d'où le rétablissement de la confiance
- 1607 minibus renouvelés à Dakar
- Programme étendu depuis 2015 à 10 autres localités du pays avec 400 minibus livrés



# Répartition du renouvellement du parc

## Répartition des minibus sur le territoire national

## Légende de la cartographie



1. Ville de Dakar	1 607 minibus	57 lignes
2. Ville de Thiès	75 minibus	10 lignes
3. Ville de Mbour	38 minibus	En cours de livraison
4. Ville de Tivaouane	15 minibus	En cours de livraison
5. Ville de Diourbel	14 minibus	En cours de livraison
6. Ville de Saint Louis	75 minibus	5 lignes
7. Ville de Fatick	07 minibus	En cours de livraison
8. Ville de Kaolack	54 minibus	8 lignes
9. Ville de Ziguinchor	38 minibus	7 lignes
10. Ville de Tambacounda	20 minibus	5 lignes
11. Ville de Louga	13 minibus	3 lignes

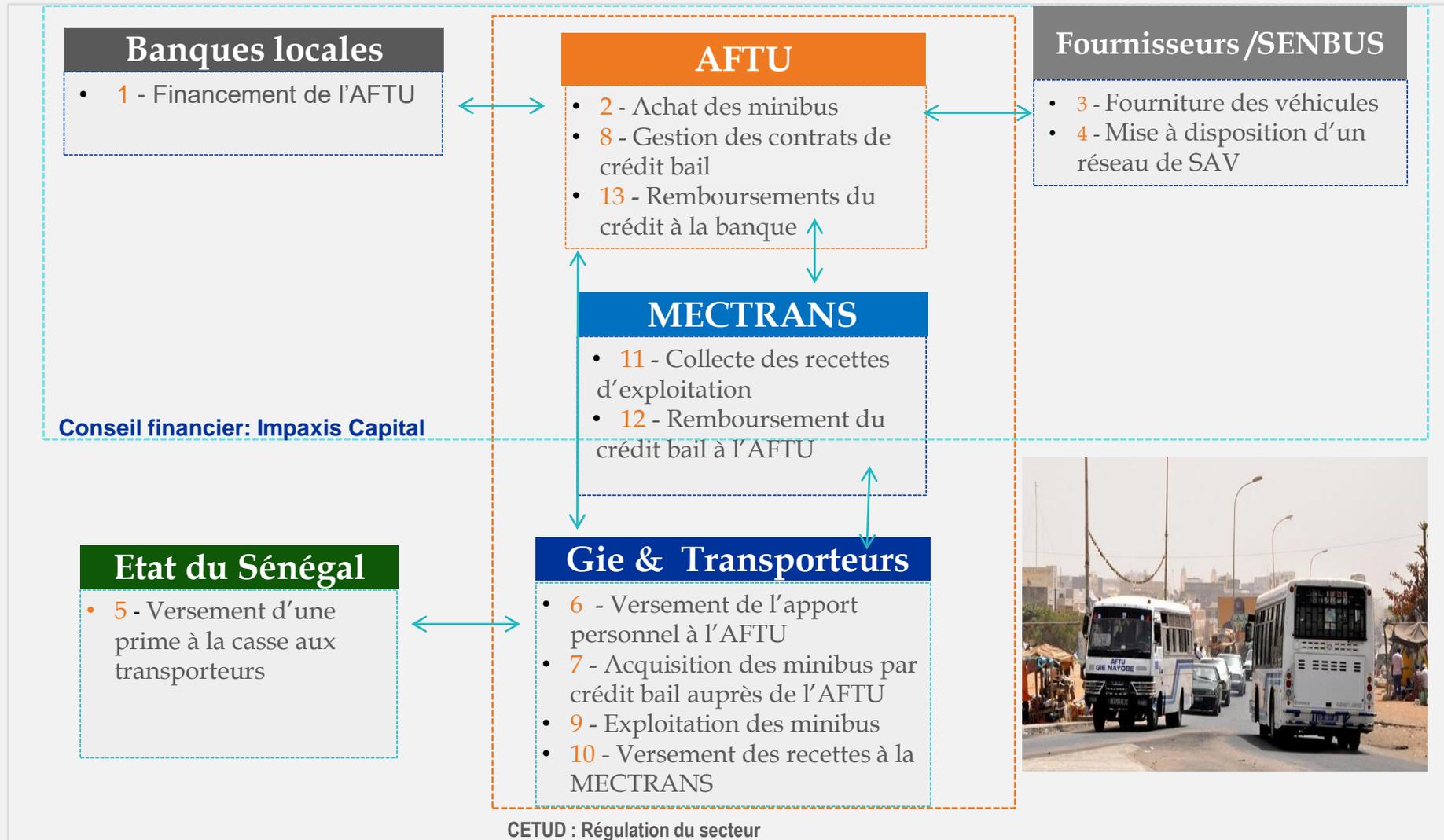


# *4. Schéma du financement*

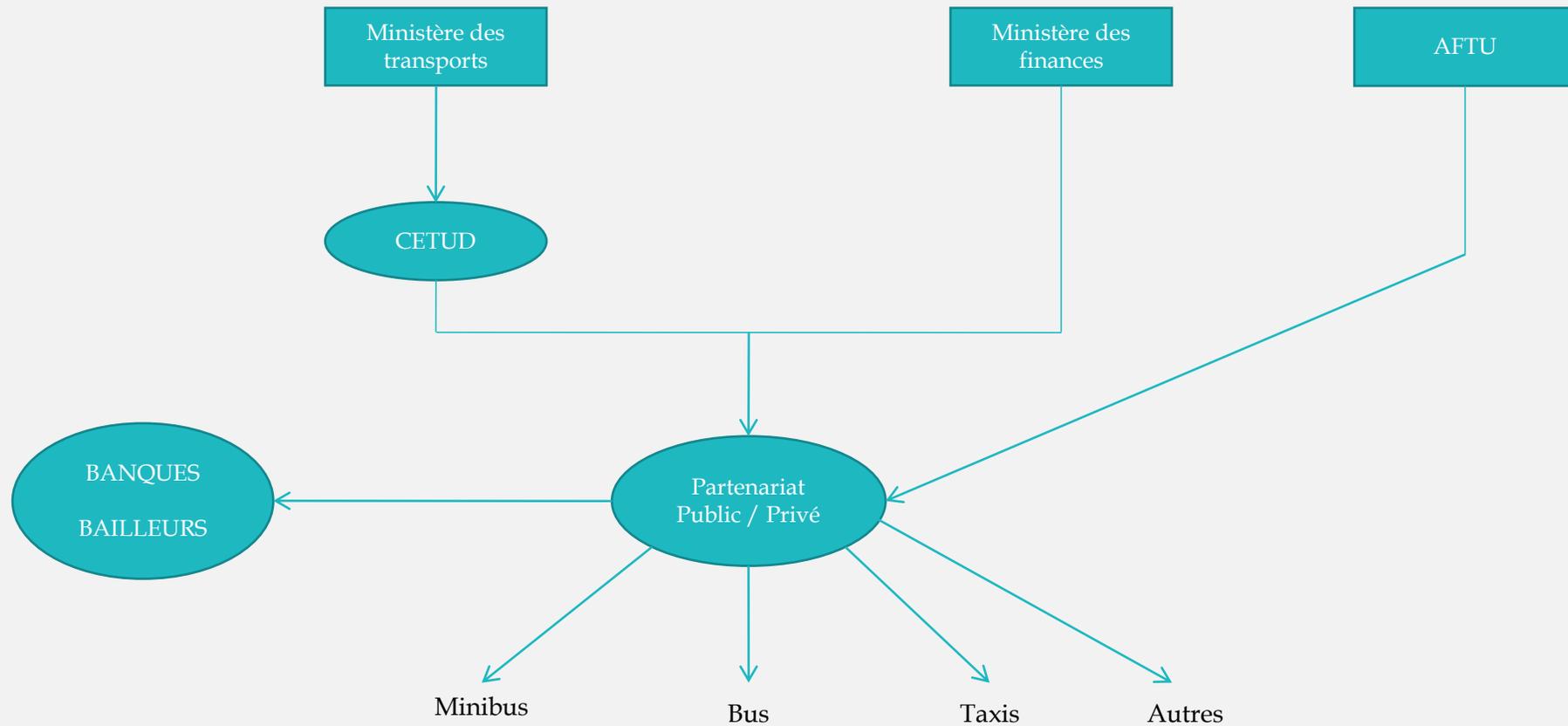




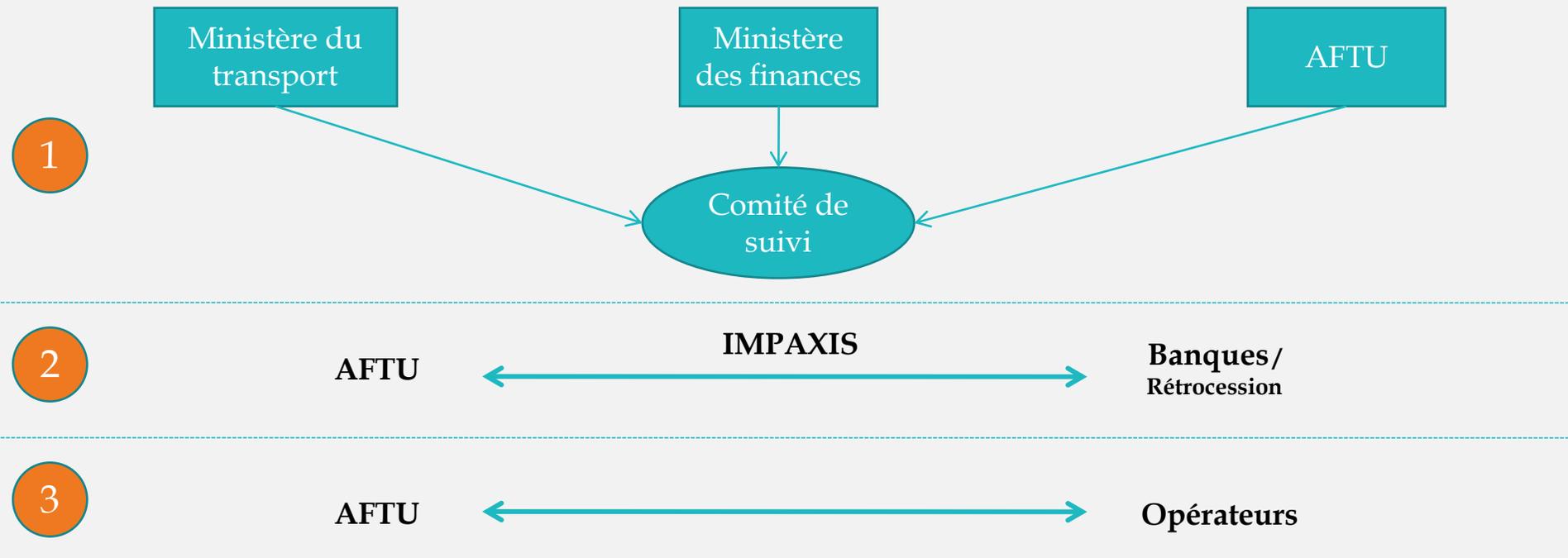
# Vue d'ensemble du schéma financier



# Mécanisme institutionnel - 1/2



# Mécanisme institutionnel - 2/2



# 5. *Performances du programme*



# Résultats obtenus - 1/2

- Un taux de remboursement de plus de 99%;
- Un taux de mobilisation du fonds de garantie mutuelle de 96%;
- La pérennité du financement (fonds revolving);
- La consolidation de MECTRANS qui compte plus de 1 600 membres;
- La création d'une mutuelle d'assurance maladie pour la prise en charge des coûts concernant la santé du personnel, des opérateurs et de leur famille;
- La création de l'industrie SENBUS;
- 35% de part de marché des déplacements dans les transports publics

# Résultats obtenus - 2/2

## Performances actuelles du programme

Plus de 2057 véhicules renouvelés

Renforcement de capacités des acteurs

Organisation de l'exploitation

Rôle majeur de l'Etat en qualité de régulateur, financier et garant tout en rendant progressivement autonome le dispositif

Formalisation et bancarisation progressive du secteur

Taux de remboursement satisfaisant des crédits octroyés: 95%

Dotation d'un fonds alimenté par les remboursements des crédits

Amélioration du système de transport collectif (mobilité, sécurité, environnement),

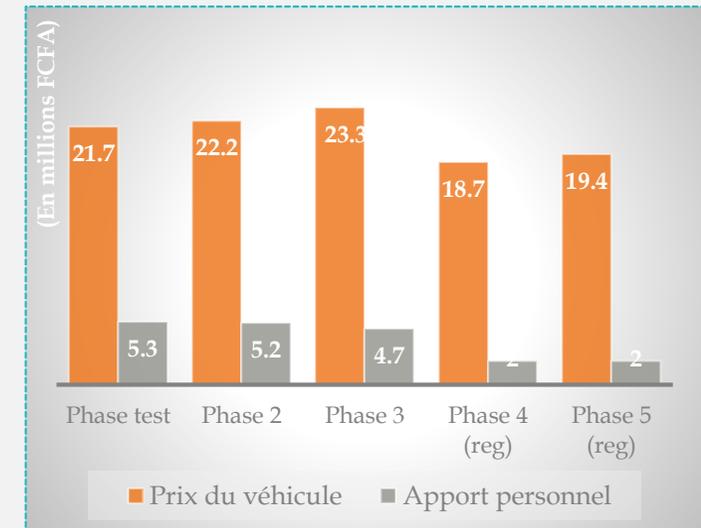
Formalisation progressive du secteur

Sécurisation des revenus des transporteurs

## Phases déjà exécutées

Phase	Véhicules à remplacer	Statut
Phase test	505 minibus Tata	Achevé
Phase 02	402 minibus King Long	Achevé
Phase 03	700 minibus Tata	En cours
Phase 04	250 minibus Tata & Dong Feng	Achevé
Phase 05	200 minibus Tata	En cours

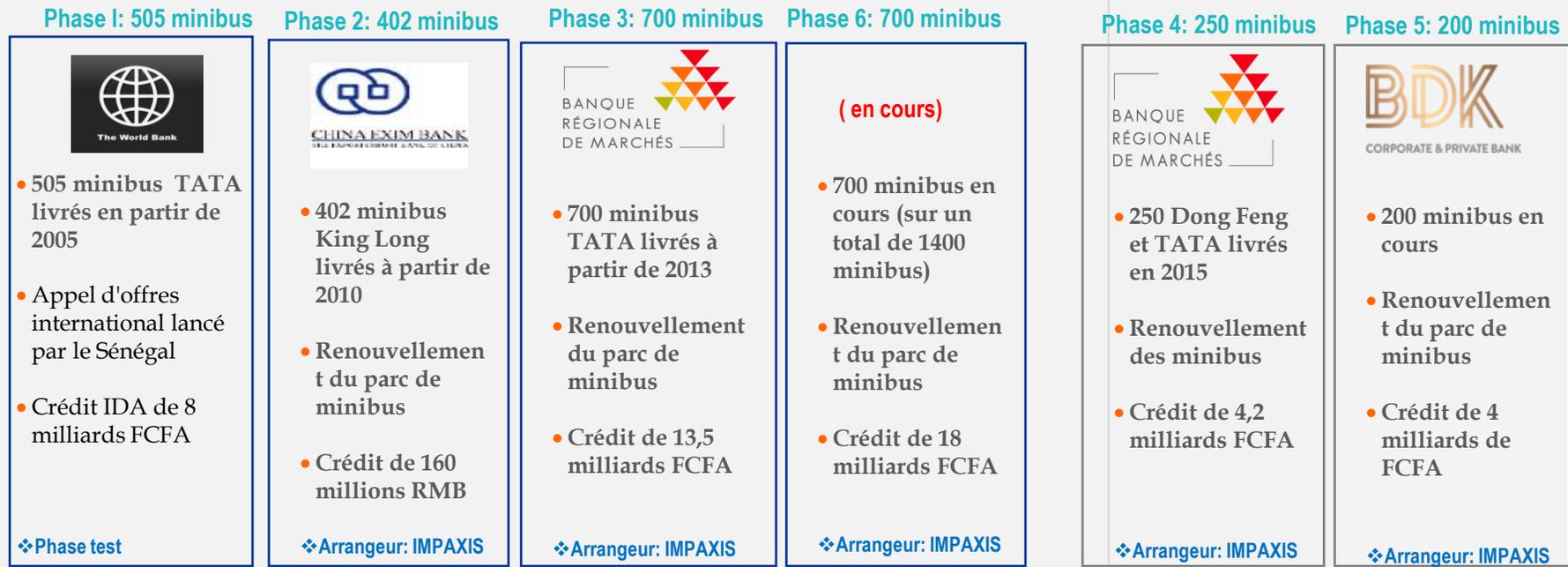
## Maitrise de l'évolution du prix des véhicules



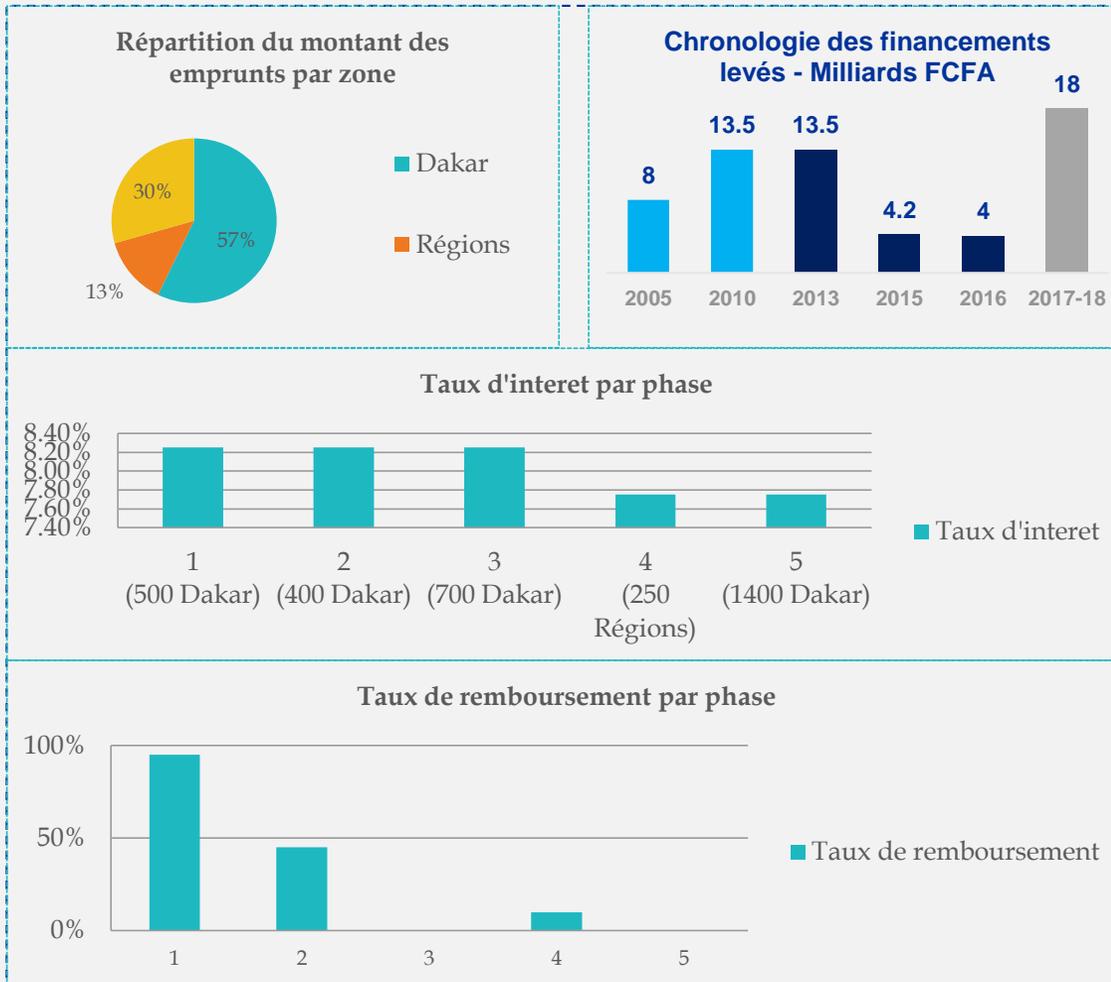
# Financement par les banques locales -1/2

## Programme de renouvellement - Ville de Dakar

## Programme de renouvellement - Régions



# Financement par les banques locales -2/2



**61.2 milliards FCFA de financement dont :**

- 43.2 milliards déjà levés
- 18 milliards en cours de levée

# Conclusions

- La structuration du financement a permis d'organiser le secteur et donner accès au financement à des acteurs « non éligibles » avec le système bancaire classique;
- Le programme couvre l'étendue du territoire avec une part importante pour Dakar dans un premier temps.;
- Le programme ainsi mené fait du Sénégal un pionnier dans la modernisation des transports en Afrique de l'Ouest;
- La structuration du schéma financier a permis de rendre bancables les acteurs du transport et poursuivre le programme de modernisation;
- La structuration du schéma financier a également permis d'obtenir des taux d'intérêts stable, puis même légèrement à la baisse sur les deux dernières phases levées;
- Le taux de remboursement des crédit-bail des transporteurs est satisfaisant; avec un encours actuel de l'AFTU de 11.300.000.000 FCFA sur un montant total de 15.300.000.000 FCFA soit un pourcentage d'encours de 73,9 %;
- La mise en place satisfaisante et surtout un taux de 0 défaut de l'AFTU et sa bonne gestion de l'AFTU a permis de créer la confiance.

# Merci de votre attention !



MINISTRE DES INFRASTRUCTURES,  
DES TRANSPORTS TERRESTRES ET DU DESENCLEAVEMENT

**Amadou Saidou BA**

Président de l'Assemblée Plénière

+221 77 644 9469



**CETUD**

Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar

Route du Front de Terre

ex immeuble TP Som, BP 17 265 Dakar Liberté, Sénégal

Tél. +221 33 859 47 20 - Fax +221 33 832 56 86

[cetud@cetud.sn](mailto:cetud@cetud.sn) - [www.cetud.sn](http://www.cetud.sn) - [facebook.com/cetudsn](https://facebook.com/cetudsn)